

Département de la Gironde

Bordeaux Métropole

Enquête préalable à la déclaration d'utilité publique
Projet de requalification des avenues Mazeau, Touban et Pagnot sur le territoire
des communes de Saint-Médard-en-Jalles et de Mérignac
Du 1^{er} au 15 juin 2026

Rapport du Commissaire-Enquêteur

Destinataires :

Mme la Préfète de la Gironde

M. le Président du Tribunal Administratif de Bordeaux

Commissaire Enquêteur : Carola Guyot Phung

SOMMAIRE

SOMMAIRE	2
1. Le projet soumis à l'enquête	4
1.1. Objet de l'enquête publique.....	4
1.2. Le projet de requalification	4
▪ Contexte du projet.....	4
▪ Objectifs du projet	6
▪ Bilan de la concertation	8
▪ Choix d'aménagement	9
▪ Estimation sommaire et globale des dépenses	11
1.3. Compatibilité avec le PLUi	11
2. Organisation et déroulement de l'enquête.....	12
2.1. Cadre juridique de l'enquête.....	12
2.2. Désignation du commissaire enquêteur et arrêté d'ouverture	13
2.3. Entretien avec le porteur de projet.....	13
2.4. Visites du périmètre du projet	13
2.5. Information du public et mesures de publicité	13
▪ Publicité légale :.....	13
▪ Autres mesures de publicité et d'information :.....	14
2.6. Composition du dossier	14
2.7. Mise à disposition du public	15
2.8. Recueil des observations du public	15
2.6 Clôture de l'enquête	15

2.7 Synthèse des observations avec le maître d'ouvrage	16
3. Analyse des observations du public	16
3.1. Synthèse comptable des observations	16
3.2. Analyse des observations du public, réponses du maître d'ouvrage	17
3.2. Questions du commissaire-enquêteur, réponses du maître d'ouvrage	27
4. Synthèse des thématiques du dossier	30
4.1. Bilan escompté du projet	30
4.2. Analyse du commissaire-enquêteur	31
ANNEXES	1
PIECES JOINTES.....	2

1. Le projet soumis à l'enquête

1.1. Objet de l'enquête publique

L'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique est menée dans le cadre du projet de requalification des avenues de Mazeau, Touban et Pagnot, projet mené par Bordeaux Métropole.

Le projet se développe sur les communes de Saint-Médard-en-Jalles et de Mérignac et correspond à la requalification d'une partie de l'avenue Mazeau, de l'avenue de Touban et de l'avenue de Pagnot sur 3.50 km, y compris des carrefours, ainsi que la création d'une voie verte. Il s'intègre dans l'Opération d'Aménagement d'Intérêt Métropolitain Bordeaux Aéroport-Aéroport (B2A).

1.2. Le projet de requalification

■ Contexte du projet

Les **voiries existantes** sont des avenues à double sens, de faible gabarit, sans accotements et dont l'état s'est dégradé. **Aucun espace dédié aux mobilités douces** n'est présent au droit des avenues de Mazeau, Touban et Pagnot. **Aucun aménagement cyclable** n'existe le long des voiries du projet malgré le fait que le périmètre se situe à l'intersection de plusieurs axes du projet Réseaux Express Vélo (REVE). Des **chemins nature sont présents** sur l'aire d'étude et représentent un maillon des itinéraires de mobilité douce.



Figure 1 : Etat constaté en 2022 et 2024

Les comptages routiers (12/2022) ont montré l'existence de **trafics importants** au regard des gabarits de voiries existants, la part de poids lourds liée au contexte économique local, la faiblesse des passages de vélos (absence d'aménagement et de sécurisation des voies) :

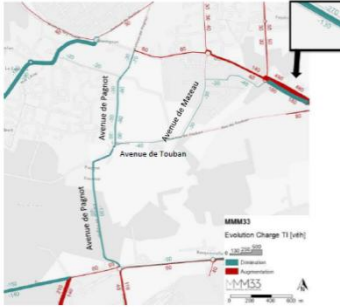
Voie	Véh/j	% PL PL/j ¹	Entreprises concernées	Vélos/j	Transports en commun	Aménagement
Avenue de Pagnot Nord	7.132	7,4 % =528 PL/j			Bus 71 (1 passage/h)	dessert du hameau du Magudas par avenue Mirabeau, rue Sieyès et rue du Commandant Charcot. voie secondaire est gérée par un régime « CEDEZ LE PASSAGE ».
Avenue de Pagnot Sud	7.240	8,3 % =601 PL/jour	La Grande Jauge			carrefour plan en T avec priorité à l'axe Pagnot Sud/Touban Ouest. L'accès géré par un carrefour avec voie centrale de tourne à gauche, et « STOP » sur la voie secondaire
Avenue de Mazeau	5.227	7% =370 PL/jour		2		dessert la zone d'activité Galaxie 4, - sécurisation du cheminement piéton dans ce secteur urbanisé (secteur nord)
Avenue Touban	5.788	7,7 % =446 PL/jour	Ariane et Safran, centre de tri			Dessert le futur Hub logistique d'ArianeGroup et le centre de recyclage, extension prévue ²

Sur l'avenue Touban, les flux observés sont supérieurs à la capacité et à la configuration de l'axe. Les vitesses moyennes constatées sont comprises entre 34 et 57 km/h, pour une vitesse limitée à 50km/h, pour un taux d'infraction moyen de 57,68% (comptages routiers, 2022). **Les études de trafic (2022, mise à jour 2025)** montrent des problématiques de circulation routières assez marquées dans le secteur : saturation de tronçons de la rocade aux heures de pointe, ralentissements sur les grands axes de la zone de l'OIM (avenues de Magudas, Toussaint Catros, Dassault, Beaudésert, Roland Garros et Mitterrand).

A terme, les aménagements de l'OIM dont le projet de requalification, objet de l'enquête, devraient entraîner une réduction du trafic à l'horizon 2030. Cet axe deviendra structurant en complément du boulevard technologique, dans le secteur de l'OAIM.

¹ Calcul du commissaire-enquêteur

² Mention du commissaire-enquêteur



La trame paysagère

Le principe d'assainissement actuel est basé sur un **réseau de fossés et de noues**.

■ **Objectifs du projet**

Face à ce constat, Bordeaux Métropole poursuit plusieurs objectifs pour ce projet de requalification :

1. Création d'un axe métropolitain Nord-Sud
2. Aménagement d'un axe de desserte structurant du projet B2A, des nouveaux quartiers Circuit Drolin et des opérations d'aménagement en cours ou à venir
3. Requalification des accès ouest des sites Ariane Group et nord Safran Céramics
4. Développement d'un réseau de modes doux
5. Valorisation du patrimoine végétal existant
6. Prise en compte des enjeux environnementaux et préservation des continuités paysagères et écologiques
7. Amélioration de la gestion hydraulique du secteur.

Le projet intègre également dans son dessin les programmations futures suivantes : 1) Création d'un hub logistique chez Ariane Group avec un passage par l'avenue de Touban, 2) Extension du centre de recyclage de Saint-Médard-en-Jalles.

Le projet de requalification se situe dans un archipel paysager à l'interface d'emprises mutables de grands sites industriels, situées essentiellement au nord et au Sud de l'emprise du projet.

- Restructuration/densification des voiries : La restructuration de ces avenues permet de fluidifier et sécuriser le trafic au regard des flux importants qu'elles accueillent. Bordeaux Métropole s'est engagée, à court terme, dans un programme

d'équipements d'espaces publics pour répondre aux dysfonctionnements liés aux déplacements.

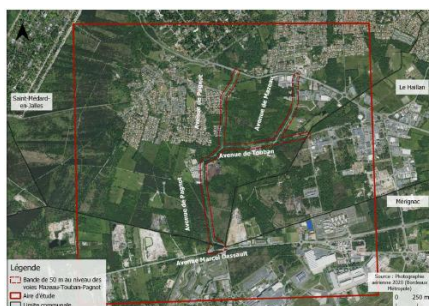


Figure 2 : Plan de situation



Figure 3 : Présentation globale

Figure 23 : Schéma de principe de long terme des avenues viaires (Synthèse du plan guide de Bordeaux Aéroport – LWA | HYL | ARTELIA | ECOSPHERE - 2019)



Le projet d'aménagement du secteur articule ainsi les thématiques de mobilité, aménagements paysagers, raccordement et continuité avec les projets alentours en cours, écologie et biodiversité.

Sur différents aspects, le projet de requalification décline la stratégie mobilité du plan guide global de l'Aéroparc sur les 2 leviers d'intervention suivants :

- Incitation au report modal à travers

- L'intégration des espaces cycles et piétons dédiés lors de la création de avenues nouvelles ou la restructuration des axes viaires
- La création d'espaces cycles et piétons sur des chemins nature, à l'écart du trafic.
- la « marchabilité » et la sécurité des itinéraires piétons (traversées protégées, éclairage, protection...)
- la création de places et micro-lieux d'intermodalités confortables pour les piétons (bancs, abris, signalétique, évènements...),
- la végétalisation des parcours piétons et cyclables pour les rendre attractifs, agréables, et confortables (ombrage, régulation climatique, ambiances saisonnières).

■ **Bilan de la concertation**

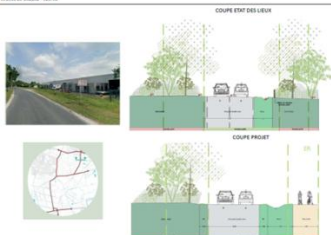
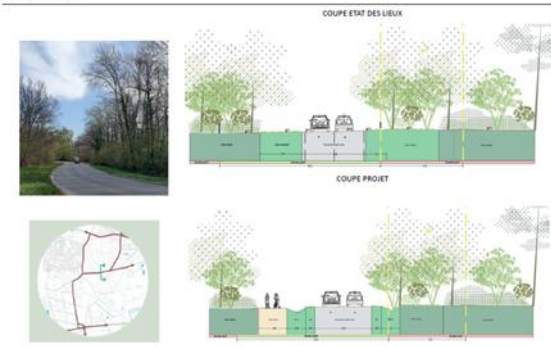
Une concertation réglementaire a été organisée du 28 juin 2021 au 26 avril 2024 (délibération N°2024-520 du 26 septembre 2024, en Annexe 1 du dossier).

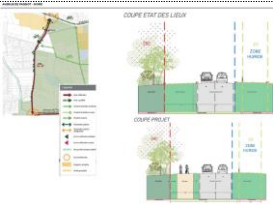
Les points abordés ont été :

- La géométrie des voies : avis positifs sur la nécessaire requalification et la voie verte
- La mobilité et la sécurité des modes doux : avis positif sur le chemin nature dans la forêt de Drolin, remarques sur les intersections/débouchés, nécessité de créer un maillage cyclable (Bordeaux Métropole)
- Les matériaux : usagers favorables au revêtement calcaire, confort des vélos, piétons et personnes à mobilité réduite (Bordeaux Métropole)
- La végétation et l'environnement : prise en compte des risques incendie en forêt, entretien de la végétation pour les cyclistes
- Le schéma de circulation : crainte d'une augmentation des temps de parcours (quartier de Magudas à Saint-Médard-en-Jalles), saturation matinale au niveau de la Grand Jaugue
- Les emprises foncières : impacts fonciers précisés en AVP (Bordeaux Métropole).

■ **Choix d'aménagement**

Bordeaux Métropole a engagé en 2022 des études de conception technique, paysagère et environnementale, menées en parallèle afin d'assurer une conception intégrée de l'environnement et de limiter les impacts du projet (démarche ERC « Eviter Réduire Compenser »). Plusieurs variantes du projet étudiées en phase d'étude préliminaire ont abouti au projet final (efficacité technique, moindre impact sur l'environnement), conçu ainsi :

Voie	Traitement projeté
Avenue de Mazeau : rénovation de la voirie (6 m de large) et en créant des accotements enherbés (1 m). La voie verte (3 m de large) implantée à l'est de la voirie actuelle pour 1) desservir les entreprises de la zone industrielle Galaxy 4, Ariane Group et Safran via l'avenue de Touban sans traversée de voie importante, 2) réduire les impacts fonciers, et 3) les impacts sur les végétaux existants. La gestion des eaux pluviales conservée avec une noue en rive est.	AVENUE DE MAZEAU - OUEST 
Carrefour Avenue de Mazeau/Avenue de Capeyron : La voie verte (3 m de large) est implantée à l'est de la voirie, et sera connectée à la voie verte de l'avenue de Capeyron. Son revêtement clarifie les itinéraires piétons et cyclables et de sécuriser les traversées. - A l'ouest, le trottoir en stabilisé permet la desserte de l'avenue Andromède.	
Avenue de Touban : dans le prolongement de l'avenue de Pagnot sud à l'ouest et se termine à l'est, en impasse au droit des entrées d'Ariane Group et Safran. Rénovation de la voirie actuelle (6 m de large) et des accotements enherbés (1 m). La voie verte (3m de large) est implantée au nord de la voirie actuelle pour 1) assurer un itinéraire sécurisé des vélos et piétons entre l'avenue de Capeyron et l'accès aux sites d'Ariane Group et Safran, 2) réduire les impacts sur les végétaux existants. - Le projet aménage des noues pour gérer les eaux pluviales. La noue en rive nord permet de mettre à distance les vélos de la voirie.	AVENUE DE TOUBAN - OUEST 
Carrefour Avenue de Mazeau/Avenue de Touban : plateau pour réduire la vitesse et sécuriser les traversées piétonnes et cyclables. Le projet aménage une voie verte (3m de large), au nord de la voirie permettant une connexion directe avec la voie verte de l'avenue de Mazeau	

Avenue de Touban au droit de la déchetterie : rénovation de la voirie actuelle (6 m de large) et accotements enherbés (1 m). Accès existants à la déchetterie maintenus et création de nouveaux accès prenant en compte les projets d'extension. Au nord, la voie verte séparée de la voirie par une noue végétalisée et le maintien des arbres existants.	
Avenue de Pagnot - Section Nord : création d'une voie verte à l'ouest de la voirie actuelle entre l'avenue de Capeyron et la rue du Commandant Charcot pour rejoindre les chemins naturels existants ou à venir dans la forêt Drolin, création de deux écluses ayant pour objectif la réduction de la vitesse sur ce parcours.	
Avenue de Pagnot - Section Sud : création d'une voie verte (3 m de large), à l'emplacement de la voirie actuelle au sud de la salle des fêtes La Marinière, création d'une nouvelle voirie (6 m de large), à l'est de la voie verte. La voie verte est créée sur le faisceau de la voirie actuelle, une nouvelle voie est créée à l'est de la voie verte.	
Passerelle du Magudas : création d'une passerelle de franchissement du Magudas, dédiée au mode doux, pour assurer la continuité des déplacements doux sur l'ensemble du linéaire projeté et un passage sécurisé pour les usagers, évitant ainsi toute discontinuité dans le parcours. Passerelle métallique à poutres latérales en treillis assurant la préservation de la trame bleue et la valorisation du patrimoine existant	

Les choix d'aménagement effectués suites aux études préliminaires et à la concertation ont permis de sécuriser les enjeux de mobilité liés au projet. Le projet n'a aucun impact sur la mobilité des véhicules légers et poids lourds en conservant le fonctionnement actuel. Pour les modes doux (piétons et vélos), le projet améliore grandement la situation actuelle en renforçant les connexions et sécurisant les parcours. A terme, le projet permettra donc de délester les axes est-ouest et le futur boulevard technologique.

Le projet vise à préserver et à renforcer l'ambiance forestière (chênes) tout en conservant les failles paysagères sur les milieux ouverts, et à préserver la biodiversité.

■ Estimation sommaire et globale des dépenses

L'opération est estimée 11 523 271€ HT et décomposée en 1) acquisitions foncières à réaliser 226 000€ HT (valeur au 27/11/2024) et 2) en études et travaux 11 297 271€ HT.

1.3. Compatibilité avec le PLUi

L'aire d'étude intercepte les zonages décrits et cartographiés :

Voies	Zonages interceptés
Avenue de Mazeau	zone US8*5, zones urbaines spécifiques liées à l'économie dans l'artisanat et industrie légère, de catégorie 5 pour l'application des règles de stationnement et un ensemble naturel bénéficiant de prescriptions particulières au titre des continuités écologiques et paysagères C3065 (Technowest).
Fin de l'avenue de Mazeau et l'avenue de Touban	concernée par une servitude de localisation concernant la voirie (V. 147) pour la constitution d'un maillage viaire et par une zone AU12-5, zone à urbaniser spécifique à l'économie, pour l'artisanat et l'industrie légère sans commerce.
Avenue de Touban	traversée d'un ensemble naturel bénéficiant de prescriptions particulières au titre des continuités écologiques et paysagères C2016 (Le Berlincan) et est concerné par un secteur sous conditions spéciales d'installation de toute nature (plantations, dépôts, affouillements, forages, exhaussements des sols) pour la protection contre les nuisances (CS pn). Elle longe un emplacement réservé de superstructure correspondant au centre de transit de Touban (1.115) ainsi qu'un emplacement réservé de superstructure correspondant au « Bassin de retenue Touban » (2.74) un peu plus loin, ainsi que la zone AU12-5.
L'avenue du Touban et l'avenue de Pagnot	vont longer une zone naturelle générique (Ng) comprenant des espaces naturels communs, sans vocation particulière (bois, friche, lande, exploitation agricole ponctuelle) et une zone naturelle forestière (Nf), le massif forestier landais.
Le Nord de l'avenue de Pagnot	longe une zone urbaine multifonctionnelle à dominante de maisons individuelles récentes (dont 30 % de surface de plancher dédié au logement locatif social) et de catégorie 5 pour l'application des règles de stationnement (UM 17*5L30). Elle borde également un secteur de taille et de capacité d'accueil limitées (Nh2) ; un secteur micro-constructible correspondant à petits secteurs abritant des constructions existantes en zone naturelle, activité agro-sylvicole et une servitude de mixité sociale « rue des Vergnes » (SMS.520) qui impose une part de la surface de plancher habitat consacrée au logement locatif social >= 30%.
Le Sud de l'avenue de Pagnot	borde un emplacement réservé de superstructure « Espace vert Pagnot » (4.68) et la zone naturelle forestière (Nf) ainsi que la servitude de localisation concernant la voirie V. 147. L'avenue traverse une trame bleue, le réseau principal de Jalles (C2019), au niveau du ruisseau de Magudas, affluent de La Jalle. Elle traversera également l'ensemble naturel bénéficiant de prescriptions particulières au titre des continuités écologiques et paysagères C3065 (Technowest) et la zone AU*12-5. Une

	petite zone urbaine spécifique liée à l'économie, une zone de services aux salariés et aux entreprises (US7-5) est présente en limite à la fin de l'avenue de Pagnot et en limite de l'avenue Marcel Dassault.
--	--

Plusieurs servitudes d'utilité publique sont également référencées au niveau de l'aire d'étude. L'ensemble des 3 avenues longe plusieurs espaces boisés existants et sont concernées par des secteurs sous conditions spéciales d'installation de toute nature pour la préservation des ressources naturelles (CS rn). Le projet n'intercepte **aucun espace boisé classé**.

Enfin, l'aire d'étude est concernée par **plusieurs emplacements réservés de voirie** : S323 (élargissement de l'avenue de Mazeau entre les avenues de Capeyron et de Touban) ; S136 (Elargissement de l'avenue de Touban entre l'avenue de Pagnot et l'avenue de Mazeau) ; T 320 (Elargissement de l'avenue de Pagnot entre les avenues du Haillan et de Touban) ; S 135 (Elargissement de l'avenue de Pagnot entre le chemin rural N°227 et l'avenue de Touban) ; S 134 (Création d'une voie nouvelle entre l'avenue de Martignas et l'avenue de Pagnot) ; S371 (Création d'une voie nouvelle entre l'avenue de Touban et l'avenue Marcel Dassault).

Appréciation du commissaire-enquêteur : le projet apparaît compatible avec les prescriptions du PLUi de Bordeaux Métropole.
--

2. Organisation et déroulement de l'enquête

2.1. Cadre juridique de l'enquête

Le projet est soumis à plusieurs autorisations environnementales au titre du code de l'environnement et fait l'objet d'un dossier d'autorisation environnementale unique (autorisation Loi sur l'eau, autorisation de dérogation pour espèces protégées et autorisation de défrichement). Il a fait l'objet d'une exonération d'évaluation environnementale après examen au cas par cas, par arrêté préfectoral du 28 mars 2024 portant décision d'examen au cas par cas n° 2024-15445 (cf Annexe 2 du dossier).

Bordeaux Métropole ne disposant pas de la maîtrise complète des emprises nécessaires à la conduite du projet, l'enquête préalable porte sur une déclaration d'utilité publique au titre de Code de l'expropriation. Une déclaration d'utilité publique est nécessaire pour pouvoir conduire une procédure d'expropriation (transfert de propriété), le cas échéant.

En complément de l'enquête publique préalable, une enquête parcellaire sera menée.

2.2. Désignation du commissaire enquêteur et arrêté d'ouverture

Suite à la demande de Monsieur le Préfet, enregistrée le 14 avril 2026, Monsieur le Président du Tribunal Administratif de Bordeaux a désigné madame Carola Guyot Phung en qualité de commissaire-enquêteur (CE) en vue de procéder à l'enquête publique par décision N°E2600046/33 en date du 15 avril 2026.

L'arrêté préfectoral du 30 avril 2026 a prescrit les modalités de l'enquête publique. Celle-ci s'est tenue du 1^{er} juin 2026 au 15 juin 2026, soit une durée de 15 jours consécutifs, conformément à la réglementation.

2.3. Entretien avec le porteur de projet

Une réunion s'est tenue avec les équipes de Bordeaux Métropole (projet et expropriation) le 22 avril 2026, pour une présentation du projet et de ses enjeux.

2.4. Visites du périmètre du projet

Une visite du site du projet a été effectuée le 30 mai 2026. Elle a permis de bien identifier la géographie des lieux (voies, intersections, parcours, usages différenciés), les enjeux du projet et les aménagements envisagés.

Après la réunion de synthèse, une deuxième visite a été effectuée afin d'appréhender la réalité des points soulevés par le public et analyser les réponses du maître d'ouvrage.

2.5. Information du public et mesures de publicité

■ Publicité légale :

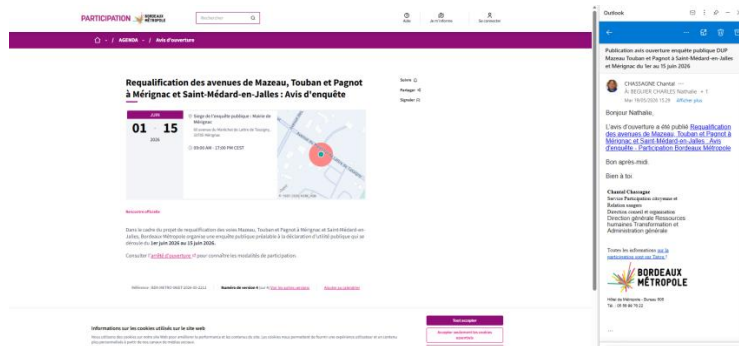
Des insertions ont été faites dans la presse locale (papier et internet) :

- Journal Sud Ouest le 22 mai 2026
- Journal Sud Ouest le 5 juin 2026
- Journal Courrier de Gironde le 22 mai 2026
- Journal Courrier de Gironde le 5 juin 2026
- Journal Courrier Français de Gironde le 22 juin 2026
- Journal Courrier Français de Gironde le 5 juin 2026
- Site internet du Courrier de Gironde.

L'affichage légal a été également assuré en mairie de Saint-Médard-en-Jalles et de Mérignac. Ces éléments sont en pièces jointes du rapport.

■ Autres mesures de publicité et d'information :

Bordeaux Métropole a mis en ligne l'avis et le dossier sur son site dédié à la participation :



La mairie de Saint-Médard-en-Jalles a également mis un lien avec le site de Bordeaux Métropole.

Appréciation du commissaire-enquêteur : les mesures de publicité ont permis l'information du public.

2.6. Composition du dossier

L'article R.112-4 du Code de l'Expropriation définit le contenu du dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique.

Pour ce projet, le dossier soumis au public comprend les éléments suivants (112 pages) :

- Préambule
- Pièce I : Objet de l'enquête publique, informations juridiques et administratives
- Pièce II : Notice explicative
- Pièce III : Plans de situation
- Pièce IV : Plan général des travaux
- Pièce V : Caractéristiques techniques des ouvrages les plus importants
- Pièce VI : Estimation sommaire et globale des dépenses.

Il est complété par deux annexes (21 pages):

- Annexe 1 : Extrait du registre des délibérations du conseil de Bordeaux Métropole, séance publique du 26 septembre 2024, délibération N°2024-520–

Requalification des avenues de Mazeau, Touban et Pagnot – Arrêt du bilan de la concertation – Décision - Approbation

- Annexe 2 : Arrêté préfectoral du 28 mars 2024 portant décision d'examen au cas par cas n° 2024-15445

Appréciation du commissaire-enquêteur : Le dossier est conforme à la réglementation (pièces, informations). L'exposé, les illustrations et planches permettent une représentation claire du projet.

2.7. Mise à disposition du public

Pendant toute la durée de l'enquête, les pièces du dossier, en version « papier », ainsi que les registres d'enquête ont été mis à la disposition du public, aux mairies de Saint-Médard-en-Jalles et de Mérignac, pendant la durée de l'enquête.

En complément, le dossier d'enquête et l'ensemble des informations afférentes étaient consultables de manière dématérialisée, pendant toute la durée de l'enquête sur le site internet de Bordeaux Métropole: <https://participation.bordeaux-metropole.fr//processes/DUPMazeauToubanPagnot> et des mairies.

2.8. Recueil des observations du public

Les observations du public pouvaient être recueillies :

- Lors des 2 permanences tenues par le commissaire-enquêteur les 6 juin 2026 à Mérignac et 15 juin 2026 à Saint-Médard-en-Jalles.
- Sur les 2 registres d'enquête papier déposés dans les 2 lieux de permanence.

Appréciation du commissaire-enquêteur :

Les permanences se sont déroulées conformément à l'arrêté. Les lieux de permanence ont permis d'accueillir le public dans des conditions satisfaisantes (salle, lecture du dossier, recueil des observations).

2.6 Clôture de l'enquête

L'enquête s'est clôturée le 15 juin 2026.

Les registres ont été récupérés par le commissaire-enquêteur dès la fin de l'enquête :

- à la mairie de Saint-Médard-en-Jalles. Le maire a signé et clôturé le registre.
- à la mairie de Mérignac. Le maire a signé et clôturé le registre.

2.7 Synthèse des observations avec le maître d'ouvrage

Une synthèse des observations du public a été présentée lors d'une réunion (visio) avec les équipes de Bordeaux Métropole le 26 juin 2026 (réunion décalée pour cause d'indisponibilité de Bordeaux Métropole). Elle a permis de recueillir des premiers éléments de réponse de la part du maître d'ouvrage.

Un PV de synthèse a été présenté par le commissaire-enquêteur au maître d'ouvrage qui l'a retourné signé.

Un mémoire en réponse a été transmis le 3 juillet 2026.

Ces éléments sont présentés et analysés dans la partie 3 du rapport.

3. Analyse des observations du public

3.1. Synthèse comptable des observations

Au cours des deux permanences, le nombre de visites et d'observations se répartissent comme suit :

	Mérignac	Saint Médard en Jalles
Visites	2	6
Observations orales	0	0
Observations écrites	2	6
Courrier	0	2

Les deux courriers déposés lors des permanences ont été enregistrées en observations.

Un courrier de l'ACCA (association communale de chasse agréée) est parvenu après la clôture de l'enquête et n'a pu être pris en compte.

3.2. Analyse des observations du public, réponses du maître d'ouvrage

Les personnes qui se sont exprimées habitent principalement le hameau de Magudas, 2 visiteurs représentaient une association de vélo en ville et une association agissant pour la prise en compte des besoins des personnes en situation de handicap.

Les observations portent sur les thématiques suivantes et leur traduction dans la vie quotidienne des habitants : circulation pendulaire, congestion, sécurité (vélos, poids lourds, croisements), accès à l'avenue Pagnot. Ce dernier axe concentre les observations des riverains.

Observation n° 1 de Monsieur Le Préhec, rue des Sablons

- routes pas assez larges pour les camions, cars et voitures
- pistes cyclables supplémentaires ne sont pas nécessaires, le chemin nature existant suffit
- la rue de Pagnot est complètement bouchée de 7h45 à 9h15 (avenue Pagnot, sens Nord-Sud)
- quelle est la justification du STOP au bout de la rue Touban pour permettre aux camions de rentrer sur le site d'Ariane alors que le trafic est dense ? Risque de blocage de la route

Réponse apportée par Bordeaux Métropole

Il est rappelé que cet axe, situé au nord de l'avenue de Pagnot, est actuellement interdit aux poids lourds.

Bordeaux Métropole a fait le constat que les voies de Mazeau, Touban et Pagnot présentaient des caractéristiques actuelles (tracé en plan et profil en travers) ne permettant pas un écoulement du trafic important et suffisant.

Ainsi Bordeaux Métropole a engagé le projet de requalification de ces avenues dans l'objectif de créer un axe structurant sécurisé qui permettra d'absorber les flux de transit pendulaires et les flux qui lui sont propres, existants ou à venir.

Le projet a également pour objectif d'assurer un report modal vers les modes alternatifs à la voiture. Pour ce faire, il convient d'améliorer les cheminements piétons et les liaisons cyclables en aménageant une voie verte le long des avenues de Mazeau, Touban et Pagnot Sud et sur la section rue du Commandant Charcot/avenue de Capeyron sur Pagnot Nord.

Le régime de priorité à l'intersection Mazeau, Touban Ouest, Touban Est est géré avec un panneau STOP à l'insertion de Touban Est. Les axes Mazeau et Touban Ouest sont donc prioritaires permettant l'écoulement du trafic principal assurant la sortie partielle des entreprises Safran et Ariane group ainsi que la logistique de l'entreprise Ariane Group.

Appréciation du commissaire-enquêteur :

Sur la largeur de l'avenue de Pagnot : Sur le passage des poids lourds : les poids lourds passent tous les jours, malgré l'interdiction (signalisation) qui est peu visible. La requalification de la voie ne règlera pas ce problème, d'autant plus que l'amélioration du maillage incitera encore plus l'emprunt par les poids lourds

➤ **Recommandation :** *mettre en place un dispositif réellement dissuasif pour empêcher les poids lourds, trafic appelé à augmenter avec le développement des entreprises*

Sur le réseau de pistes cyclables estimé suffisant : le développement du réseau cyclable est la condition de la réussite du report modal. Les voies sont prévues pour accueillir véhicules motorisés, cyclistes et piétons.

Sur la congestion du trafic le matin : l'objectif est de fluidifier le trafic. Cependant le constat des habitants de Magudas fait état d'une situation difficile, surtout le matin, pour que les aménagements prévus ne devraient pas vraiment résorber. En effet, la réponse de Bordeaux Métropole reprend les objectifs du projet qui semble privilégier l'écoulement des trafics nord-sud et ceux liés aux entreprises.

La réponse de Bordeaux Métropole est partiellement satisfaisante.

Observation n°2 de M.le Préhec, rue des Sablons

- la largeur des voies est insuffisante pour permettre le croisement fluide entre VL et camions. L'un des deux doit s'arrêter et il y a risque de tomber dans le fossé. Largeur recommandée : 6.50m ou 7m
- piste cyclable : la piste de 3m pour 4 à 5 piétons par semaine. Une bande comme la piste de Lacanau suffirait.
- avenue Pagnot Nord : croisements avec Rue Cdt Charcot et Sieyès constamment bouchée (7h45/9h15) pour rejoindre Pagnot Sud
- avenue Pagnot Nord :
 - ✓ pas de tracé pour une piste cyclable alors que c'est l'une des seules voies pour les habitants de Magudas
 - ✓ création d'une voie cyclable de 1.20m de large dans toute sa longueur est primordiale pour la sécurité des cyclistes et piétons
 - ✓ le bus 71 est bloqué tous les jours (pénalisant les collégiens ou lycéens)
- aménagement pour le hub logistique d'Ariane (stop, passage par l'avenue Touban ...) : trafic de camions PL encore augmenté. Voie de 6m insuffisante

Réponse apportée par Bordeaux Métropole

Une augmentation de la largeur des voies et des pistes cyclables pourrait favoriser des vitesses de circulation incompatibles avec les objectifs de sécurité et de partage de l'espace public. Par ailleurs, un élargissement des aménagements soulèverait des contraintes majeures en matière de foncier (emprise au sol accrue, impacts sur les propriétés riveraines) et d'environnement (artificialisation des sols, réduction des espaces végétalisés), qui doivent être mises en balance avec les bénéfices attendus en termes de confort et de fluidité.

Bordeaux Métropole a fait le constat que les voies de Mazeau, Touban et Pagnot présentaient des caractéristiques actuelles (tracé en plan et profil en travers) ne permettant pas un écoulement du trafic important et suffisant. Ainsi le projet prévoit une réfection et une normalisation des voies à double sens de circulation générale à 6m de largeur sur les avenues de Mazeau, Touban et Pagnot Sud. Des surlargeurs sont réalisées dans les courbes pour permettre le croisement des poids lourds dans les virages. En complément le projet prévoit la mise en place d'accotements stabilisés de 1,00 m de large de part et d'autre de la voie circulée. Ces accotements seront en matériaux recyclés puis recouverts d'une couche de mélange terre- pierre pour être par la suite enherbés. Cela porte la voie aménagée à 8m de large. Seule la rue de Pagnot Nord est maintenue dans son gabarit actuel. La vitesse sera réduite à 30km/h au niveau des carrefours avec des dispositifs de ralentissement (plateau). Une augmentation généralisée de la largeur roulable à 6,50 m ou 7,00 m impliquerait des emprises foncières plus importantes, davantage d'impacts sur les arbres, les zones humides et les milieux naturels, sans nécessité démontrée au regard du trafic retenu pour le projet.

L'augmentation du trafic générée par les projets de développement d'Ariane Group a été intégrée aux hypothèses de dimensionnement du projet. Les études de trafic ont retenu une augmentation d'environ 40 poids lourds par jour liée au futur hub logistique. Cette évolution a été prise en compte dans le dimensionnement des structures de chaussée et dans les vérifications fonctionnelles des voiries.

L'aménagement d'une voie verte de 3m de largeur est prévu sur les avenues de Mazeau, Touban et Pagnot Sud. Elle permettra aux modes doux (cycles, piétons, ...) de circuler en sécurité le long de ces avenues et incitera ainsi au déploiement de ces modes de transport. Le trafic recensé sur les avenues est supérieur à 4000-5000 véhicules/jour/2sens et 8000veh/jour/2sens et les vitesses observées sont supérieures à 50km/h. Selon le guide du Cerema, les bandes cyclables sont donc à écarter. L'aménagement a été pensé avec une voie verte pour se conformer au guide.

Actuellement, le secteur de l'OIM Bordeaux Aéroport, fort de 50 000 emplois est un secteur économique en plein développement qui montre une forte attractivité. Il est cependant sujet à de fréquents phénomènes de saturation du trafic automobile. Il

concentre des problèmes d'accessibilité majeurs avec une véritable difficulté à concilier les flux de transit pendulaires et les flux qui lui sont propres. Face à la forte prédominance de l'automobile et à la congestion croissante qui en découle, et en vue de ménager les conditions de développement de ce secteur, un plan guide de l'OIM Bordeaux Aéroport ainsi qu'un programme des équipements publics ont été élaborés. La requalification des avenues de Mazeau, Touban et Pagnot fait partie de ce programme des équipements publics. Sur l'avenue de Pagnot Nord, une voie verte sera aménagée entre la rue du Commandant Charcot et l'avenue de Capeyron. Celle-ci sera ainsi connectée à la voie verte récemment aménagée en 2023-2024. Sur l'avenue de Pagnot Nord, entre la rue du Commandant Charcot et le croisement avec l'avenue de Touban en phase Etudes Préliminaires, dans le cadre de la mise en œuvre de la séquence ERC (Eviter Réduire Compenser), plusieurs scénarii ont été étudiés et présentés à la concertation publique suivant le code de l'urbanisme. Ces scénarii relèvent de la recherche d'une nécessaire conciliation entre les exigences d'une préservation de milieux naturels d'une très riche biodiversité, et le souhait de participer aux objectifs de l'OIM BA, de développer un réseau de modes doux et d'aménager un axe de desserte structurant.

[rappel des variantes A et B]

Le recueil des observations du public dans les registres et lors des réunions publiques a montré une crainte des riverains de l'accroissement conséquent des temps de parcours pour les habitants automobilistes du quartier de Magudas qui devraient alors emprunter l'avenue de Capeyron déjà saturée le matin. Le public ayant participé était largement favorable à la faisabilité B proposant de conserver le double sens véhicules tout en conservant la circulation des cycles sur les chemins nature existants ou à venir.

Par conséquent, pour des raisons environnementales de préservation des arbres existants et des zones humides, en complément des temps de parcours, la faisabilité B (maintien de la voirie en double sens, circulation des cycles sur les chemins nature) a été développée dans la poursuite des études. La faisabilité A avec un sens unique a donc été écartée.

Appréciation du commissaire-enquêteur :

La réponse de Bordeaux Métropole est jugée satisfaisante (largeur de voie, prise en compte des PL supplémentaires d'Ariane Group, réduction des impacts environnementaux, évitement de l'avenue de Capeyron aux heures de pointe).

Les ralentissements impactent directement les transports en commun.

Observation n°3 de Monsieur Dupouy, rue des Vergnes

Zone 8 rue de Pagnot :

- rendre la route en état pour permettre le croisement de véhicules (aujourd'hui, route défoncée et de taille insuffisante)
- problème de sortie par le Clos de Pagnot, dangereux et très dangereux en vélo. Il est anormal de ne pas avoir une véritable piste cyclable tout au long de l'avenue ; accès impossible pour des vélos sans risque majeur, et sans accès aux pistes de forêt.
- les pistes cyclables en forêt sont inadaptées aux mobilités douces (VTT nécessaire, pas adaptées aux vélos de ville ou de course)
- quid de l'emprise de la nouvelle voie ? bande de forêt côté Pagnot étroite, foisonnante : comment sera-t-elle traitée ? le végétal sera-t-il coupé ? la zone du lotissement Pagnot sera-t-elle amputée ?
- les aménagements doivent empêcher les camions d'y passer

Réponse apportée par Bordeaux Métropole

Le projet prévoit une requalification des avenues de Mazeau Touban et Pagnot qui présentent aujourd'hui une chaussée dégradée, étroite et déformée. Les largeurs minimales de chaussées retenues sont de 6.00m de large pour les voies à double sens de circulation générale. Des surlargeurs sont réalisées dans les courbes pour permettre le croisement des poids lourds dans les virages. A noter que le gabarit sur l'avenue de Pagnot Nord est conservé tel qu'à l'existant. Il est donc variable et n'atteint pas obligatoirement cette largeur de 6,00 m. Le projet prévoit la simple reprise de la couche de roulement sur ce secteur.

Le projet vise à sécuriser les itinéraires actifs et voitures en venant renforcer la visibilité des carrefours et des traversées. Le croisement de la rue du Commandant Charcot et l'avenue de Pagnot sera aménagé en plateau surélevé avec un marquage en résine claire sur enrobé induisant un ralentissement des véhicules traversant.

Les chemins nature présentent plusieurs vocations (mobilité, mais aussi promenade, représentation, marche, mise en valeur du patrimoine végétal...). A la vue des fréquentations, ces chemins nature sont utilisés pour de la promenade et du déplacement. Ils sont aménagés avec en revêtement en calcaire adaptés au milieu forestier traversé et aux usages relevés.

Sur la section Pagnot Nord, le gabarit de la voie double sens est conservé tel qu'à l'existant. Ce choix permet de préserver le milieu naturel existant correspondant à de grands chênes matures côté Est de Pagnot et à une forêt sur zone humide côté Ouest. Aucune emprise ne sera nécessaire sur le lotissement de Magudas et la végétation ne sera pas coupée.

Sur l'avenue de Pagnot Nord la circulation des véhicules supérieurs à 3.5T est interdit. Il pourra être étudié un renforcement de la signalisation. Deux écluses vont être

aménagées entre la rue du Commandant Charcot et la Rue Sieyès et entre la Rue Sieyès et l'avenue Mirabeau. Ces dispositifs contraindront la circulation des poids lourds en infraction.

Bordeaux Métropole rappelle qu'une hypothèse de projet avec une piste cyclable tout au long de l'avenue a été proposée à la concertation, mais non retenue par le public du fait de la nécessité d'instaurer un sens unique le cas échéant.

Appréciation du commissaire-enquêteur :

La réponse de Bordeaux Métropole est jugée satisfaisante sur les points suivants : requalification de la voie, limitation des passages des poids lourds, ralentissement de la vitesse par des aménagements pérennes, préservation des arbres.

Le public fait état de besoins contradictoires (usages de la voiture vs. Vélo)

Elle ne répond pas aux points suivants :

La sortie en vélo du Clos de Pagnot : l'accès à l'avenue de Pagnot est dangereux, ainsi que la circulation à vélo le long de ce tronçon. Eviter ce tronçon sans aménagement cyclable suppose de faire un détour par l'avenue Mirabeau en direction de l'avenue Denis Papin, pour prendre la rue Sieyès, rejoindre la rue du commandant Charcot par la rue Danton, pour aboutir au chemin nature. C'est un itinéraire qui n'est pas fluide. Hors de ce trajet, les cyclistes ne sont pas protégés.

L'utilisation des chemins naturels en forêt : le projet fait de la voie nature l'itinéraire normal des trajets à vélos (travail, loisirs, école), mais cette voie n'est pas adaptée à tous ces usages dans sa forme actuelle. Il apparaît que cette solution, bien qu'approuvée lors de la concertation préalable, ne correspond pas aux besoins exprimés lors de l'enquête.

La création d'écluses : la congestion pendant les heures de pointe risque d'être encore augmentée, même si les poids lourds n'empruntent plus cet itinéraire (passage de plus de 7000 véhicules/jour !!!!)

Observation n°4 de Monsieur Molenat pour l'association GIHP AQUITAINE

Avis motivé défavorable :

- inexistence totale de la référence aux personnes en situation de handicap et à mobilité réduite : ces personnes ne sont jamais mentionnées (seule mention : « les piétons »)
- estimation de 150 personnes concernées sur la zone (maisons individuelles) (15%-20% de la population totale) qui ont des problèmes d'accessibilité, + personnes venant travailler sur la zone

- le maître d'ouvrage doit appliquer les textes opposables pour que tout aménagement, construction, installation puisse permettre à toute personne de choisir son propre mode de vie
- absence de cheminement sur la voie verte
- côtoiement accidentogène PMR/piétons
- absence de bande de cheminement pour personnes malvoyantes
- accessibilité aux croisements : détail des travaux à préciser par BM pour analyse
- passerelle : les besoins/attentes des personnes en difficulté sont-ils prises en compte ?
- feux tricolores préférables aux ronds-points
- pour les arrêts aux transports publics : des cheminements sont-ils prévus ? Seront-ils accessibles aux PMR et PSH ?

Réponse apportée par Bordeaux Métropole

Les aménagements proposés par Bordeaux Métropole, y compris la passerelle sont conformes à la réglementation en vigueur. Les personnes en situation de handicap et à mobilité réduite sont implicitement incluses dans la nomination « les piétons ».

Le secteur est contraint par une problématique hydraulique (présence de la nappe phréatique) et écologique, le parti pris d'aménagement en voie verte vise à limiter l'imperméabilisation du sol (3 mètres de large) et permet un partage de l'espace public entre les cyclistes et les piétons peu présents dans le secteur. Un trottoir est prévu en complément dans le secteur plus urbanisé au Nord de l'avenue de Mazeau.

Le projet ne comporte ni pôle d'échanges, ni place publique, ni espace complexe de déplacement nécessitant la mise en œuvre de bandes de guidage continues. Selon le guide du Cerema, les bandes de guidage tactiles demandent une concentration importante pour les PMR et doivent être utilisées avec parcimonie.

En revanche, les traversées piétonnes et zones de franchissement seront traitées conformément aux prescriptions réglementaires d'accessibilité :

- bandes podotactiles d'éveil à la vigilance à l'approche des traversées ;
- abaissés de trottoirs ;
- raccordements sans ressaut ;
- continuité des cheminements accessibles.

Le projet sera réalisé dans le respect des dispositions réglementaires applicables à l'accessibilité de la voirie et des espaces publics.

La passerelle a été conçue pour assurer le franchissement du ruisseau du Magudas dans le cadre de la continuité de la voie verte. Les principales caractéristiques favorables à l'accessibilité sont les suivantes :

- largeur utile de 3 m ;
- pente longitudinale limitée à 1,2 % ;
- revêtement antidérapant ;
- continuité de niveau avec la voie verte ;
- garde-corps conformes aux normes en vigueur.

Ces caractéristiques permettent l'utilisation par les piétons, les cyclistes, les personnes à mobilité réduite et les utilisateurs d'aides à la marche ou fauteuils roulants.

Au niveau des giratoires, la géométrie des voies en courbe induit un problème de positionnement des feux tricolores qui seraient peu visibles, rendant ainsi incompatible cette solution. De plus, les comptages trafic montrent une congestion en aval de ces car-

refours. Un contrôle de flux par feux aurait donc un effet insignifiant dans ce contexte. Le projet n'intègre pas la création ni le réaménagement d'arrêts de transports publics sur le périmètre concerné.

Néanmoins, les cheminements piétons et cyclables créés dans le cadre des voies vertes améliorent globalement les conditions d'accès au réseau de transports collectifs existant. L'ensemble des nouveaux cheminements réalisés sera conçu conformément aux prescriptions d'accessibilité applicables à la voirie et aux espaces publics.

Appréciation du commissaire-enquêteur :

La réponse de Bordeaux Métropole est jugée satisfaisante (respect des prescriptions du CEREMA, traitement de la passerelle, feux aux carrefours).

- **Recommandation** : la demande à être consulté lors de la conception du projet apparaît légitime. Bordeaux Métropole pourrait intégrer dans ses processus une consultation systématique par courrier des représentants des personnes en situation de handicap. Il faut souligner que le vieillissement de la population rendra plus aigu la question de la mobilité des personnes âgées et de leur autonomie.
- **Recommandation** : écrire de manière explicite dans les dossiers les éléments prenant en compte les problématiques des personnes en situation de handicap ou à mobilité réduite.

Observation n°5 de l'association Vélo-Cité (courrier)

- le projet maintient la discontinuité cyclable secteur Pagnot Nord, obligeant à utiliser le chemin nature non compatible avec usage domicile-travail par mauvais temps, à adopter des itinéraires alternatifs (croisement avec des PL, détour important)
- connexion cyclable nécessaire entre intersection Pagnot/Touban et avenue Mirabeau du quartier Magudas (inférieure à 200m)

Réponse apportée par Bordeaux Métropole

En prenant en compte les avis du public émis lors de la concertation réglementaire menée conformément au code de l'urbanisme, le projet de Mazeau, Touban et Pagnot a abouti dans ses études sur Pagnot Nord à :

La conservation de la voirie circulée à double sens pour éviter un rallongement de la durée du trajet des riverains automobilistes du bourg de Magudas

L'aménagement d'une voie verte entre la rue du Commandant Charcot et l'avenue de Capeyron. Les cycles pourront rejoindre les chemins natures existants ou à venir et la voie verte de l'avenue de Capeyron qui se raccordera sur la future voie verte de l'avenue de

Mazeau.

Comme énoncé ci-dessus, le secteur présente des enjeux écologiques forts : chênes matures, zone humide, EBC,... Pour préserver l'environnement tout en conservant un accès à Capeyron et Touban pour les riverains du bourg de Magudas, en prenant en compte les avis du public, il a été privilégié le passage par les chemins nature et existants pour rejoindre les futures voies vertes. La proposition d'itinéraire bis par les chemins nature en stabilisé représente un détour de 750m

Appréciation du commissaire-enquêteur :

La réponse de Bordeaux Métropole est jugée satisfaisante (création d'un maillage cyclable, préservation des arbres le long des voies).

Bordeaux Métropole ne répond pas aux enjeux suivants :

Chemin nature inadapté au trajet à vélo par mauvais temps : cette réalité n'est pas prise en compte.

Observation n° 6 de Madame Pascal-Alarcon, avenue de Pagnot

- utilisation quotidienne du vélo avec 3 enfants (3 à 11 ans) pour école et travail
- demande la continuité de la piste cyclable sur toute l'avenue Pagnot pour des raisons de sécurité. La piste en forêt est trop dangereuse pour les enfants, femmes seules, de nuit.
- demande de sécurisation de la traversée Pagnot-Nord/Capeyron pour faire ralentir les automobilistes (70 km/h)

Réponse apportée par Bordeaux Métropole

Les chemins nature sont aménagés au sein de secteurs boisés. Afin de préserver la faune et la flore, il n'est pas prévu d'y installer un éclairage et le maintien d'un revêtement perméable est privilégié.

La mise en place d'un réseau d'éclairage nécessiterait en effet la réalisation d'importants travaux de terrassement pour le passage des câbles, entraînant des coûts élevés ainsi que des atteintes significatives au milieu naturel. Par ailleurs, les luminaires seraient susceptibles de perturber la faune, en particulier les espèces sensibles à la pollution lumineuse.

Ces chemins nature connaissent néanmoins une fréquentation importante, notamment de la part des vélotafteurs, qui pour certains nous ont fait part de leur satisfaction quant à cet aménagement.

Dans le cadre des travaux de voie verte de l'avenue de Capeyron, la traversée de l'avenue de Capeyron depuis le chemin nature de Drolin a été aménagée en 2023 avec un îlot central permettant une traversée en deux temps plus sécurisée. Il en est de même entre

Pagnot Nord et Capeyron. Cette avenue étant classée en Voie à Grand Trafic, l'aménagement de ralentisseurs n'est pas possible. Cependant, un renforcement de la signalisation pour indiquer la traversée vélo pourra être étudiée.

Appréciation du commissaire-enquêteur :

La réponse de Bordeaux Métropole est jugée satisfaisante (création d'un maillage cyclable, préservation des arbres le long des voies et de la biodiversité). La pose d'une signalisation dynamique sur l'avenue de Capeyron pour signaler le croisement avec des piétons et des vélos a été évoquée.

➤ **Recommandation :** *mettre en œuvre de façon effective la signalisation dynamique avenue de Capeyron pour rendre plus attractive l'utilisation du vélo. Bien que « hors projet », ce dispositif assure les conditions optimales pour un report modal vers les modes doux en sécurisant les parcours.*

On peut penser que des déplacements facilités pour tous les usages inciteront à l'usage du vélo pour les trajets domicile-travail.

Bordeaux Métropole ne répond pas aux enjeux suivants :

Chemin nature non sécurisé : cette demande de sécurité n'est pas prise en compte. Or le report modal ne concerne pas seulement les trajets domicile-travail, mais doit être encouragé pour les autres motifs de déplacement (école, vie quotidienne, loisirs), et dont l'amplitude en journée et dans la semaine est plus large.

Observation n°7 de Monsieur Voiturier, clos de Pagnot

- trajet le matin : coincé par un haricot et un cédez le passage car ces aménagements créent un flot ininterrompu de véhicules, obligation d'un détour
- problème de pollution des gaz d'échappement des véhicules pour les riverains pendant les périodes congestionnées (obligation de fermer les fenêtres systématiquement)
- constat de nombreux passages de PL en infraction

Réponse apportée par Bordeaux Métropole

Les écluses temporaires qui ont été mises en place préfigurent les écluses permanentes qui seront aménagées lors du projet. Ces dispositifs doivent permettre de réduire la vitesse.

Le projet vise à renforcer le report modal vers les modes doux notamment le vélo en créant un maillage avec les autres pistes cyclables (Capeyron/Dassault). Le projet cherche également à réduire la congestion en sécurisant les itinéraires. L'amélioration du trafic et

le renforcement du report modal grâce au projet pourrait amener à une réduction de la pollution.

La qualité de l'air en Nouvelle-Aquitaine est suivie par l'association ATMO Nouvelle-Aquitaine. La station la plus proche de la zone du projet est celle de Mérignac, située à 5,0 km du site, en milieu urbain entre l'Avenue de l'Yser et la rue Frédéric Joliot-Curie. Elle mesure le dioxyde d'azote (NO₂) depuis le 08-09-2000 et les particules en suspension PM₁₀ depuis le 09-01-2012. Le suivi sur l'année 2024 n'indique, sur la station de Mérignac, aucun dépassement des recommandations de l'OMS pour l'exposition chronique au dioxyde d'azote et aux particules PM₁₀. Les seuils d'information et de recommandation relatifs à l'exposition ponctuelle ont été dépassés lors d'un unique épisode enregistré en 2024 à la station de Mérignac, traduisant un épisode de pollution de courte durée affectant Mérignac et ses environs en PM₁₀. Cette pollution présente un risque pour la santé humaine, en particulier pour les groupes sensibles de la population, et justifie l'émission d'informations immédiates et adaptées à leur intention, ainsi que de recommandations visant à réduire certaines émissions.

Les PL supérieurs à 3.5T sont en effet interdits sur la section Pagnot Nord. Il pourra être envisagé un renforcement de la signalisation.

Appréciation du commissaire-enquêteur :

La réponse de Bordeaux Métropole est jugée satisfaisante (création d'écluses, limitation des passages de poids lourds, gaz d'échappement).

- **Commentaire :** Le site de Bordeaux Métropole mentionne 7 stations ATMO pour mesurer l'air de 28 communes. La station de Mérignac éloignée de 5 km, ne peut rendre compte de situations localisées de façon fidèle. Or il apparaît que les nuisances dues à la circulation au ralenti de plus de 7000 véhicules/jour, obligent les riverains à changer de comportement 5 jours sur 7.

3.2. Questions du commissaire-enquêteur, réponses du maître d'ouvrage

Quelles seront les conséquences de la création du hub logistique en termes de trafic ? quel trafic (PL, nombre, horaires) ?

Réponse apportée par Bordeaux Métropole

Ariane Group nous a informé de la création d'un pôle logistique sur leur site avec un accès des véhicules par l'Avenue Touban. L'hypothèse retenue est une augmentation du trafic PL de 40PL/jour supplémentaires. Des navettes feront ensuite le dégroupage vers les

autres sites. En ce qui concerne les horaires, ils resteront sensiblement identiques à ceux actuels.

Combien de salariés travaillent dans les entreprises à proximité du projet ? trafic induit ?

Réponse apportée par Bordeaux Métropole

A proximité du projet, diverses activités sont installées (du Sud vers le Nord) :

- ✓ Au niveau du raccordement avec l'avenue Marcel Dassault : une boulangerie
- ✓ En remontant l'avenue de Pagnot : salle de réception La Marinière, entreprises de TP (NGE-SOC, LIBAUD), au niveau du virage de l'avenue de Pagnot une voie privée dessert notamment un centre équestre, La Grande Jaugue (entreprise de compost) ;
- ✓ Au Sud de l'avenue de Touban : centre de recyclage (déchetterie) de Bordeaux Métropole ;
- ✓ Avenue de Touban Est : desserte des sites Ariane Group et Safran Ceramics ;
- ✓ En remontant l'avenue de Mazeau, se trouve le complexe sportif du CSE d'Ariane, ainsi qu'une aire d'accueil des gens du voyage ;
- ✓ Puis au Nord, à l'approche du raccordement à l'avenue de Capeyron, les zones d'activités Galaxie 2 à 4 à l'Est de la voie et Galaxie 1 à l'Ouest, un E.Leclerc Drive.

Nous ne disposons pas des données relatives au nombre total de salariés des entreprises implantées à proximité du projet. En 2026 l'entreprise Ariane Group comprend 3 610 employés sur le site du Haillan et l'entreprise Safran Ceramics 280 employés sur le site Avenue Marcel Dassault. Ces entreprises présentent également d'autres entrées sur leur site : par l'avenue Marcel Dassault pour Safran Ceramics, par l'avenue de Magudas pour Ariane Group. En prenant un périmètre plus élargi, sur le secteur OIM Nord-Ouest, secteur en orange sur la carte ci-dessous : On note 6817 emplois en 2019 sur ce secteur, en notant que de grandes entreprises comme Dassault, Thalès, Ariane Group et Safran Ceramics sont présents. Le nombre d'emplois a évolué pour atteindre 9 740 emplois en 2025 sur ce secteur.

Une étude trafic a été réalisée sur le périmètre de projet aux alentours des avenues Mazeau, Touban et Pagnot. Les résultats de celle-ci montrent qu'environ 850 véhicules/jour ont comme origine ou destination les entreprises de la zone et sont donc liés à ces activités.

Quels sont les aménagements prévus pour les PMR/PSH ?**Réponse apportée par Bordeaux Métropole**

L'ensemble du projet sera réalisé dans le respect des dispositions réglementaires applicables à l'accessibilité de la voirie et des espaces publics, notamment :

- ✓ l'aménagement des traversées piétonnes et zones de franchissement
- ✓ l'aménagement de la passerelle
- ✓ l'aménagement de la voie verte

Quels sont les motifs de la discontinuité de la piste cyclable avenue Pagnot autre que l'existence de la piste en forêt ?**Réponse apportée par Bordeaux Métropole**

Dans le cadre de la mise en œuvre de la séquence ERC (Eviter Réduire Compenser), plusieurs scénarii ont été étudiés et présentés à la concertation publique suivant le code de l'urbanisme. Ces scénarii relèvent de la recherche d'une nécessaire conciliation entre les exigences d'une préservation de milieux naturels d'une très riche biodiversité, et le souhait de participer aux objectifs de l'OIM BA, de développer un réseau de modes doux et d'aménager un axe de desserte structurant.

Ainsi les impacts environnementaux, les bénéfices et les inconvénients des deux scénarii ont été présentés au public sur Pagnot Nord :

✓ Faisabilité A : Création d'une voie verte continue à l'ouest de l'Avenue Pagnot Nord avec :

- une voirie en double sens entre l'Av. de Capeyron et la rue du Commandant Charcot + voie verte
- un sens unique montant ou descendant entre la rue du Commandant Charcot et l'Av. de Touban + voie verte

✓ Faisabilité B : Création d'une voie verte partielle à l'ouest de l'Avenue de Pagnot Nord :

- Création d'une voie verte à l'ouest de l'Avenue Pagnot entre l'Av. de Capeyron et la rue du Commandant Charcot puis raccord sur les chemins naturels existants ou à venir
- Maintien de la voirie en double sens sans voie verte entre la rue du Commandant Charcot et Touban

Le recueil des observations du public dans les registres et lors des réunions publiques a montré une crainte des riverains de l'accroissement conséquent des temps de parcours pour les habitants automobilistes du quartier de Magudas qui devraient alors emprunter l'avenue de Capeyron déjà saturée le matin. Le public ayant participé était largement favorable à la faisabilité B proposant de conserver le double sens véhicules tout en conservant la circulation des cycles sur les chemins naturels existants ou à venir.

Par conséquent, pour des raisons environnementales de préservation des arbres existants et des zones humides, en complément des temps de parcours, la faisabilité B (maintien de la voirie en double sens, circulation des cycles sur les chemins nature) a été développée dans la poursuite des études. La faisabilité A avec un sens unique a donc été écartée.

La piste en forêt est-elle adaptée aux usages visés (domicile-travail-école) ?

Réponse apportée par Bordeaux Métropole

Les chemins nature sont des chemins aménagés à l'écart de la circulation automobile, en forêt ou dans des milieux naturels. Les chemins nature présentent plusieurs vocations (mobilité, mais aussi promenade, marche, mise en valeur du patrimoine végétal...). Au regard des fréquentations ces chemins nature sont utilisés pour de la promenade et du déplacement. Ils sont aménagés avec en revêtement perméable en calcaire adapté au milieu forestier traversé et aux usages relevés.

L'absence d'éclairage relève d'un choix d'aménagement assumé, visant à préserver la faune, la flore et la qualité paysagère des lieux. La mise en place d'un réseau d'éclairage nécessiterait des travaux importants de raccordement et d'implantation des équipements, générant des coûts élevés et des impacts significatifs sur le milieu naturel, notamment en raison de la pollution lumineuse.

Ces aménagements sans dispositif d'éclairage contribuent donc à une préservation de la faune et la flore présente.

Les observations de fréquentation montrent que ces chemins sont effectivement utilisés pour les déplacements du quotidien, notamment par des vélotafeurs, qui, pour certains, ont fait part de leur satisfaction quant à cet aménagement.

Les chemins nature répondent ainsi aux objectifs de mobilité tout en conciliant les enjeux environnementaux et les différents usages du site.

4. Synthèse des thématiques du dossier

4.1. Bilan escompté du projet

Le projet aura des effets positifs sur :

- la sécurisation des voies et le développement des mobilités douces, sécurisées grâce à la séparation des flux (véhicules motorisés, vélos, piétons), sur la fluidité du trafic
- l'environnement (recréation de continuités écologiques)
- la gestion de l'eau (amélioration de l'existant)
- l'économie à moyen et long terme
- la qualité et le confort de l'espace public.

Les effets positifs l'emportent sur les effets négatifs, liés à la phase chantier et à l'expropriation et la perte d'usage associée.

4.2. Analyse du commissaire-enquêteur

Sur le développement des modes de transport doux, le projet met en œuvre des aménagements de qualité le long des voies et cohérents avec l'ambition de report modal.

Sur la sécurisation des voies :

- La requalification des avenues Mazeau, Touban et Pagnot permettra, à travers l'élargissement des voies, leur réfection, les aménagements (débord de 1m), séparation des flux, traitement des croisements, écluses et STOP, de circuler dans de meilleures conditions dans un axe nord-sud.
- Sur une portion du linéaire, les cyclistes pourront emprunter des voies sécurisées. Le bouclage des itinéraires cyclables sera assuré par les chemins nature et futur chemin forestier.
- Les piétons et personnes à mobilité réduite, ou situation de handicap pourront se déplacer dans de meilleures conditions sur une portion du linéaire.

Certains inconvénients subsisteront néanmoins :

- **Congestion du trafic pendulaire aux heures de pointe** : la requalification a pour objectif de créer un itinéraire nord-sud structurant. Ceci implique que ce dernier attirera davantage de véhicules, alors que le trafic est déjà important (Avenue de Pagnot reçoit plus de 7.000 véhicules/jour). Le passage des poids lourds ne devant pas passer par là devrait être réduit par des dispositifs qu'il reste à expliciter. La création d'écluses et le STOP réduit la vitesse, mais ces dispositifs, aux heures de pointe, ralentiront encore le trafic. L'impact est important pour les riverains et les transports en commun qui passent par le hameau de Magudas. Pour rappel, le bus 71 se retrouve bloqué et ne passe qu'une fois par heure. En conséquence, les parents pourront être tentés d'amener leurs enfants en voiture. Le projet apportera une pièce du puzzle routier à l'échelle de l'OIM, mais ne résoudra pas complètement ce point, qui devrait être traité à partir d'une autre échelle (mesures pour favoriser le report modal à l'échelle métropolitaine et au-delà, e.g liaisons avec Saint Jean d'Illac, et le nord du bassin d'Arcachon : développement de l'offre de transport en commun notamment).
- **Sécurisation des cyclistes** : cette thématique revient plusieurs fois, et a été abordée dès la phase de concertation. Le maillage proposé par le projet ne répond pas aux inquiétudes des cyclistes. Le chemin nature passant par la forêt de Drolin ne satisfait pas une partie des usagers. Par mauvais temps, de nuit, il n'est pas

praticable. Il soulève des craintes pour certaines personnes (une mère de famille), au point de ne pas emprunter cette portion. Pensé davantage du point de vue des « valotafeurs » qui se sont manifestés lors de la concertation, il ne favorise pas vraiment les autres usagers pour permettre un usage constant. Par ailleurs, il faut un type de vélo adapté (VTT et non vélo de ville). Pour les mêmes raisons, le futur chemin forestier sera emprunté, a priori, dans les mêmes conditions. Enfin, il faudrait compléter la création de voies dédiées aux modes doux par des dispositifs destinés à ralentir la circulation des poids lourds sur l'avenue Touban (camions pour la déchèterie par exemple).

Sur l'environnement : le projet se distingue par la volonté de préserver les linéaires boisés, arbres. La recreation de continuités écologiques, le fait de ne pas éclairer les chemins nature montrent que les choix en faveur de la biodiversité et du maintien d'espaces verts au sein de l'emprise est une réalité. Un nombre d'arbres limité sera abattu, ce qui distingue d'autres opérations menées précédemment par Bordeaux Métropole.

La gestion de l'eau reprend les systèmes existants en améliorant leurs performances. Les ouvrages conçus globalisent 1200m³ de volume de stockage, et compensent les 495m³ affectés par l'imperméabilisation du sol.

Sur la qualité de l'air : le projet ne permettra pas d'améliorer les nuisances pour les riverains de l'avenue de Pagnot affectés par les émanations des gaz d'échappement en heure de pointe. Sur ce point, il n'est rien prévu.

Sur l'économie : la qualité du réseau viaire sera améliorée, l'emprise du projet comprenant des accès directs pour de grandes entreprises (ArianeGroup, Safran). Le projet contribuera davantage au confort qu'au développement de l'économie.

Sur la qualité et le confort de l'espace public : le projet visant à avoir de meilleures infrastructures sur le territoire de l'OIM, il contribue effectivement au confort.

Fait à Pessac, le 15 juillet 2026



Carola GUYOT PHUNG

Commissaire Enquêteur

ANNEXES

Les annexes sont indissociables du rapport. Elles sont listées dans le tableau ci-dessous :

Tableau 1 : Liste des annexes du rapport du commissaire-enquêteur

Numéro d'annexe	Désignation de l'annexe
1	Procès-verbal des observations émises pendant l'enquête publique
2	Mémoire en réponse du porteur du projet

PIECES JOINTES

Les pièces jointes sont des pièces justificatives remises uniquement à l'autorité organisatrice de l'enquête, elles ne sont pas annexées au rapport. Elles sont listées dans le tableau n°2 ci-dessous :

Tableau 2 : Liste des pièces jointes au rapport

Numéro de pièce	Désignation de la pièce
1	Arrêté d'enquête publique
2	Certificat affichage_Mérignac
3	Certificat d'affichage EP DUP_St Médard
4	DUPStMedard_justif1èreParutionWebCourrierDeGir nde22mai26
5	DUPStMedard_justif2èmeParutionWebCourrierdeGir onde5juin26
6	DUPStMedard_MTP_Jusitifcatif2èemParutionCourrie rFrançais5juin26
7	DUPStMedard_MTP_Justificatif1èreParutionCourrier Français22Mai26
8	DUPStMédard_MTP_Justificatif1èreParutionSudOues t22mai2026
9	DUPStMedard_MTP_Justificatif2èmeParutionSudOue st5juin26
10	Justificatif_CFG Papier 05-06-2026
11	Justificatif_CFG Papier 22-05-2026 bis
12	Justificatif_CFG Papier 22-05-2026
13	Justificatif_CFG Web 22-05-2026 bis
14	SO Gironde 05.06.26 page 2
15	SO Gironde 22.05.26 page 2