



Commune d'Eysines (33) Projet de requalification de l'avenue du Médoc

Dossier d'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique

Sommaire

Pièce A : Cadre juridique de l'enquête 4

1- Objet de l'enquête 5

2- Insertion de l'enquête dans la procédure administrative 6

2.1 Textes régissant l'enquête 6

2.2 Avant l'enquête 6

2.3 Durant l'enquête 6

2.4 A l'issue de l'enquête 6

2.5 La déclaration d'utilité publique 6

2.6 Au-delà de l'enquête préalable à la DUP 6

3- Contenu du dossier DUP 7

Pièce B : Plan de situation..... 8

Pièce C : Notice explicative..... 10

1- Le contexte du projet : raisons pour lesquelles le projet a été retenu et justification de l'utilité publique..... 10

1.1 Contexte du projet de requalification de l'avenue du Médoc..... 10

1.2 Description de la situation existante 11

1.2.1 Description de l'avenue du Médoc..... 11

1.2.2 Lignes de bus existantes..... 11

1.2.3 Pistes cyclables existantes..... 11

1.3 Etude de trafic 14

1.3.1 Analyse du trafic..... 14

1.3.2 Fonctionnement des carrefours..... 16

1.3.3 Mobilité douce 16

2- Les objectifs du projet..... 16

3- Concertation 17

4- Bilan accidentologie..... 17

5- L'absence impact sur l'environnement..... 18

6- La solution envisagée 21

7- La compatibilité du projet avec les documents d'urbanisme 22

Pièce D : Plan général des travaux..... 28

Pièce E - Caractéristiques principales des ouvrages les plus importants 45

Pièce F : Appréciation sommaire des dépenses..... 51

Tableaux

Tableau 1 : Résultats des comptages routiers (Source : AVP)..... 16

Tableau 2 : Caractéristiques des revêtements et structures des aménagements (Source : AVP).....49

Figures

Figure 1 : Localisation du projet..... 9

Figure 2 : Séquences de réalisation du projet de requalification de l'avenue du Médoc 10

Figure 3 : Lignes de transport en commun ou scolaire de l'avenue du Médoc..... 11

Figure 4 : Le réseau cyclable (Source : Bordeaux Métropole)..... 11

Figure 5 : Prises de vues photographiques 12

Figure 6 : Etat de la circulation aux heures de pointe le matin (Source : API) 14

Figure 7 : Etat de la circulation aux heures de pointe le soir (Source : API) 15

Figure 8 : Synthèse des remontées de file maximales observées le matin (Source : API) 16

Figure 9 : Synthèse des remontées de file maximales observées le soir (Source : API) 16

Figure 10 : Hydrographie du secteur d'étude (Source : Artelia, 2022)..... 19

Figure 11 : Périmètres de protection des captages d'alimentation en eau potable.....19

Figure 12 : Localisation des sites Natura 2000 à proximité de la zone d'étude (Source : Artelia, 2022) 20

Figure 13 : Localisation des zones humides à proximité de la zone d'étude (Source : Artelia, 2022) 20

Figure 14 : Patrimoine dans la zone d'étude (Source : Artelia, 2022)..... 21

Figure 15 : Continuité Carès-Le-Pinsan (Source : PLU de Bordeaux Métropole) 24

Figure 16 : Linéaires commerciaux et économiques LC.160 (Source : PLU de Bordeaux Métropole) 24

Figure 17 : Linéaires commerciaux et économiques LC.161 (Source : PLU de Bordeaux Métropole) 25

Figure 18 : Plan de zonage du PLU 3.1 – séquence 1 (Source : PLU de Bordeaux Métropole) 26

Figure 19 : Plan de zonage du PLU 3.1 – séquence 2 (Source : PLU de Bordeaux Métropole)..... 27

Figure 20 : Plan général des travaux – séquence 1 - planche 1 (Source : AVP-Bordeaux Métropole) 29

Figure 21 : Plan général des travaux – séquence 1 - planche 2 (Source : AVP-Bordeaux Métropole) 30

Figure 22 : Plan général des travaux – séquence 1 - planche 3 (Source : AVP-Bordeaux Métropole) 31

Figure 23 : Plan général des travaux – séquence 1 - planche 4 (Source : AVP-Bordeaux Métropole) 32

Figure 24 : Plan général des travaux – séquence 1 - planche 5 (Source : AVP-Bordeaux Métropole) 33

Figure 25 : Plan général des travaux – séquence 1 - planche 6 (Source : AVP-Bordeaux Métropole) 34

Figure 26 : Plan général des travaux – séquence 1 - planche 7 (Source : AVP-Bordeaux Métropole) 35

Figure 27 : Plan général des travaux – séquence 1 - planche 8 (Source : AVP-Bordeaux Métropole) 36

Figure 28 : Plan général des travaux – séquence 2 - planche 1 (Source : Etudes préliminaires-Bordeaux Métropole) 37

Figure 29 : Plan général des travaux – séquence 2 - planche 2 (Source : Etudes préliminaires-Bordeaux Métropole) 38

Figure 30 : Plan général des travaux – séquence 2 - planche 3 (Source : Etudes préliminaires-Bordeaux Métropole) 39

Figure 31 : Plan général des travaux – séquence 2 - planche 4 (Source : Etudes préliminaires-Bordeaux Métropole) 40

Figure 32 : Plan général des travaux – séquence 2 - planche 5 (Source : Etudes préliminaires-Bordeaux Métropole) 41

Figure 33 : Plan général des travaux – séquence 2 - planche 6 (Source : Etudes préliminaires-Bordeaux Métropole) 42

Figure 34 : Plan général des travaux – séquence 2 - planche 7 (Source : Etudes préliminaires-Bordeaux Métropole) 43

Figure 35 : Plan général des travaux – séquence 2 - planche 8 (Source : Etudes préliminaires-Bordeaux Métropole) 44

Figure 36 : Profil en travers - Entre l'allée de l'Europe et la rue du Prado (Source : AVP-Bordeaux Métropole)..... 46

Figure 37 : Profil en travers – Entre la rue du Prado et la rue Olivier de Serres (Source : AVP-Bordeaux Métropole)..... 46

Figure 38 : Profil en travers – Au droit de la rue Olivier de Serres (Source : AVP-Bordeaux Métropole).....47

Figure 39 : Profil en travers - Entre la piste cyclable Bordeaux Lacanau et le carrefour avenue de la Libération/avenue du Médoc /Rue de la Gare (Source : AVP-Bordeaux Métropole).....47

Figure 40 : Giratoire au niveau de la route de Pauillac (Source : AVP-Bordeaux Métropole).....48

Figure 41 : Arbres existants et projetés au droit du carrefour avenue de la Libération/avenue du Médoc/Rue de la Gare (Source : AVP-Bordeaux Métropole).....49

Photographies

Photographie 1 : Vue sur l'avenue du Medoc depuis l'allée de Cantinolle (Source : Artelia, 2022) 13

Photographie 2 : Vue sur l'avenue du Médoc depuis la rue Oliver de Serres (Source : Artelia, 2022) 13

Photographie 3 : Vue sur l'avenue du Médoc depuis l'avenue de la Libération (Source : Artelia, 2022) . 13

Photographie 4 : Vue sur l'avenue du Medoc depuis l'avenue de la Pompe (Source : Artelia, 2022) 13

Photographie 5 : Vue sur l'avenue du Médoc depuis la rue de Gasteboy (Source : Artelia, 2022)..... 13

Photographie 6 : Vue sur l'avenue du Médoc depuis le carrefour Pauillac/Médoc (Source : Artelia, 2022)13

Photographie 7 : Vue sur l'avenue du Médoc depuis l'avenue de Picot (Source : Artelia, 2022) 13

Photographie 8 : Vue sur l'avenue du Medoc depuis la rue de la Tour de Gassies (Source : Artelia, 2022)13

ANNEXES

Annexe 1 – Arrêté préfectoral du 25 août 2021 portant décision d'examen au cas par cas

Annexe 2 – Le bilan de la concertation sur le projet

Pièce A : Cadre juridique de l'enquête

1- OBJET DE L'ENQUETE

Descriptif succinct du projet.

La présente enquête vise à obtenir la déclaration d'utilité publique des travaux d'aménagement du projet de requalification de l'Avenue du Médoc sur la commune d'Eysines en vue de procéder aux acquisitions foncières nécessaires à la réalisation du projet, le cas échéant, par voie d'expropriation.

Ce dossier est élaboré en application des articles R.112-4 du code de l'expropriation.

Il comprend conformément à cet article :

- 1° Une notice explicative ;
- 2° Le plan de situation ;
- 3° Le plan général des travaux ;
- 4° Les caractéristiques principales des ouvrages les plus importants ;
- 5° L'appréciation sommaire des dépenses.

2- INSERTION DE L'ENQUETE DANS LA PROCEDURE ADMINISTRATIVE

2.1 TEXTES REGISSANT L'ENQUETE

Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique :

- Articles L.1 et L.110-1 sur le principe de l'expropriation ;
- Article L.121-1 à L.121-5 sur les dispositions générales ;
- Articles R.111-1, R.112-1 à R.112-24 sur le déroulement de l'enquête préalable à la DUP ;
- Articles L.131-1 et R.131-1 à R.131-14 sur l'enquête parcellaire ;
- Articles L.132-1, R.132-1 à R.132-4 sur la cessibilité.

2.2 AVANT L'ENQUETE

Bordeaux Métropole, maître d'ouvrage, adresse au Préfet de la Gironde, autorité compétente désignée pour ouvrir et organiser l'enquête, le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique.

Conformément aux articles R.111-1 et suivants du code de l'expropriation, le Préfet de Gironde saisit le président du tribunal administratif afin de désigner un commissaire enquêteur ou une commission d'enquête. Le commissaire enquêteur est désigné dans un délai de 15 jours par le président du tribunal administratif ou le membre du tribunal délégué à cette fin, à partir d'une liste d'aptitude. La présente enquête fait l'objet d'un arrêté d'ouverture et de mesures de publicité préalables, conformément à la réglementation.

Conformément à l'article R.112-12 du code de l'expropriation, le préfet, après consultation du commissaire enquêteur ou du président de la commission d'enquête, précise par arrêté :

- L'objet de l'enquête, la date à laquelle elle est ouverte et sa durée qui ne peut être inférieure à **15 jours**.
- Les heures et le lieu où le public pourra prendre connaissance du dossier et formuler ses observations sur un registre ouvert à cet effet. Ce registre, à feuillets non mobiles, est coté et paraphé par le commissaire enquêteur, le président de la commission d'enquête ou l'un des membres de celle-ci.
- Le lieu où siégera le commissaire enquêteur ou la commission d'enquête.
- S'il en existe un, il peut indiquer l'adresse du site internet sur lequel les informations relatives à l'enquête pourront être consultées. Si cela lui paraît approprié, il peut prévoir les moyens offerts aux personnes intéressées afin qu'elles puissent communiquer leurs observations par voie électronique.

Le préfet qui a pris l'arrêté prévu à l'article R.112-12 fait procéder à la publication, en caractères apparents, d'un avis au public l'informant de l'ouverture de l'enquête dans deux journaux régionaux ou locaux diffusés dans tout le département ou tous les départements concernés. Cet avis est publié huit jours au moins avant le début de l'enquête. Il est ensuite rappelé dans les huit premiers jours suivant le début de celle-ci.

L'enquête se tient dans les locaux prévus à cet effet dans la commune concernée par le projet. Le présent dossier ainsi qu'un registre d'enquête sont tenus à la disposition du public.

2.3 DURANT L'ENQUETE

Des observations sur l'utilité publique de l'opération peuvent être consignées, par toute personne intéressée, directement sur les registres d'enquête, ou être adressées par correspondance, au lieu fixé par l'arrêté, au commissaire enquêteur ou au président de la commission d'enquête. Les observations peuvent, si l'arrêté le prévoit, être adressées par voie électronique.

Toutes les observations écrites sont annexées au registre d'enquête.

Indépendamment des dispositions qui précèdent, les observations sur l'utilité publique de l'opération sont également reçues par le commissaire enquêteur, par le président de la commission d'enquête ou par l'un des membres de la commission qu'il a délégué lors des permanences prévues par l'arrêté.

A l'expiration du délai fixé par l'arrêté, le registre d'enquête est clos, signé par le maire de la commune concernée et transmis au commissaire enquêteur avec le dossier d'enquête.

2.4 A L'ISSUE DE L'ENQUETE

A l'issue de l'enquête publique, le commissaire enquêteur ou le président de la commission d'enquête établira un rapport et émettra un avis avec des conclusions motivées en précisant si cet avis est favorable ou défavorable à la l'utilité publique de l'opération projetée.

Cet avis, avec l'ensemble du dossier et des registres, sera ensuite transmis au préfet du département de la Gironde dans le délai d'un mois à compter de la clôture de l'enquête, conformément à l'article R.112-20 du code de l'expropriation.

Le Préfet adressera copie du rapport et des conclusions à la Présidente de Bordeaux Métropole ainsi qu'au maire concerné conformément à l'article R.112-21 du code de l'expropriation afin d'être mis à disposition du public.

Une fois en possession du rapport et des conclusions du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête, les autorités compétentes pourront alors se prononcer sur l'utilité publique de l'opération.

2.5 LA DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE

L'autorité compétente de l'État décidera de la déclaration d'utilité publique.

La décision de refus de déclarer l'utilité publique d'un projet ou d'une opération doit être motivée.

Conformément à l'article L.121-2 du code de l'expropriation, la décision préfectorale doit intervenir au plus tard un an après la clôture de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique. Le délai accordé pour réaliser l'expropriation ne peut excéder cinq ans (sauf si les opérations déclarées d'utilité publique sont prévues par des plans d'occupation des sols (POS), des plans locaux d'urbanisme (PLU) ou des documents d'urbanisme en tenant lieu). Toutefois, un acte pris dans la même forme peut proroger une fois les effets de la déclaration d'utilité publique pour une durée au plus égale à cinq ans.

Néanmoins, si les opérations déclarées d'utilité publique sont prévues par des plans d'occupation des sols, des plans locaux d'urbanisme ou des documents d'urbanisme en tenant lieu, cette durée maximale est portée à dix ans.

Voie de recours

Des recours administratifs sont possibles. En cas de contestation de la DUP, un recours contentieux peut être porté devant la juridiction administrative dans un délai de 2 mois à partir de la publication de la décision attaquée. Ce recours peut être précédé d'un recours gracieux contre l'acte.

2.6 AU-DELA DE L'ENQUETE PREALABLE A LA DUP

L'enquête parcellaire

Suite à l'arrêté de DUP, une enquête parcellaire sera réalisée, conformément aux articles R.131-3 et suivants du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique. Au cours de celle-ci, les propriétaires des immeubles concernés par le projet seront appelés à faire valoir leur droit. Les dispositions foncières précises sont fixées dans le dossier d'enquête parcellaire.

Procédure d'expropriation et cessibilité

Suite à l'enquête parcellaire, en cas de déclaration publique du projet, le Préfet prendra l'arrêté déclarant cessibles les immeubles nécessaires à la réalisation du projet déclaré d'utilité publique. En l'absence d'accords amiables, la procédure d'expropriation sera ensuite engagée en application des dispositions du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, notamment en ce qui concerne la fixation des indemnités établies par le juge de l'expropriation. Les accords amiables seront systématiquement recherchés par le maître d'ouvrage.

Etudes de détails

Au cours de l'enquête publique, des adaptations de détail ou des modifications pourront être demandées. A ce titre, le porteur de projet engagera les études nécessaires à la définition du projet en tant que de besoin. Des modifications substantielles entraîneraient la réalisation d'une nouvelle enquête.

3- CONTENU DU DOSSIER DUP

La déclaration d'utilité publique (DUP) est l'acte par lequel l'autorité administrative affirme l'utilité publique d'un projet et de l'acquisition de l'emprise foncière nécessaire à sa réalisation.

Cette procédure est régie par les articles R.112-1 et suivants du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique.
La composition du dossier d'enquête d'utilité publique est établie conformément aux dispositions de l'article R. 112-4 du Code de l'expropriation.

Ce dossier comprend :

- 1° Une notice explicative ;
- 2° Le plan de situation ;
- 3° Le plan général des travaux ;
- 4° Les caractéristiques principales des ouvrages les plus importants ;
- 5° L'appréciation sommaire des dépenses.

La notice explicative indique l'objet de l'opération et les raisons pour lesquelles, notamment du point de vue de l'insertion dans l'environnement, parmi les partis envisagés, le projet soumis à l'enquête a été retenu.

En application de l'article R.122-2 du code de l'environnement, notamment son tableau annexé, le projet est dispensé d'évaluation environnementale.

Conformément à la réglementation en vigueur, le dossier comprend les éléments suivants :

1° Une notice explicative :

Cette partie a pour objectif de présenter le projet (périmètre, superficie, état des lieux, objectifs et enjeux) et ainsi de :

- Présenter l'opération dans son contexte et montrer que la collectivité possède une vision globale et cohérente des aménagements projetés ;
- Indiquer les grandes fonctions assignées au projet : améliorer la lisibilité des échanges, améliorer l'accessibilité et la sécurité, inscrire ce projet au sein d'un maillage de réseaux, intégrer les espaces publics ;
- Démontrer que le parti d'aménagement adopté permet bien de répondre aux fonctions assignées et aux avantages attendus en termes de sécurité, de fluidité, de confort de l'usager et d'environnement.
- Démontrer l'utilité publique de l'opération qui doit répondre à un réel besoin et justifier le recours à la procédure d'expropriation.

2° Le plan de situation :

Il permet de localiser le projet par rapport à l'ensemble de la commune. A titre indicatif, son échelle est comprise entre 1/10 000^e et 1/50 000^e.

3° Le plan général des travaux :

Ce plan est réalisé sur la base des éléments issus du dossier d'avant projet (AVP). Il s'agit d'un document particulièrement important puisque ce plan sera annexé à l'arrêté préfectoral de déclaration d'utilité publique.

Il décrit l'emplacement général des travaux pour la réalisation desquels la collectivité est habilitée à exercer le droit d'expropriation dans le but de réaliser le projet.

Il permet d'avoir une idée exacte des travaux envisagés et de visualiser l'emprise du projet. Il s'agit de montrer la disposition d'ensemble des équipements projetés, et de faire apparaître clairement le périmètre des travaux. A titre indicatif, son échelle est comprise entre 1/200^e et 1/1000^e.

Suivant le cas : Il peut être composé d'une planche format A3 sur laquelle seront figurés les travaux prévus point par point. Le choix de l'échelle sera fait ultérieurement en fonction des plans fournis et de leur format.

4° Les caractéristiques principales des ouvrages les plus importants :

Ce document devra présenter de façon littérale et graphique les principaux travaux devant être réalisés dans le périmètre de la DUP (mentionnés sur le plan général des travaux), avec des informations techniques.

5° L'appréciation sommaire des dépenses.

L'appréciation sommaire des dépenses a été réalisée en distinguant :

- Le montant des acquisitions foncières ;
- Le montant des travaux à réaliser.

Pièce B : Plan de situation

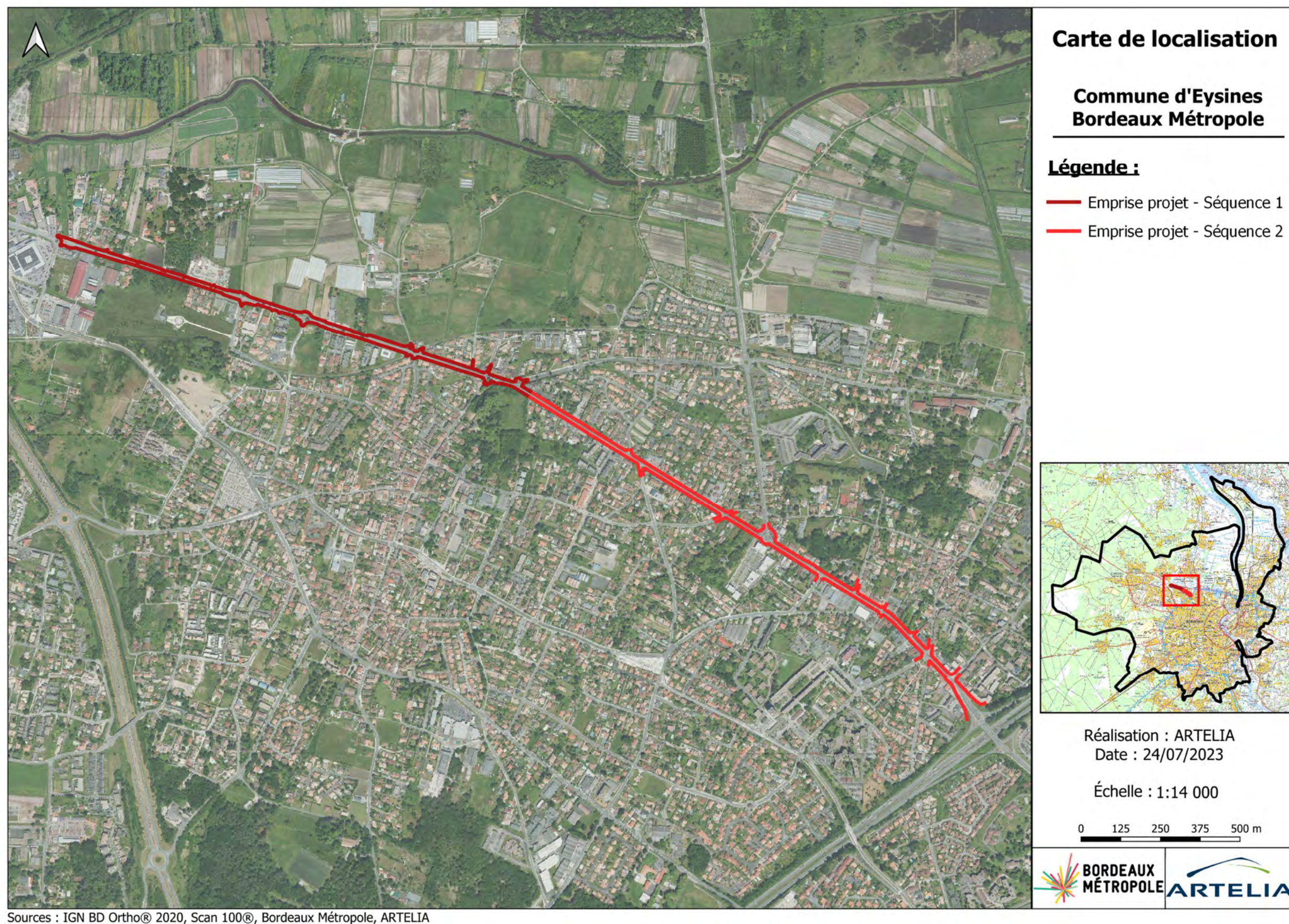


Figure 1 : Localisation du projet

Pièce C : Notice explicative

1- LE CONTEXTE DU PROJET : RAISONS POUR LESQUELLES LE PROJET A ETE RETENU ET JUSTIFICATION DE L'UTILITE PUBLIQUE

1.1 CONTEXTE DU PROJET DE REQUALIFICATION DE L'AVENUE DU MEDOC

Bordeaux Métropole porte un projet global de requalification de l'avenue du Médoc à Eysines depuis le rond-point de Cantinolle (exclus) jusqu'au pont de la rocade, sur un linéaire total de 3 300 m et une emprise de 16 m.

Le projet global comprend :

- La création de nouveaux espaces de parking le long de l'avenue, avec réduction de la largeur de circulation ;
- La création de mode de circulation doux ;
- La sécurisation de certains points de raccordement avec le réseau viaire ;
- La requalification de la voie existante.

La requalification de la voirie entre le rond-point de Cantinolle (exclus) et l'avenue de la Pompe, constitue la première séquence du projet global de requalification de l'avenue du Médoc. Cette séquence s'étend sur une longueur de 1 500 mètres. La deuxième séquence du projet concerne la requalification de l'avenue du Médoc depuis l'avenue de la Pompe jusqu'au pont de la rocade bordelaise. Le linéaire de voirie concerné par le projet sur cette section est 1 800 mètres.

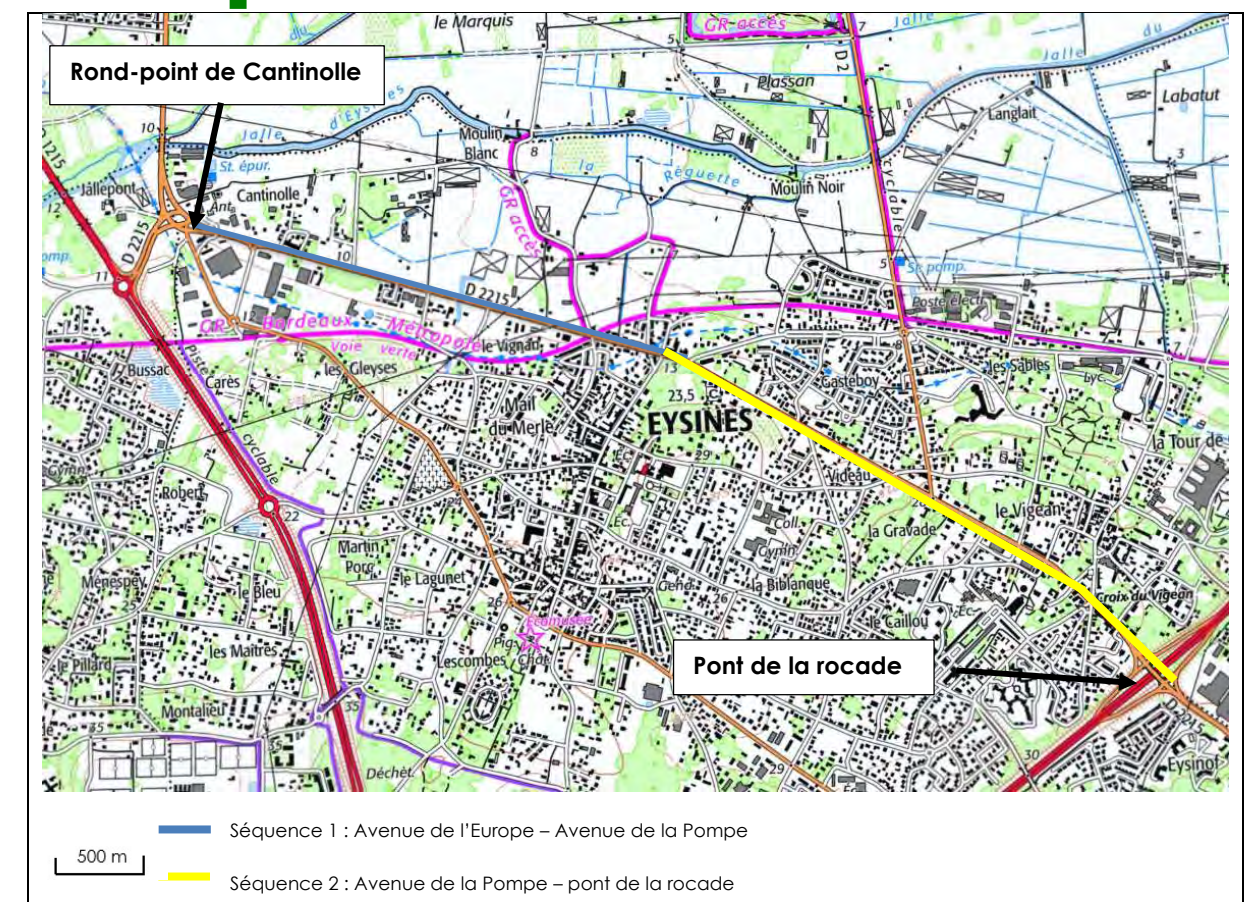


Figure 2 : Séquences de réalisation du projet de requalification de l'avenue du Médoc
(Source : fond de carte Géoportail)

¹ Les infrastructures de transport terrestre sont classées en fonction de leur niveau sonore de la catégorie 1 (voie la plus bruyante) à la catégorie 5. Elles sont déterminées par le niveau sonore moyen de la voie de jour et de nuit. La catégorie 2 correspond à $76 < L \leq 81$

1.2 DESCRIPTION DE LA SITUATION EXISTANTE

1.2.1 Description de l'avenue du Médoc

Les infrastructures de transport terrestre sont classées en fonction de leur niveau sonore de la catégorie 1 (voie la plus bruyante) à la catégorie 5.

L'avenue du Médoc, ancienne RD2215 est une voie de catégorie 2. Elle permet une liaison Est-Ouest entre la rocade bordelaise et la RD1 en traversant la commune d'Eysines, tout en desservant différents quartiers et habitations. Des équipements ont été réalisés sur ce tronçon au cours des dernières années.

L'état général du revêtement de la chaussée en enrobé est dégradé. L'avenue du Médoc présente un problème d'ornières et les rives de chaussée ont une usure prononcée. Les caractéristiques dimensionnelles de l'avenue du Médoc sont les suivantes :

- Emprise : 16,00 à 18,00 m ;
- Longueur de la chaussée : 3 300 m ;
- Largeur de la chaussée : 6,00 à 9,00 m ;
- Largeur des trottoirs (accotements et fossés enherbés) : 5,00 à 6,00 m ;

La vitesse autorisée au droit de l'avenue du Médoc est limitée à 50 km/h.

1.2.2 Lignes de bus existantes

Quatre lignes de bus (2, 38, 70, 72), trois lignes de transports scolaires (162.001, 162.051 et la ligne SCODI S20), un car régional (422) passent sur l'avenue. Il existe huit arrêts de bus le long de la voie.

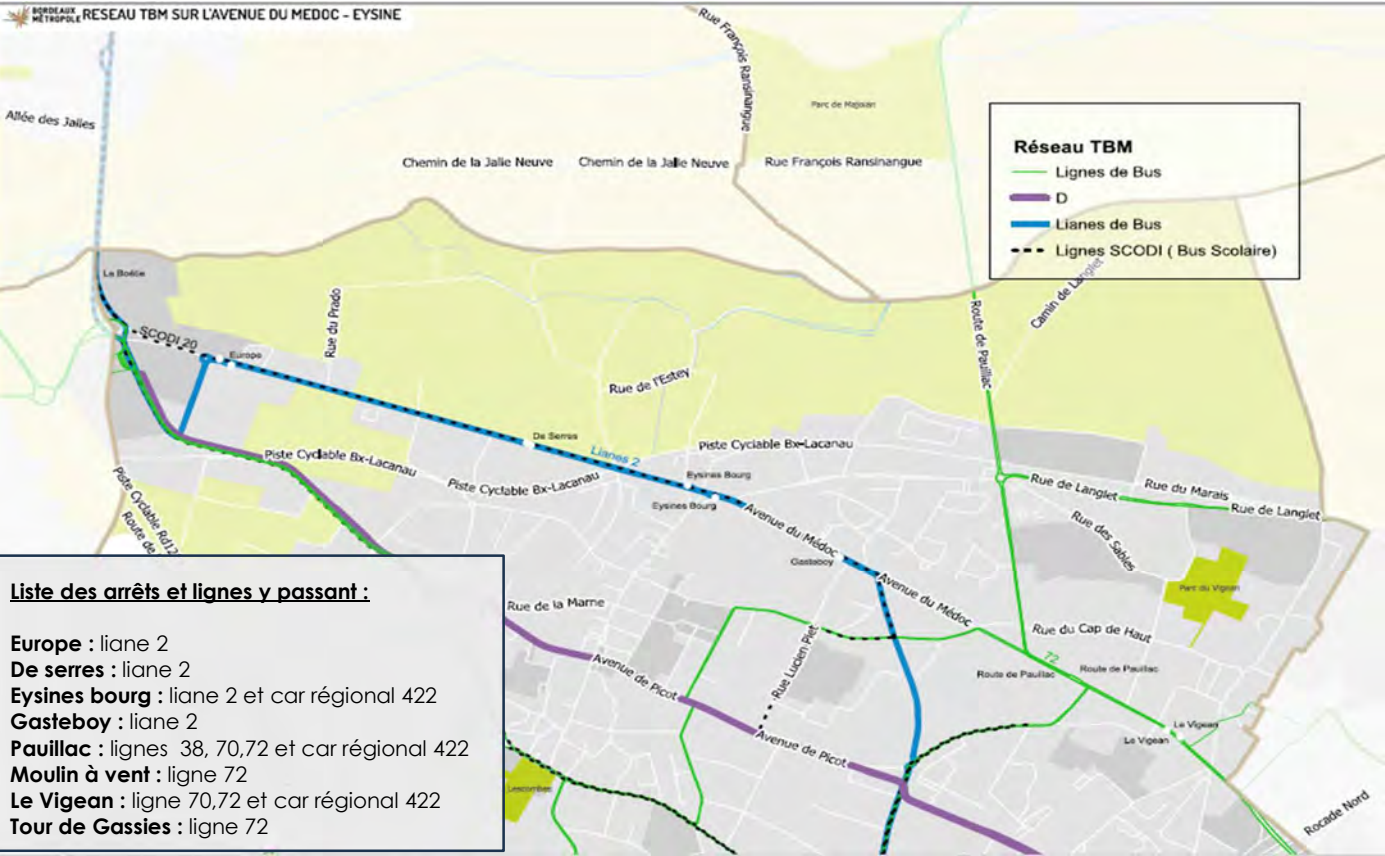


Figure 3 : Lignes de transport en commun ou scolaire de l'avenue du Médoc (Source : Bordeaux Métropole)

1.2.3 Pistes cyclables existantes

L'avenue du Médoc est traversée par la piste cyclable du Réseau Vélo Express (direction Bordeaux-Lacanau) et par une piste cyclable du Réseau Structurant au droit du carrefour Libération/Médoc. Une piste cyclable du réseau structurant s'étend le long de l'avenue du Médoc depuis le carrefour Pauillac/Médoc jusqu'à la rocade bordelaise.

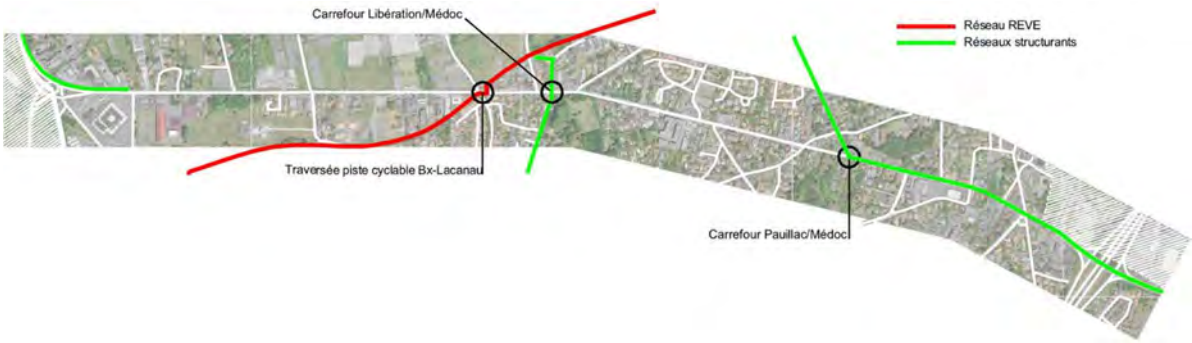


Figure 4 : Le réseau cyclable (Source : Bordeaux Métropole)

Des prises de vues photographiques ont été effectuées lors des visites de terrain du 14/02/2022 et 04/03/2022. Les photographies ont été prises entre l'avenue de l'Europe et pont de la rocade dans le sens Ouest → Est.



Figure 5 : Prises de vues photographiques



Photographie 1 : Vue sur l'avenue du Médoc depuis l'allée de Cantinolle (Source : Artelia, 2022)



Photographie 2 : Vue sur l'avenue du Médoc depuis la rue Oliver de Serres (Source : Artelia, 2022)



Photographie 5 : Vue sur l'avenue du Médoc depuis la rue de Gasteboy (Source : Artelia, 2022)



Photographie 6 : Vue sur l'avenue du Médoc depuis le carrefour Pauillac/Médoc (Source : Artelia, 2022)



Photographie 3 : Vue sur l'avenue du Médoc depuis l'avenue de la Libération (Source : Artelia, 2022)



Photographie 4 : Vue sur l'avenue du Médoc depuis l'avenue de la Pompe (Source : Artelia, 2022)



Photographie 7 : Vue sur l'avenue du Médoc depuis l'avenue de Picot (Source : Artelia, 2022)



Photographie 8 : Vue sur l'avenue du Médoc depuis la rue de la Tour de Gassies (Source : Artelia, 2022)

1.3 ETUDE DE TRAFIC

1.3.1 Analyse du trafic

Des comptages trafic pour la circulation automobile ont été réalisés en plusieurs points sur l'avenue du Médoc au cours du mois de novembre 2020 aux heures de pointe du matin et du soir. L'heure de pointe le matin correspond à 8h 00 – 9h 00, l'heure de pointe le soir correspond à 17h 00 – 18h 00.

Les figures suivantes présentent l'état de la circulation aux heures de pointe du matin et du soir.

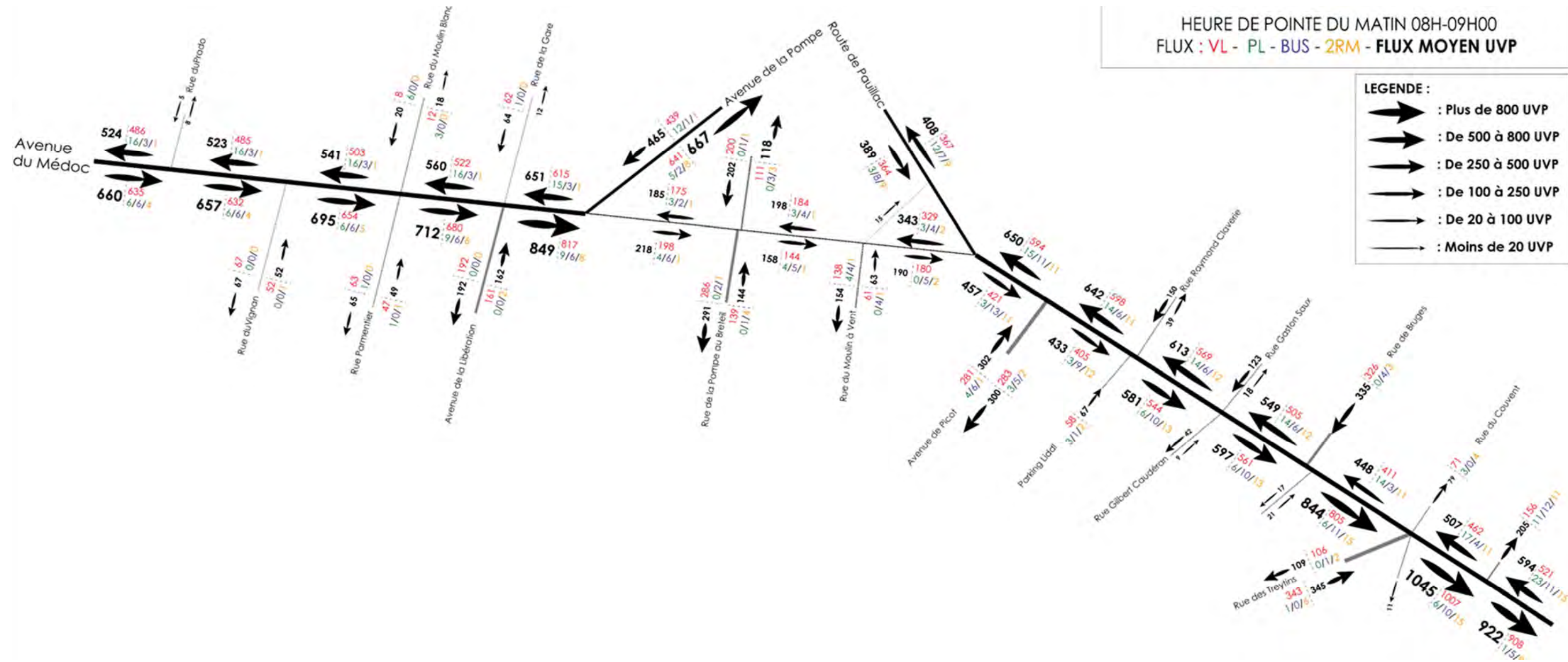


Figure 6 : Etat de la circulation aux heures de pointe le matin (Source : API)

Sur l'avenue du Médoc, les flux semblent se faire majoritairement dans le sens vers Bordeaux à l'heure de pointe du matin. Les flux sont relativement équilibrés le soir, même si sur certaines portions notamment la partie Ouest, le sens retour de Bordeaux est plus chargé.

Le tableau ci-après synthétise les résultats des comptages pour les deux sens.

Tableau 1 : Résultats des comptages routiers (Source : API)

	HPM	HPS
Partie Est	1 550	1 600
Partie centrale	350	700
Partie ouest	1 200	1 400

On observe un échange important avec l'avenue de la Pompe et la route de Pauillac, notamment dans la partie Est. On suppose un passage par l'avenue de la Pompe puis la rue de Langlet pour rejoindre l'échangeur 6 de la rocade de Bordeaux.

Les comptages de trafic montrent également un échange notable de l'avenue du Médoc avec d'autres voies secondaires comme :

- Avenue de la Libération ;
- Rue de la Pompe au Breteil ;
- Avenue de Picot ;
- Rue de Bruges ;
- Rue des Treytins ;
- Rue de la Tour de Gassies.

1.3.2 Fonctionnement des carrefours

Peu de dysfonctionnement ont été observés le jour du relevé. Les voies de circulation servant au changement de direction au niveau des différents carrefours à feux n'étaient pas problématiques. Par rapport aux relevés de 2019 sur le carrefour avenue Libération/avenue du Médoc, les dysfonctionnement étaient quasi inexistantes en octobre 2020. La mise en place du Tramway à Eysines peut être une des explications à cette fluidification des trafics sur l'avenue du Médoc.

Ci-dessous la synthèse cartographique des remontées de file maximales observées le matin et le soir.



Figure 8 : Synthèse des remontées de file maximales observées le matin (Source : API)

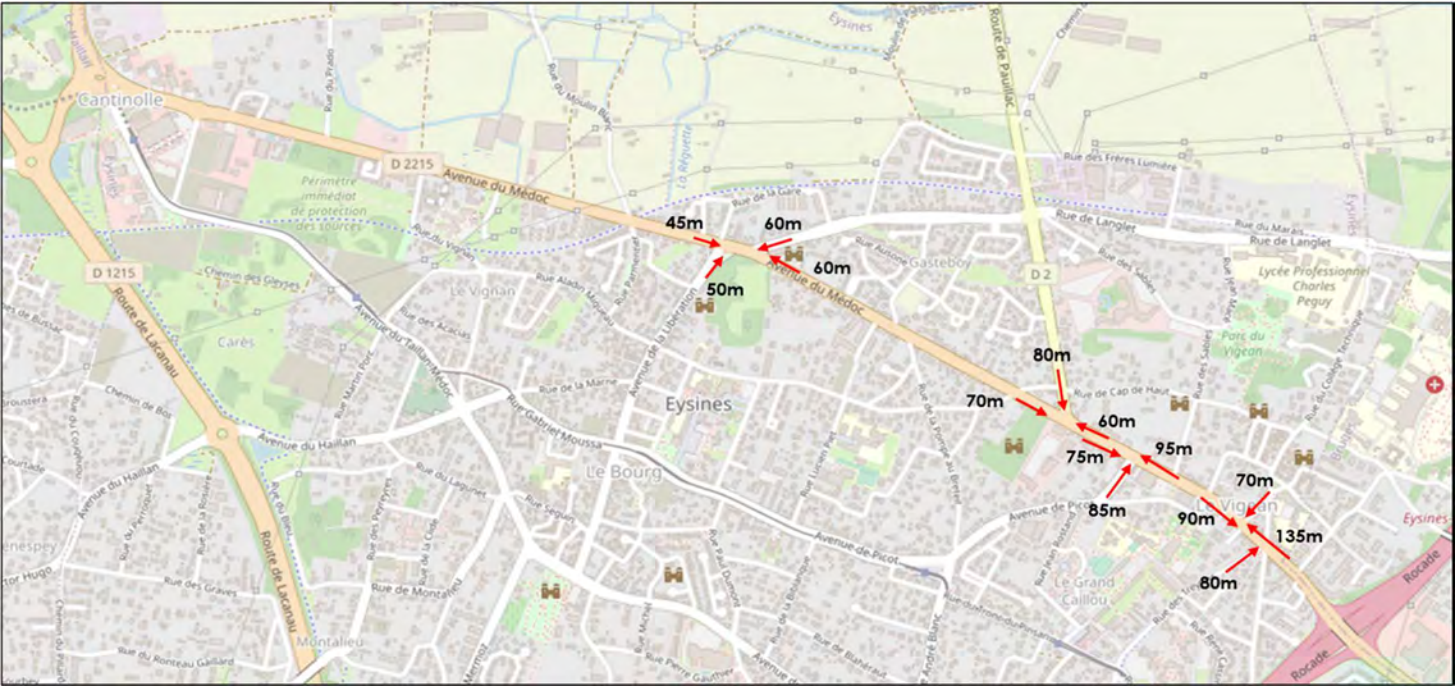


Figure 9 : Synthèse des remontées de file maximales observées le soir (Source : API)

1.3.3 Mobilité douce

Il a été observé un nombre peu élevé de vélo le long de l'axe (moins de 30 vélos double sens en 2 heures sur les 2 périodes de comptage).

Ce constat est lié sans doute à la discontinuité des aménagements actuels en faveur des cycles.

2- LES OBJECTIFS DU PROJET

L'avenue du Médoc fait partie des Grandes Allées Métropolitaines structurant l'agglomération bordelaise. Le projet marquera l'ambition de l'agglomération bordelaise à devenir une métropole européenne à Haute Qualité de Vie en proposant un aménagement urbain de grande qualité. Elle offre par la qualité et la diversité des paysages traversés (grandes étendues maraîchères, cœur historique de la commune d'Eysines) une porte d'entrée remarquable à la métropole.

Le projet de requalification de voirie de l'avenue du Médoc vise plusieurs enjeux :

- Améliorer la gestion des eaux de ruissellement ;
- Améliorer le déplacement des modes doux (visibilité, attractivité, sécurité) ;
- Dynamiser et agrémenter par la qualité de son aménagement la vie riveraine, l'animation commerciale et les échanges de proximité ;
- Renforcer le lien de connexion qu'elle constitue avec le reste du réseau viaire et les différentes zones économiques qui la bordent ;
- Prendre en compte le contexte paysager et architectural afin qu'elle soit perçue, non comme un outil à circuler, mais comme un espace à vivre.
- Sécuriser les différents carrefours par la création de giratoires et de plateaux surélevés.

Le projet de requalification de voirie vise à améliorer d'une manière générale le cadre de vie des usagers en sécurisant tous les modes de déplacement, notamment avec la création d'une voie verte en site propre sur tout le linéaire d'aménagement et en proposant du stationnement normé et sécurisé

3- CONCERTATION

L'article L.103-2 du Code de l'urbanisme fait obligation aux établissements publics de coopération intercommunale, auxquels des compétences de leurs communes membres ont été transférées, de délibérer sur les projets poursuivis ainsi que sur les modalités d'une concertation associant la population pendant l'élaboration des projets de nature à modifier de façon substantielle leur cadre de vie. Cette obligation concerne notamment la réalisation d'investissements routiers dans une partie urbanisée d'une commune d'un montant supérieur à 1,9 million d'euros (article R.103-1 du Code de l'urbanisme).

Déroulement de la concertation

Le projet de requalification de l'avenue du Médoc a donné lieu à une concertation réglementaire au sens des articles L.103-2 et R.103-1 du code de l'urbanisme. La démarche de concertation a débuté le lundi 17 février 2020, mais en raison de la pandémie du COVID19 elle s'est achevée le jeudi 30 juillet 2020, au lieu du 17 avril 2020. La concertation s'est organisée en lien avec les communes d'Eysines, du Haillan, du Taillan-Médoc. Le bilan de la concertation a été approuvé par le conseil de Bordeaux Métropole le 27 novembre 2020 (Cf. Annexe 1).

Le projet a suscité un intérêt particulier de la part du public : les dossiers ont été mis à la disposition du public aux accueils des mairies d'Eysines, du Haillan et du Taillan-Médoc, à l'accueil du pôle territorial Ouest et sur le site internet de la participation de Bordeaux Métropole. 1 avis a été formulé en mairie d'Eysines et 1 avis en mairie du Taillan-Médoc. 8 contributions ont été formulées sur le site internet de la participation de Bordeaux Métropole.

En outre, 5 réunions publiques ont été tenues en soirée du lundi 17 février au vendredi 21 février. Il y a eu une réunion spécifique pour les commerçants du secteur de Cantinolle (lundi 17 février), ainsi qu'une réunion spécifique pour les commerçants du secteur du Vigean (mardi 18 février). Les riverains de l'avenue du Médoc ont été accueillis les 3 autres jours de la semaine. Ces réunions ont rassemblé au total une cinquantaine de personnes.

Bilan de la concertation

D'une manière globale, cette concertation a été accueillie favorablement. Les différentes contributions écrites ou orales lors des réunions publiques ont exprimé leur satisfaction sur les propositions d'aménagement présentées à quelques préoccupations près.

Points d'échanges

- Déplacements doux

L'importance des déplacements doux a été évoquée de manière récurrente dans les avis. Certains participants ont proposé de séparer les flux entre piétons et les 2 roues, et de rendre prioritaire les déplacements doux par rapport aux véhicules.

Réponse du maître d'ouvrage : « L'objectif de l'aménagement est de proposer des déplacements sécurisés pour tous les modes dans les emprises existantes. Ce choix a été fait pour des raisons environnementales (en évitant d'impacter la zone maraîchère et en limitant les surfaces imperméabilisées) mais aussi pour des raisons financières (coût des acquisitions, reprise des clôtures existantes). Le parti pris est donc de créer une voie verte d'une emprise de 3 m accueillant piétons et cyclistes en lieu et place de pistes cyclables et trottoirs générateurs de plus d'emprise. ».

Des participants se sont également interrogés sur la liaison de voie verte de l'avenue du Médoc jusqu'à la commune du Haillan.

Réponse du maître d'ouvrage : « Cette liaison n'est pas intégrée dans l'étude d'aménagement de l'avenue du Médoc, mais une étude parallèle est en cours afin de proposer un itinéraire sécurisé via la piste cyclable Bordeaux Lacanau. ».

- Création de giratoires

Certains participants ont fait part de leur préoccupation vis-à-vis des vitesses inquiétantes pratiquées sur l'avenue du Médoc. Ils ont demandé la création de giratoire aux carrefours de la rue Olivier de Serres et de la route de Pauillac.

Réponse du maître d'ouvrage : « Il est prévu la création d'un giratoire au carrefour de la rue du Prado, et le déplacement d'un giratoire initialement prévu rue du Vignan au droit de la rue Olivier de serres. ». Un giratoire sera créé au droit de la route de Pauillac.

- Problèmes de vibrations

Lors des réunions publiques, ainsi que dans les avis exprimés, les participants ont évoqué les problèmes de vibrations dans les maisons lors du passage des bus et des poids lourds.

Réponse du maître d'ouvrage : « Un diagnostic s'avèrera nécessaire afin d'identifier l'origine de ces désagréments ».

- Aménagement paysager

La végétalisation du projet a été évoquée de manière récurrente dans les avis.

Réponse du maître d'ouvrage : « Un attachement particulier est porté sur l'aménagement paysager de ce projet. »

➤ Enseignements de la concertation

Au travers de la concertation, la population a pu exprimer de nombreux avis, ce qui a permis à Bordeaux Métropole de mieux comprendre les attentes, d'en tenir compte pour optimiser les aménagements proposés. Les modifications suivantes ont été retenues à l'issue de la concertation :

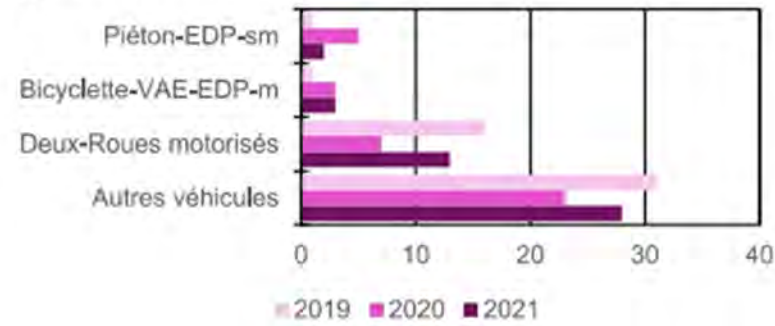
- La suppression de l'aire de stationnement située au droit du parking P+R,
- Le déplacement d'un giratoire initialement prévu rue du Vignan au droit de la rue Olivier de serres.
- La suppression de la contre-allée desservant les commerces.

4- BILAN ACCIDENTOLOGIE

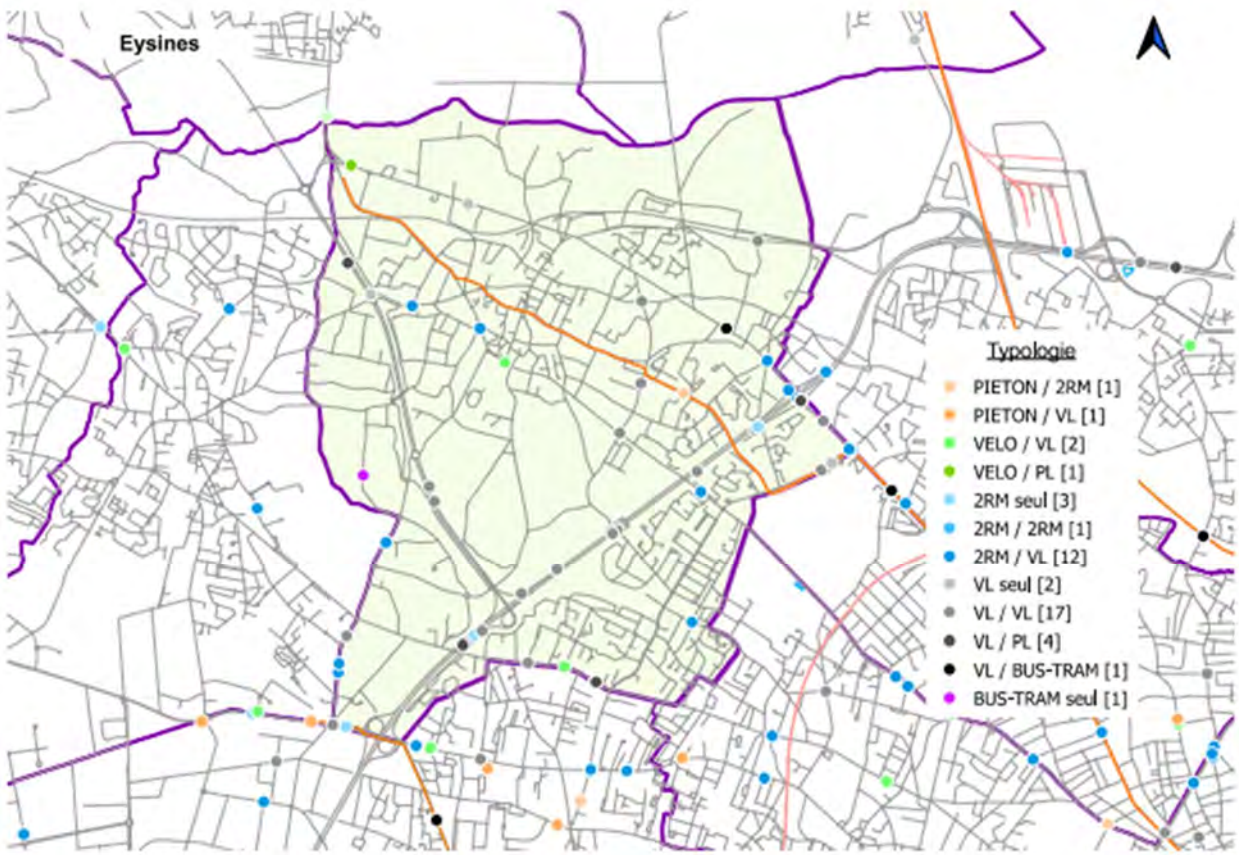
A lecture des données du bilan accidentologie 2021, il ressort que le carrefour Pauillac/Médoc est particulièrement accidentogène.

➤ Accident par typologie de véhicules sur Eysines 2019-2020-2021

Eysines



➤ Carte des conflits de véhicules sur Eysines



➤ Accidents par carrefour à feu sur Eysines 2017 à 2021

Identifiant carrefour	Nom des voies	2017	2018	2019	2020	2021	Total
EYSINES							
Z23C01	Avenue de l'Hippodrome / Avenue du Médoc / Route du Médoc / Rue Pascal Triat	0	0	0	0	2	2
Z23C02	Avenue du Médoc / Bretille Nord-Est Rocate / Bretille Sud-Est Rocate	1	0	2	3	2	8
Z23C03	Avenue du Médoc / Bretille Sud-Ouest Rocate / Rocate Nord	1	0	5	1	1	8
Z23C04	Allée du Champ de Courses / Avenue du Médoc / Rue des Tretyins / Rue du Couvent	0	0	0	1	1	2
Z23C06	Avenue du Médoc / Route de Pauillac	2	0	3	0	0	5
Z23C08	Avenue de l'Hippodrome / Résidence Champ de Course	0	0	0	0	2	2
Z23C13	Avenue du Médoc / Rue de Bruges	0	1	0	0	0	1
Z23C14	Avenue de Picot / Avenue du Médoc	0	0	1	0	0	1
Z23C15	"Avenue du Taillan-Médoc / Avenue René Antoune / Rue Raymond Penouil / Avenue de la Libération"	0	0	1	0	1	2
Z23C19	Avenue du Taillan-Médoc / Rue du Breteil / Rue Paul Dumont	0	0	0	3	0	3
Z23C22	Avenue du Médoc / e Cantinolle	0	0	0	1	0	1
Z23C26	Rue de Cantelaude / Rue du Tronc du Pinson	0	0	0	0	1	1
Z23C49	Rue du Dees / Rue du Vignan	0	0	1	0	0	1
Z23C51	Avenue du Taillan-Médoc / Rue Bertrand Triat / Rue Martin Porc	1	0	0	0	0	1
Z24C01	Avenue de la Libération / Avenue de Saint-Medard	0	0	1	2	0	3
Z24C03	Avenue de Saint-Medard / Rue d'Eysines	0	0	0	1	0	1
Z24C15	Avenue de l'Hippodrome / Rue Marguerite Duras	0	0	0	1	0	1
Z24C16	Avenue de l'Hippodrome / Rue du Bois Gramond / Rue du Muguet	1	0	0	0	0	1
Z24C17	Avenue de l'Hippodrome / Rue des Violettes	0	0	0	1	0	1
Z24C31	Avenue de Saint-Medard / Rue de la Renaissance	0	0	0	0	1	1
Z24C41	Avenue de Magudas / Voie du Tramway	0	0	0	1	1	2
Total		6	1	14	15	12	48

5- L'ABSENCE IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT

Selon l'arrêté préfectoral du 4 mai 2022 n°2022-12321 portant décision d'examen au cas par cas, le projet n'est pas soumis à la réalisation d'une étude d'impact (Cf. Annexe).

Une analyse des contraintes et des opportunités environnementales de la zone d'étude a été menée par le bureau d'études Artelia en janvier 2022. Les principaux enjeux environnementaux du secteur d'étude sont recensés ci-après :

➤ Contraintes d'aménagement liées au milieu physique

Géologie

Le projet est situé sur des formations fluviales constituées par des argiles des "mattes" et Tourbes et argiles tourbeuses, et des formations de versant constituées de sables argileux à graviers, colluvionnés.

Les enjeux du site résultent de l'hétérogénéité des formations superficielles existantes. Ces enjeux concernent principalement la géotechnique.

Topographie

Le projet se situe au droit de la plaine alluviale de la Garonne à une altitude variant entre 11 m NGF et 35 m NGF. La configuration de la topographie est relativement homogène.

Zone de répartition des eaux (ZRE)

La commune d'Eysines se situe en Zone de répartition des Eaux pour l'aquifère de l'Oligocène à l'Ouest de la Garonne (ZRE3302), à la cote de référence 25 m NGF.

Les dispositions réglementaires relatives à la ZRE s'appliquent sur les prélèvements dans les ouvrages captant l'aquifère supérieur de référence Oligocène à l'Ouest de la Garonne et dont la cote de référence est à partir du sol.

En cas de pompage temporaire pendant la phase chantier, ces pompages ne devraient pas impacter la nappe de l'Oligocène concernée par la Zone de Répartition des Eaux.

Les enjeux relatifs à la ZRE sont la préservation quantitative et qualitative de la nappe d'accompagnement de la Garonne.

Les eaux souterraines

Le projet se situe au droit d'un système aquifère composé de six masses d'eau souterraines. La masse d'eau sous-jacente à la zone d'étude correspond aux Alluvions de la Garonne aval.

Les nappes les plus vulnérables sont les nappes les plus superficielles, perméables et qui ne disposent pas de protection naturelle contre les éventuelles pollutions de surface. Cet enjeu doit donc être pris en considération dans la mise en œuvre du projet. Le projet ne devra pas aggraver l'état des eaux souterraines.

Les enjeux relatifs aux eaux souterraines sont la préservation qualitative et quantitative et la non-dégradation eaux souterraines présentes au droit du site du projet.

Les eaux superficielles

Le projet est situé au sein de la zone hydrographique de la Jalle de Blanquefort du confluent du Bibey au Confluent de la Garonne.

Le projet intercepte l'aqueduc du Taillan qui traverse l'avenue du Médoc d'Ouest en Est. Plusieurs cours d'eau sont situés à proximité.

Les enjeux du projet sont de préserver les caractéristiques hydrauliques de ces cours d'eau.

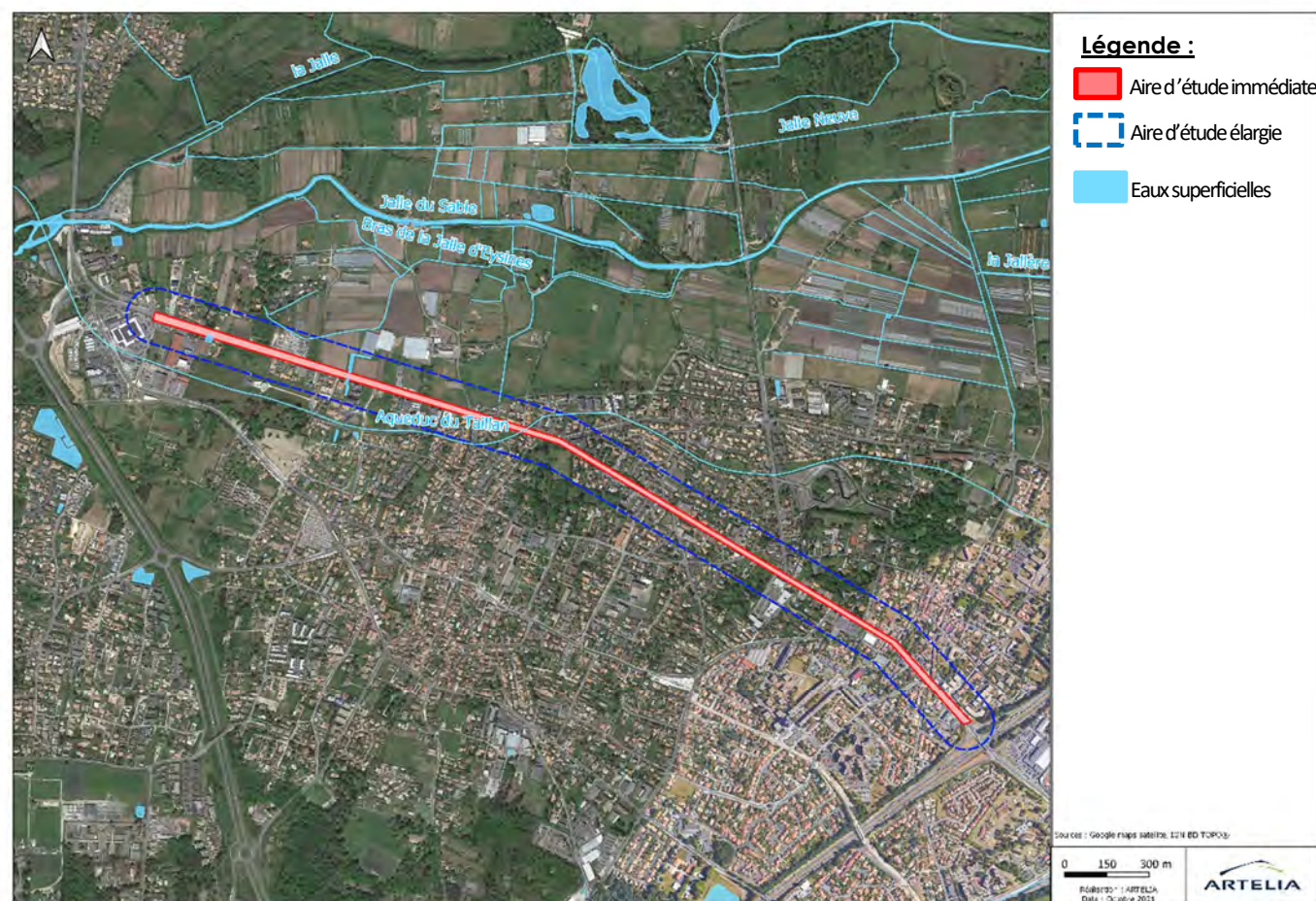


Figure 10 : Hydrographie du secteur d'étude (Source : Artelia, 2022)

Les usages de l'eau

Le site du projet est localisé à proximité d'un périmètre de protection de captage d'alimentation en eau potable (AEP).

L'aqueduc du Taillan traverse l'avenue du Médoc d'Ouest en Est. L'aqueduc du Taillan est un axe majeur du réseau de distribution de l'eau de Bordeaux Métropole qui achemine les eaux des sources du Thil à Saint-Médard-en-Jalles et de Bussac au Haillan jusqu'au réservoir de Paulin à Bordeaux.

Les enjeux liés à l'alimentation en eau potable concernent principalement la préservation qualitative et quantitative et la non-dégradation de la nappe souterraine.

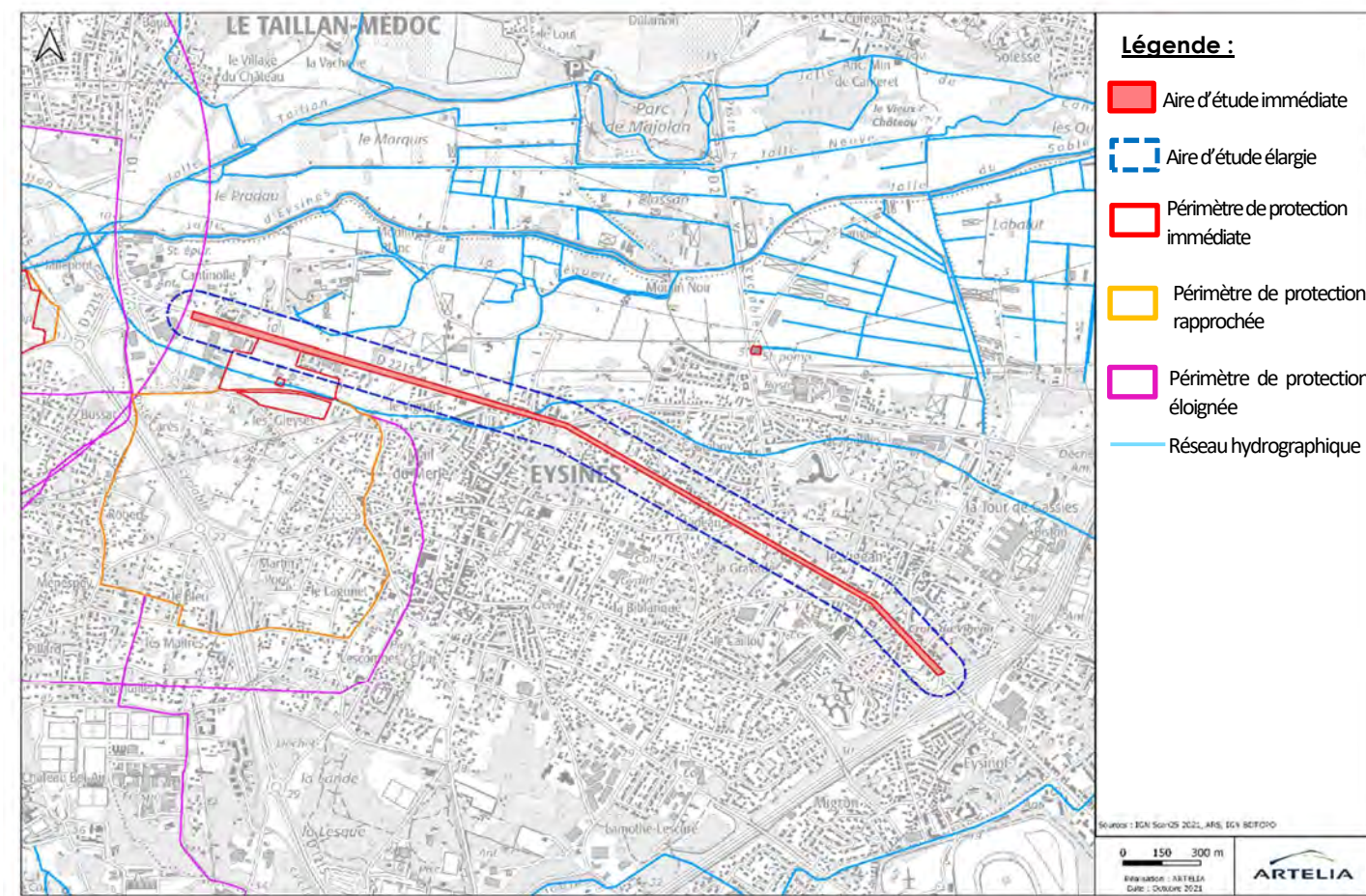


Figure 11 : Périmètres de protection des captages d'alimentation en eau potable (Source : Artelia, 2022)

➤ Contraintes d'aménagement liées aux risques naturels

Risque inondation

Le projet n'est pas concerné par le PPRI de la Métropole Bordelaise approuvé le 27 juillet 2005. Il ne se situe pas en zone inondable.

Risques naturels géologiques

Le projet se situe en partie au sein d'une zone potentiellement sujette aux débordements de nappe.

Le secteur du projet est concerné un aléa fort de mouvement de terrain lié au risque de retrait et gonflement des sols argileux.

Les enjeux liés aux risques naturels concernent principalement la prise en compte des risques présents au droit du site du projet.

➤ Contraintes d'aménagement liées à la pollution du sous-sol

Sites et sols pollués

Le secteur du projet n'est pas concerné par des sites répertoriés sur la base de données BASOL (Base de données des sites et sols pollués) ou sur la base de données BASIAS (Anciens Sites Industriels et Activités de Service).

Le site BASIAS le plus proche est situé à 25 m au nord de la voie.

Les enjeux liés à la pollution des sols concernent principalement la préservation de la qualité des sols et des eaux souterraines.

➤ **Contraintes d'aménagement liées au milieu naturel**

Le projet se situe à environ 300 m au sud d'un site **Natura 2000** : « Réseau hydrographique des Jalles de Saint-Médard et d'Eysines » (FR7200805).

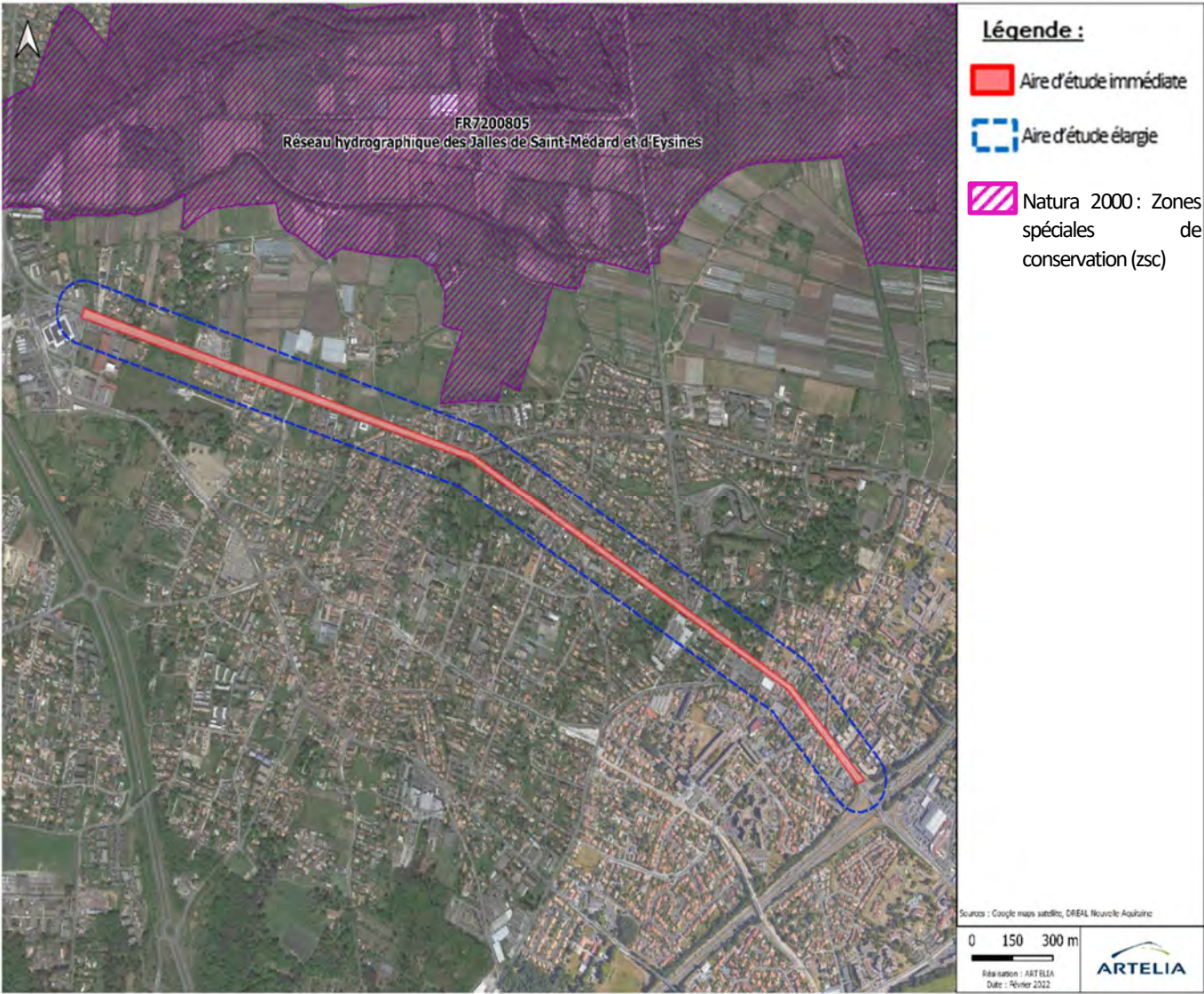


Figure 12 : Localisation des sites Natura 2000 à proximité de la zone d'étude (Source : Artelia, 2022)

Zones humides

La consultation des données bibliographiques publiques mises à disposition par le réseau partenarial des données sur les zones humides des marais atlantiques (2013) montre qu'une partie de la zone d'étude se trouve sur des zones humides potentielles.

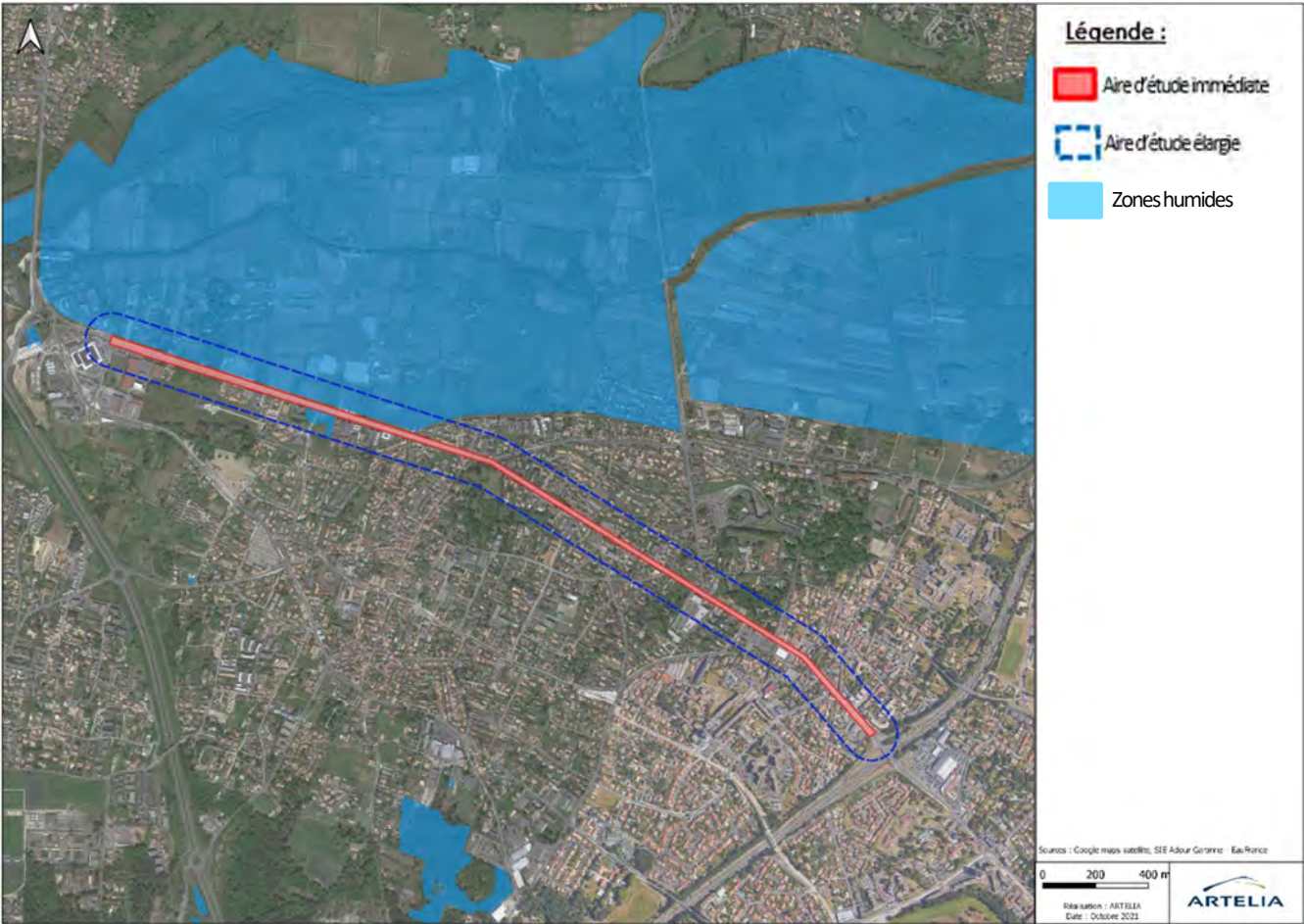


Figure 13 : Localisation des zones humides à proximité de la zone d'étude (Source : Artelia, 2022)

Habitats et corridors écologiques

Un diagnostic écologique du projet a été réalisé par le bureau d'études Artelia en 2021. L'analyse des contraintes d'aménagement liée aux habitats et corridors écologiques concerne uniquement la séquence n°1 du projet.

- **Les jardins et les bosquets en bords de voirie** constituent des corridors écologiques pour plusieurs espèces protégées comme le Hérisson d'Europe ou les espèces de chiroptères présentes localement ;
- **Les boisements et bosquet à l'est de la zone d'étude** constituant des zones de nidification favorables pour les espèces des milieux semi-ouverts ;
- **Le réseau de fossés, haie et alignements** d'arbres constituent des corridors écologiques et sont des habitats potentiels pour plusieurs cortèges faunistiques ;
- **Les bords de route** sont potentiellement favorables à 3 espèces végétales protégées : Scabieuse pourpre foncé, Lotier grêle et Lotier hispide.

La question écologique concerne principalement la préservation des corridors et réservoir de biodiversité et des zones humides.

➤ **Contraintes d'aménagement liées au nuisances sonores et pollutions**

Qualité de l'air

Les résultats des mesures de la station urbaine de Mérignac au cours de l'année 2021 ont permis de remarquer des pics d'émissions durant la période hivernale qui peuvent être imputés au secteur résidentiel/tertiaire et en particulier au chauffage pour le dioxyde d'azote et des pics de particules en suspension au printemps qui peuvent être dus aux émissions importantes liées aux pratiques agricoles, auxquelles s'ajoutent celles du trafic routier, de l'industrie et du chauffage résidentiel.

D'une manière générale, la qualité de l'air dans le secteur d'étude est satisfaisante. L'enjeu du projet repose sur le maintien de la conformité vis-à-vis de la réglementation.

Nuisances sonores

L'avenue du Médoc est une route existante classée en catégorie 2 qui relie la rocade bordelaise et la route départementale RD1.

La question des nuisances sonores concerne principalement la limitation de nuisances acoustiques vis-à-vis de la population voisine.

La réalisation de ce projet n'impliquera pas une augmentation du trafic routier. Cet aménagement vise à rendre cette voie plus urbaine et à limiter notamment le trafic PL.

➤ **Contraintes d'aménagement liées au paysage et au patrimoine**

Paysage

Trois ambiances paysagères sont identifiées dans l'aire d'étude :

- Une ambiance urbaine et à l'Est, entre la rue de la Pompe et le pont de la rocade bordelaise ;
- Une ambiance plus ouverte dans la partie centrale comprise en zone agricole ;
- Une ambiance industrielle à l'Ouest, notamment par la présence d'une zone d'activités.

Patrimoine

Aucun site inscrit ne se situe dans la zone d'étude.

Le projet intercepte un périmètre de protection de monument historique.

Le projet est concerné dans sa partie Nord, par la ZPPA « Zone humide –Potentiel anthropique fort –Chronologies multiples », sous l'identifiant 021955.

Les enjeux liés au paysage et au patrimoine sont la conservation et développement des éléments qualitatifs du paysage.

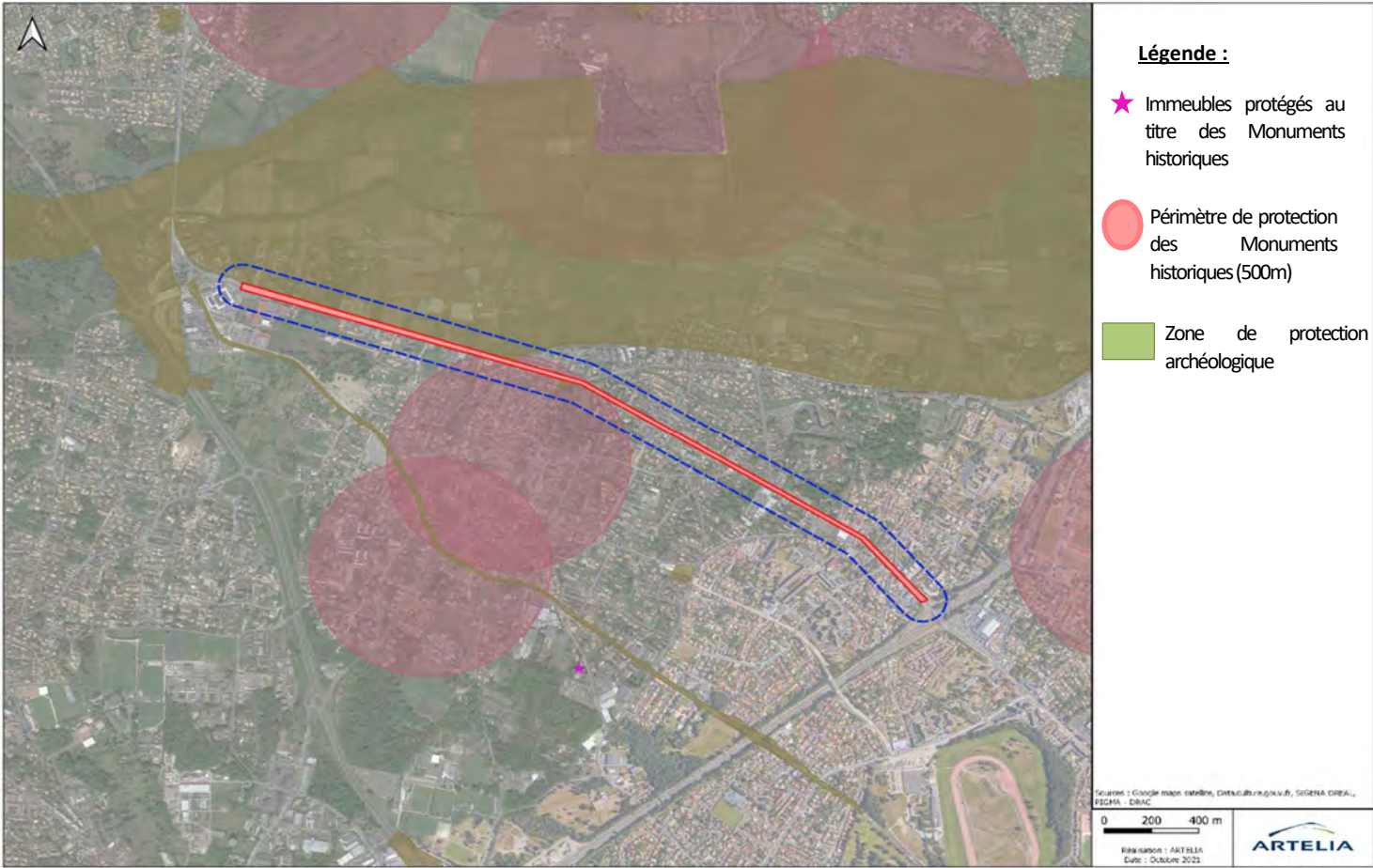


Figure 14 : Patrimoine dans la zone d'étude (Source : Artelia, 2022)

6- LA SOLUTION ENVISAGEE

Conformément à l'article R112-6 du Code de l'expropriation, "La notice explicative prévue aux articles R. 112-4 et R. 112-5 indique l'objet de l'opération et les raisons pour lesquelles, parmi les partis envisagés, le projet soumis à l'enquête a été retenu, notamment du point de vue de son insertion dans l'environnement."

Le projet consiste en la requalification de l'avenue du Médoc sur une longueur de 3 300 ml, entre l'avenue de l'Europe et le pont de la rocade.

Cette voie est une ancienne route départementale servant d'itinéraire intercommunal entre le Médoc et la ville de Bordeaux. Elle a un usage essentiellement routier et supporte environ 15 000 véhicules /jour.

La jonction entre ville et campagne, la sécurité des cheminements piétons ou cyclistes, ou encore la rapidité des véhicules et leurs stationnements sont des points à prendre en compte dans le projet.

Le parti d'aménagement s'est dessiné naturellement en raison des contraintes du site.

Les arbres présents au sud de la voie seront impérativement conservés dans le projet.

Le futur aménagement devra se réaliser au maximum dans les emprises existantes et impacter le moins possible les propriétés privées

Les aménagements sur l'avenue du Médoc devront permettre une amélioration de la sécurité des usagers de la route et des voies annexes.

Les ambitions affichées de la métropole sont :

- De créer une véritable entrée de ville ;
- De créer des aménagements sécurisés pour les modes doux ;

- De sécuriser les carrefours intermédiaires, notamment les traversées piétonnes et cyclistes ;
- De réaliser des aménagements limitant la prise de vitesse ;
- De proposer une offre de stationnement (création de poches de stationnement d'une capacité maximale de 51 places) ;
- D'embellir le site via un aménagement paysager.

Au regard des données d'entrée précédemment évoquées et des attentes de ce futur aménagement, un profil en travers type s'est naturellement dessiné.

- Conservation des fossés et des arbres existants situés au sud de la voie ;
- Réduction de la chaussée à 6 m (emprise minimale pour supporter un trafic Poids lourds et de bus) ;
- Création d'une voie verte de 3m de large pour les piétons et cyclistes en site propre. Au regard des accès existants et des arbres à conserver, celle-ci se situera logiquement au nord de la chaussée ;
- Le reste de l'emprise dédiée à l'aménagement permettra de créer des poches de stationnement, des massifs paysagers et d'intégrer l'éclairage public.

Il faut noter qu'au regard de son linéaire, cette voie traverse différentes ambiances à savoir :

- Séquence 1 : Fenêtre sur la vallée maraîchère ;
- Séquence 2 : Habitats individuels, résidentiels et commerces.

Les aménagements prévus sur l'avenue du Médoc sont présentés ci-après, par séquences :

Séquence 1 : entre l'avenue de l'Europe et l'avenue de la Pompe :

- Pour les modes actifs : création d'une voie verte de 3 m de large au nord de la voie, traitement de la traversée de la piste cyclable bidirectionnelle Bordeaux Lacanau, création ou élargissement de trottoir au Sud de la voie d'une largeur minimum de 1,40 m, marquage au sol pour des traversées sécurisées des piétons et cyclistes ;
- Pour les véhicules légers : proposition d'une offre en stationnement (création de poches de stationnement d'une capacité maximale de 51 places) ;
- Pour les bus : aménagement des points d'arrêt de bus accessibles et sécurisés pour les voyageurs (y compris les personnes à mobilité réduite), signalisation des points d'arrêt (marquage zigzag de bus), installation des abris bus ;
- Pour le paysage : plantation d'arbres dans les espaces plantés, espaces enherbés, bandes végétalisées ; nouveaux revêtements, gestion des eaux de pluie optimisée, rénovation de l'éclairage public ;
- Pour la sécurité de tous les usagers :
 - Création de giratoires limitant la prise de vitesse ;
 - Création d'un plateau surélevé permettant de sécuriser la traversée de la piste cyclable Bordeaux-Lacanau identifiée comme Réseau Vélo Express dans le cadre du Plan Vélo Métropolitain ;
 - Création d'un plateau surélevé au droit de l'avenue de la Libération avec conservation de la gestion du carrefour à feux.

Un aménagement paysager porté par la commune accompagnera ce projet d'infrastructure.

Séquence 2 : entre l'avenue de la Pompe et le pont de la rocade :

- Pour les modes actifs : création d'une voie verte de 3 m de large au nord de la voie dans la continuité de la première séquence ;
- Pour les véhicules légers : proposition d'une offre en stationnement de part et d'autre de la voie y compris des places pour personnes à mobilité réduite ;
- Pour les bus : aménagement des points d'arrêt de bus accessibles et sécurisés pour les voyageurs ;
- Pour le paysage : plantation d'arbres d'alignement de part et d'autre de la chaussée, revêtement de pavées joints ciment ou en gazon ;
- Pour la sécurité de tous les usagers :
 - Création d'un plateau surélevé au droit des rues Gasteboy et Pompe de Breteil afin de sécuriser les traversées piétonnes ;
 - Création d'un giratoire au carrefour Pauillac/Médoc carrefour très accidentogène à l'heure actuelle.

Mise en balance coûts/avantages :

Le Maître d'ouvrage a étudié différents partis d'aménagement qui ont été soumis lors de la concertation. Les observations du public ont été prises en considération dans l'évolution du présent projet.

Dès lors que cela est possible, l'aménagement sera réalisé de clôture à clôture afin de réduire l'impact foncier. Néanmoins, sur certains tronçons la largeur de voie existante reste insuffisante pour réaliser une réelle sécurisation de la circulation des modes doux (deux roues et piétons), ce qui nécessite un impact foncier. Dans ce cas, la collectivité a privilégié la sauvegarde du bâti existant en impactant plutôt les parcelles non bâties lorsque cela était nécessaire.

De même, certains carrefours aujourd'hui accidentogènes seront sécurisés par la création de giratoires en lieu et place des feux tricolores existants.

Par ailleurs, pour réduire au maximum les contraintes occasionnées par les travaux pesant sur les riverains et les commerces, Bordeaux Métropole a prévu l'intervention d'un médiateur qui jouera un rôle d'information et de prévention auprès des riverains. Il permettra également de solutionner les problématiques rencontrées (déménagement, accès...).

Enfin, Bordeaux Métropole a mis en place un dispositif d'indemnisation du préjudice commercial afin d'accompagner les commerçants lors de la phase travaux.

Au regard de la circulation sur ce linéaire et de l'état actuel de la voirie, la réalisation de travaux devient indispensable. Le présent projet permet de palier à ces difficultés mais également d'améliorer la qualité des déplacements grâce notamment à sa proposition paysagère.

La requalification de l'Avenue du Médoc porte sur un aménagement de 3,2 km avec une emprise moyenne de 16 mètres. Ce linéaire couplé à la création de giratoires et d'aménagements paysagers spécifiques explique le montant des travaux. Toutefois, le prix moyen d'environ 150 euros du mètres carré correspond au coût d'autres chantiers de voirie similaires.

LA COMPATIBILITE DU PROJET AVEC LES DOCUMENTS D'URBANISME

Le projet est localisé sur la commune d'Eysines, couverte par le Plan Local d'Urbanisme intercommunal de Bordeaux Métropole (version 3.1) approuvé en date du 2 février 2024.

Conformément à l'article L121-4 du code de l'expropriation, la durée maximale de la DUP est portée à 10 ans car l'opération déclarée d'utilité publique est prévue par le PLUi».

Séquence 1 : entre l'avenue de l'Europe et l'avenue de la Pompe :

Sur cette section, le projet est concerné par les zonages réglementaires suivants :

- **US6** : Zones urbaines spécifiques liées à l'économie, dans la partie Nord de la voie ;
- **UMP24** : Zones de projet, d'aménagement et de renouvellement urbain, au Nord et au Sud de la voie ;
- **Nu** : Zones naturelles de loisirs et d'équipement, dans la partie Sud de la voie ;
- **UM8** : Tissus à dominante de grands ensembles et tissus mixtes, au Sud de la voie ;
- **Ab** : Zones agricoles réservoirs de biodiversité, au Nord de la voie.

➤ **Dispositions relatives à des intentions opérationnelles**

En outre, l'avenue du Médoc qui doit être requalifiée fait l'objet d'**Emplacements Réservés** :

Au Sud de la voie :

- **T2089** : emplacement réservé de voirie pour la création d'une nouvelle voie entre l'avenue du Taillan Médoc et l'avenue du Médoc ; Bénéficiaire Bordeaux Métropole, Emprise variable ;

Au Nord de la voie :

- **S91** : emplacement réservé de voirie pour l'élargissement de l'avenue de la Pompe et de la route Pauillac ; Bénéficiaire Bordeaux Métropole, Emprise : 20 ;

On note également, la présence d'une **servitude de localisation** dénommée « V.152 » correspondant à la création à terme d'une liaison en mode partagé entre l'avenue du Médoc et l'avenue du Taillan Médoc, dans la partie Sud de la voie.

➤ **Dispositions relatives aux continuités écologiques, zones humides, à la mise en valeur du patrimoine naturel, bâti et paysager**

Règlement spécifique des espaces verts intérieurs (P3235) :

Le secteur d'étude est concerné par le règlement spécifique des espaces verts intérieurs (P3235) du fait de son intérêt culturel et écologique.

Intérêt culturel et écologique :

Le tracé de l'aqueduc offre un support pour développer un linéaire de cheminement doux au cœur de l'urbanisation. Ce tracé préservé est une opportunité pour renforcer la continuité paysagère et les aménagements le long de cet axe.

Prescriptions spécifiques :

Prescriptions sur l'ensemble du périmètre :

- Respecter les prescriptions techniques et sanitaires de l'aqueduc du Taillan (cf. information générale sur les servitudes et zones de protection de l'aqueduc du Taillan) ;
- Utiliser la servitude perpétuelle de passage comme support pour établir un cheminement doux ;
- En dehors de cette zone, privilégier un réaménagement et une végétalisation des abords compatibles avec les contraintes de l'aqueduc ;
- Préserver les fonds de jardin participant à la continuité de l'aqueduc.

Règlement spécifique des continuités paysagères (C3004, C3030 et C3027) :

Des dispositions relatives à l'environnement et aux continuités écologiques, aux paysages et au patrimoine sont également prescrites au sein de l'emprise du projet. Il s'agit des dispositions relatives aux continuités paysagères référencées C3004, C3030, C3027. Les prescriptions spécifiques à chaque site sont synthétisées dans le tableau ci-après :

	Prescriptions spécifiques
C3004 : de la Tour de Gassies au Pinsan	<p>Prescriptions concernant l'ensemble du périmètre défini :</p> <ul style="list-style-type: none">• Privilégier le traitement des clôtures de façon transparente ou végétalisée, à défaut les clôtures doivent être de type mur-bahut de 1 m de haut maximum surmonté d'un dispositif à claire voie.• Conserver les haies vives existantes, sauf pour raison phytosanitaire ou de sécurité.• En l'absence de projet paysager dûment explicité, le projet doit justifier la préservation de la végétation existante.• En cas de présence d'arbres remarquables, ceux-ci devront être préservés : respect d'un périmètre correspondant à la taille du houppier autour des arbres concernés, suffisant pour leur pérennité et leur développement ou imperméabilisation, installations, dépôts et travaux sont proscrits. <p>Le projet n'est pas concerné par les prescriptions concernant les masses végétales repérées et les prescriptions particulières au ruisseau du Limancet.</p>
C3030 : Parc du Vigean – Le Pinsan	<p>Prescriptions concernant l'ensemble du périmètre :</p> <ul style="list-style-type: none">• En l'absence de projet paysager dûment explicité, le projet doit justifier la préservation de la végétation existante.• En cas de présence d'arbres remarquables, ceux-ci devront être préservés : respect d'un périmètre correspondant à la taille du houppier autour des arbres concernés, suffisant pour leur pérennité et leur développement où imperméabilisation, installations, dépôts et travaux sont proscrits.

	<ul style="list-style-type: none">• Privilégier le traitement des clôtures de façon transparente ou végétalisée, à défaut les clôtures doivent être de type mur-bahut de maximum 1 m de haut surmonté d'un dispositif à claire voie.• Conserver les haies vives existantes, sauf pour raison phytosanitaire ou de sécurité. <p>Prescriptions concernant les masses végétales et espaces de nature (château de Gravade) repérés :</p> <ul style="list-style-type: none">• Maintenir les espaces de respiration (pelouse, parc planté, bois) dans l'urbain.• Protéger les masses arborées, alignements et arbres remarquables : respect d'un périmètre suffisant, correspondant à la taille du houppier, autour des arbres concernés, suffisant pour leur pérennité et leur développement, où imperméabilisation, dépôt et travaux sont proscrits• Traiter les clôtures de façon transparente ou végétalisée, et conserver les haies vives existantes.• Concernant le parc du château Gravade : conserver les espaces arborés et leur implantation très aérée, préserver la composition du parc existant (allées, pelouses, massifs boisés, alignements) à défaut de la présentation d'un projet global de réhabilitation duparc concerné.
C3027 : Continuité Carès – Le Pinsan	<p><u>Intérêt culturel et écologique :</u></p> <p>Depuis le parc de la Lesque-Pinsan jusqu'au quartier Carès, des espaces de nature en pas japonais (abords d'infrastructure, boisements sur les parcelles privées, Carès) permettent d'établir une continuité paysagère et ainsi relier les espaces de la Lesque-Pinsan à la vallée maraîchère. Le site de Carès fait l'objet d'un site de projet qui intègre la problématique de la protection de la zone de captage des sources. Les cressonnières sont les traces du passé maraicher du territoire et témoignent de la bonne qualité écologique des eaux et des sols.</p> <p><u>Prescriptions spécifiques :</u></p> <p>Prescriptions concernant l'ensemble du périmètre défini :</p> <ul style="list-style-type: none">• En l'absence de projet paysager dûment explicité, le projet doit justifier la préservation de la végétation existante ;• En cas de présence d'arbres remarquables, ceux-ci devront être préservés : respect d'un périmètre correspondant à la taille du houppier autour des arbres concernés, suffisant pour leur pérennité et leur développement où imperméabilisation, installations, dépôts et travaux sont proscrits ;• Réaménager les abords de la déviation : plantations agissant comme un filtre avec les quartiers limitrophes, cheminements...• Privilégier le traitement des clôtures de façon transparente ou végétalisée, à défaut les clôtures doivent être de type mur-bahut de maximum 1 m de haut surmonté d'un dispositif à claire voie ;• Conserver les haies vives existantes, sauf pour raison phytosanitaire ou de sécurité. <p>Prescriptions concernant les masses végétales et espaces de nature (Carès, Limancet, Parc du Pinsan) repérés :</p> <ul style="list-style-type: none">• Sur le site de Carès, le projet doit préserver un espace de nature en cœur d'îlot, et privilégier l'urbanisation le long des voies ;• Protéger les masses boisées, alignements, arbres remarquables repérés : respect d'un périmètre autour des arbres concernés correspondant à la taille du houppier, suffisant pour leur pérennité et leur développement, où imperméabilisation, dépôt et travaux sont proscrits ;• Sur la zone du Pinsan, le projet doit tenir compte de la végétation existante et notamment les arbres remarquables dans la composition des espaces verts du site. <p>Prescriptions particulières aux parcelles abritant d'anciennes cressonnières :</p> <ul style="list-style-type: none">• Préserver et valoriser les cressonnières. 9ème modification du PLU. <p>Prescriptions particulières au ruisseau du Limancet, au sein du parc du Pinsan :</p> <ul style="list-style-type: none">• Protéger les masses boisées et les arbres remarquables signalant le tracé du cours d'eau ;

- Privilégier les essences locales adaptées au caractère humide du site ;
- Préserver les milieux humides ;
- Si le lit du ruisseau est visible, préserver le profil naturel des berges (pente douce végétalisée) et maintenir une marge inconstructible de 10 m depuis le haut des berges.

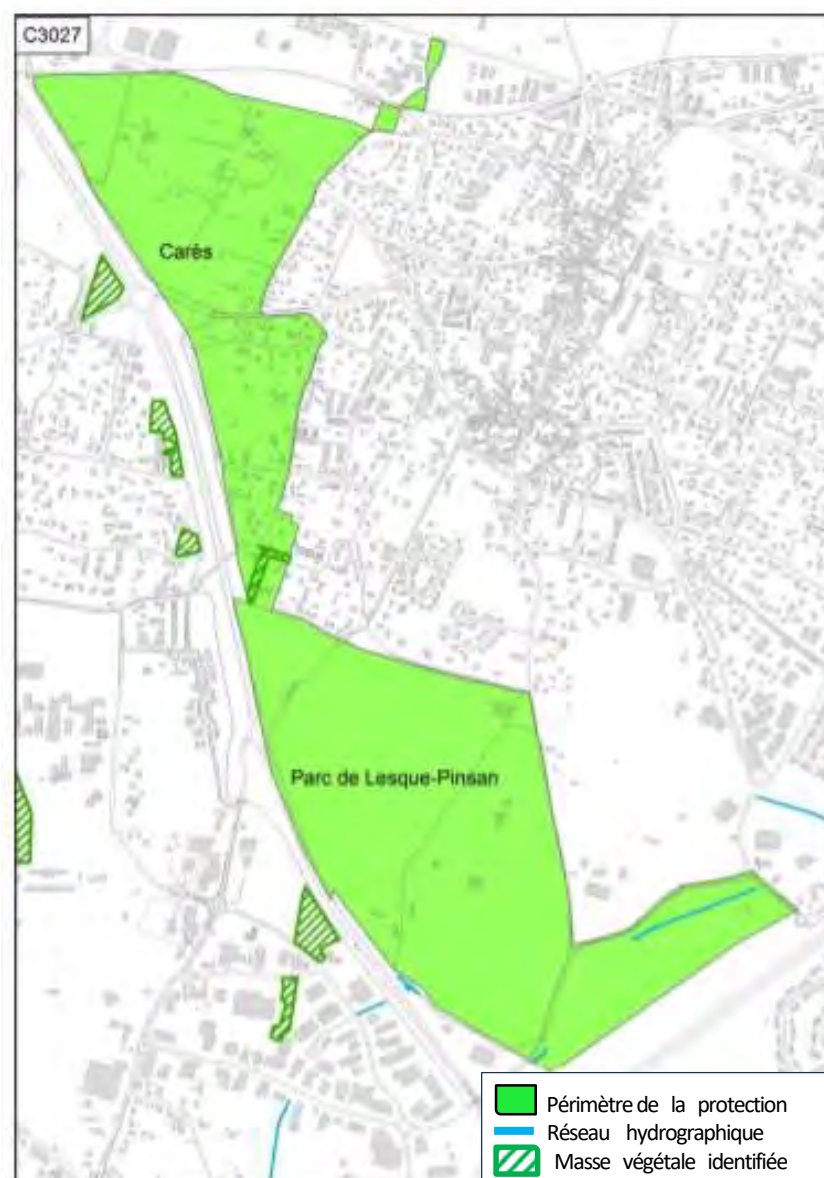


Figure 15 : Continuité Carès-Le-Pinsan (Source : PLU de Bordeaux Métropole)

Séquence 2 : entre l'avenue de la Pompe et le pont de la rocade :

Au niveau de la séquence 2, le projet reste inchangé et se réalise dans les emprises existantes dans un environnement très urbanisé. Seul le carrefour de Pauillac impactera des propriétés bâties pour la réalisation d'un giratoire. Ce tronçon du projet est concerné par les zonages réglementaires suivants :

- **UM6** : Tissus à dominante d'échoppes et faubourgs, et de maisons de ville, au Sud de la voie ;
- **UM8** : Tissus à dominante de grands ensembles et tissus mixtes, au Nord et au Sud de la voie ;
- **UM1** : Centralités anciennes et cœurs historiques, au Nord de la voie.

On note également la présence d'une **Servitude de localisation d'intérêt général** dénommée IG.13 correspondant à l'aménagement du carrefour avenue du Médoc, au Sud de la voie.

Sur cette séquence, l'avenue du Médoc est concernée par des **linéaires destinés aux activités et services** dénommés LC 160. 1 ; LC 160. 2 ; LC 161. 1 et LC 161. 1.

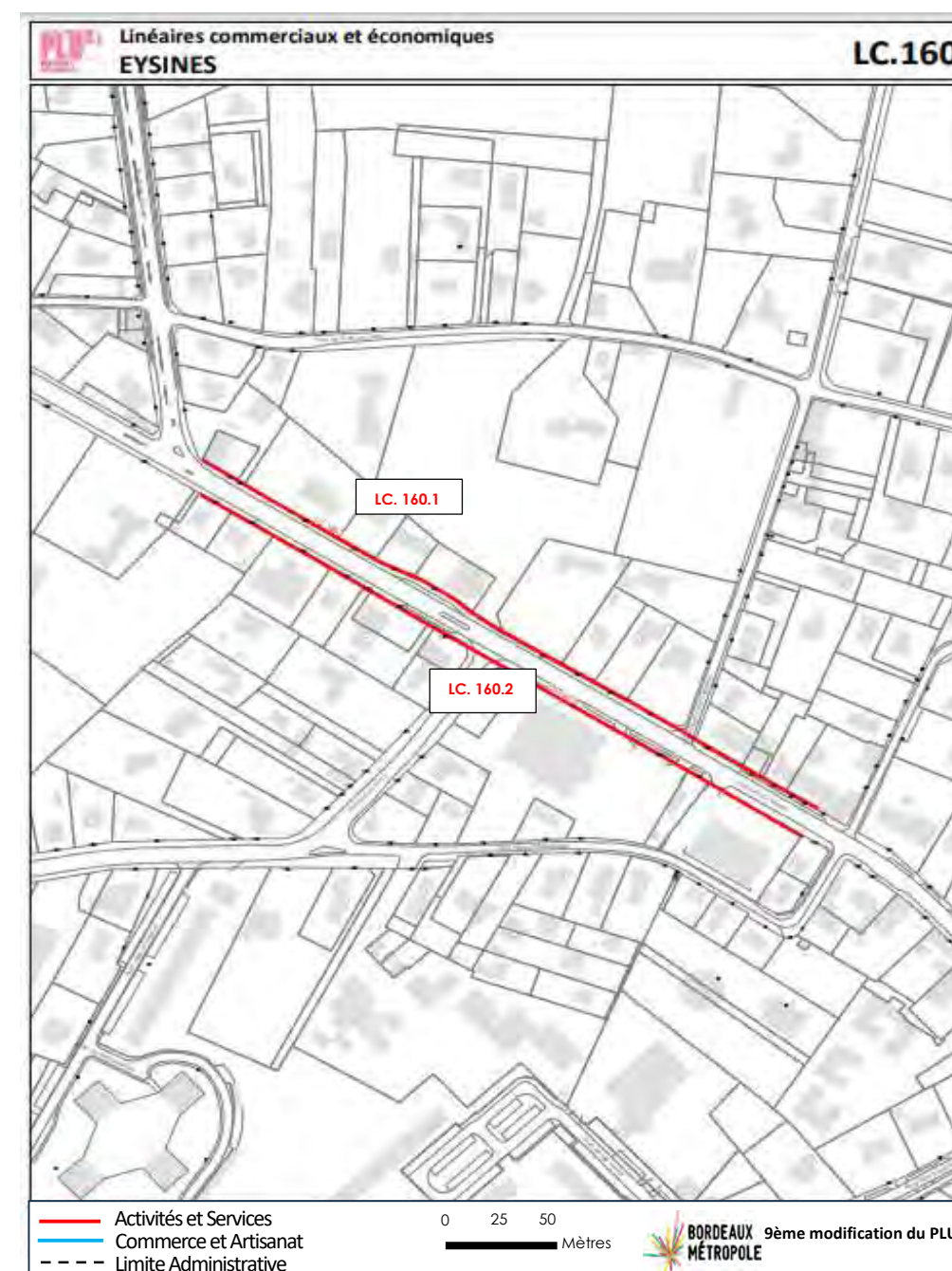


Figure 16 : Linéaires commerciaux et économiques LC.160 (Source : PLU de Bordeaux Métropole)

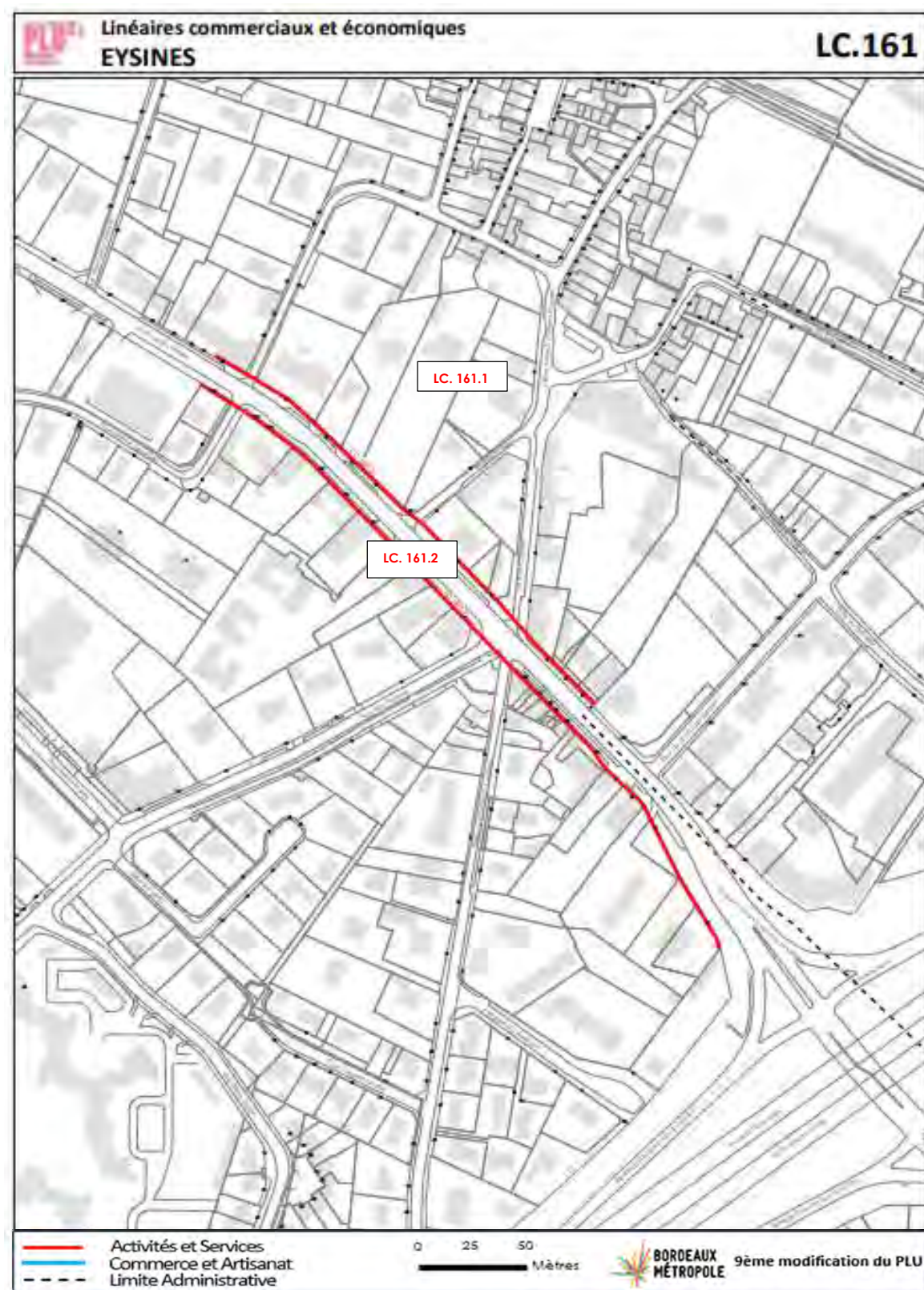


Figure 17 : Linéaires commerciaux et économiques LC.161 (Source : PLU de Bordeaux Métropole)

➤ Entre l'avenue de l'Europe et l'avenue de la Pompe

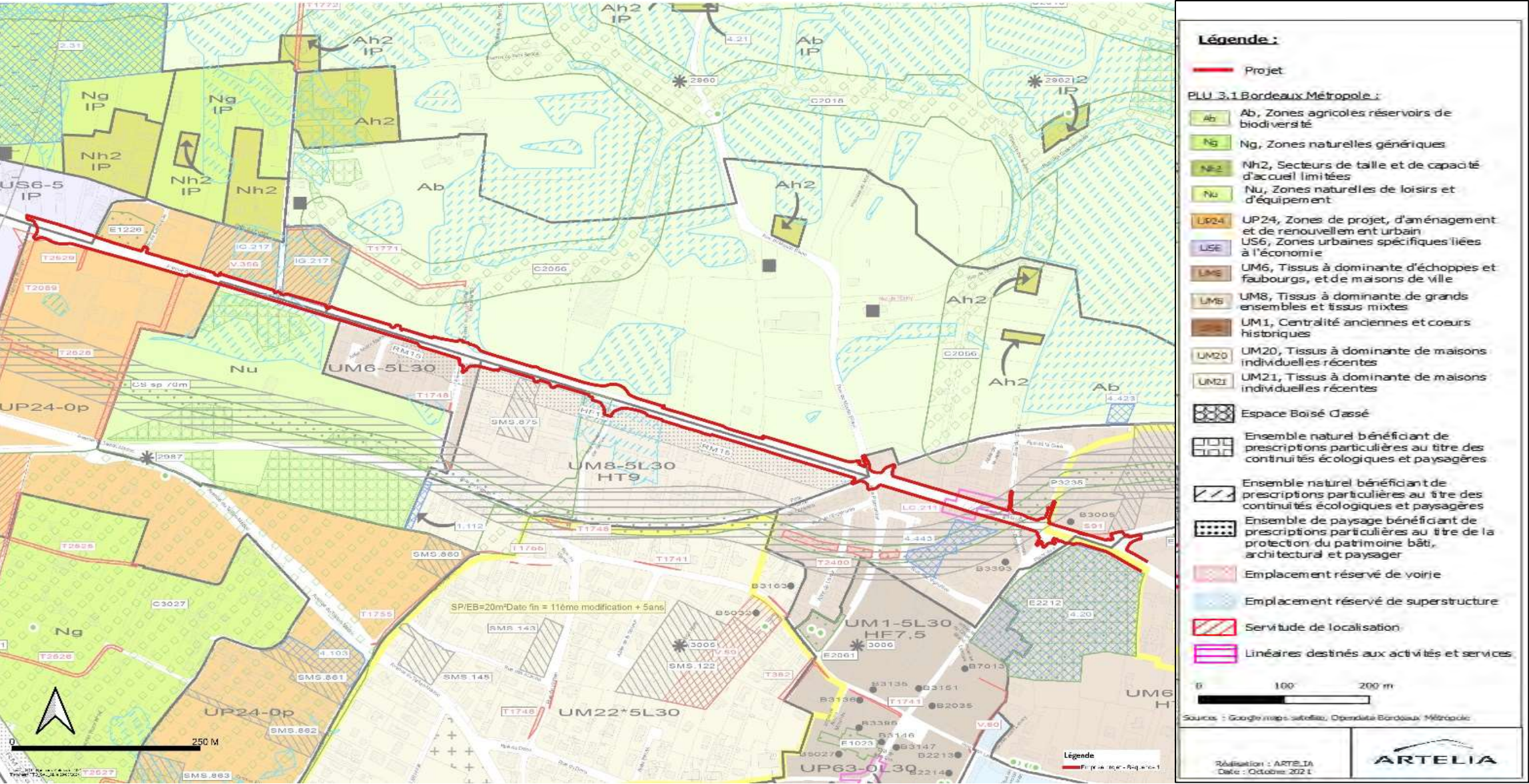


Figure 18 : Plan de zonage du PLU 3.1 – séquence 1 (Source : PLU de Bordeaux Métropole)

➤ Entre l'avenue de la Pompe et le pont de la rocade

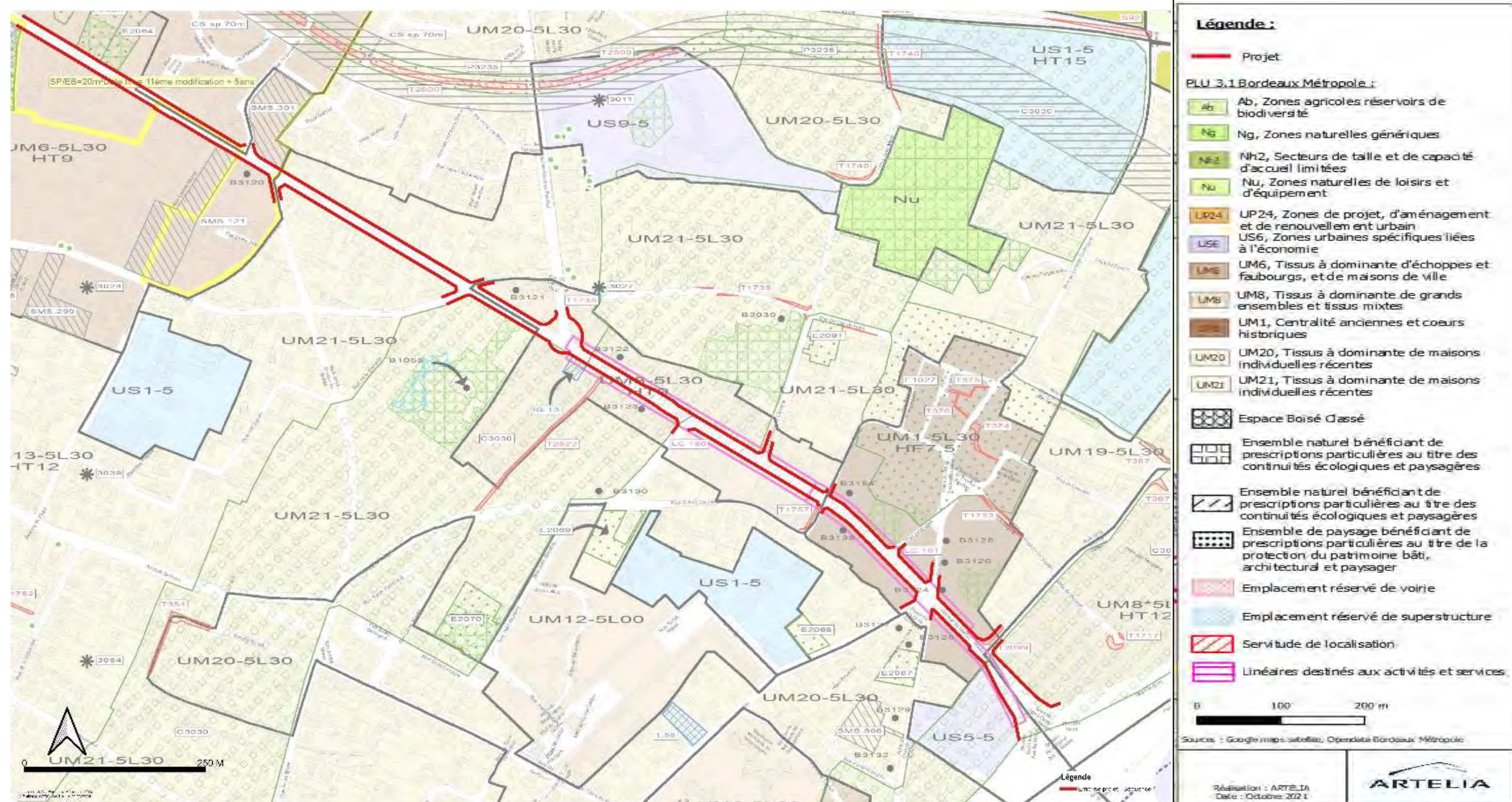


Figure 19 : Plan de zonage du PLU 3.1 – séquence 2 (Source : PLU de Bordeaux Métropole)

Le projet consistant uniquement en un élargissement de l'avenue du Médoc est donc compatible avec le PLU de Bordeaux Métropole dans sa 11ème modification votée le 2 février 2024.

Pièce D : Plan général des travaux

PLAN DES TRAVAUX – SEQUENCE 1
Entre l'allée de l'Europe et la rue du Prado

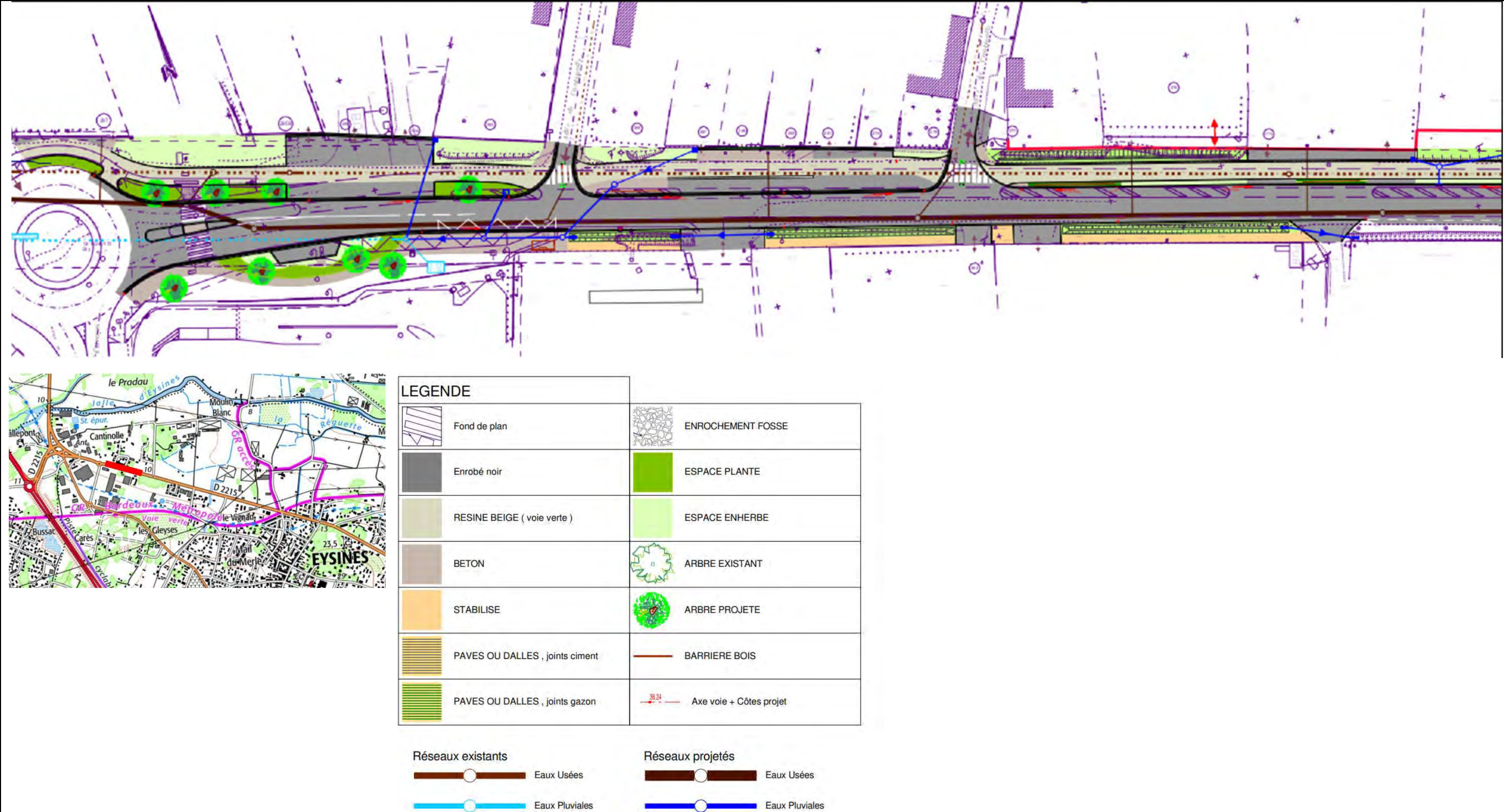


Figure 20 : Plan général des travaux – séquence 1 - planche 1 (Source : AVP-Bordeaux Métropole)

<p align="center">PLAN DES TRAVAUX – SEQUENCE 1 Entre la rue du Prado et la rue du Vignan</p>
--

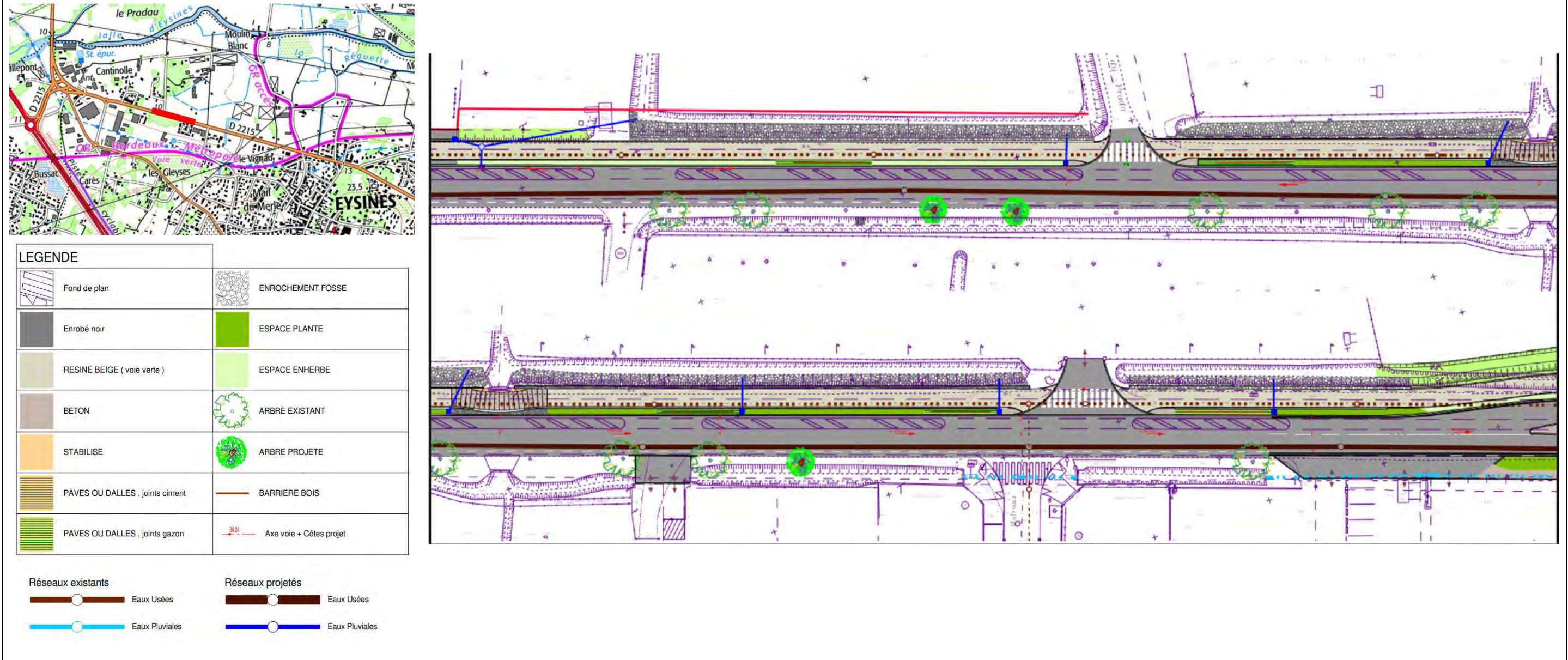


Figure 21 : Plan général des travaux – séquence 1 - planche 2 (Source : AVP-Bordeaux Métropole)

PLAN DES TRAVAUX – SEQUENCE 1
Entre la rue du Vignan et la rue Olivier de Serres

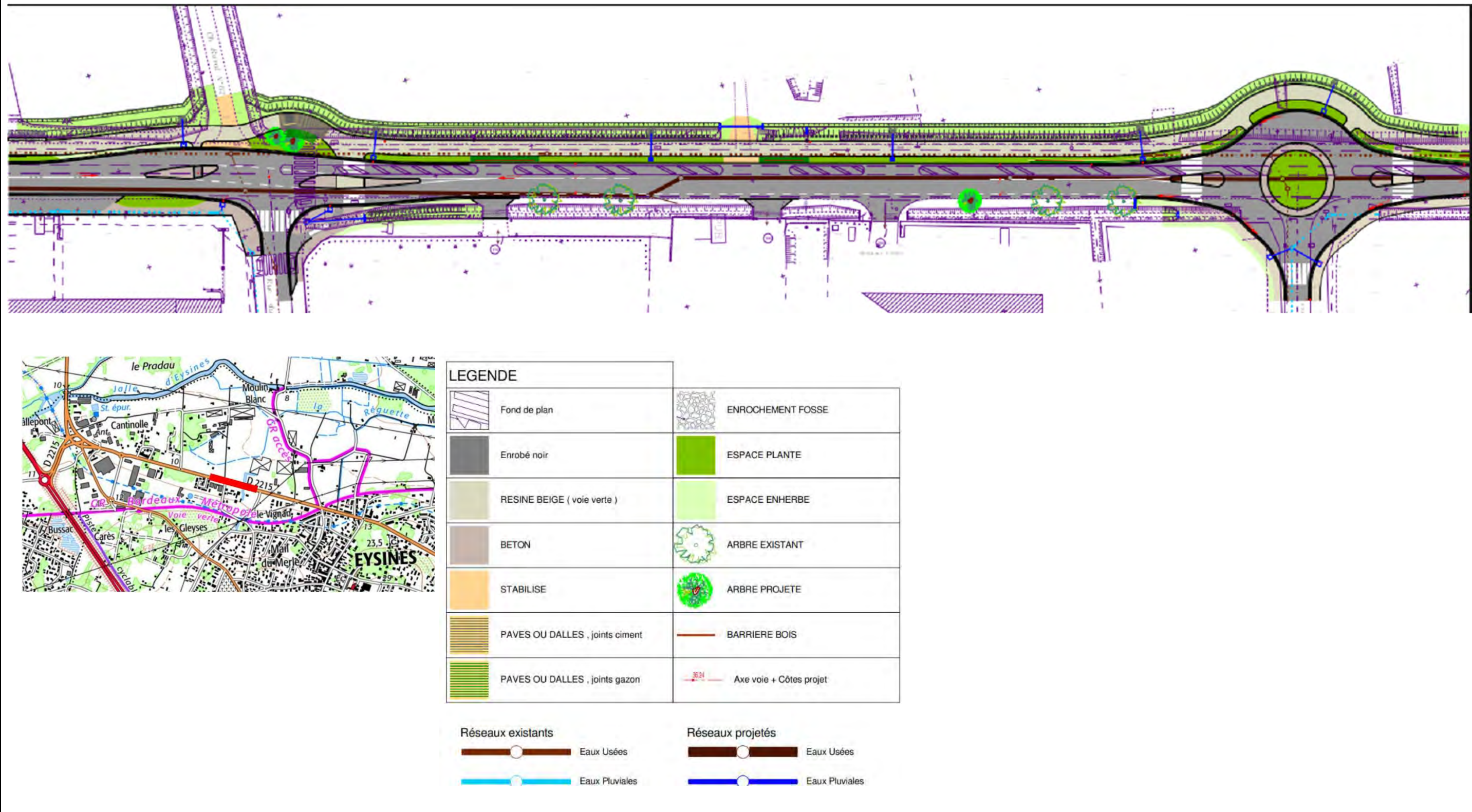


Figure 22 : Plan général des travaux – séquence 1 - planche 3 (Source : AVP-Bordeaux Métropole)

PLAN DES TRAVAUX – SEQUENCE 1
Au droit de la rue la rue Olivier de Serres



LEGENDE

	Fond de plan		ENROCHEMENT FOSSE
	Enrobé noir		ESPACE PLANTE
	RESINE BEIGE (voie verte)		ESPACE ENHERBE
	BETON		ARBRE EXISTANT
	STABILISE		ARBRE PROJETE
	PAVES OU DALLES, joints ciment		BARRIERE BOIS
	PAVES OU DALLES, joints gazon		Axe voie + Côtes projet

Réseaux existants



Réseaux projetés

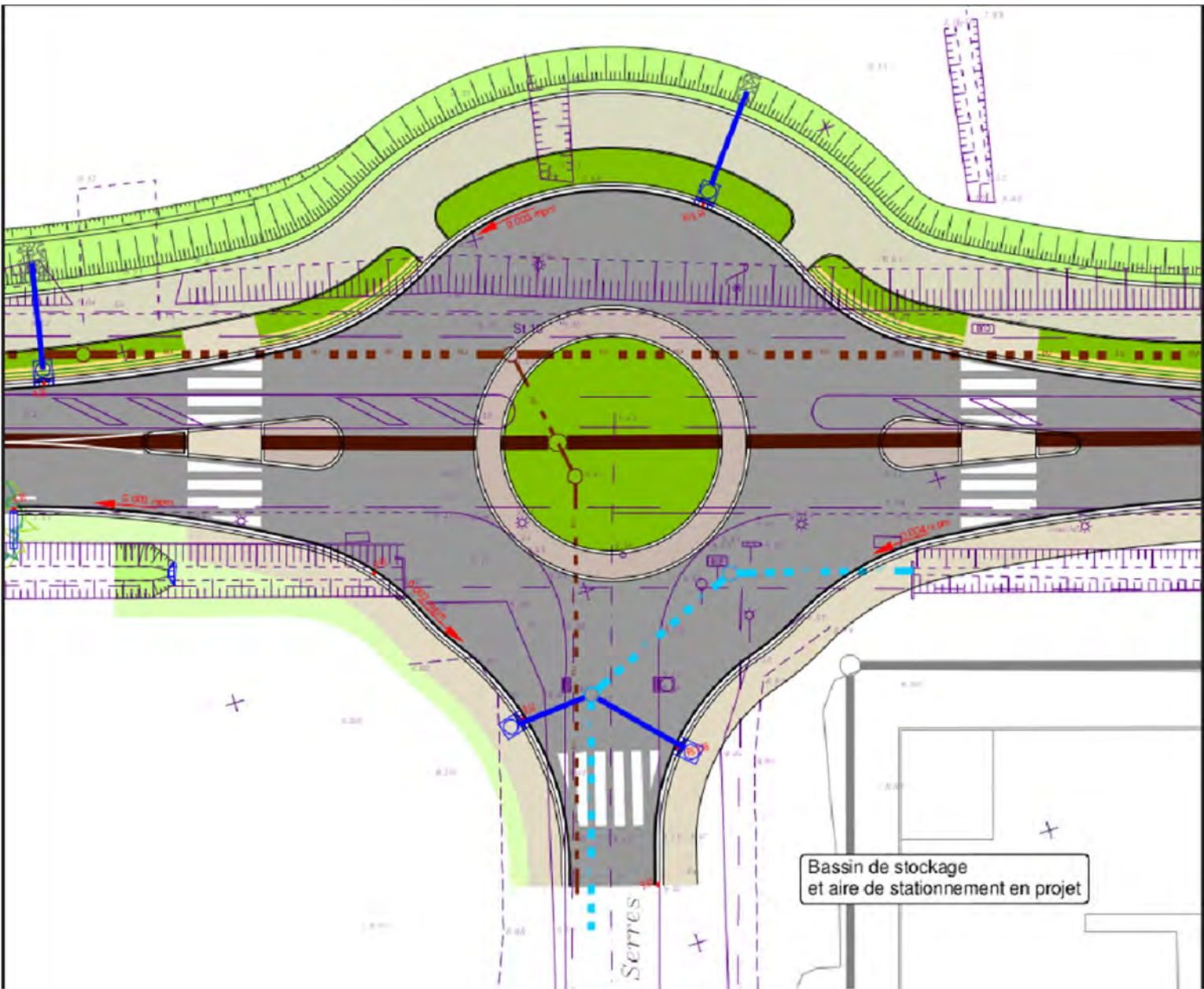
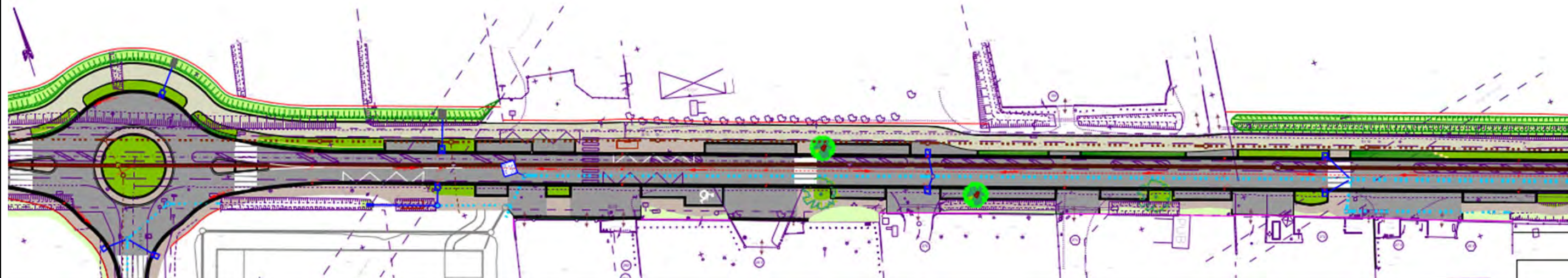


Figure 23 : Plan général des travaux – séquence 1 - planche 4 (Source : AVP-Bordeaux Métropole)

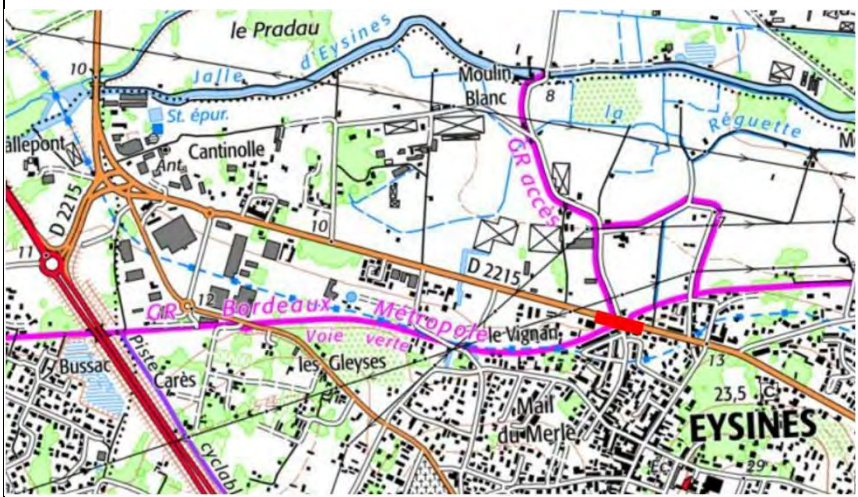
PLAN DES TRAVAUX – SEQUENCE 1
Entre la rue Oliver de Serres et la rue du Moulin Blanc



LEGENDE			
	Fond de plan		ENROCHEMENT FOSSE
	Enrobé noir		ESPACE PLANTE
	RESINE BEIGE (voie verte)		ESPACE ENHERBE
	BETON		ARBRE EXISTANT
	STABILISE		ARBRE PROJETE
	PAVES OU DALLES, joints ciment		BARRIERE BOIS
	PAVES OU DALLES, joints gazon		Axe voie + Côtes projet
Réseaux existants		Réseaux projetés	
	Eaux Usées		Eaux Usées
	Eaux Pluviales		Eaux Pluviales

Figure 24 : Plan général des travaux – séquence 1 - planche 5 (Source : AVP-Bordeaux Métropole)

PLAN DES TRAVAUX – SEQUENCE 1
Au droit du carrefour avec la piste cyclable Bordeaux Lacanau



LEGENDE			
	Fond de plan		ENROCHEMENT FOSSE
	Enrobé noir		ESPACE PLANTE
	RESINE BEIGE (voie verte)		ESPACE ENHERBE
	BETON		ARBRE EXISTANT
	STABILISE		ARBRE PROJETE
	PAVES OU DALLES , joints ciment		BARRIERE BOIS
	PAVES OU DALLES , joints gazon		Axe voie + Côtes projet
Réseaux existants		Réseaux projetés	
	Eaux Usées		Eaux Usées
	Eaux Pluviales		Eaux Pluviales

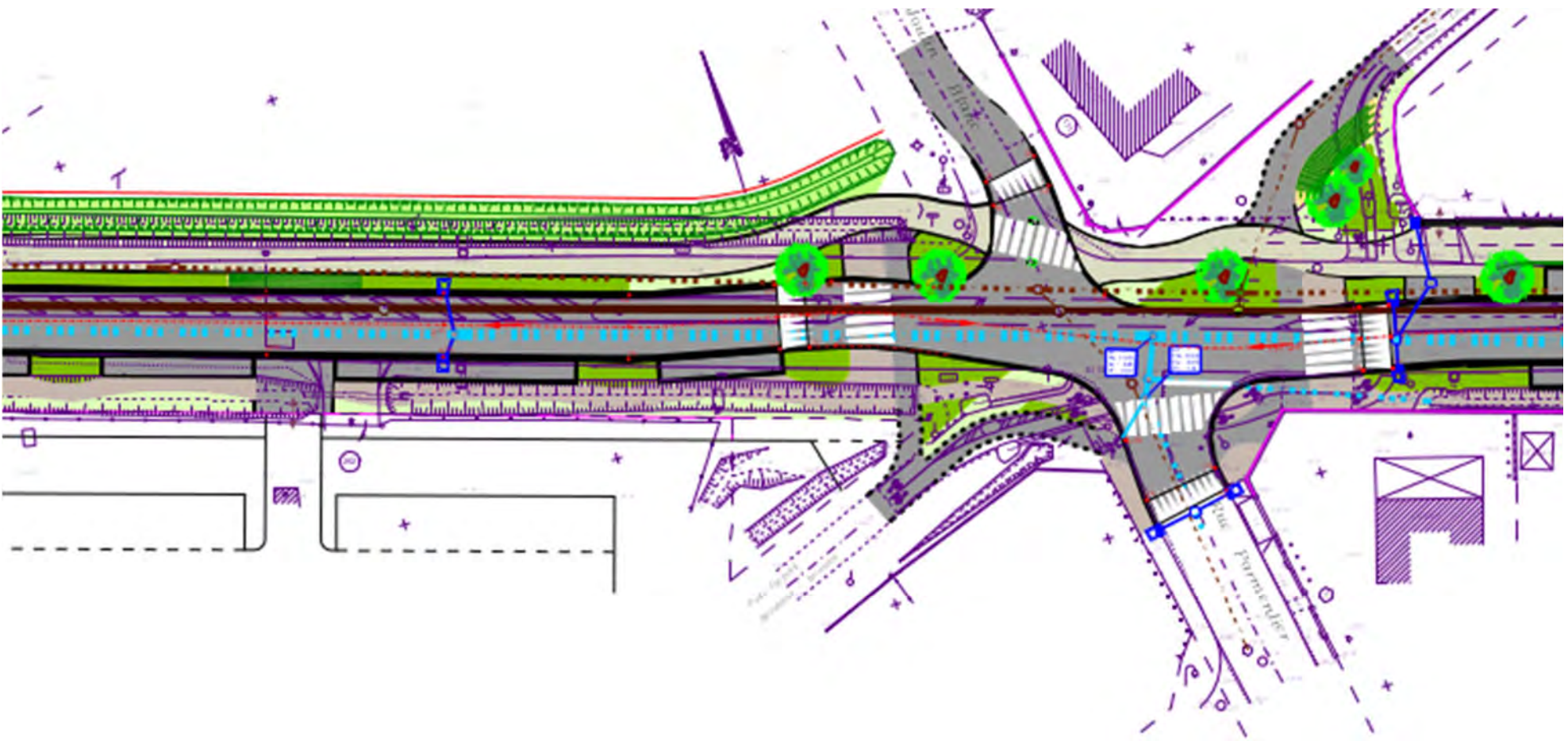


Figure 25 : Plan général des travaux – séquence 1 - planche 6 (Source : AVP-Bordeaux Métropole)

PLAN DES TRAVAUX – SEQUENCE 1

Entre la piste cyclable Bordeaux Lacanau et le carrefour avenue de la Libération/avenue du Médoc /Rue de la Gare

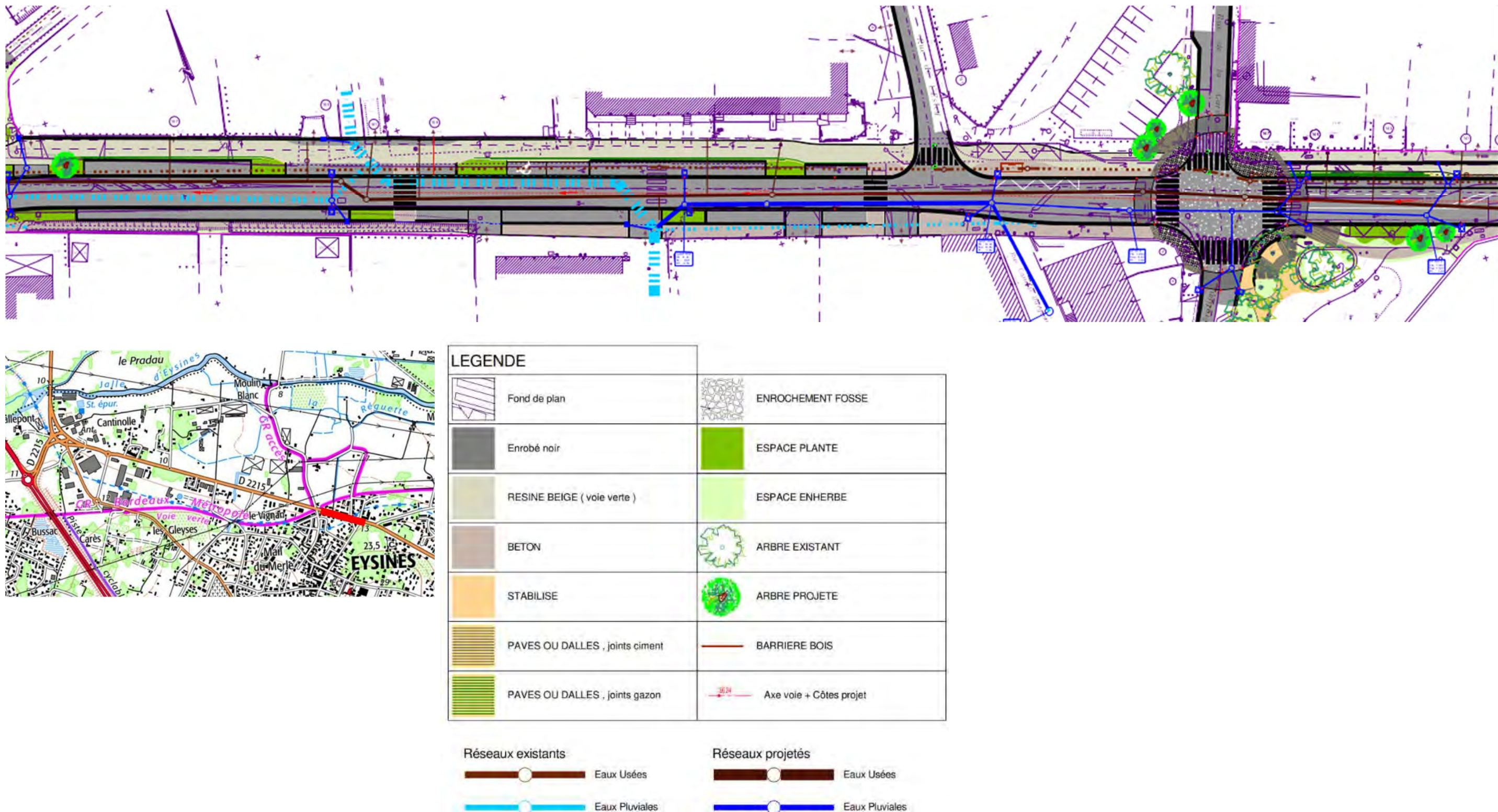


Figure 26 : Plan général des travaux – séquence 1 - planche 7 (Source : AVP-Bordeaux Métropole)

PLAN DES TRAVAUX – SEQUENCE 1 Entre l’avenue de la libération et le carrefour avenue de la Pompe/avenue du Médoc

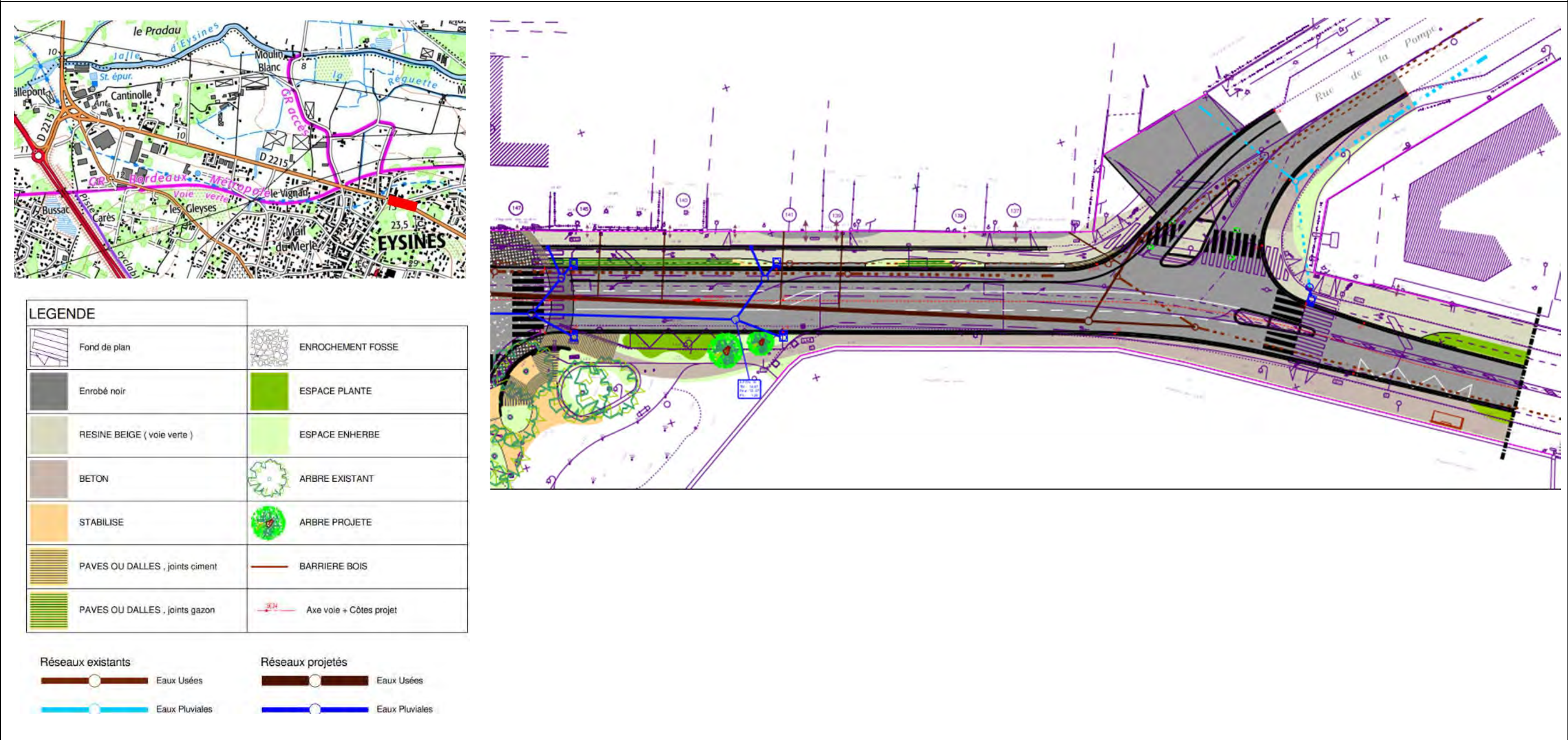


Figure 27 : Plan général des travaux – séquence 1 - planche 8 (Source : AVP-Bordeaux Métropole)

PLAN DES TRAVAUX – SEQUENCE 2

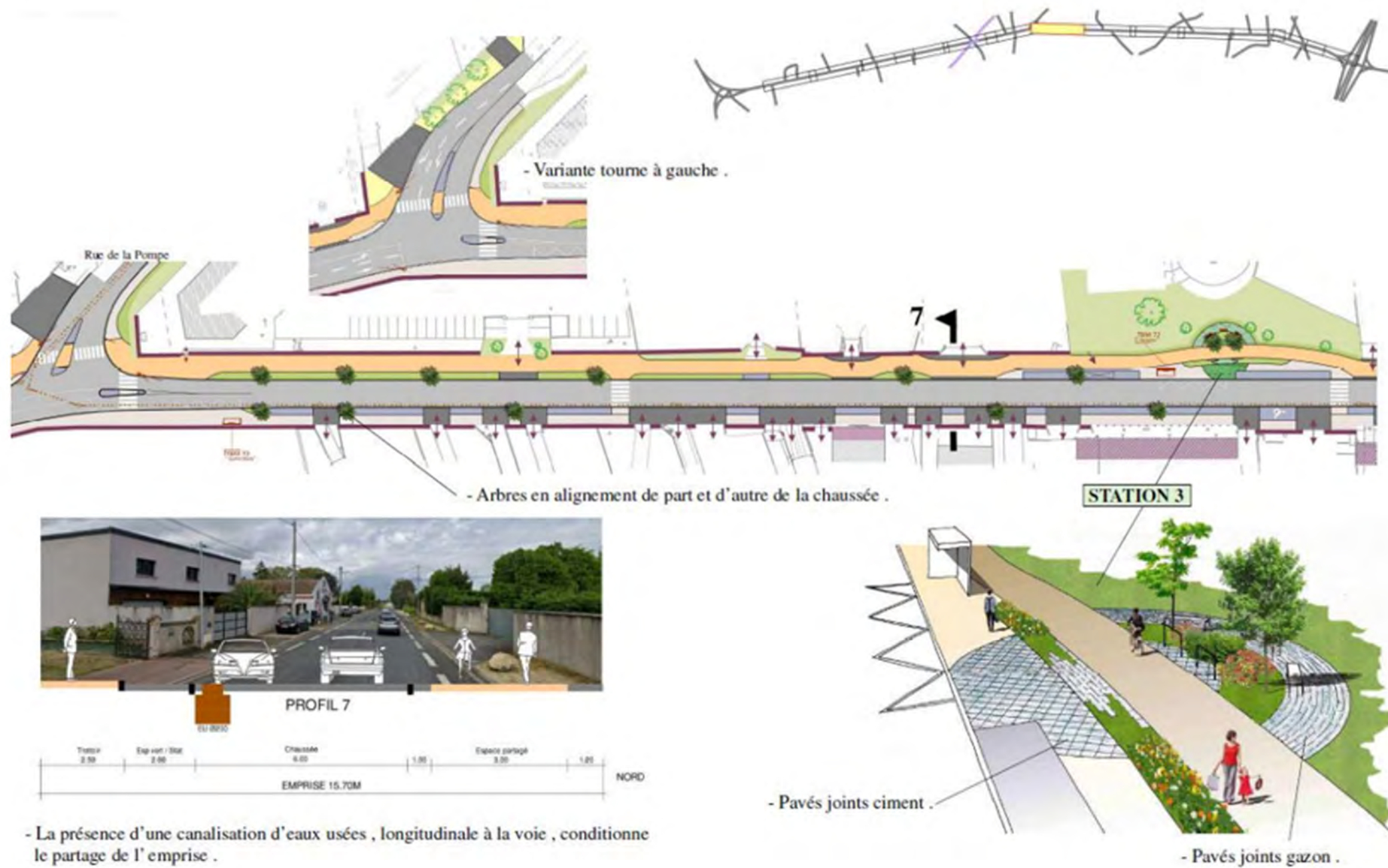


Figure 28 : Plan général des travaux – séquence 2 - planche 1 (Source : Etudes préliminaires-Bordeaux Métropole)

PLAN DES TRAVAUX – SEQUENCE 2

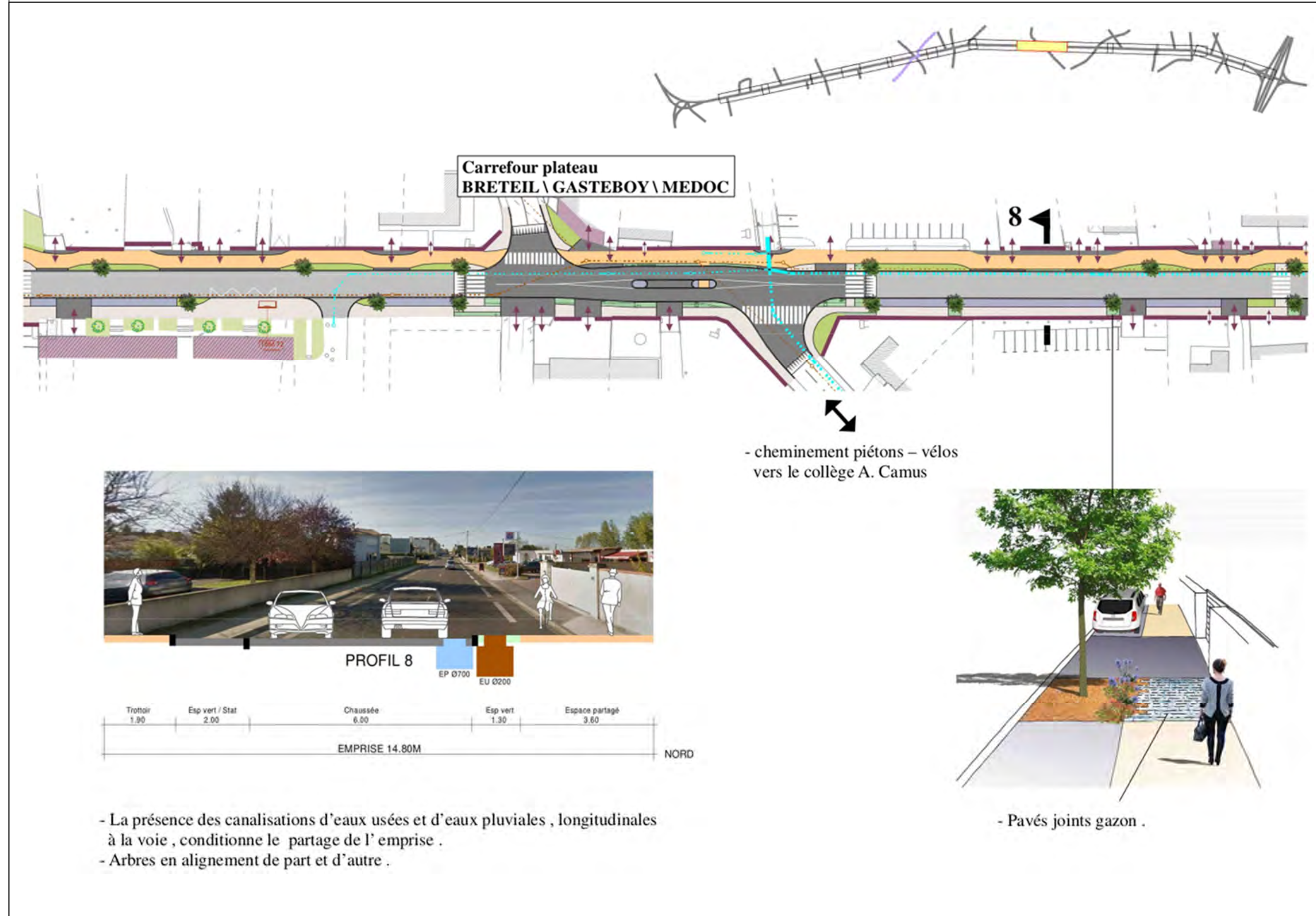


Figure 29 : Plan général des travaux – séquence 2 - planche 2 (Source : Etudes préliminaires-Bordeaux Métropole)

PLAN DES TRAVAUX – SEQUENCE 2

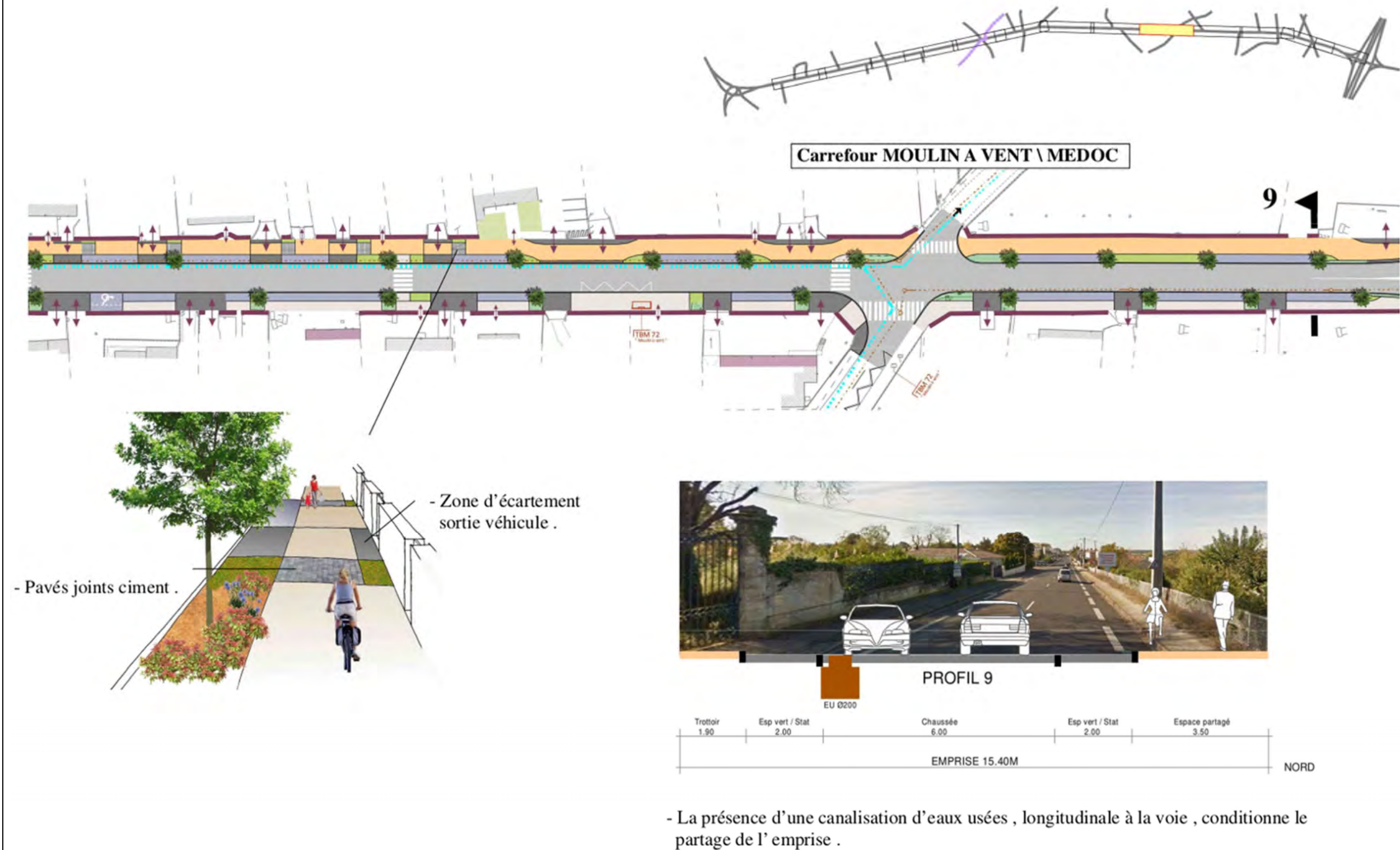


Figure 30 : Plan général des travaux – séquence 2 - planche 3 (Source : Etudes préliminaires-Bordeaux Métropole)

PLAN DES TRAVAUX – SEQUENCE 2

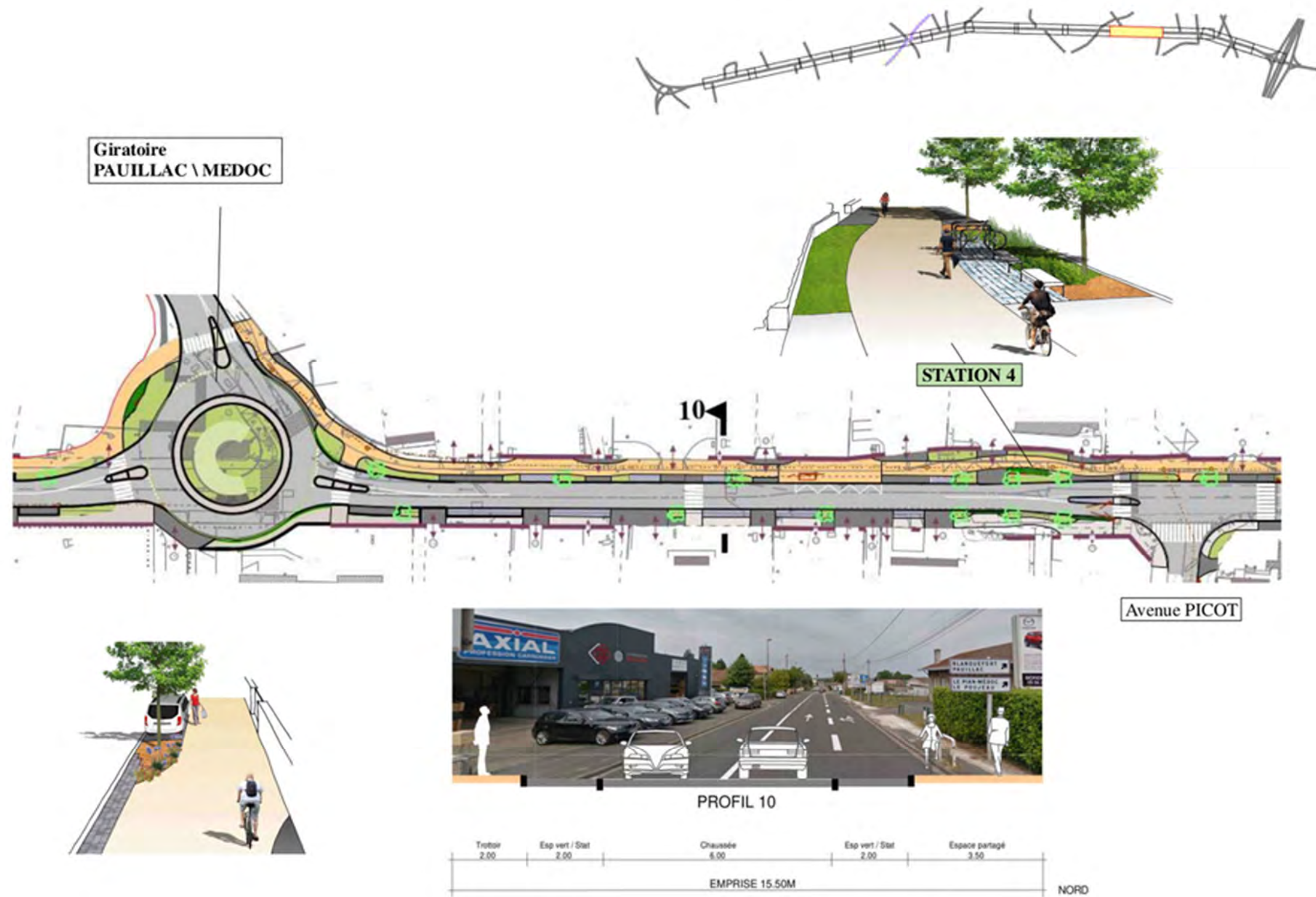


Figure 31 : Plan général des travaux – séquence 2 - planche 4 (Source : Etudes préliminaires-Bordeaux Métropole)

PLAN DES TRAVAUX – SEQUENCE 2

GIRATOIRE : PAUILLAC \ MEDOC

Carrefour qui , même requalifié suivant l'étude actuelle , restera complexe et en manque de visibilité à cause d'un environnement contraint .
Il est le carrefour le plus accidentogène de l'Avenue du Médoc (12 accidents pour 18 blessés entre le 01/01/2013 et le 31/12/2017) .
L'introduction d'une voie verte dans sa gestion par feux pénalisera sa fluidité .

La proposition d'implantation d'un giratoire paraît donc pertinente malgré l'impact foncier conséquent occasionné .
Il pourrait être perçu comme un élément de transition entre un tissu urbain à dominante de grands ensembles et tissus mixtes et une zone de linéaires commerciaux et économiques .

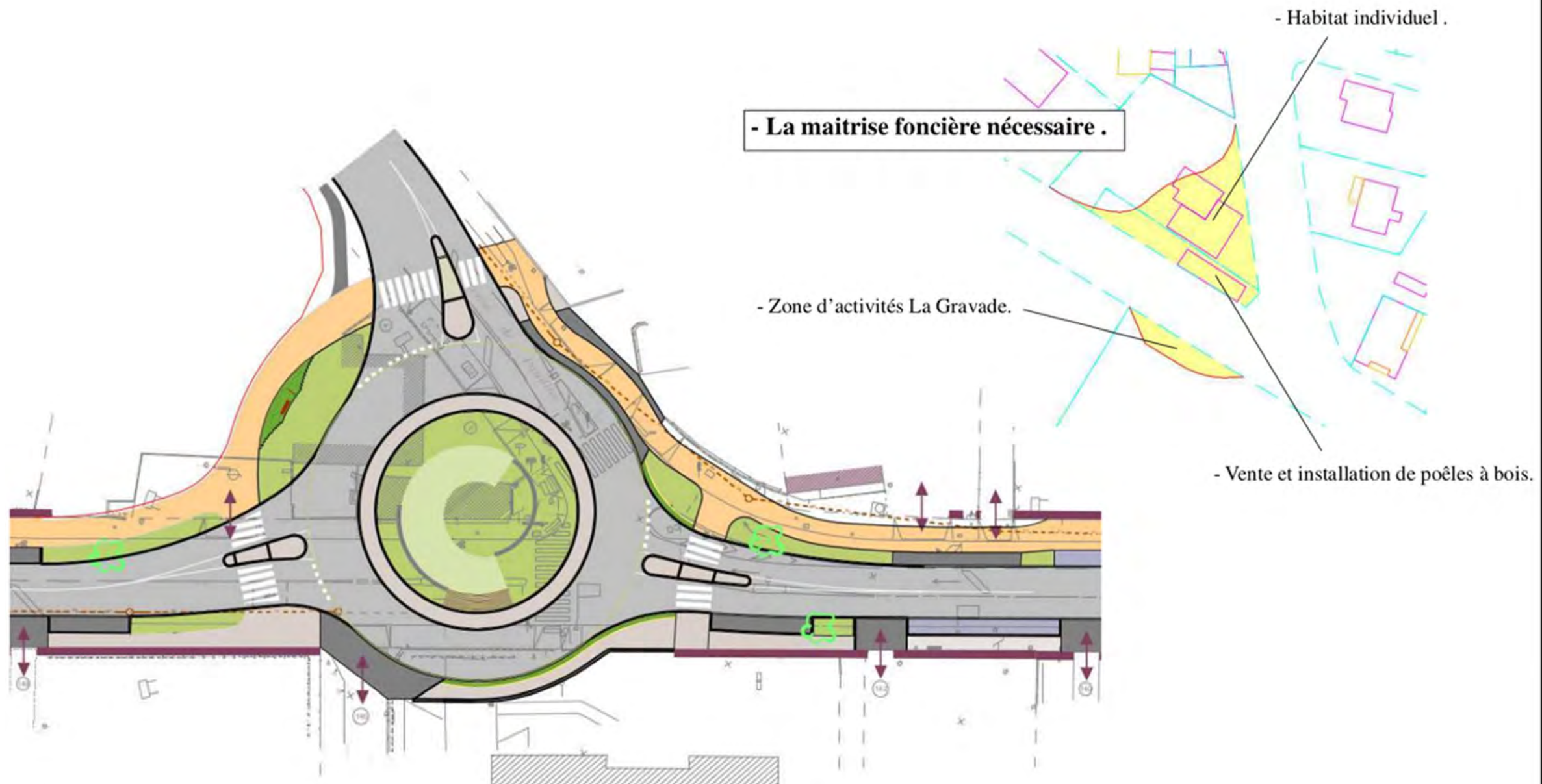


Figure 32 : Plan général des travaux – séquence 2 - planche 5 (Source : Etudes préliminaires-Bordeaux Métropole)

PLAN DES TRAVAUX – SEQUENCE 2

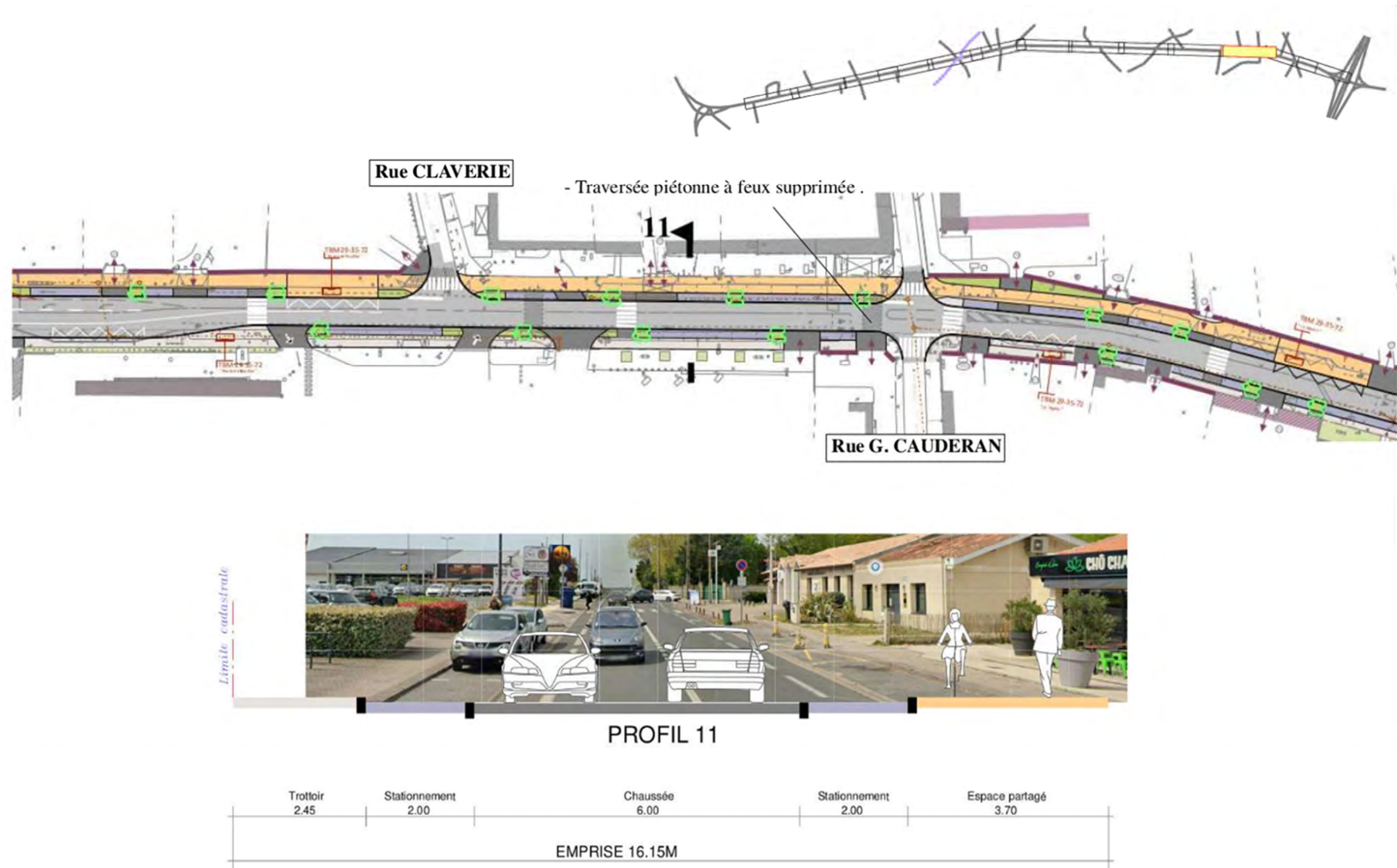


Figure 33 : Plan général des travaux – séquence 2 - planche 6 (Source : Etudes préliminaires-Bordeaux Métropole)

PLAN DES TRAVAUX – SEQUENCE 2

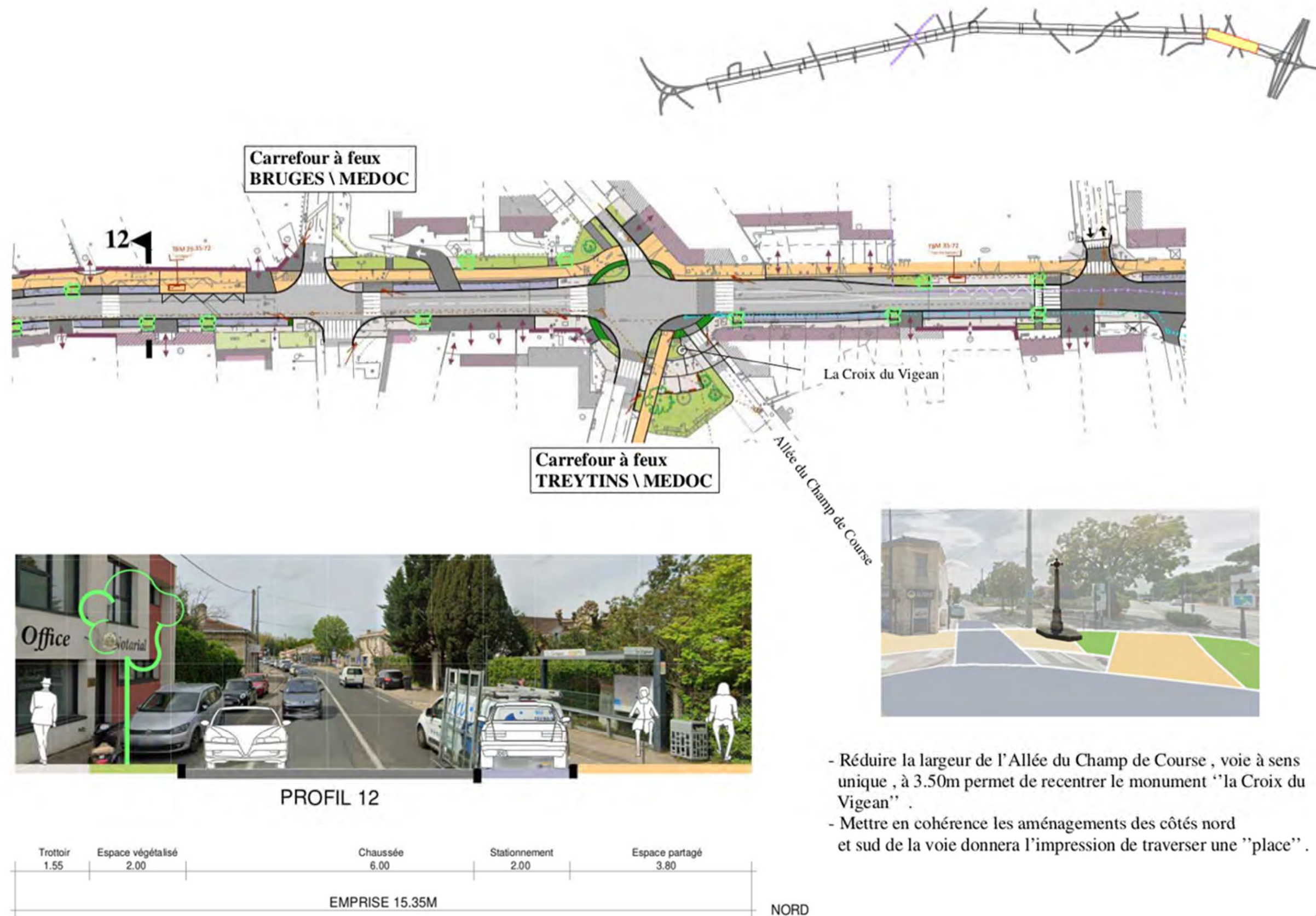


Figure 34 : Plan général des travaux – séquence 2 - planche 7 (Source : Etudes préliminaires-Bordeaux Métropole)

PLAN DES TRAVAUX – SEQUENCE 2

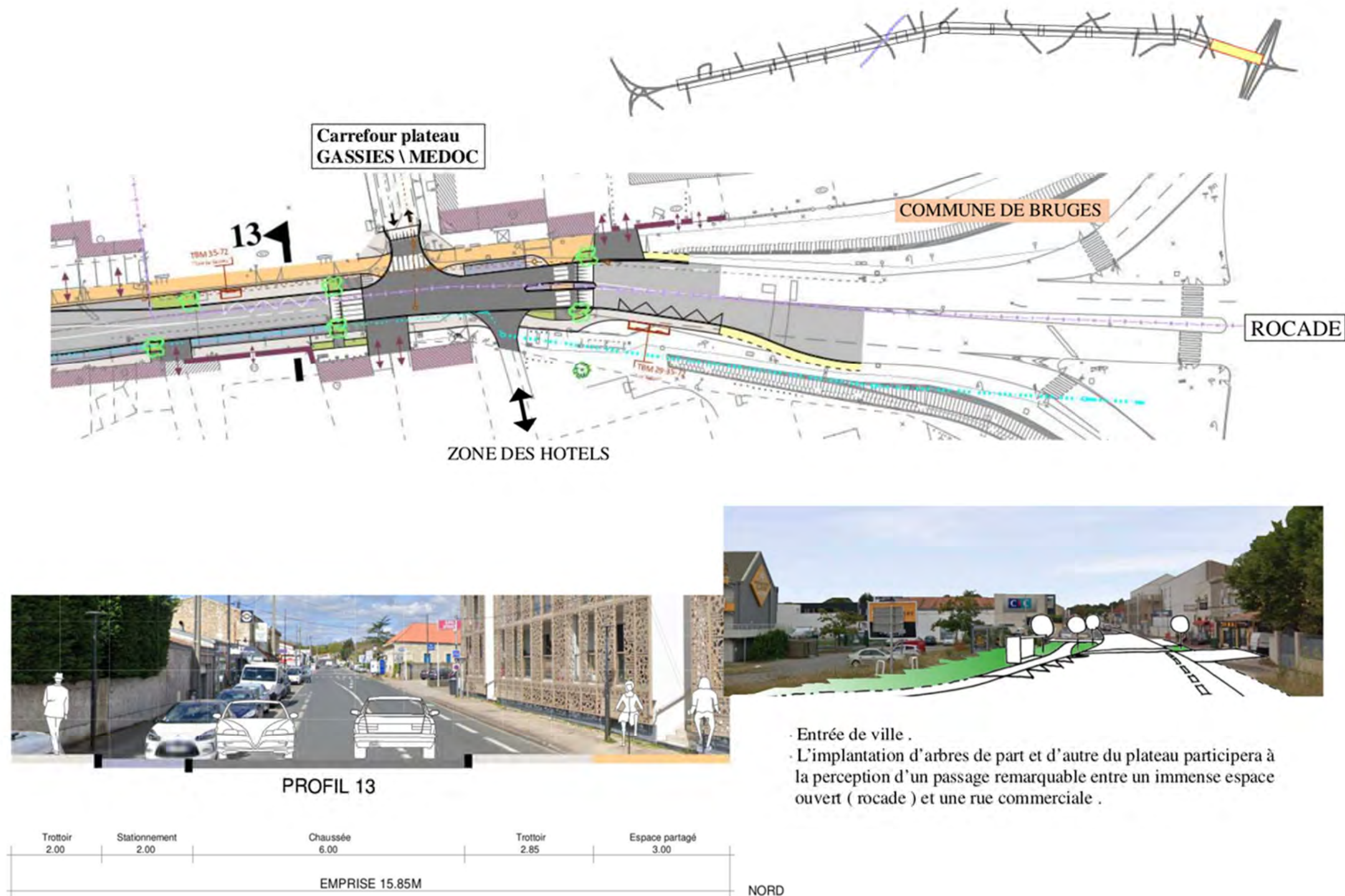


Figure 35 : Plan général des travaux – séquence 2 - planche 8 (Source : Etudes préliminaires-Bordeaux Métropole)

Pièce E - Caractéristiques principales des ouvrages les plus importants

■ Profils en travers types

➤ Entre l'allée de l'Europe et la rue du Prado

Le profil en travers de l'aménagement sur ce tronçon comprend 3,00 m de large pour la voie verte, 1,00 m de large pour un espace enherbé, 6,00 de large pour la chaussée, et 1,40 pour le trottoir soit une emprise totale de 11,4 m.

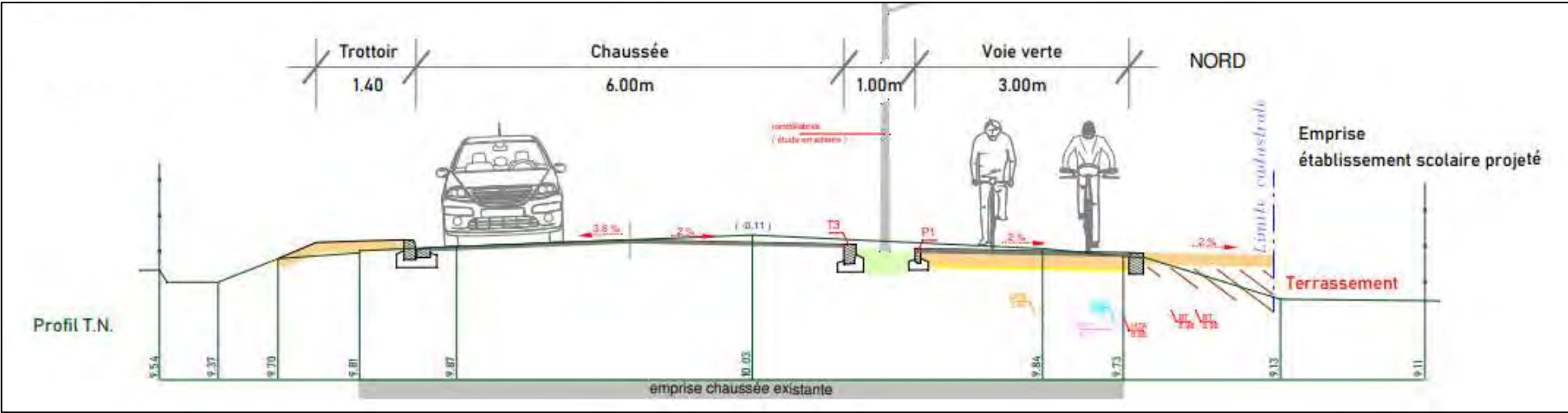


Figure 36 : Profil en travers - Entre l'allée de l'Europe et la rue du Prado (Source : AVP-Bordeaux Métropole)

➤ Entre la rue du Prado et la rue Olivier de Serres

Sur cette section, la voie sera aménagée sur une emprise totale de 10,5 m accueillant une voie verte de 3 m de large, un espace stabilisé/ un espace vert de 1,50 m de large, selon les secteurs, et une chaussée de 6 m de large.

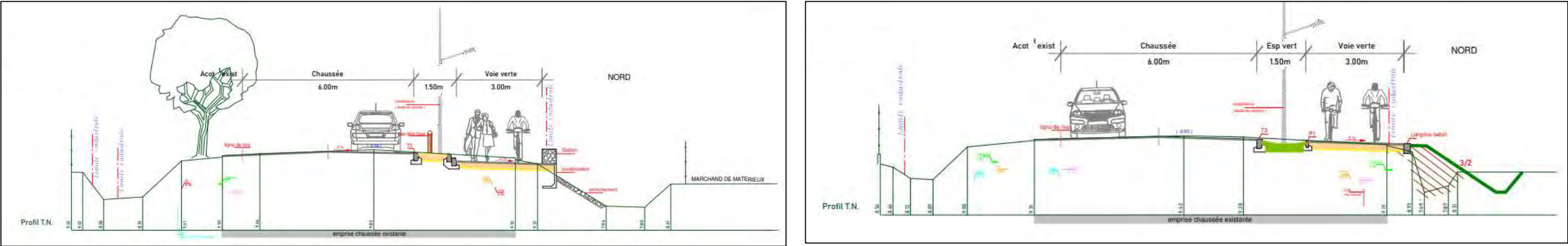


Figure 37 : Profil en travers – Entre la rue du Prado et la rue Olivier de Serres (Source : AVP-Bordeaux Métropole)

➤ **Au droit de la rue la rue Olivier de Serres**

Un giratoire de rayon intérieur de 6 m sera créé au niveau de la rue Oliver de Serres. Le profil en travers de l'aménagement sur ce secteur comprend :

- 3,00 m de large pour la voie verte,
- 2 m de large pour un espace planté,
- 6,50 m de large pour la chaussée
- 1,50 m de large de bande franchissable en béton,
- Un îlot de 12 m,
- 1,50 m de large de bande franchissable en béton,
- 6,50 m de large pour la chaussée.

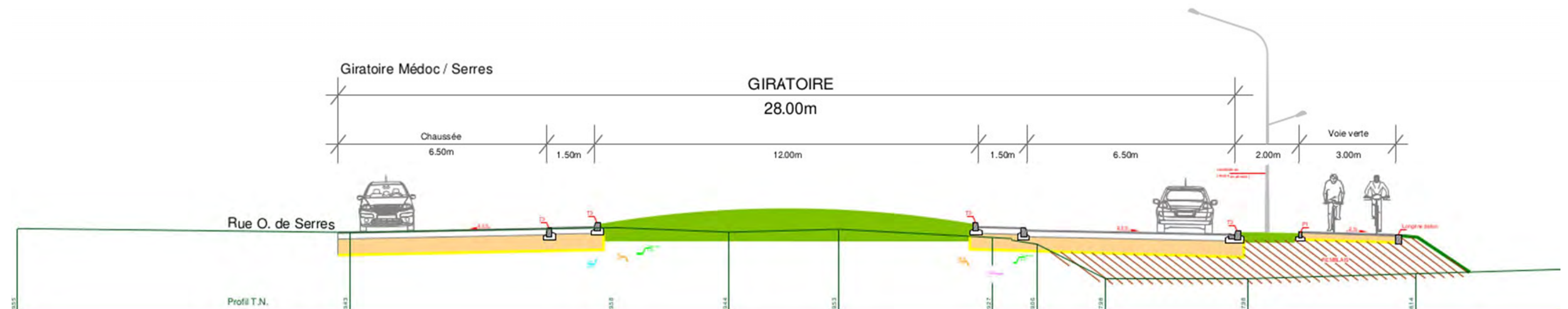


Figure 38 : Profil en travers – Au droit de la rue Olivier de Serres (Source : AVP-Bordeaux Métropole)

➤ **Entre la piste cyclable Bordeaux Lacanau et le carrefour avenue de la Libération/avenue du Médoc /Rue de la Gare**

Sur cette section la voie sera aménagée sur une emprise totale de 16,2 m accueillant un espace en stabilisé de 1 m de large, une voie verte de 3 m de large, une zone de dépression de 2,80 m de large, une chaussée de 6 m de large, une zone de stationnement/ un espace vert de 2 m de large, et un trottoir d'une largeur minimale de 1,40 m.

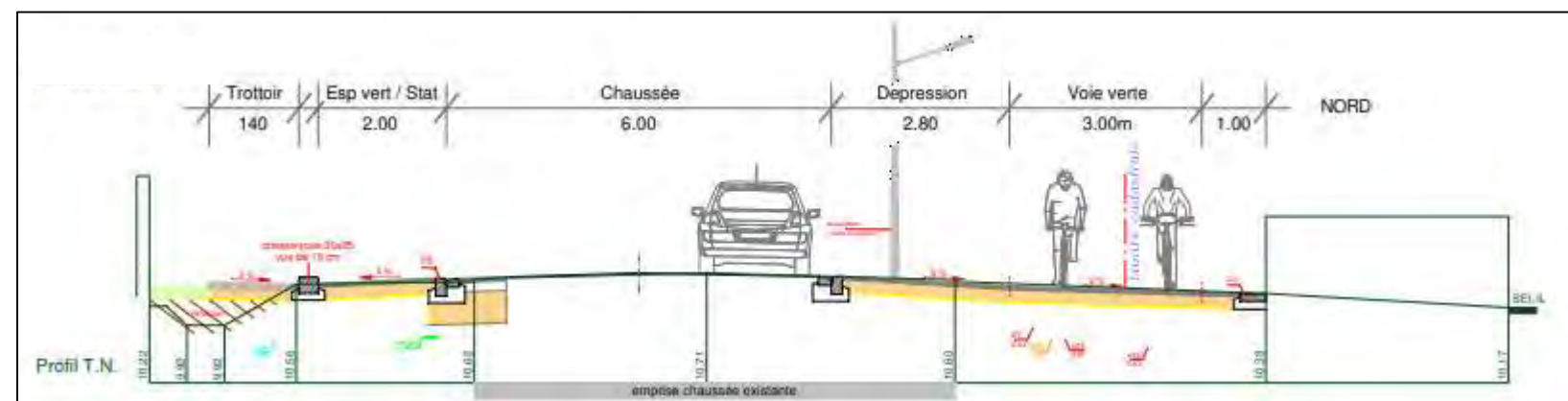


Figure 39 : Profil en travers - Entre la piste cyclable Bordeaux Lacanau et le carrefour avenue de la Libération/avenue du Médoc /Rue de la Gare (Source : AVP-Bordeaux Métropole)

➤ **Au droit de la route de Pauillac**

Un giratoire de rayon intérieur de 12 m sera créé au niveau de la route de Pauillac. Le profil en travers de l'aménagement sur ce secteur comprend :

- 3,00 m de large pour la voie verte,
- 3,00 m de large pour un espace planté,
- 6,00 m de large pour la chaussée
- 2,00 m de large de bande franchissable en béton,
- Un îlot de 24 m,
- 2,00 m de large de bande franchissable en béton,
- 6,00 m de large pour la chaussée.

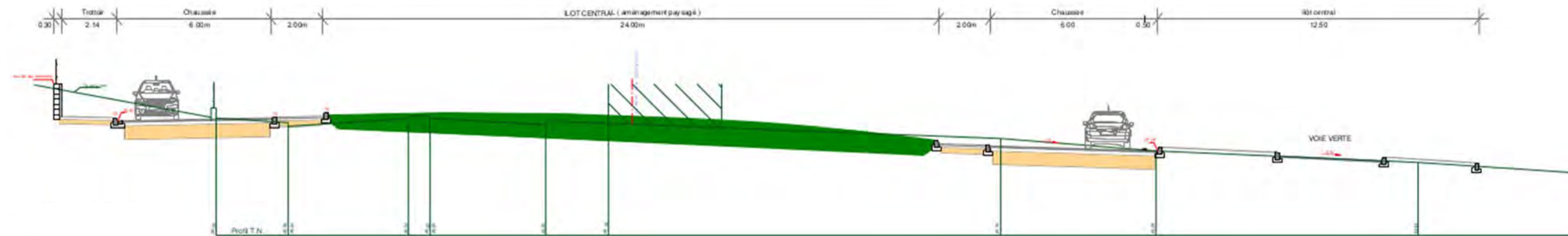


Figure 40 : Giratoire au niveau de la route de Pauillac (Source : AVP-Bordeaux Métropole)

Matériaux

Les caractéristiques des revêtements et structures des aménagements proposés sont présentées dans le tableau suivant :

Tableau 2 : Caractéristiques des revêtements et structures des aménagements (Source : AVP-Bordeaux Métropole)

Revêtements et structures proposés	
Trottoirs	BB 0/6,3 5cm – GR 20cm Béton Désactivé 12cm – Calcaire 10cm Stabilisé 15cm – GR 10cm Pavés
DVL	BBSG 0/6,3 6cm – GR 20cm
Stationnements	BB 0/6,3 6cm – GR 20cm
Voie Verte	Résine - BB 0/6,3 6cm – GR 20cm – géotextile
Chaussée	BBME3 6cm – GB4 13cm – GR 40/50cm – géotextile
Giratoires	BBME3 6cm – GB4 16cm – GR 40/50cm – géotextile

Végétalisation

Des plantations seront mises en place dans les différents espaces dédiés.

21 arbres existants seront maintenus et 27 arbres seront plantés.

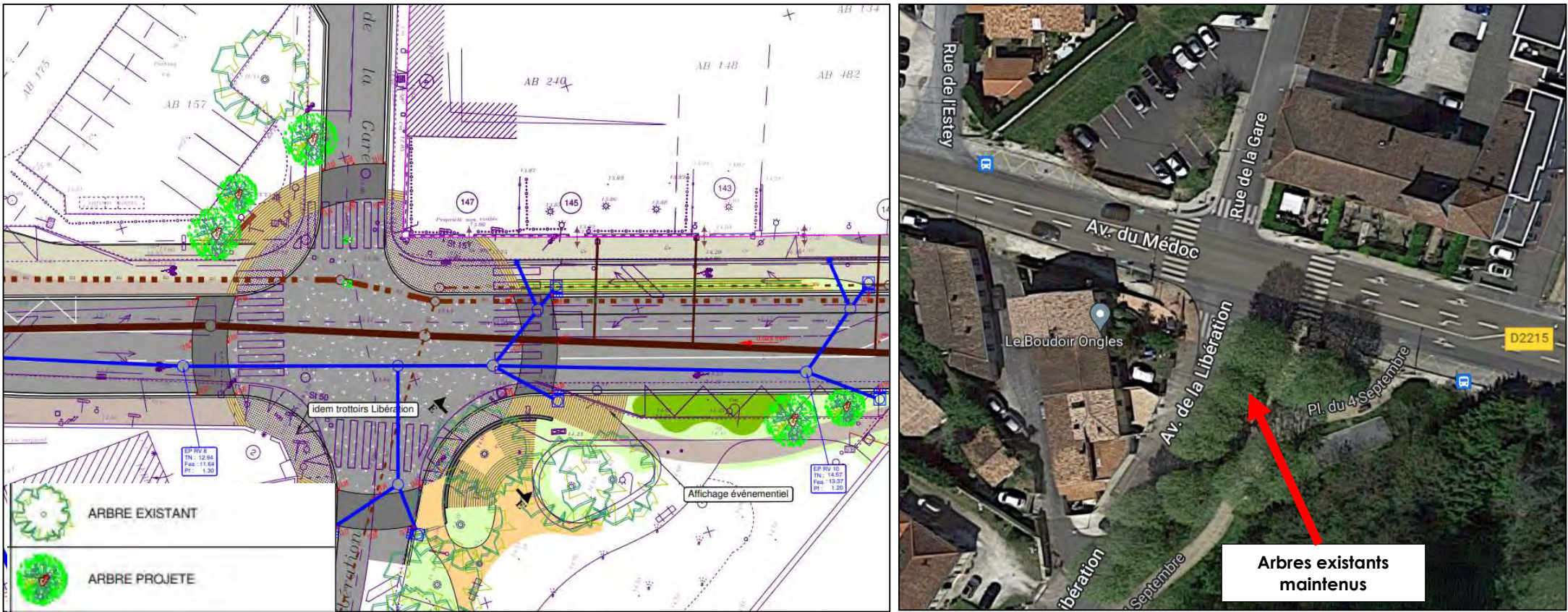


Figure 41 : Arbres existants et projetés au droit du carrefour avenue de la Libération/avenue du Médoc/Rue de la Gare (Source : AVP-Bordeaux Métropole)

- **Eclairage public**

Une étude précisera l'éclairage à mettre en œuvre et prendra en compte la présence des fosses d'arbres, des entrées / sorties des parcelles riveraines et des autres réseaux. Cette étude sera réalisée par la commune.

- **Réseaux**

Les travaux d'enfouissement de réseaux secs sont terminés depuis 31/07/2023 sur la section allée de l'Europe – rue de la Gare.
Les travaux d'assainissement ont débuté fin 2023 pour 18 mois de travaux.

Pièce F : Appréciation sommaire des dépenses

L'opération est estimée à **15 890 185 HT** décomposée en :

- 7 650 000€ HT pour les travaux d'assainissement
- 8 000 000€ HT pour les travaux de voirie
- 240 185€ HT pour les acquisitions foncières incluant la marge d'aléas de 15% du montant des indemnités principales au regard des caractéristiques des emprises impactées (valeur au 23 mai 2024 selon l'estimation de la Direction de l'Immobilier de l'Etat reçue en HT).

ANNEXES

- Délibération du 27-11-2020 approuvant le bilan de la concertation
- Arrêté préfectoral du 4 mai 2022 portant décision d'examen au cas par cas