

PROJET DE REQUALIFICATION DES AVENUES DE MAZEAU, TOUBAN ET PAGNOT COMMUNES DE SAINT-MEDARD-EN-JALLES ET MERIGNAC

DOSSIER D'ENQUETE PREALABLE A LA DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE

REQUALIFICATION DES AVENUES DE MAZEAU TOUBAN PAGNOT

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

Composition du dossier

Juillet 2025

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.

Le présent dossier comporte également un dossier des annexes facilitant la compréhension du dossier :

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

SOMMAIRE

PREAMBULE

PIECE I : OBJET DE L'ENQUETE PUBLIQUE, INFORMATIONS JURIDIQUES ET ADMINISTRATIVES

CHAPITRE I : OBJET DE L'ENQUETE PUBLIQUE.....	9
1. OBJET ET CONDITIONS DE L'ENQUETE PUBLIQUE	9
1.1. Fondements juridiques d'une enquête publique.....	9
1.2. Objet de l'enquête publique	9
1.3. Conditions de l'enquête publique	9
2. COMPOSITION DU DOSSIER D'ENQUETE PUBLIQUE.....	9
2.1. Contexte réglementaire.....	9
2.2. Composition du présent dossier d'enquête publique.....	9
CHAPITRE II : INSERTION DE L'ENQUETE PUBLIQUE DANS LE PROCESSUS ADMINISTRATIF.....	11
1. PROCEDURES MENEES AVANT LA PRESENTE ENQUETE PUBLIQUE	11
1.1. Opération d'aménagement d'intérêt métropolitain.....	11
1.2. Concertation préalable.....	11
1.2.1. Cadre réglementaire.....	11
1.2.2. Modalités de réalisation.....	11
1.2.3. Bilan de la concertation.....	11
2. ORGANISATION ET DEROULEMENT DE LA PRESENTE ENQUETE PUBLIQUE	12
2.1. L'organisation de l'enquête.....	12
2.1.1. La désignation du commissaire enquêteur :.....	12
2.1.2. L'arrêté d'ouverture d'enquête :.....	12
2.1.3. La publicité relative à l'enquête :	12
2.2. Le déroulement de l'enquête.....	13
2.2.1. La durée de l'enquête :.....	13
2.2.2. Les observations, propositions et contre-propositions du public durant l'enquête :	13
2.2.3. L'enquête parcellaire menée disjointement	13
2.3. A l'issue de l'enquête.....	13
3. DECISIONS / AUTORISATIONS POUVANT INTERVENIR A L'ISSUE DE LA PROCEDURE D'ENQUETE PUBLIQUE ET AUTORITES COMPETENTES.....	13
3.1. la déclaration d'utilité publique (dup).....	13
3.2. La procédure d'expropriation	14
4. AUTRES AUTORISATIONS NECESSAIRES POUR LE PROJET	14
4.1. Autorisation environnementale.....	14
4.2. Evaluation environnementale.....	14
4.3. Enquête parcellaire et arrêtés de cessibilité.....	15
4.4. Les procédures complémentaires préalables aux travaux.....	15
4.4.1. L'archéologie préventive	15
4.4.2. Les monuments historiques et les sites inscrits/classés.....	15
4.4.3. Les installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE)	15
4.4.4. Les autorisations d'occupation temporaire.....	15
4.4.5. La déclaration au titre des bruits liés au chantier	15
CHAPITRE III : LISTE DES TEXTES REGISSANT L'ENQUETE PUBLIQUE.....	16

PIECE II : NOTICE EXPLICATIVE

CHAPITRE I : CONTEXTE, ENJEUX ET JUSTIFICATION DU PROJET	18
1. CONTEXTE GEOGRAPHIQUE DU PROJET.....	18
2. DEFINITION DU CONTEXTE ACTUEL	19
2.1. Etat des lieux des voiries et circulation	19
2.1.1. Avenue de Mazeau.....	20
2.1.2. Carrefour Mazeau - Touban	20
2.1.3. Avenue de Touban	20
2.1.4. Carrefour Pagnot - Touban.....	20
2.1.5. Avenue de Pagnot	20
2.2. Trame paysagère	21
3. PROJET	22
3.1. Choix d'aménagement.....	23
3.1.1. Avenue de Mazeau.....	23
3.1.2. Carrefour Avenue de Mazeau/Avenue de Capeyron	25
3.1.3. Avenue de Touban	27
3.1.4. Carrefour Avenue de Mazeau/Avenue de Touban	29
3.1.5. Avenue de Touban au droit de la déchetterie.....	31
3.1.6. Avenue de Pagnot - Section Nord	33
3.1.7. Avenue de Pagnot - Section Sud	35
3.1.8. Passerelle du Magudas.....	37
3.2. Compatibilité du projet avec le PLUI.....	38
4. ETUDES DE TRAFIC.....	40
4.1. Contexte et objectifs des études	40
4.2. Scénario fil de l'eau.....	40
4.3. Influence des projets d'infrastructure	42
5. INTEGRATION DU PROJET DANS L'OAIM	43
5.1.1. OIM Bordeaux Aéroport.....	43
5.1.2. Objectifs de l'OAIM B2A.....	43
5.1.3. Le programme des espaces publics.....	45
6. L'ETUDE DES VARIANTES ET ALTERNATIVES AU PROJET	47
6.1. Solution retenue et initiation de la démarche ERC du projet	47
6.1.1. Méthodologie de la démarche ERC du projet	47
6.1.2. Cohérence avec la stratégie Biodiver'Cité.....	47
6.2. Présentation des variantes	48
6.2.1. Secteur Pagnot Nord	48
6.2.2. Secteur Pagnot Sud/Mazeau/Touban	50
6.3. justification de la solution retenue	52
6.3.1. Justification de la solution retenue au regard de l'impact environnemental.....	52
6.3.2. Justification de la solution retenue au regard des bénéfices sur le trafic	52
6.3.3. Justification de la solution retenue au regard des objectifs de report multi modal et de sécurité des usagers	52
6.4. Analyse multicritère par secteur	53
7. SYNTHESE DES BENEFICES DU PROJET	54
8. BILAN AVANTAGES / INCONVENIENTS DU PROJET	55
CHAPITRE II : CONTEXTE ENVIRONNEMENTAL	57
1. ETAT INITIAL DU SITE.....	57
2. SYNTHESE DE L'ENVIRONNEMENT PHYSIQUE.....	57
3. SYNTHESE DE L'ENVIRONNEMENT NATUREL	58
4. ENVIRONNEMENT HUMAIN.....	61
4.1. Occupation des sols	61
4.1.1. Le bâti.....	61
4.1.2. Les logements	62
4.2. Le patrimoine culturel.....	62
4.3. Contexte socio-économique.....	62
4.4. diagnostic des équipements et réseaux.....	63
4.4.1. Equipements structurants.....	63

4.4.2.	Réseaux divers.....	63
4.5.	<i>Infrastructures de transport</i>	64
4.5.1.	Infrastructures routières.....	64
4.5.2.	Infrastructures ferroviaires.....	64
4.5.3.	Infrastructures aéroportuaires.....	64
4.5.4.	Transports en commun.....	64
4.6.	<i>Modes doux</i>	65
4.7.	<i>Environnement sonore</i>	67
4.8.	<i>Qualité de l'air</i>	68
4.9.	<i>Synthèse de l'environnement humain</i>	68

PIECE VI : ESTIMATION SOMMAIRE ET GLOBALE DES DEPENSES.

PIECE III : PLANS DE SITUATION

PIECE IV : PLAN GENERAL DES TRAVAUX

PIECE V : CARACTERISTIQUES TECHNIQUES DES OUVRAGES LES PLUS IMPORTANTS

CHAPITRE I : PRESENTATION GLOBALE DU PORJET 89

1.	SYNTHESE DES CHOIX D'AMENAGEMENT.....	90
1.1.	<i>Avenue de Mazeau</i>	90
1.2.	<i>Carrefour Avenue de Mazeau/Avenue de Capeyron</i>	92
1.3.	<i>Avenue de Touban</i>	92
1.4.	<i>Carrefour Avenue de Mazeau/Avenue de Touban</i>	95
1.5.	<i>Avenue de Touban au droit de la déchetterie</i>	95
1.6.	<i>Avenue de Pagnot - Section Nord</i>	95
1.7.	<i>Avenue de Pagnot - Section Sud</i>	97
2.	SYNTHESE DES AMENAGEMENTS PAYSAGERS.....	100
2.1.	<i>Préservation de la végétation existante</i>	100
2.2.	<i>Principes généraux de plantation</i>	102
2.2.1.	Arbres, tiges et cépées.....	102
2.2.2.	Plants forestiers.....	102
2.2.3.	Arbustes.....	102
2.3.	<i>Matériaux et revêtements</i>	102

CHAPITRE II : ELEMENTS TECHNIQUES 104

1.	GESTION DES EAUX PLUVIALES.....	104
1.1.	<i>Principes généraux</i>	104
1.2.	<i>Perméabilité du site</i>	104
1.3.	<i>Calcul des solutions compensatoires</i>	105
1.4.	<i>Spécificité de l'avenue de Pagnot Nord</i>	105
2.	DISPOSITIFS ANTIPOLLUTION.....	107
3.	VOIRIE ET TERRASSEMENTS.....	107
3.1.	<i>Profil en travers</i>	107
3.2.	<i>Bordures et caniveaux</i>	107
3.3.	<i>Profil en long</i>	107
3.4.	<i>Démolition et décapage</i>	107
3.5.	<i>Terrassements</i>	108
4.	OUVRAGE D'ART.....	109

TABLE DES FIGURES

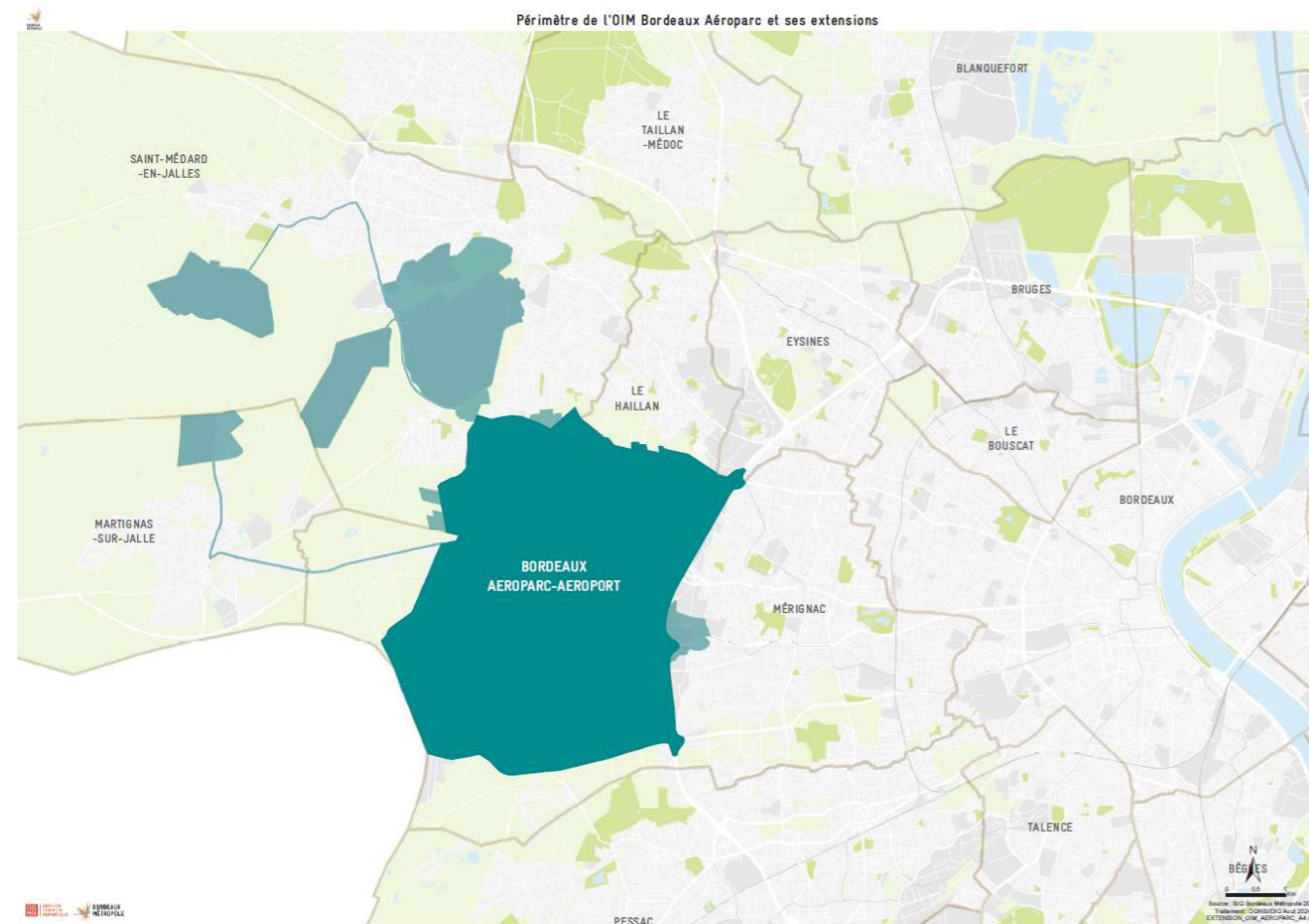
Figure 1 : Plan de situation projet (TROUILLOT et HERMEL Paysagistes – 2024)	18	Figure 41 : Présentation globale du projet	89
Figure 2 : Voirie à l'état actuel du site (TROUILLOT et HERMEL Paysagistes – 2024)	19	Figure 42 : Avenue de Mazeau – Plan projet et coupes.....	91
Figure 3 : Trame paysagère actuelle du site (TROUILLOT et HERMEL Paysagistes – 2024)	21	Figure 43 : Avenue de Touban – Plan projet et coupes.....	93
Figure 4 : Présentation globale du projet (Trouillot et Hermel, 2024).....	22	Figure 44 : Avenue de Pagnot – Section nord– Plan projet et coupes	96
Figure 5 : Coupes intentions du projet – Avenue de Mazeau (TROUILLOT et HERMEL Paysagistes – 2023).....	24	Figure 45 : Avenue de Pagnot – Section sud– Plan projet et coupes	98
Figure 6 : Vues intentions du projet - Carrefour Av.de Mazeau / Av. de Capeyron (TROUILLOT et HERMEL Paysagistes – 2025)	26	Figure 46 : Plan paysager – Section Ruisseau de Magudas.....	100
Figure 7 : Coupes intentions du projet - Avenue de Touban (TROUILLOT et HERMEL Paysagistes – 2023)	28	Figure 47 : Plan paysager	101
Figure 8 : Vues intentions du projet – Carrefour Av.de Touban / Av. de Mazeau (TROUILLOT et HERMEL Paysagistes – 2023).....	30	Figure 48 : Coupe type du principe général de gestion des eaux pluviales.....	104
Figure 9 : Vues intentions du projet – Avenue de Touban au droit de la déchetterie (TROUILLOT et HERMEL Paysagistes – 2023)	32	Figure 49 : Carte de synthèse de l'aptitude à l'infiltration (Bordeaux Métropole).....	104
Figure 10 : Coupes intentions du projet - Avenue de Pagnot - Nord (TROUILLOT et HERMEL Paysagistes – 2023)	33	Figure 50 : Coupe technique de la structure réservoir – section Pagnot nord - et plan de repérage des profils en travers.....	106
Figure 11 : Vues intentions du projet – Avenue de Pagnot section sud (TROUILLOT et HERMEL Paysagistes – 2023)	36	Figure 51 : Vue en plan ouvrage.....	109
Figure 12 : Zonage réglementaire du PLUi Bordeaux Métropole	39		
Figure 13 : Variation du trafic 2024/2030 – HPM (à gauche) et HPS (à droite) – FDE 2030 - Sans projet d'infrastructure.....	41		
Figure 14 : Variation du trafic 2024/2030 – HPM (à gauche) et HPS (à droite) – FDE 2030 - Avec projet d'infrastructure.....	42		
Figure 15 : Périmètre de l'OAIM Bordeaux Aéroport - Aéroport (OAIM B2A).....	43		
Figure 16 : Plan Guide de l'OAIM Bordeaux Aéroport-Aéroport (Bordeaux Métropole, HYL, Atelier 234, Artelia).44			
Figure 17 : Programme des espaces publics et infrastructure de transport (Bordeaux Métropole, Artelia 2022)..46			
Figure 18 : Faisabilité A – Plan d'intention du projet et coupes (Trouillot & Hermel, mai 2022)	48		
Figure 19 : Faisabilité B – Plan d'intention du projet et coupes (Trouillot & Hermel, mai 2022).....	49		
Figure 20 : Faisabilité 1 – Plan d'intention du projet (Trouillot & Hermel, mai 2022).....	50		
Figure 21 : Faisabilité 2 – Plan d'intention du projet (Trouillot & Hermel, mai 2022).....	51		
Figure 22 : Tableau d'analyse multicritère (SIMETHIS, Etudes de faisabilité, 2023)	53		
Figure 23 : Schéma de principe de long terme des avenues viaires (Synthèse du plan guide de Bordeaux Aéroport – LWA HYL ARTELIA ECOSPHERE - 2019).....	54		
Figure 24: Aire d'étude pour l'analyse de l'état initial du projet	57		
Figure 25 : Planches cartographiques de la synthèse des enjeux écologiques - Planche 1 – Secteur Pagnot sud...58			
Figure 26 : Planches cartographiques de la synthèse des enjeux écologiques - Planche 2 – Secteur Pagnot nord.59			
Figure 27 : Planches cartographiques de la synthèse des enjeux écologiques - Planche 3 – Secteur Mazeau.....60			
Figure 28 : Localisation des zones d'habitat au sein de l'aire d'étude.....	61		
Figure 29 : Part des logements construits avant 1945 et après 1990 au niveau de l'aire d'étude (Données 2022)62			
Figure 30 : Niveau de vie en € par individu au niveau de l'aire d'étude (Données 2022).....	62		
Figure 31 : Localisation des activités économiques au sein de l'aire d'étude.....	63		
Figure 32 : Localisation des équipements publics et sportifs.....	63		
Figure 33 : Localisation des infrastructures routières au niveau de l'aire d'étude	64		
Figure 34 : Extraits IGN	65		
Figure 35 : Trouillot & Hermel Paysagiste – mars 2025.....	66		
Figure 36 : Classement sonore des avenues au niveau de l'aire d'étude (Données 2023)	67		
Figure 37 : Extrait du Plan d'Exposition au Bruit relatif à l'aérodrome de Bordeaux-Mérignac au niveau de l'aire d'étude.....	67		
Figure 38 : Plan de situation (IGN SCAN 100)	70		
Figure 39 : Plan de situation (IGN SCAN 25)	70		
Figure 40 : Plan de situation (Photographie aérienne, 2020).....	72		

Préambule

Le présent dossier d'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique est réalisé par **Bordeaux Métropole** dans le cadre du **projet de requalification des avenues de Mazeau, Touban et Pagnot**.

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.

Le projet s'intègre dans l'Opération d'Aménagement d'Intérêt Métropolitain Bordeaux Aéroport-Aéroparc (B2A).



Les objectifs définis par la Maîtrise d'ouvrage, Bordeaux Métropole, concernant la requalification des avenues Mazeau, Touban et Pagnot et la création de la voie verte sont les suivants :

1. Création d'un axe métropolitain Nord-Sud ;
2. Aménagement d'un axe de desserte structurant du projet B2A (Bordeaux Aéroport-Aéroparc, confère plan ci-avant), 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 d'aménagement du secteur est au croisement de thématiques fortes : mobilité, aménagements paysagers, raccordement et continuité avec les projets alentours en cours, écologie et biodiversité.

Bordeaux Métropole a engagé dès 2022 les études de conception technique, paysagère, et environnementale du projet, accompagné d'une équipe pluridisciplinaire composée du cabinet paysagiste TROUILLOT ET HERMEL, du bureau d'études INGEROP, du bureau d'études, filiale d'INGEROP, ACTIERRA, ainsi que du bureau d'étude en écologie SIMETHIS.

Les études techniques, paysagères et environnementales ont été menées en parallèle afin d'assurer une conception intégrée de l'environnement et de limiter les impacts du projet dans une démarche ERC « Eviter Réduire Compenser ».

C'est dans cette dynamique que plusieurs variantes du projet ont été étudiées en phase d'étude préliminaire.

Le projet final a été retenu au terme des études préliminaires pour son adéquation aux objectifs du programme, son efficacité technique et son moindre impact sur l'environnement par application de la démarche Eviter-Réduire-Compenser.

Le projet est soumis à plusieurs autorisations environnementales au titre du code de l'environnement et fera à ce titre l'objet d'un dossier d'autorisation environnementale unique : autorisation Loi sur l'eau, autorisation de dérogation pour espèces protégées et autorisation de défrichement.

Le projet 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 (Annexe 2).

Bordeaux Métropole ne disposant pas de la maîtrise complète des emprises nécessaires à la conduite du projet, le présent dossier d'enquête préalable porte sur une déclaration d'utilité publique au titre de Code de l'expropriation.

**Pièce 1 : Objet de l'enquête publique,
informations juridiques et administratives**

CHAPITRE I : OBJET DE L'ENQUETE PUBLIQUE

1. OBJET ET CONDITIONS DE L'ENQUETE PUBLIQUE

1.1. FONDEMENTS JURIDIQUES D'UNE ENQUETE PUBLIQUE

L'information du public trouve ses fondements dans la nécessité d'expliquer et de faire comprendre les raisons qui ont conduit à retenir le projet, tant du point de vue d'une bonne gestion technique et administrative que de celui de la prise en compte des préoccupations environnementales.

L'objectif de l'enquête est donc de présenter au public le projet et les réponses apportées par le maître d'ouvrage dans le cadre de la prise en compte de la réglementation. Elle doit permettre notamment de porter à connaissance les moyens qui ont été mis en œuvre par le maître d'ouvrage pour permettre l'insertion du projet dans son environnement et ainsi d'associer les citoyens à la décision administrative.

L'enquête publique permet au plus grand nombre de personnes de faire connaître leurs observations sur le dossier mis à disposition et d'apporter des éléments d'information utiles à l'appréciation du projet.

Pendant la durée de l'enquête, le public peut prendre connaissance du dossier et consigne ses observations sur le registre d'enquête dans les mairies concernées par le projet.

1.2. OBJET DE L'ENQUETE PUBLIQUE

La présente enquête publique porte sur le projet de requalification des avenues de Mazeau Touban et Pagnot, situées sur les communes de Mérignac et Saint-Médard-en-Jalles dans le département de la Gironde (33).

Le projet consiste en la requalification d'une partie de l'avenue de Mazeau, de l'avenue de Touban et de l'avenue de Pagnot sur 3,50 km ainsi que la création des voies vertes.

Le projet s'intègre dans le territoire de l'Opération d'Intérêt Métropolitain (OIM) Bordeaux Aéroparc.

La maîtrise d'ouvrage est assurée par Bordeaux Métropole.



Chef de projet OIM : Margaux Savorgnan

Direction du développement et de l'aménagement
Direction Générale des Territoires

1.3. CONDITIONS DE L'ENQUETE PUBLIQUE

Bordeaux Métropole ne dispose pas de la maîtrise complète des emprises nécessaires à la conduite du projet. Une déclaration d'utilité publique est donc nécessaire pour, le cas échéant, pouvoir conduire une procédure d'expropriation (transfert de propriété).

L'article L.1 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique prévoit que « l'expropriation, en tout ou partie, d'immeubles ou de droits réels immobiliers ne peut être prononcée qu'à la condition qu'elle réponde à une utilité publique préalablement et formellement constatée à la suite d'une enquête et qu'il ait été procédé, contradictoirement, à la détermination des parcelles à exproprier ainsi qu'à la recherche des propriétaires, des titulaires de droits réels et des autres personnes intéressées. Elle donne lieu à une juste et préalable indemnité. »

Cette enquête s'adresse au public et a pour objet de l'informer et de le consulter sur le projet d'aménagement envisagé.

Le public est donc invité à :

- Prendre connaissance du projet et de sa justification ;
- Et, formuler ses observations.

2. COMPOSITION DU DOSSIER D'ENQUETE PUBLIQUE

2.1. CONTEXTE REGLEMENTAIRE

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

« Lorsque la déclaration d'utilité publique est demandée en vue de la réalisation de travaux ou d'ouvrages, l'expropriant adresse au préfet du département où l'opération doit être réalisée, pour qu'il soit soumis à l'enquête, un dossier comprenant au moins :

- 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 ».

2.2. COMPOSITION DU PRESENT DOSSIER D'ENQUETE PUBLIQUE

Le présent dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique du projet de requalification des avenues Mazeau, Touban et Pagnot est composé des parties suivantes, conformément aux articles R.112-4 du Code de l'Expropriation :

- **Pièce I : Objet de l'enquête et informations juridiques et administratives** ; cette pièce rappelle les modalités de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique, le cadre juridique dans lequel elle se déroule, les textes réglementaires régissant l'enquête publique, les principales procédures administratives mises en œuvre pour assurer l'information du public ;
- **Pièce II : Notice explicative** ; cette pièce présente 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. Cette pièce présente également les grandes lignes du projet.
- **Pièce III : Plan de situation du projet soumis à enquête** ; il permet de localiser rapidement le projet ;

- **Pièce IV : Plan Général des Travaux** ; il indique la localisation des travaux, ouvrages et installations projetés ;
- **Pièce V : Caractéristiques techniques des ouvrages les plus importants** ;
- **Pièce VI : Estimation sommaire et globale des dépenses.**

Le présent dossier comporte également un dossier des annexes facilitant la compréhension du dossier :

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.

CHAPITRE II : INSERTION DE L'ENQUETE PUBLIQUE DANS LE PROCESSUS ADMINISTRATIF

1. PROCEDURES MENEES AVANT LA PRESENTE ENQUETE PUBLIQUE

1.1. OPERATION D'AMENAGEMENT D'INTERET METROPOLITAIN

Le projet de requalification des avenues de Mazeau, Touban et Pagnot est inscrit dans le périmètre de l'Opération d'Intérêt Métropolitain (OIM) Bordeaux Aéroport, actée dans la délibération métropolitaine du 25 septembre 2015 et fait partie de l'Opération d'Aménagement d'Intérêt Métropolitain (OAIM) Bordeaux Aéroport-Aéroport (B2A).

1.2. CONCERTATION PREALABLE

1.2.1. Cadre réglementaire

Par délibération n°2021-288 du 21 mai 2021, le Conseil Métropolitain a décidé, en application des articles L.103-2 et suivants du Code de l'Urbanisme, de l'ouverture de la concertation réglementaire pour le projet de requalification des avenues de Mazeau, Touban et Pagnot sur les communes de Saint-Médard-en-Jalles et Mérignac.

1.2.2. Modalités de réalisation

Cette concertation s'est déroulée du 28 juin 2021 au 26 avril 2024, 12h00.

La publicité s'est faite par voie de presse le 08 juin 2021, dans le journal Sud-Ouest.

La clôture de la concertation a été annoncée le 16 avril 2024 par voie de presse dans le journal Sud-Ouest et sur le site internet de la participation de Bordeaux Métropole.

Une publicité annonçant le début de la concertation a également été affichée avant le début de la concertation sur le site Internet de participation du public de Bordeaux Métropole (www.participation.bordeaux-metropole.fr) et dans les lieux suivants :

- Aux Mairies de Saint-Médard-en-Jalles et de Mérignac ;
- Au Pôle territorial ouest de Bordeaux Métropole ;
- A l'Hôtel de Bordeaux Métropole.

Un dossier et un registre destiné à recueillir les avis du public ont été déposés en mairies de Saint-Médard-en-Jalles et Mérignac, au Pôle Territorial Ouest de Bordeaux Métropole et à l'Hôtel de Bordeaux Métropole. Le même dossier a été mis en ligne sur le site internet de la participation de Bordeaux Métropole (<http://participation.bordeaux-metropole.fr/>).

Le dossier de concertation comprenait notamment :

- La délibération n°2021/288 d'ouverture de la concertation ;
- Un plan de situation ;
- Le registre de la concertation ;
- Un dossier explicatif sur le projet présentant synthétiquement les enjeux liés au projet, les objectifs poursuivis et les caractéristiques principales.

Les études préliminaires ont été versées au dossier de concertation en date du 13 mars 2024.

Une première réunion de présentation du programme s'est tenue le 22 novembre 2021 de 17h30 à 19h30 au Pôle territorial Ouest de Bordeaux Métropole.

Une seconde réunion de présentation des études préliminaires s'est tenue le 29 mars 2024 de 18h00 à 20h00 à la Grange de Magudas sur la commune de Saint-Médard-en-Jalles.

La clôture de la concertation est intervenue le 26 avril 2024 à 12h00, annoncée par voie de presse le 16 avril 2024 (Sud-Ouest) et sur le site internet de la participation de Bordeaux Métropole.

1.2.3. Bilan de la concertation

La concertation a permis aux habitants, usagers et futurs usagers de prendre connaissance du projet, d'échanger sur celui-ci et de déposer son avis.

La délibération N°2024-520 du 26 septembre 2024 est présentée en annexe 1.

Aucune contribution n'a été portée aux registres papiers mis à disposition du public dans les locaux de Bordeaux Métropole et des communes de Mérignac et Saint-Médard-en-Jalles.

13 contributions ont été portées sur le site internet de la participation de Bordeaux Métropole.

Les contributions exprimées au cours de la concertation témoignent d'avis unanimes sur l'opportunité du projet mais parfois plus tranchés dans certaines de ses orientations.

La nécessité de requalifier les voiries est un point de consensus entre les contributeurs. Ceux-ci rejoignent l'intérêt d'un aménagement plus sécurisé pour les véhicules motorisés (VL, PL...) et le déploiement d'aménagements en faveur des mobilités douces (cyclistes et piétons).

Le bilan de la concertation détaille les contributions issues des différents supports de concertation (registres, site internet, réunions publiques).

Il précise également les réponses apportées par Bordeaux Métropole ou les communes et la manière dont les contributions vont orienter la conception de l'aménagement.

Les principales thématiques abordées par les contributeurs sont les suivantes :

- La géométrie des voies ;

Les avis sont positifs sur la requalification des avenues de Mazeau, Touban et Pagnot qui présentent aujourd'hui une chaussée dégradée, étroite et déformée ; ainsi que sur le projet de voie verte.

Des contributeurs ont émis des remarques sur la largeur de la chaussée, la proposition d'un giratoire à l'intersection Mazeau-Touban et des avenues Capeyron et Pagnot ainsi que le partage de la voie verte (cycles, piétons).

Ces remarques ont fait l'objet des retours suivants de la part de Bordeaux Métropole.

- Le choix d'une largeur de chaussée de 6 mètres est justifié par le besoin d'adaptation à la circulation et au croisement des poids lourds,
- L'option d'un giratoire à l'intersection Mazeau-Touban a été abandonnée,
- Afin de limiter les vitesses excessives relevées au nord de Pagnot, des dispositifs de réduction de vitesse ont été mis à l'étude,
- La création d'un giratoire au droit du carrefour Capeyron-Pagnot n'apporterait pas d'amélioration par rapport à la situation actuelle,
- Enfin, le raccordement de l'avenue Marcel Dassault, souligné comme important par plusieurs participants, sera réalisé en deux étapes : d'abord via le giratoire existant à court terme, puis par la création d'un nouveau raccordement à plus long terme.

Bordeaux Métropole a également rappelé les enjeux liés à la gestion hydraulique du secteur et le choix de limiter l'imperméabilisation du site.

- La mobilité et la sécurité des modes doux ;

Les avis sont positifs sur le chemin nature aménagé dans la forêt de Drolin entre l'avenue de Touban et l'avenue de Capeyron.

Des remarques sont émises sur les traversées aux débouchés des chemins nature et aux intersections.

Bordeaux métropole rappelle que les études préliminaires ont permis un positionnement des voies vertes (ouest de Pagnot sud et nord de l'avenue Touban) de façon à créer une continuité et ainsi limiter le nombre de traversées.

Par ailleurs, Bordeaux Métropole rappelle que 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.

Un contributeur s'est interrogé sur la nécessité de la voie verte au niveau de Pagnot sud vis-à-vis des chemins nature existants.

Bordeaux Métropole justifie la nécessité de la création de la voie verte de Pagnot sud en le replaçant dans le contexte général de développement du maillage cyclable du territoire.

- Les matériaux ;

Plusieurs contributeurs ont montré leur satisfaction vis-à-vis du revêtement calcaire blanc mis en place sur le chemin nature de Drolin.

Un contributeur souligne ne pas souhaiter d'enrobé.

Bordeaux Métropole rappelle que le matériau doit être roulant avec un confort d'usage important pour les vélos, les piétons et les personnes à mobilité réduite ; mais le choix se fera également sur des critères environnementaux, qualitatifs et économiques.

La question du réemploi de matériaux a été soulevée en réunion publique.

Bordeaux Métropole a rappelé qu'un travail avec le laboratoire de Bordeaux métropole sera fait en phase AVP afin d'estimer la quantité de matériaux pouvant faire l'objet de réemploi.

- La végétation et l'environnement ;

Les départs de feu fréquents et la potentielle gêne occasionnée par la végétation vis-à-vis des cyclistes sont les deux points abordés par les contributeurs.

Bordeaux métropole rappelle que l'aménagement paysager est conçu en accord avec les usages.

Les terrains dont Bordeaux Métropole est propriétaire ont fait l'objet d'un défrichage aux abords des voiries limitant ainsi les incendies. Un entretien régulier sera effectué sur les parcelles en bord de voie conformément à l'Obligation Légale de Débroussaillage (OLD) et au Plan de Prévention des Risque d'Incendie.

Un contributeur a émis une inquiétude vis-à-vis de la présence d'une canalisation d'hydrocarbure, intersectée par le projet.

Il a été rappelé le processus d'intervention à proximité de canalisation dangereuse (DT/DICT, marquage, présence des concessionnaires en phase travaux).

Un contributeur a rappelé l'importance des arbres le long de l'avenue Pagnot nord, conservés dans le cadre du projet au maximum en fonction des contraintes techniques et de leur état phytosanitaire.

- Le schéma de circulation ;

Un contributeur évoque une crainte de l'accroissement conséquent des temps de parcours pour les habitants du

quartier de Magudas qui devraient alors emprunter l'avenue de Capeyron déjà saturée le matin. Le contributeur est favorable à la faisabilité B proposant de conserver le double sens véhicules tout en conservant la circulation des cycles sur les chemins nature.

Bordeaux métropole répond que l'analyse des critères environnementaux, en complément des temps de parcours a écarté la faisabilité A.

- Les emprises foncières.

Un riverain note que le projet empiètera sur la parcelle actuelle de la Grande Jaugue. Il précise également qu'il y a une saturation matinale à cet endroit.

Un intervenant note que le projet prévoit un recul de la limite actuelle du complexe sportif avenue de Mazeau (CSE Ariane Group).

Bordeaux métropole précise que le projet nécessitera des acquisitions foncières. Les impacts fonciers seront précisés en AVP lorsque les limites du projet seront fixées. Les négociations foncières seront ensuite engagées. Une restitution à l'identique des fonctionnalités sera assurée (clôtures, passerelle...).

2. ORGANISATION ET DEROULEMENT DE LA PRESENTE ENQUETE PUBLIQUE

2.1. L'ORGANISATION DE L'ENQUETE

Conformément à l'article R.112-1 du Code de l'Expropriation pour cause d'utilité publique, l'Autorité Compétente pour ouvrir et organiser l'enquête est le préfet de la Gironde. Bordeaux Métropole, maître d'ouvrage du projet d'aménagement, adresse ainsi au préfet de la Gironde le dossier d'enquête publique.

2.1.1. La désignation du commissaire enquêteur :

Conformément à l'article R.111-1 du Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, le préfet saisit le président du Tribunal administratif de Bordeaux, en vue de la désignation d'un commissaire enquêteur ou d'une commission d'enquête. Celui-ci (ou celle-ci) est désigné dans un délai de 15 jours par le président du tribunal administratif.

2.1.2. L'arrêté d'ouverture d'enquête :

Conformément à l'article R112-12 du Code de l'expropriation, le préfet, après avoir consulté le commissaire enquêteur ou le président de la commission d'enquête, prévoit les conditions d'ouverture et de déroulement de l'enquête publique par un arrêté.

A cette fin, il définit l'objet de l'enquête, la date à laquelle celle-ci sera ouverte et sa durée, qui ne peut être inférieure à quinze jours. Il détermine également 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. Enfin, il désigne le lieu où siègera 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.

2.1.3. La publicité relative à l'enquête :

Conformément aux articles R.112-14, R.112-15 et R.112-16 du Code de l'Expropriation pour cause d'utilité publique, un avis d'enquête portant les indications de l'arrêté préfectoral d'ouverture de l'enquête est publié

dans la presse régionale ou locale, au moins huit jours avant le début de l'enquête et rappelé dans les huit premiers jours de celle-ci. L'avis d'enquête est également affiché dans les mairies concernées par le projet, pendant toute la durée de celle-ci.

D'autres mesures de publicité peuvent être prescrites par le préfet selon la nature ou l'importance de l'opération.

2.2. LE DEROULEMENT DE L'ENQUETE

2.2.1. La durée de l'enquête :

La durée de l'enquête publique préalable à une Déclaration d'Utilité Publique (DUP), selon le Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, ne peut être inférieure à 15 jours. Cette durée minimale est fixée par le préfet dans l'arrêté d'ouverture de l'enquête, qui peut également prévoir une durée plus longue en fonction de la nature et de l'importance du projet.

2.2.2. Les observations, propositions et contre-propositions du public durant l'enquête :

Conformément à l'article R.112-17 du Code de l'expropriation, pendant le délai fixé par l'arrêté prévu à l'article R. 112-12, 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 cet arrêté, au commissaire enquêteur ou au président de la commission d'enquête. Il en est de même des observations qui seraient présentées par les chambres d'agriculture, les chambres de commerce et d'industrie et les chambres de métiers et de l'artisanat. Les observations peuvent, si l'arrêté prévu à l'article R. 112-12 le prévoit, être adressées par voie électronique.

Toutes les observations écrites sont annexées au registre prévu à l'article R. 112-12 et, le cas échéant, à celui mentionné à l'article R. 112-13.

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 à cet effet aux lieux, jour et heure annoncés par l'arrêté prévu à l'article R. 112-12, s'il en a disposé ainsi.

2.2.3. L'enquête parcellaire menée disjointement

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

Les articles R131-1 à R131-14 du Code de l'expropriation détaillent la procédure applicable à l'enquête parcellaire disjointe.

Celle-ci aura pour objet de déterminer de façon précise les parcelles à acquérir ainsi que les ayants droit à indemniser, à savoir le propriétaire ainsi que, le cas échéant, les titulaires de droits sur ces biens. Au cours de cette enquête, les intéressés seront appelés à faire valoir leurs droits.

L'enquête parcellaire a donc pour objectif :

- De déterminer avec précision les biens situés dans l'emprise du projet,
- D'identifier avec exactitude leurs propriétaires et les ayants droits de ces derniers.

Il est retenu la réalisation d'une enquête parcellaire disjointe.

2.3. A L'ISSUE DE L'ENQUETE

Conformément à l'article R112-18 du Code de l'expropriation, à l'expiration du délai fixé par l'arrêté prévu à l'article R. 112-12 du Code de l'expropriation, le ou les registres d'enquête sont, selon les lieux où ils ont été déposés, clos et signés soit par le maire, soit par le préfet qui a pris l'arrêté mentionné ci-dessus, soit par le préfet chargé de centraliser les résultats de l'enquête désigné conformément à l'article R. 112-3 du Code de l'expropriation.

Le préfet ou le maire en assure la transmission, dans les vingt-quatre heures, avec le dossier d'enquête, au commissaire enquêteur ou au président de la commission d'enquête.

L'article R.112-19 du Code de l'expropriation encadre la phase de clôture de l'enquête publique dans la procédure d'expropriation. Il prévoit que :

- Le commissaire enquêteur ou le président de la commission d'enquête examine les observations recueillies pendant l'enquête.
- Il peut également entendre toute personne qu'il juge utile de consulter, y compris l'expropriant si celui-ci en fait la demande.
- Le président de la commission d'enquête peut, pour ces auditions, déléguer cette mission à un autre membre de la commission.
- Le commissaire enquêteur ou le président de la commission rédige un rapport énonçant ses conclusions motivées, en précisant si elles sont favorables ou non à l'opération projetée.
- Enfin, il transmet le dossier et les registres, assortis du rapport contenant ses conclusions, au préfet qui a pris l'arrêté d'ouverture de l'enquête ou au préfet chargé de centraliser les résultats de l'enquête.

Conformément à l'article L112-1 du Code de l'expropriation, les conclusions du commissaire ou de la commission chargée de l'enquête d'utilité publique sont communiquées, sur leur demande, aux personnes intéressées.

Conformément à l'article R112-24 du Code de l'expropriation, les demandes de communication des conclusions motivées du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête, formées en application de l'article L. 112-1, sont adressées au préfet du département où s'est déroulée l'enquête. Celui-ci peut soit inviter le demandeur à prendre connaissance de ces conclusions à l'une des mairies dans lesquelles une copie de ce document a été déposée, soit lui en adresser une copie, soit assurer la publication de ces conclusions en vue de leur diffusion aux demandeurs.

3. DECISIONS / AUTORISATIONS POUVANT INTERVENIR A L'ISSUE DE LA PROCEDURE D'ENQUETE PUBLIQUE ET AUTORITES COMPETENTES

3.1. LA DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE (DUP)

A l'issue de la procédure d'enquête publique, et au vu des observations formulées pendant le déroulement de l'enquête publique et des rapports et avis du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête, le préfet pourra prendre un arrêté préfectoral de déclaration d'utilité publique relatif au projet.

Cette déclaration d'utilité publique pourra intervenir dans un délai maximum de 12 mois à compter de la clôture de l'enquête publique. La décision de déclaration d'utilité publique peut faire l'objet d'un recours dans un délai de deux mois suivant sa publication.

Cette déclaration d'utilité publique confèrera à Bordeaux Métropole le droit de recourir à l'expropriation pour réaliser le projet. Elle sera ensuite publiée au recueil des actes administratifs du département de la Gironde et affichée en mairie des communes concernées.

L'arrêté préfectoral déclarant l'utilité publique du projet d'aménagement précisera le délai pendant lequel l'expropriation devra être réalisée, sans pouvoir dépasser un délai de 5 ans. Le délai de validité de la DUP ne peut pas excéder 5 ans. Au-delà de ce délai, si le transfert de propriété n'a pas eu lieu et qu'aucune prorogation n'a été effectuée, le projet doit refaire l'objet d'une nouvelle procédure de DUP. Ce délai de validité peut être prolongé de 5 ans dans certaines conditions.

3.2. LA PROCEDURE D'EXPROPRIATION

À défaut d'accord amiable, les acquisitions des immeubles et droits réels immobiliers nécessaires à la réalisation de l'opération d'aménagement seront réalisées par voie d'expropriation conformément aux dispositions du code de l'Expropriation pour cause d'utilité publique.

Les indemnités revenant aux propriétaires concernés pourront alors être fixées, soit par voie amiable dans un traité d'adhésion établi en la forme notariée, soit par le juge de l'expropriation via une ordonnance d'expropriation.

La phase judiciaire organise la fixation et le paiement des indemnités. Elle est codifiée aux articles L. 311-1 et suivants du Code de l'Expropriation :

- Notification des offres par Bordeaux Métropole,
- Saisine du juge de l'expropriation auprès du Tribunal de grande Instance de Bordeaux,
- Visite des lieux par le juge de l'expropriation,
- Audience publique,
- Jugement de fixation des indemnités de dépossession et/ou d'évitement.

4. AUTRES AUTORISATIONS NECESSAIRES POUR LE PROJET

4.1. AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE

Le projet de requalification des avenues de Mazeau Touban Pagnot fait l'objet d'un Dossier d'Autorisation Environnementale et relève de plusieurs procédures requises par le code de l'environnement :

- **Autorisation Loi sur l'Eau :**

Dans le cadre de la procédure d'autorisation environnementale, l'opération de requalification des avenues de Mazeau Touban Pagnot fait l'objet d'un dossier Loi sur l'Eau de régime Autorisation.

- **Demande de dérogation aux interdictions d'atteinte aux espèces protégées et à leurs habitats**

Un diagnostic écologique 4 saisons a été effectué par Ecosphère de juillet 2019 à juin 2020.

Il a été complété par des prospections écologiques réalisées par SIMETHIS en 2022 et 2024.

Ces inventaires ont mis en exergue la présence de nombreuses espèces protégées flore, amphibiens, reptiles, oiseaux, chiroptères et entomofaune :



1 espèce floristique protégée
Lotier velu (*Lotus hispidus*)



Faune :

34 espèces d'oiseaux protégées dont 26 nicheurs sur site observés en 2024

Cortège des pinèdes et boisements mixtes : Epervier d'Europe, Engoulevent d'Europe, Milan noir

Cortège des milieux landicoles : Engoulevent d'Europe, Fauvette pitchou

Cortège lié au ruisseau de Magudas : Martin-pêcheur d'Europe (non nicheur)

7 espèces d'amphibiens protégées

Habitats de reproduction et de repos (phase terrestre) : Crapaud calamite, Triton marbré, Grenouille agile, Rainette méridionale, Salamandre tachetée, Triton palmé

Habitats de repos : Pélodyte ponctué

4 espèces de reptiles protégées

Habitats de reproduction et de repos : Couleuvre helvétique, Couleuvre verte-et-jaune, Lézard des murailles, Lézard à deux raies

1 espèce de coléoptères protégée

Habitats de reproduction : Grand capricone

2 espèces de rhopalocères protégées

Habitats de reproduction : Fadet des Laïches et Damier de la succise

2 espèces de mammifères protégées : Ecureuil roux et Hérisson d'Europe

2 espèces de mammifères semi-aquatique potentielles : Vison d'Europe et Loutre d'Europe

15 espèces de chiroptères protégées

Cortège anthropophile : Pipistrelle commune, Pipistrelle de Kuhl

Cortège des milieux ouverts : Noctule de Leisler, Sérotine commune

Cortège forestier : Murin de Natterer, Barbastelle d'Europe, Oreillard gris

- **Demande d'autorisation de défrichement**

Le projet nécessitera la demande d'une autorisation de défrichement conformément aux articles L.341-3 R. 341-1 et suivants du code forestier sur une superficie totale de moins de 25 ha ; la surface à défricher est de 2,40ha.

4.2. EVALUATION ENVIRONNEMENTALE

Le projet de requalification des avenues Mazeau, Touban et Pagnot a fait l'objet d'une demande d'examen au cas par cas préalable à la réalisation éventuelle d'une évaluation environnementale selon l'Article R.122-3-1 de code de l'Environnement.

La demande d'examen au cas par cas n°2024-15445 a été déposée en date du 9 février 2024.

Par arrêté préfectoral du 28 mars 2024 portant décision d'examen au cas pas n°2024-15445, le projet de requalification des avenues de Mazeau, Touban et Pagnot et de création d'une voie verte dans les communes de Mérignac et de Saint-Médard-en-Jalles (33) n'est pas soumis à la réalisation d'une étude d'impact.

4.3. ENQUETE PARCELLAIRE ET ARRETES DE CESSIBILITE

Lorsque les études de conception détaillée (stade projet) seront suffisamment avancées, l'enquête parcellaire sera engagée pour la détermination précise des terrains nécessaires à l'exécution des travaux et l'établissement de l'identité des propriétaires, exploitants et ayants-droits (enquête parcellaire – code de l'expropriation).

L'enquête parcellaire est encadrée par les articles L131-1 et les articles R131-1 à R131-14 du Code de l'expropriation.

Après la clôture de l'enquête parcellaire, au vu du procès-verbal du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête et des documents annexés, le préfet prend un arrêté de cessibilité déclarant cessibles les terrains nécessaires au projet, conformément à l'article R132-1 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique.

L'arrêté de cessibilité est encadré par les articles L132-1 et R132-1 du Code de l'expropriation.

4.4. LES PROCEDURES COMPLEMENTAIRES PREALABLES AUX TRAVAUX

4.4.1. L'archéologie préventive

Le site d'implantation du projet de requalification des avenues de Mazeau, Touban et Pagnot ne présente pas de sensibilité archéologique.

Suite au retour du Service archéologie - Direction Architecture, Etudes et Energies de Bordeaux Métropole en février 2024, le projet n'est pas concerné par une procédure d'archéologie préventive.

4.4.2. Les monuments historiques et les sites inscrits/classés

Le périmètre du projet n'est concerné par aucun monument historique, sites inscrit/classé ni périmètre de protection de monument historique.

4.4.3. Les installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE)

Certaines installations liées à la réalisation des travaux pourront potentiellement être soumises à une procédure de déclaration ou de demande d'autorisation d'ICPE au titre des articles L.511-1 et L.511-2 du code de l'environnement.

Les entreprises mandatées pour la réalisation du chantier auront la responsabilité d'obtenir toutes les autorisations et de faire toutes les déclarations nécessaires

4.4.4. Les autorisations d'occupation temporaire

Les travaux d'aménagement de la requalification des avenues et de création de la voie verte nécessiteront des occupations temporaires de voiries publiques, pour l'emprise des différents éléments à construire de l'infrastructure, notamment pour l'organisation des chantiers.

Les autorisations d'occupation temporaires sont accordées par un arrêté de l'exécutif de la collectivité territoriale pour des parcelles situées sur le domaine privé de cette collectivité territoriale.

4.4.5. La déclaration au titre des bruits liés au chantier

Conformément à l'article R.571-50 du code de l'environnement, préalablement au démarrage d'un chantier, le maître d'ouvrage fournira au préfet et aux maires des communes sur le territoire desquelles sont prévus les travaux et les installations de chantier, les éléments d'information utiles sur la nature du chantier, sa durée

prévisible, les nuisances sonores attendues ainsi que les mesures prises pour limiter ces nuisances. Ces éléments devront parvenir aux autorités concernées un mois au moins avant le démarrage du chantier.

CHAPITRE III : LISTE DES TEXTES REGISSANT L'ENQUETE PUBLIQUE

Les principaux textes régissant l'enquête publique pour cause d'utilité publique au titre du Code de l'expropriation sont les suivants :

- **Article L.1** : principe de l'expropriation
- **Article L.110-1** : dispositions générales relatives à l'enquête publique
- **Article L.112-1** : communication du rapport et des conclusions du commissaire enquêteur
- **Articles L.121-1 à L.121-5** : dispositions générales relatives à la déclaration d'utilité publique
- **Articles R.111-1 à R.112-24** : dispositions relatives à l'enquête publique
 - ⇒ Articles R.111-1 à R.111-9 : désignation et indemnisation du commissaire enquêteur
 - ⇒ articles R.112-1 à R.112-24 : déroulement de l'enquête

Pièce 2 : Notice explicative

CHAPITRE I : CONTEXTE, ENJEUX ET JUSTIFICATION DU PROJET

1. CONTEXTE GEOGRAPHIQUE DU PROJET

Le projet de requalification des avenues de Mazeau, Touban et Pagnot se situe sur les communes de Mérignac et St-Médard-en-Jalles, et correspond à la requalification d'une partie de l'avenue de 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.

Figure 1 : Plan de situation projet (TROUILLOT et HERMEL Paysagistes – 2024)



2. DEFINITION DU CONTEXTE ACTUEL

2.1. ETAT DES LIEUX DES VOIRIES ET CIRCULATION

Les voiries existantes sont des avenues à double sens, de faible gabarit, dont l'état s'est dégradé et sans accotements.

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.

Les comptages routiers effectués dans le cadre du diagnostic de circulation en décembre 2022 ont montré l'existence de trafics importants (> 7 000 véhicules/jour sur l'avenue de Pagnot et > 5 000 véhicules/jour sur l'avenue de Mazeau) au regard des gabarits de voiries existants.

Ces trafics sont associés à un flux de poids lourds important, lié au contexte économique du secteur.

Ils sont également associés à des vitesses moyennes comprises entre 34 et 57 km/h, pour une vitesse limitée à 50km/h.

Un taux d'infraction moyen de 57,68% est relevé (comptages routiers, 2022).

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

Figure 2 : Voirie à l'état actuel du site (TROUILLOT et HERMEL Paysagistes – 2024)



Etat dégradé de la voirie – Est de l'avenue de Touban



Etat dégradé de la voirie – Partie centrale de l'avenue de Touban



Absence d'accotement – Intersection des avenues de Touban et de Pagnot

Campagnes photographiques réalisées en 2022 et 2024

2.1.1. Avenue de Mazeau

L'avenue de Mazeau connecte l'avenue de Capeyron et l'avenue de Touban.

Au nord, l'avenue de Mazeau prend un caractère urbain entre l'avenue de Capeyron et la rue Eridan avec la présence d'entreprises, d'habitations et d'une aire d'accueil des gens du voyage.

L'avenue de Mazeau dessert la zone d'activité Galaxie 4, située dans le prolongement du parc d'activité existant Galaxie.

Les comptages routiers réalisés en décembre 2022 dans le cadre du diagnostic de circulation ont mis en évidence un trafic moyen journalier de 5 227 véhicules, dont environ 7 % de poids lourds.

Les comptages vélos ont mis en évidence un trafic moyen journalier de 2 vélos, très faible du fait de l'absence d'aménagement et de sécurisation des voies (Comptages routiers, 2022).

Des aménagements provisoires ont été réalisés en 2023, comprenant un cheminement piéton en stabilisé ainsi qu'une traversée de voirie, entre l'avenue Cassiopée et l'avenue de Capeyron. Ces aménagements ont permis la sécurisation du cheminement piéton dans ce secteur urbanisé du nord de l'avenue de Mazeau.

2.1.2. Carrefour Mazeau - Touban

Le carrefour actuel est un carrefour plan avec priorité donné à l'axe Mazeau Nord/Touban Ouest.

Les voies secondaires sont gérées par un régime « STOP »

2.1.3. Avenue de Touban

L'avenue de Touban s'insère 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.

Les comptages routiers réalisés en décembre 2022 dans le cadre du diagnostic de circulation ont mis en évidence un trafic moyen journalier de 5 788 véhicules, dont environ 7,7 % de poids lourds, lié à la présence des entreprises Ariane et Safran ainsi que du centre de tri.

2.1.4. Carrefour Pagnot - Touban

Le carrefour actuel est un carrefour plan en T avec priorité donné à l'axe Pagnot Sud/Touban Ouest.

La voie secondaire (Pagnot Nord) est gérée par un régime « CEDEZ LE PASSAGE ».

2.1.5. Avenue de Pagnot

La section nord de l'avenue de Pagnot permet de relier le carrefour des avenues de Pagnot/Touban à l'avenue de Capeyron.

Elle dessert le hameau du Magudas par trois accroches : avenue Mirabeau, rue Sieyès et rue du Commandant Charcot.

La ligne de transport en commun régulière 71 boucle le bourg de Magudas en empruntant le nord de l'avenue de Pagnot sur une fréquence de passage de 60 minutes.

La section sud de l'avenue de Pagnot connecte le carrefour Pagnot/Touban à l'avenue Marcel Dassault.

L'avenue de Pagnot dessert le site de La Grand Jauge. L'accès est actuellement géré par un carrefour avec voie centrale de tourne à gauche, avec « STOP » sur la voie secondaire.

Une intervention de renforcement provisoire de la chaussée a été réalisée en 2019, pour palier à la dégradation de celle-ci.

Les comptages routiers réalisés en décembre 2022 dans le cadre du diagnostic de circulation ont mis en évidence :

- Au nord de l'avenue de Pagnot, un trafic moyen journalier de 7 132 véhicules, dont environ 7,4 % de poids lourds,
- Au sud de l'avenue de Pagnot, un trafic moyen journalier de 7 240 véhicules, dont environ 8,3 % de poids lourds.

Le diagnostic circulation a montré l'existence de flux observés supérieurs à la capacité et à la configuration de l'axe.

2.2. TRAME PAYSAGERE

La trame paysagère du projet est globalement forestière.

Néanmoins, une mosaïque de paysages sont distinguables aux abords du projet allant du milieu ouvert (prairie humide, lande arbustive) au milieu fermé (forêt de pins et de chênes).

Figure 3 : Trame paysagère actuelle du site (TROUILLOT et HERMEL Paysagistes – 2024)



Avenue de Pagnot traversant Le Magudas



Chemin nature



Fossé



Ruisseau de Magudas

Campagnes photographiques réalisées en 2022 et 2024 aux abords des Avenues de Mazeau, Touban et Pagnot

La présence du ruisseau du Magudas et de nombreux fossés montrent la forte présence de l'eau dans le secteur.

3. PROJET

Le projet d'aménagement retenu est au croisement de thématiques fortes : mobilité, aménagements paysagers, raccordement et continuité avec les projets alentours en cours, écologie et biodiversité.

Bordeaux Métropole a engagé dès 2022 les études de conception technique, paysagère, et environnementale du projet, accompagné d'une équipe pluridisciplinaire composée du cabinet paysagiste TROUILLOT ET HERMEL, du bureau d'études INGEROP, du bureau d'études, filiale d'INGEROP, ACTIERRA, ainsi que du bureau d'étude en écologie SIMETHIS.

Les études techniques, paysagères et environnementales ont été menées en parallèle afin d'assurer une conception intégrée de l'environnement et de limiter les impacts du projet dans une démarche ERC « Eviter Réduire Compenser ».

C'est dans cette dynamique que plusieurs variantes du projet ont été étudiées en phase d'étude préliminaire.

Le projet final a été retenu pour son adéquation aux objectifs du programme, son efficacité technique et son moindre impact sur l'environnement.

Le projet mène plusieurs objectifs :

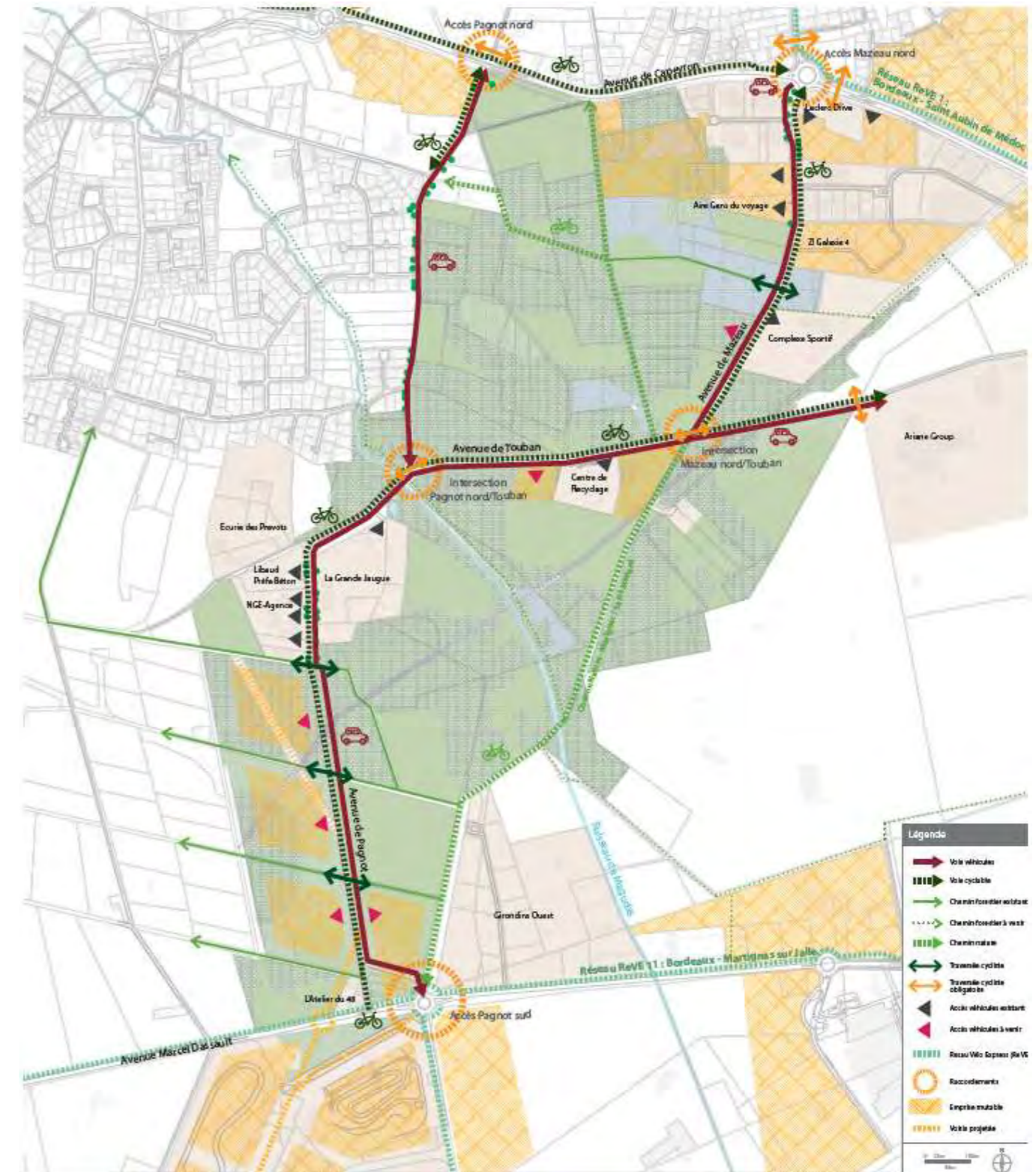
- La sécurisation des itinéraires de modes doux avec la création d'environ 3,2km de voie verte ;
- La préservation et le renforcement du contexte paysager ;
- La conservation de la gestion des eaux pluviales à ciel ouvert ;
- La réfection des voiries et la normalisation des gabarits à 6m pour les avenues de Mazeau, Touban et Pagnot sud ;
- La sécurisation des carrefours et des traversées piétonnes et cycles.

Le projet intègre dans son dessin les programmations futures suivantes :

- Création d'un hub logistique chez Ariane Group avec un passage par l'avenue de Touban ;
- Extension du centre de recyclage de Saint-Médard en Jalles.

Le projet s'appuie également sur les réalisations récentes comme les chemins naturels qui offrent déjà des itinéraires vélos.

Figure 4 : Présentation globale du projet (Trouillot et Hermel, 2024)



3.1. CHOIX D'AMENAGEMENT

3.1.1. Avenue de Mazeau

Le projet consiste à rénover la voirie actuelle en normalisant son gabarit à 6 m de large et en créant de part et d'autre des accotements enherbés de 1 m.

La voie verte, de 3 m de large est implantée à l'est de la voirie actuelle permettant :

- De desservir les entreprises de la zone industrielle Galaxy 4, Ariane Group et Safran via l'avenue de Touban sans traversée de voie importante ;
- De réduire les impacts fonciers ;
- De réduire les impacts sur les végétaux existants.

La gestion des eaux pluviales conserve la situation actuelle avec une noue en rive est.

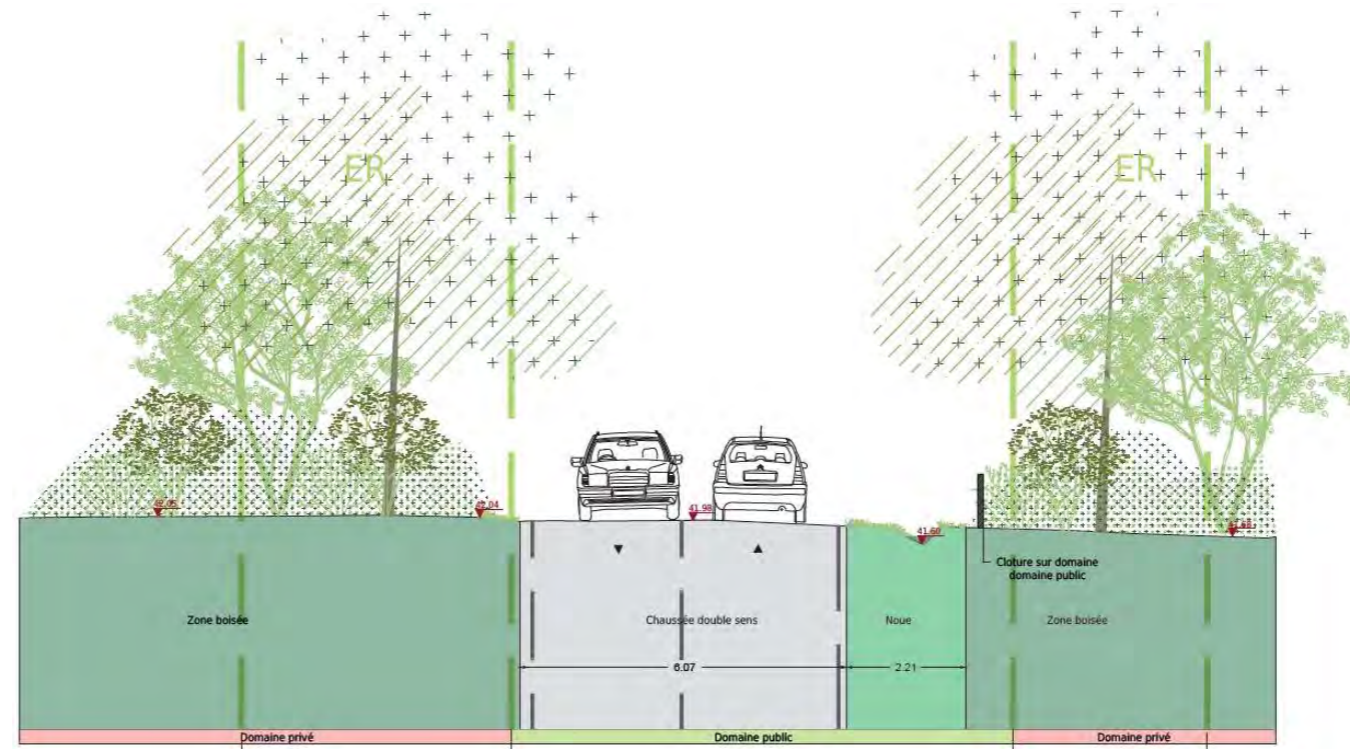
Figure 5 : Coupes intentions du projet – Avenue de Mazeau (TROUILLOT et HERMEL Paysagistes – 2023)

AVENUE DE MAZEAU – CENTRE

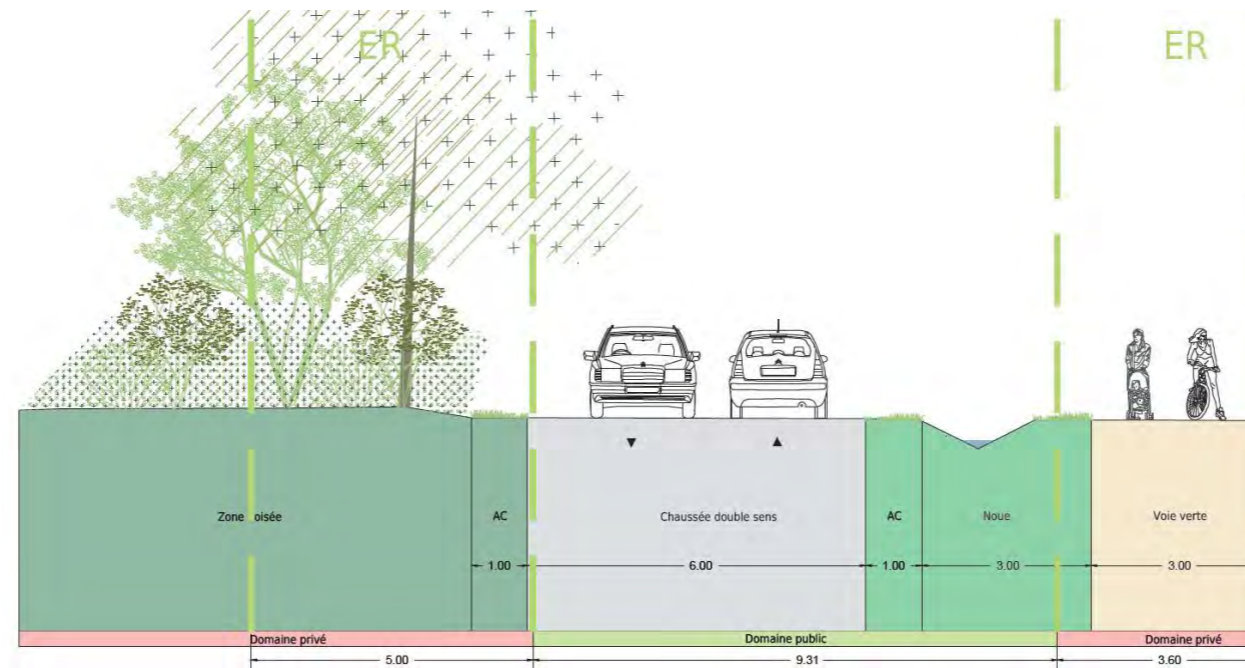
24/112



COUPE ETAT DES LIEUX



COUPE PROJET



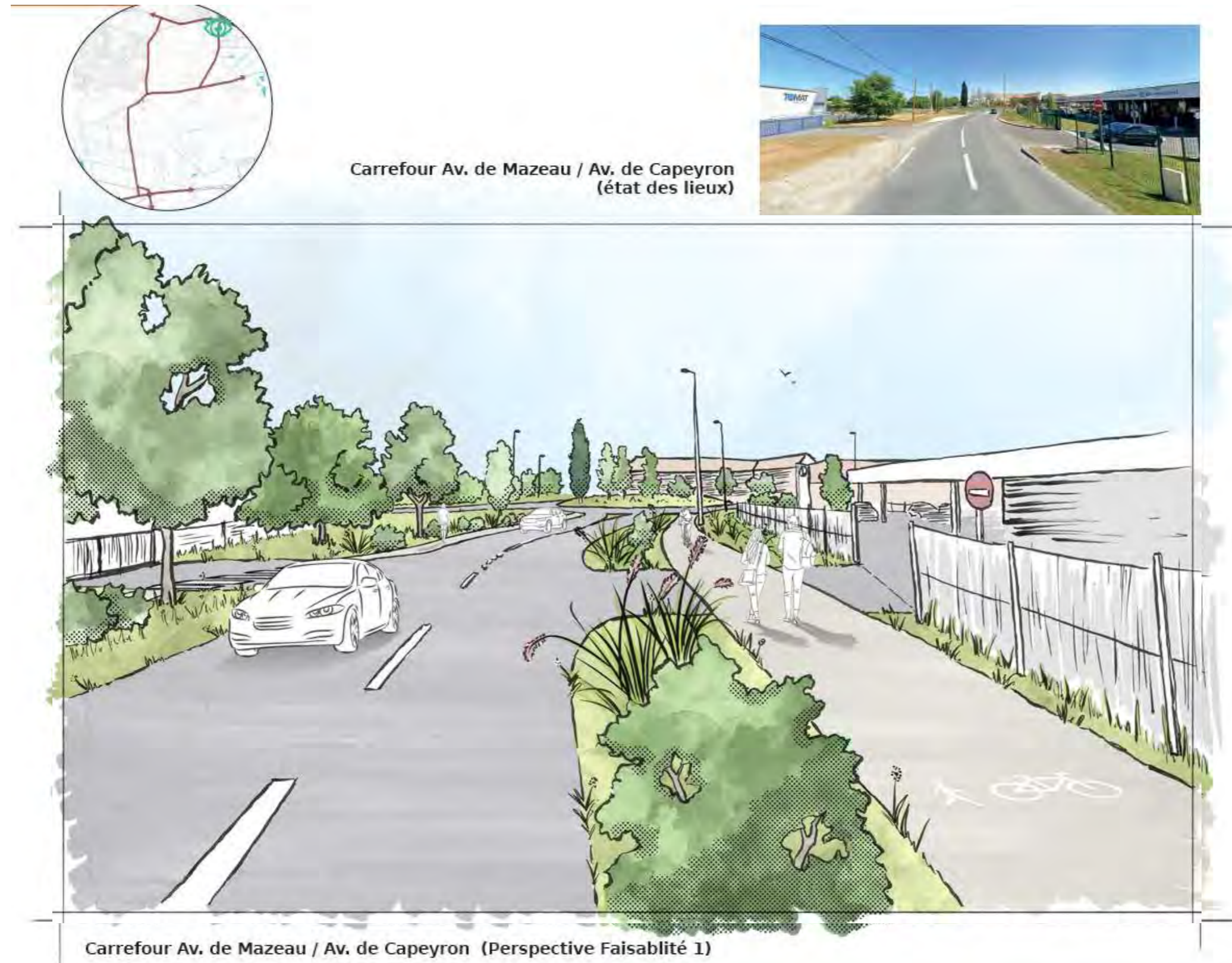
3.1.2. Carrefour Avenue de Mazeau/Avenue de Capeyron

La voie verte, de 3 m de large est implantée à l'est de la voirie.

Elle sera connectée à la voie verte de l'avenue de Capeyron.

Son revêtement clair continu permet de clarifier les itinéraires piétons et cyclables et de sécuriser les traversées. A l'ouest, le trottoir en stabilisé est recréé pour permettre la desserte de l'avenue Andromède.

Figure 6 : Vues intentions du projet - Carrefour Av.de Mazeau / Av. de Capeyron (TROUILLOT et HERMEL Paysagistes – 2025)



3.1.3. Avenue de Touban

L'avenue de Touban s'insère 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.

Le projet consiste à rénover la voirie actuelle en normalisant son gabarit à 6 m de large et en créant de part et d'autre des accotements enherbés de 1 m.

La voie verte, de 3m de large est implantée au nord de la voirie actuelle permettant :

- D'assurer un itinéraire sécurisé des vélos et piétons entre l'avenue de Capeyron et l'accès aux sites d'Ariane Group et Safran ;
- De réduire les impacts sur les végétaux existants.

Le projet aménage des noues de part et d'autre de la voirie pour gérer les eaux pluviales. La noue en rive nord permet également de mettre à distance les vélos de la voirie.

Figure 7 : Coupes intentions du projet - Avenue de Touban (TROUILLOT et HERMEL Paysagistes – 2023)

AVENUE DE TOUBAN - OUEST

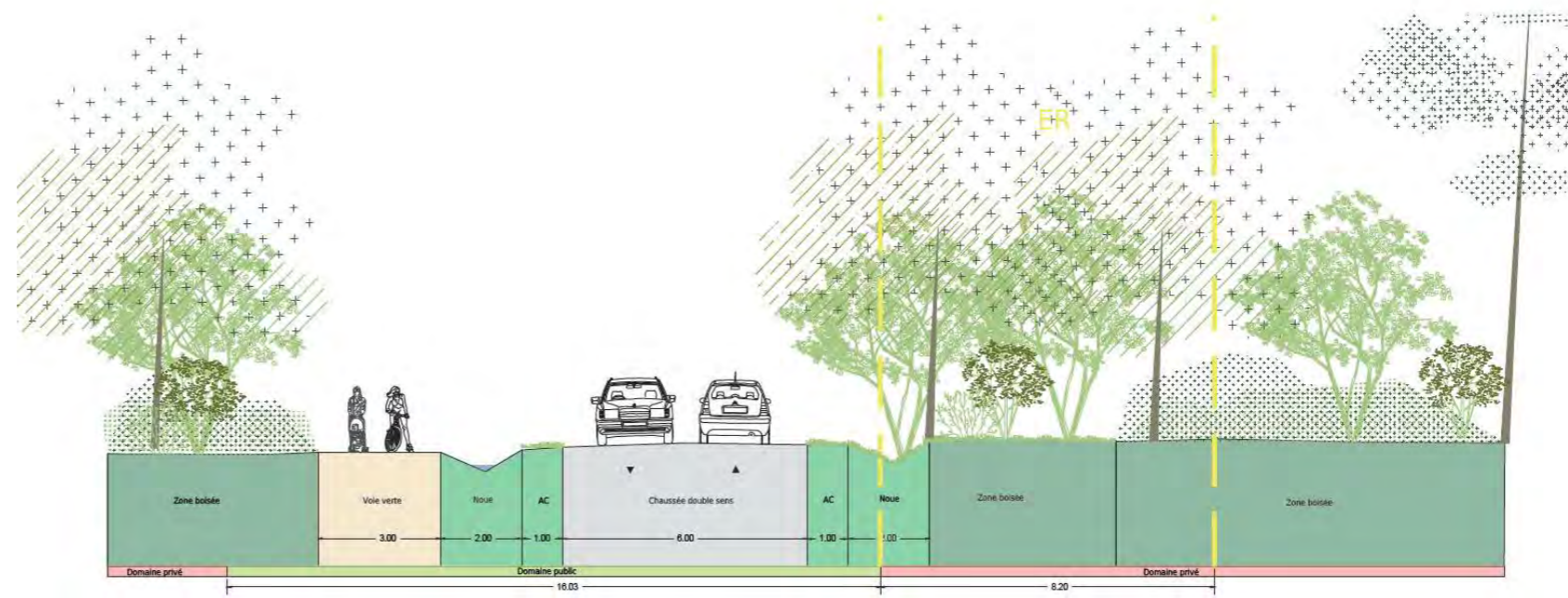
28/112



COUPE ETAT DES LIEUX



COUPE PROJET



3.1.4. Carrefour Avenue de Mazeau/Avenue de Touban

Le carrefour des avenues de Mazeau et de Touban est traité sous la forme d'un plateau avec une résine claire permettant de réduire la vitesse et de sécuriser les traversées piétonnes et cyclables. Le projet aménage une voie verte, de 3m de large, implantée au nord de la voirie permettant une connexion directe avec la voie verte de l'avenue de Mazeau.

Figure 8 : Vues intentions du projet – Carrefour Av.de Touban / Av. de Mazeau (TROUILLOT et HERMEL Paysagistes – 2023)



Carrefour Av. de Touban / Av. de Mazeau
(état des lieux)



3.1.5. Avenue de Touban au droit de la déchetterie

Le projet consiste à rénover la voirie actuelle en normalisant son gabarit à 6 m de large et en créant de part et d'autre des accotements enherbés de 1 m. Les accès existants de la déchetterie sont maintenus et des nouveaux accès sont créés pour prendre en compte les projets d'extension. Au nord, la voie verte en enrobé clair est séparée de la voirie par une noue végétalisée et le maintien des arbres existants.

Figure 9 : Vues intentions du projet – Avenue de Touban au droit de la déchetterie (TROUILLOT et HERMEL Paysagistes – 2023)



Av. de Touban, niveau déchetterie
(état des lieux)



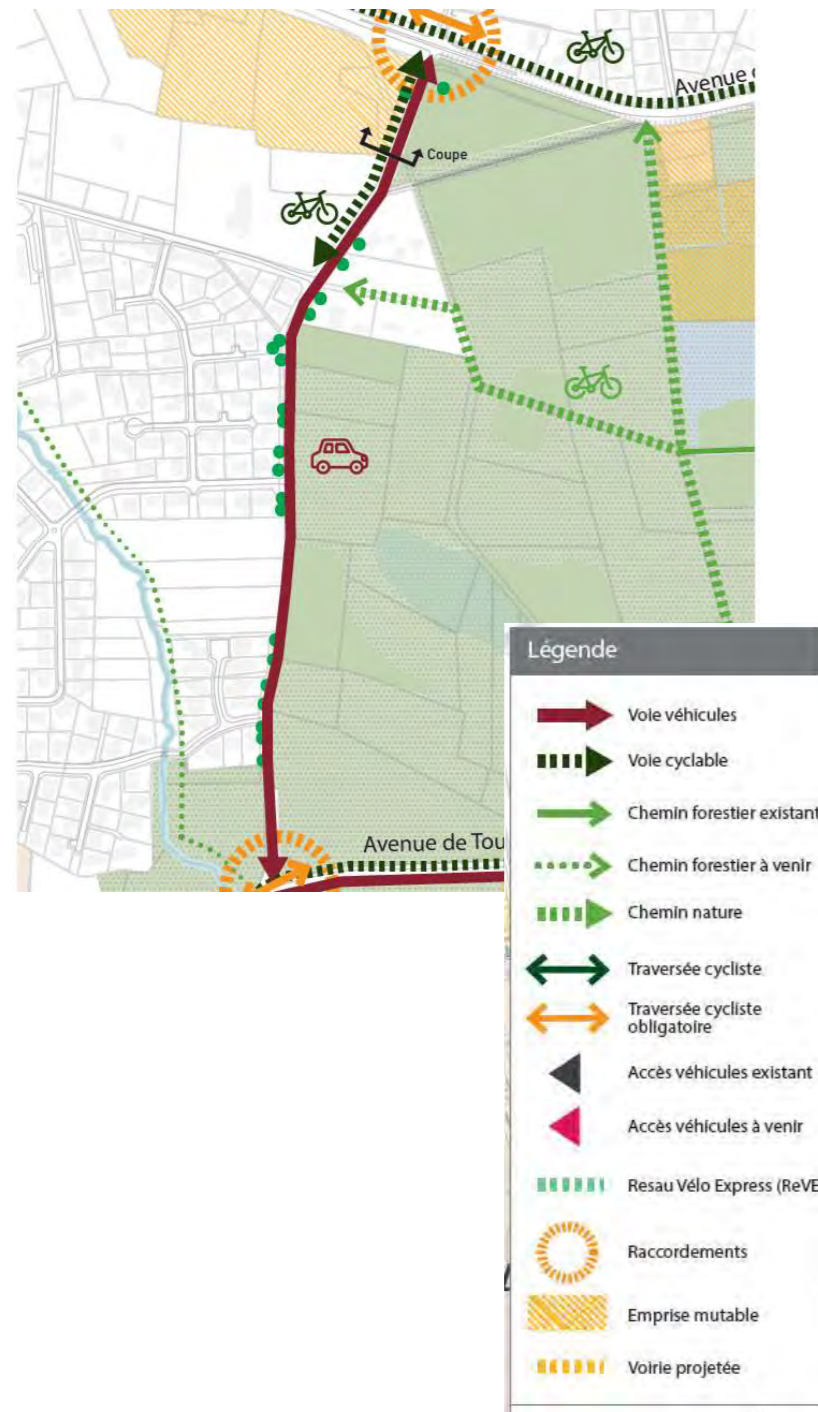
Av. de Touban, niveau déchetterie (Perspective Faisabilité 1)

3.1.6. Avenue de Pagnot - Section Nord

Le projet retenu met en œuvre :

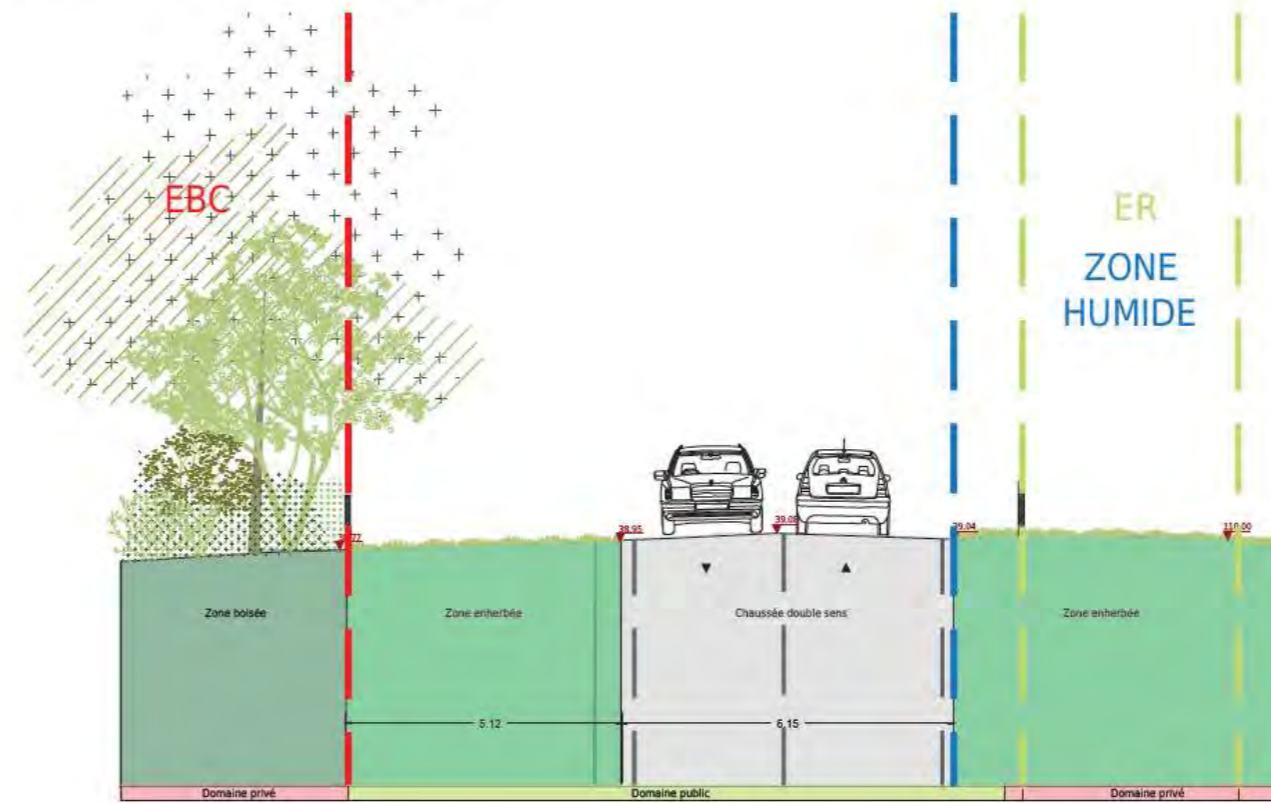
- La création d'une voie verte à l'ouest de la voirie actuelle entre l'avenue de Capeyron et la rue du Commandant Charcot pour rejoindre les chemins naturels existants ou à venir dans la forêt Drolin;
- La création de deux écluses ayant pour objectif la réduction de la vitesse sur ce parcours.

AVENUE DE PAGNOT - NORD

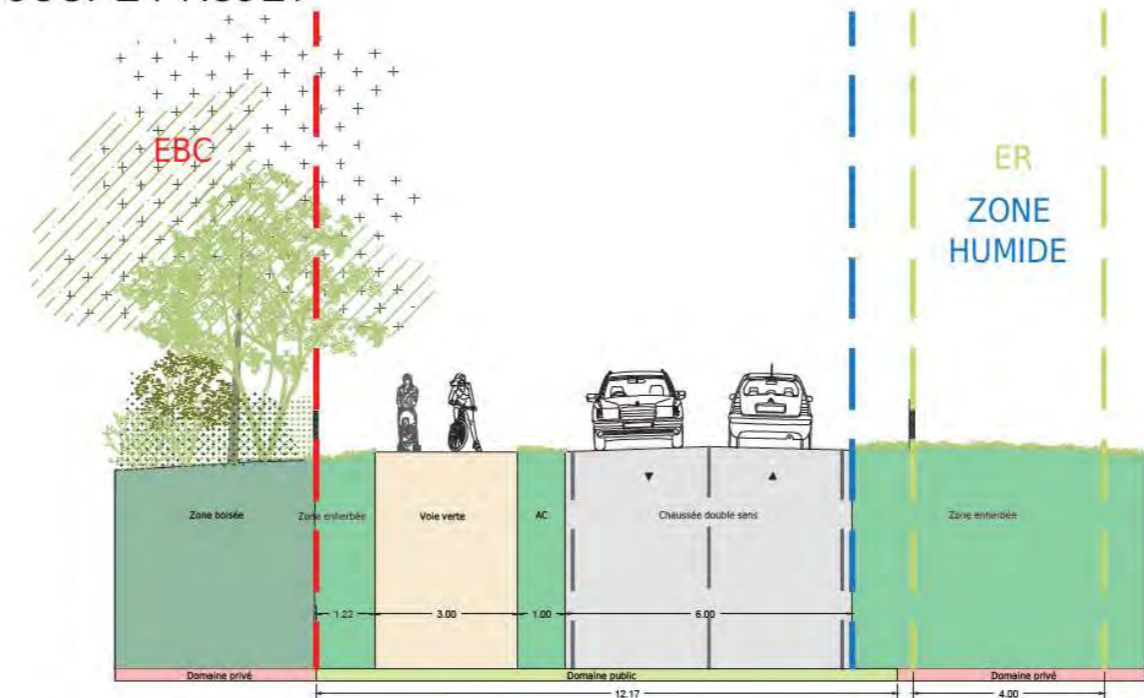


34/112

COUPE ETAT DES LIEUX



COUPE PROJET



3.1.7. Avenue de Paquot - Section Sud

Le projet retenu met en œuvre :

- La création d'une voie verte, de 3 m de large, à l'emplacement de la voirie actuelle au sud de la salle des fêtes La Marinière.
- La création d'une nouvelle voirie de 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.

Figure 11 : Vues intentions du projet – Avenue de Pagnot section sud (TROUILLOT et HERMEL Paysagistes – 2023)



Av. de Pagnot Sud
(état des lieux)



Av. de Pagnot Sud (Perspective Faisabilité 1)

3.1.8. Passerelle du Magudas

Le projet consiste à la création d'une passerelle de franchissement du Magudas, dédiée au mode doux.

La solution technique choisie est une passerelle métallique à poutres latérales en treillis assurant la préservation de la trame bleue et la valorisation du patrimoine existant

Le franchissement du ruisseau de Magudas par la passerelle destinée à la voie verte constitue un élément clé pour assurer la continuité des déplacements doux sur l'ensemble du linéaire projeté. La conception de cet ouvrage permet d'assurer non seulement une intégration paysagère harmonieuse, mais aussi un passage sécurisé pour les usagers, évitant ainsi toute discontinuité dans le parcours

Figure 14 : Photographie – exemple de réalisation d'un ouvrage de type passerelle métalliques (Ingerop, 2024)



3.2. COMPATIBILITE DU PROJET AVEC LE PLUI

Le Plan Local d'Urbanisme intercommunal (PLUi) de Bordeaux Métropole est un document stratégique qui régule l'aménagement urbain, fixe les règles d'usage des sols et organise le développement des 28 communes qui composent la métropole.

Le PLUI de Bordeaux Métropole a été approuvé le 21 juillet 2006.

La version actuellement en vigueur, dite PLUi 3.1, fait l'objet d'évolutions successives. La dernière modification (11^{ème}) a été approuvée le 2 février 2024 et devenue exécutoire à compter du 27 mars 2024.

L'aire d'étude intercepte les zonages décrits et cartographiés en suivant .

L'avenue de Mazeau traverse une 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).

La fin de l'avenue de Mazeau et l'avenue de Touban est 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.

L'avenue de Touban traverse 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 est 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 dont la majorité relève d'une 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 va traverser 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 :

- A1 : Protection des bois et forêts soumis au régime forestier
- AR3 : Protection des magasins à poudre de l'armée et de la marine
- I1 : Hydrocarbures liquides ou liquéfiés sous pression (Pipeline Parentis-Ambès)
- PT1 : Protection des transmissions radioélectriques concernant la protection des centres de réception contre les perturbations électromagnétiques
 - ⇒ ZP : Zone de Protection
- PT2 : Protection des transmissions radioélectriques contre les obstacles des centres d'émission et de réception exploités par l'Etat
 - ⇒ ZP : Zone Primaire de dégagement
 - ⇒ ZS : Zone Secondaire de dégagement
 - ⇒ SD : Zone Spéciale de Dégagement
 - ⇒ ZSP : Zone Secondaire et Primaire

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).

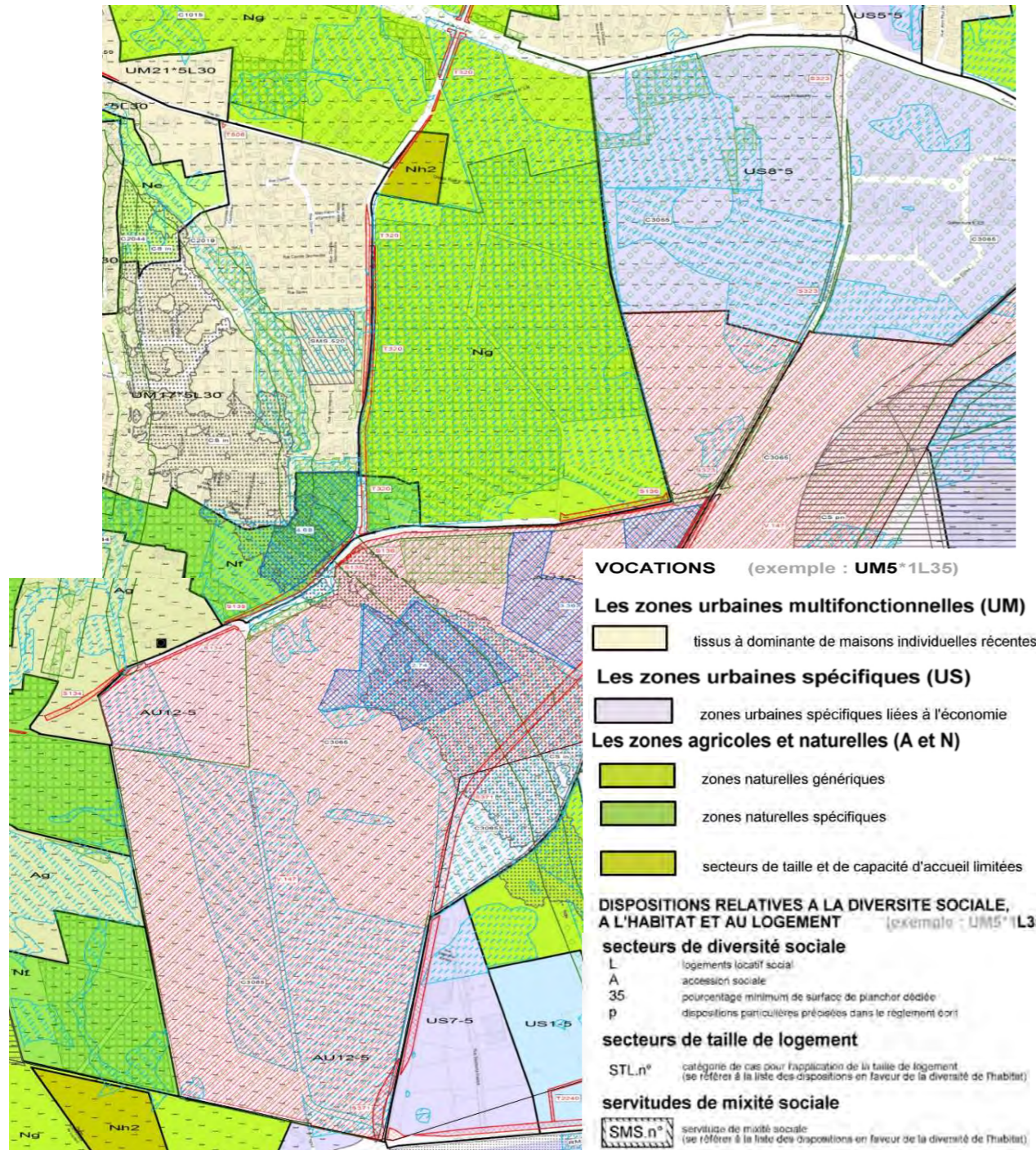
Le projet de requalification des avenues de Mazeau, Touban et Pagnot n'intercepte aucun espace boisé classé.

L'aire d'étude est concernée par plusieurs emplacements réservés de voirie:

- **S323** correspondant à l'opération « Elargissement de l'avenue de Mazeau entre les avenues de Capeyron et de Touban » ;
- **S136** correspondant à l'opération « Elargissement de l'avenue de Touban entre l'avenue de Pagnot et l'avenue de Mazeau » ;
- **T 320** correspondant à l'opération « Elargissement de l'avenue de Pagnot entre les avenues du Haillan et de Touban » ;
- **S 135** correspondant à l'opération « Elargissement de l'avenue de Pagnot entre le chemin rural N°227 et l'avenue de Touban » ;
- **S 134** correspondant à l'opération « Création d'une voie nouvelle entre l'avenue de Martignas et l'avenue de Pagnot » ;
- **S371** correspondant à l'opération « Création d'une voie nouvelle entre l'avenue de Touban et l'avenue Marcel Dassault ».

Le projet de requalification des avenues de Mazeau, Touban et Pagnot est compatible avec le PLUi de Bordeaux Métropole.

Figure 12 : Zonage réglementaire du PLUi Bordeaux Métropole



DISPOSITIONS PARTICULIERES RELATIVES AUX CONTINUITES ECOLOGIQUES, ZONES HUMIDES, A LA MISE EN VALEUR DU PATRIMOINE NATUREL, BATI ET PAYSAGER

espace boisé classé existant ou à créer

dispositions relatives à l'environnement et aux continuités écologiques, aux paysages et au patrimoine

- ensemble naturel bénéficiant de prescriptions particulières au titre des continuités écologiques et paysagères
- espaces de paysage bénéficiant de prescriptions particulières au titre de la protection du patrimoine bâti, architectural et paysager
- ensembles bâtis et paysagers bénéficiant de prescriptions particulières au titre de la protection du patrimoine bâti, architectural et paysager

fiche à consulter dans le document traitant des dispositions relatives à l'environnement et aux continuités écologiques, aux paysages et au patrimoine.

CONDITIONS PARTICULIERES RELATIVES A LA SALUBRITE, A LA PREVENTION DES RISQUES ET A LA PROTECTION CONTRE LES NUISANCES

secteurs d'interdiction de construire ou sous conditions spéciales d'installation de toute nature (plantations, dépôts, affouillements, forages, exhaussements des sols)

Interdiction de construire	Construction sous conditions	
IC sp	CS sp	Fonctionnement des services publics
IC pn	CS pn	Protections contre les nuisances
IC rn	CS rn	Préservation des ressources naturelles
IC rn	CS rn	Secteur de mise en valeur des ressources naturelles du sol et du sous-sol
IC af/eb	CS af/eb	Risques d'affaissement ou d'éboulement
IC in	CS in	Risques d'inondation par les ruisseaux

DISPOSITIONS RELATIVES A DES INTENTIONS OPERATIONNELLES
Emplacements réservés

- emplacement réservé de voirie
- se référer à la liste des emplacements réservés
- emplacement réservé de superstructure
 se référer à la liste des emplacements réservés

1 n°	- déplacement, transport, stationnement, espace public	5 n°	- bâtiments communaux et communautaires
2 n°	- eau et assainissement	6 n°	- enseignement et petite enfance (écoles, crèches, ...)
3 n°	- déchets	7 n°	- sport, loisir, culture, santé, social
4 n°	- espaces verts (y compris constructions liées)	8 n°	- divers (cimetières, gens du voyage, ...)

SERVITUDES DE LOCALISATION

- voirie
- espace vert
- intérêt général

4. ETUDES DE TRAFIC

Sources : Modélisation multimodale– Impacts des projets sur l’OIM Aéroport, Bordeaux Métropole, Phase II, Décembre 2020, Version 7.0 ; Impacts des projets de l’OIM Aéroport sur les trafics des voies Mazeau, Touban et Pagnot, Bordeaux Métropole, DG Mobilité, MI_2025-14, V4 , 06/05/25

4.1. CONTEXTE ET OBJECTIFS DES ETUDES

Des problématiques de circulation routières sont assez marquées dans le secteur. La rocade Ouest (A630) est saturée sur certains de ses tronçons, notamment à l’HPS (heure de pointe du soir) et à l’HPM (heure de pointe du matin).

Au niveau du territoire de l’OIM, les principales avenues telles que Magudas, Toussaint Catros, Dassault, Beaudésert, Roland Garros et Mitterrand subissent également des ralentissements de circulation.

Une étude de trafic (Modélisation multimodale– Impacts des projets sur l’OIM Aéroport, Bordeaux Métropole, Phase II, Décembre 2020, Version 7.0) a été réalisée sur le périmètre complet de l’OIM Bordeaux Aéroport auquel est ajoutée la rocade A630 et la partie urbanisée située à l’est de cet axe (commune de Mérignac), au sud deux quartiers résidentiels (communes de St-Jean-d’Illac et de Mérignac) et ; au nord, un quartier résidentiel appartenant à la commune de St-Médard-en-Jalles ainsi que la zone d’activité située de part et d’autre de l’avenue de Magudas sur la commune du Haillan.

Cette extension du périmètre d’étude au-delà des limites du périmètre de l’OIM Bordeaux Aéroport permet de disposer d’une vision cohérente de l’opération et de ses impacts.

Cette étude de trafic a été mise à jour en 2025 (Impacts des projets de l’OIM Aéroport sur les trafics des voies Mazeau, Touban et Pagnot, Bordeaux Métropole, DG Mobilité, MI_2025-14, V4 , 06/05/25), avec la prise en compte de l’ouverture de l’avenue Marie Curie et la mise à 2X3 voies de la rocade ainsi que la signature de la nouvelle délégation de service public ayant permis l’ouverture de nouvelles lignes de transport en commun.

Les grands objectifs de l’étude sont les suivants :

- Parvenir à une compréhension et une prise en compte précise des problématiques de congestion dans le périmètre d’étude à horizon projet, notamment sur la rocade Ouest de Bordeaux aux heures de pointe.
- Modéliser les projets d’infrastructures (tous modes) prévus dans le cadre du projet OIM Aéroport. Anticiper les impacts des nombreux projets de l’OIM afin d’optimiser le fonctionnement du réseau routier et de transport en commun.
- Trouver le meilleur équilibre entre les différentes infrastructures de transport (routières et TC) afin d’assurer la réussite du projet OIM.
- Tendre vers une amélioration de la fluidité aux heures de pointe.
- S’assurer que les projets de transport soient dimensionnés au regard des problématiques actuelles et futures.
- Analyser la capacité des aménagements projet à supporter les charges de trafic estimés en 2030.
- Proposer des optimisations ciblées le cas échéant.

4.2. SCENARIO FIL DE L’EAU

Ce scénario représente l’état du trafic en 2030 avec les développements économiques du projet OIM Aéroport (emplois/logements) ainsi que la prolongation de l’avenue Marcel Dassault à 2x2 voies et l’extension du Tramway A, mais sans projet d’infrastructures dans l’OIM.

L’étude de trafic réalisée en 2020 avait montré de fortes augmentations de trafic sur les voiries de l’OIM (Boulevard technologique, Avenue Magudas, Avenue de Cassin, Avenue Dassault,) pouvant aller jusqu’à +600 veh/h/sens.

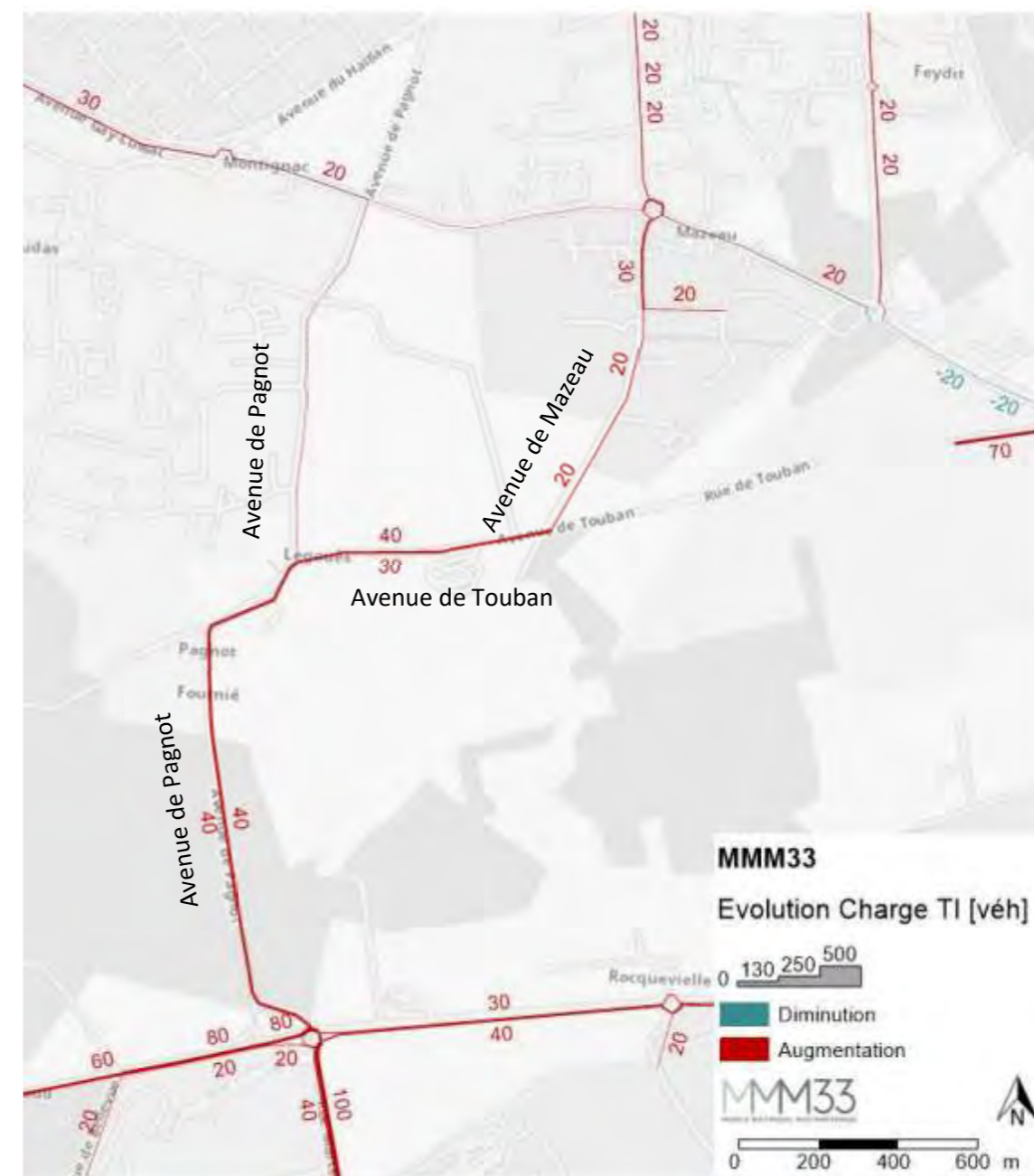
Les évolutions de trafic s’inversent souvent entre l’HPM et l’HPS, car les flux sont particulièrement pendulaires puisque le secteur est quasi-exclusivement d’ordre économique (flux domicile>travail).

Ces évolutions de flux routiers impactent les conditions de circulation dans l’OIM, des hauts taux d’occupation des voiries (occupation >85%) apparaissent sur plusieurs tronçons à horizon 2030, en particulier à l’HPM.

Une mise à jour du modèle multimodal multi partenarial girondin (Version MMM33_V3_250425) a été réalisée, en vue de comprendre l’évolution de la circulation dans le périmètre d’étude à la suite de l’évolution du développement socio-économique de l’OIM et de ses projets d’infrastructure prévus.

Les cartes ci-contre représentent les variations de trafic entre 2024 et 2030 sans projet d’infrastructure

Figure 13 : Variation du trafic 2024/2030 – HPM (à gauche) et HPS (à droite) – FDE 2030 - Sans projet d'infrastructure



La mise à jour de l'étude confirme que compte tenu de la variation de trafic attendu entre 2024 et 2030, une augmentation de la charge en véhicule au droit des avenues de Mazeau, Touban et Pagnot est attendue.

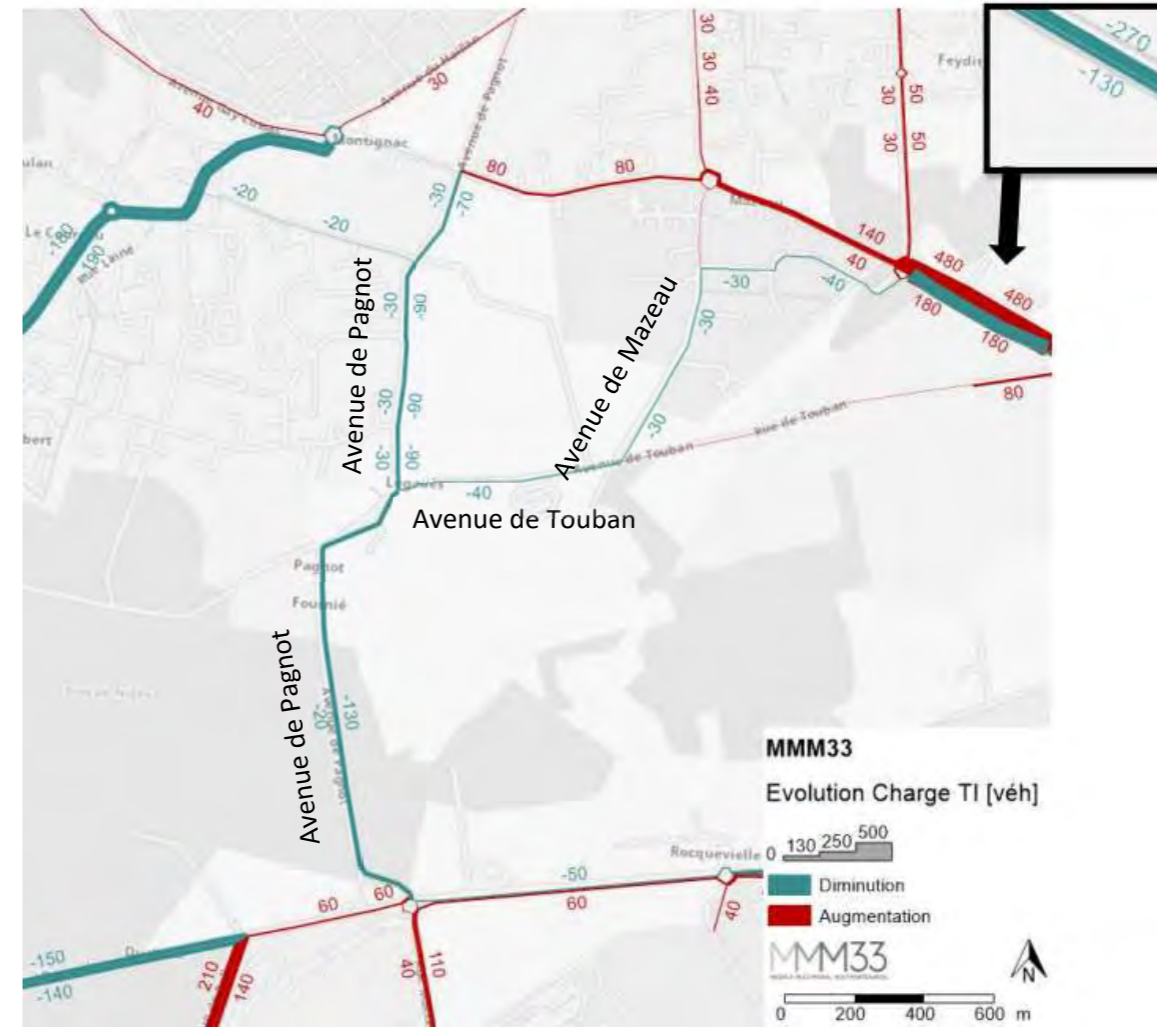
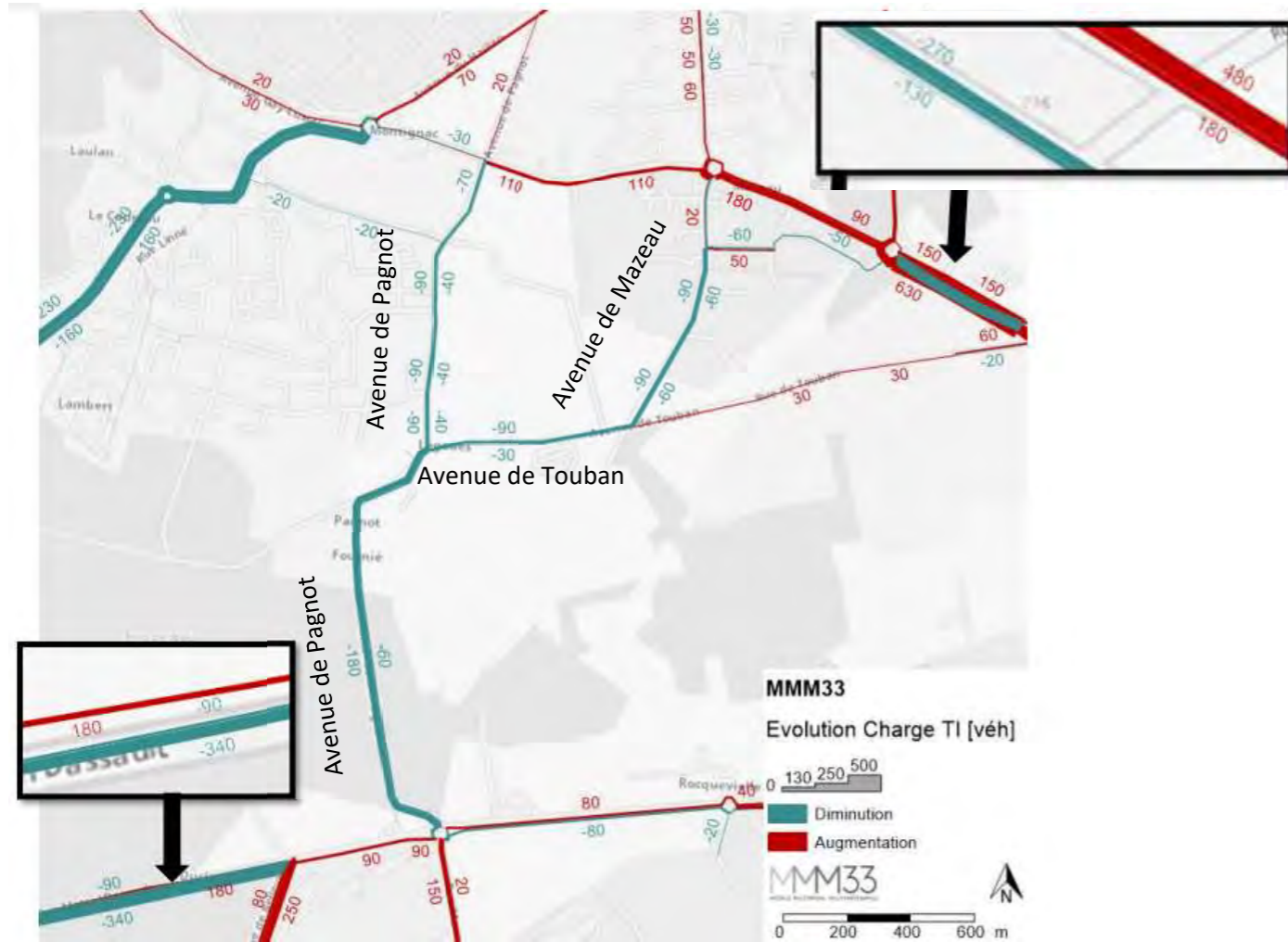
Cela confirme la nécessité de mettre en place un projet d'adaptation des infrastructures (tous modes) pour avoir la capacité de supporter les hausses de trafic attendues mais également pour limiter la part modale de la voiture individuelle.

4.3. INFLUENCE DES PROJETS D'INFRASTRUCTURE

Dans un deuxième temps, l'influence des projets d'infrastructure de l'OIM est donc modélisée.

Les cartes ci-contre représentent les variations de trafic entre 2024 et 2030 avec projet d'infrastructure

Figure 14 : Variation du trafic 2024/2030 – HPM (à gauche) et HPS (à droite) – FDE 2030 - Avec projet d'infrastructure



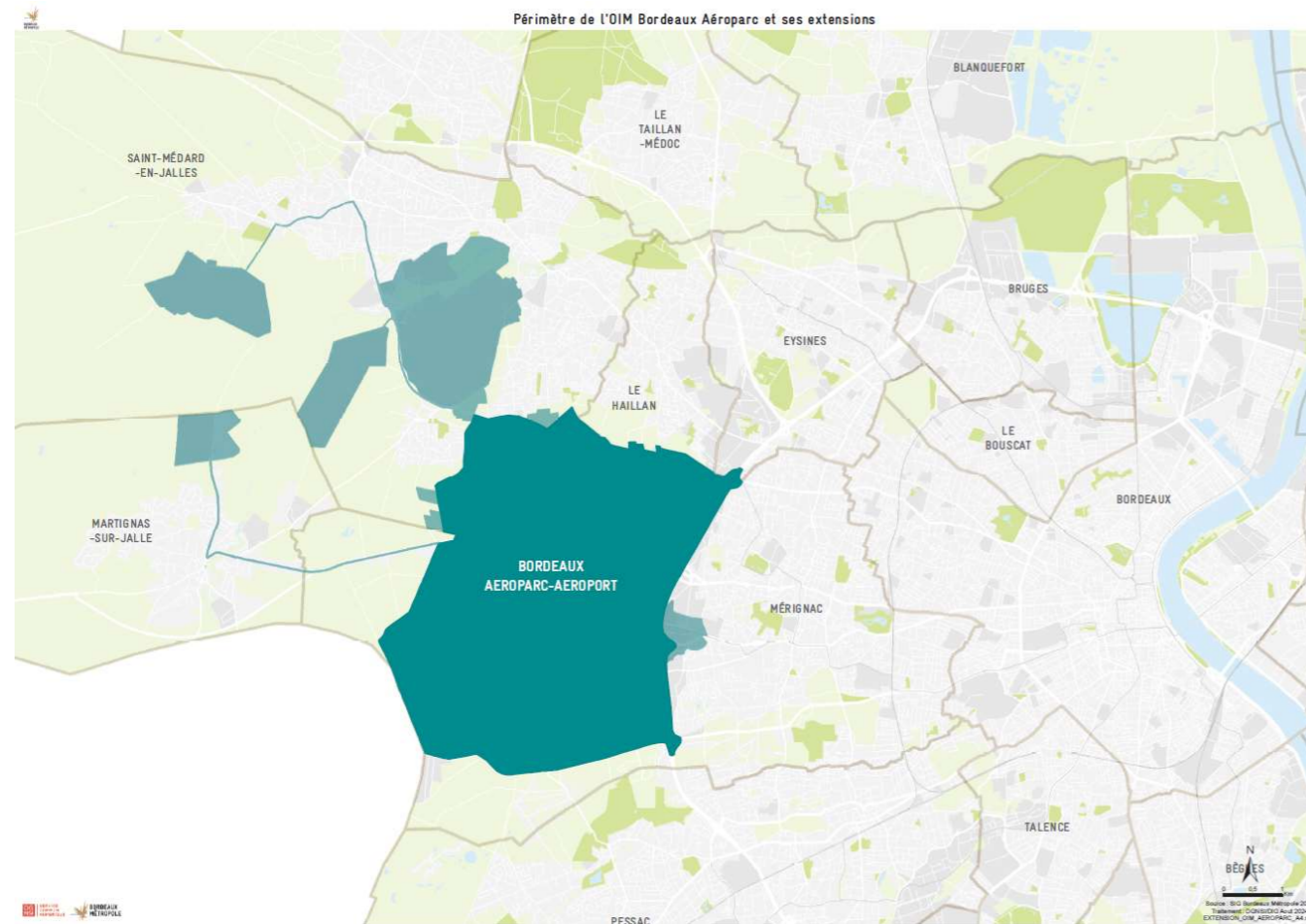
Les résultats montrent que les projets d'infrastructures prévus dans le cadre de l'OIM dont le projet de requalification des avenues de Mazeau, Touban et Pagnot devraient avoir un impact positif, en entraînant une réduction du trafic à l'horizon 2030.

Cet axe deviendra structurant en complément du boulevard technologique, dans le secteur de l'OAIM.

5. INTEGRATION DU PROJET DANS L'OAIM

Le projet de requalification des avenues de Mazeau Touban et Pagnot se situe dans le territoire de l'opération d'intérêt Métropolitaine (OIM) Bordeaux Aéroparc et fait partie de l'Opération d'Aménagement d'Intérêt Métropolitain Bordeaux Aéroparc-Aéroport (OAIM B2A).

Figure 15 : Périmètre de l'OAIM Bordeaux Aéroparc - Aéroport (OAIM B2A)



Ce territoire périphérique, concentré autour de la plate-forme de l'aéroport et adossé à la rocade bordelaise, constitue encore aujourd'hui une vaste entité morcelée qui s'est développée sans cohérence urbaine, au gré des opportunités de projets.

5.1.1. OIM Bordeaux Aéroparc

Initiées par Bordeaux Métropole, les Opérations d'Intérêt Métropolitain (OIM) désignent de grands territoires de projets présentant des enjeux d'aménagement et de développement économique majeurs. Ces enjeux justifient un pilotage public stratégique associant les forces vives du territoire.

C'est par une délibération, du 25 septembre 2015, que le Conseil métropolitain de Bordeaux Métropole a créé l'OIM Bordeaux Aéroparc (OIM BA) sur un territoire de 2 515 hectares qui s'étend sur 3 communes : Mérignac, Le Haillan et Saint-Médard-en-Jalles. Cette opération s'est successivement agrandie en 2019 sur la commune de Saint Médard-en-Jalles (814ha) de Mérignac (42ha) et enfin en 2024 sur la commune de Martignas-sur-Jalle (87ha), portant le périmètre total de l'OIM à 3 458 hectares.

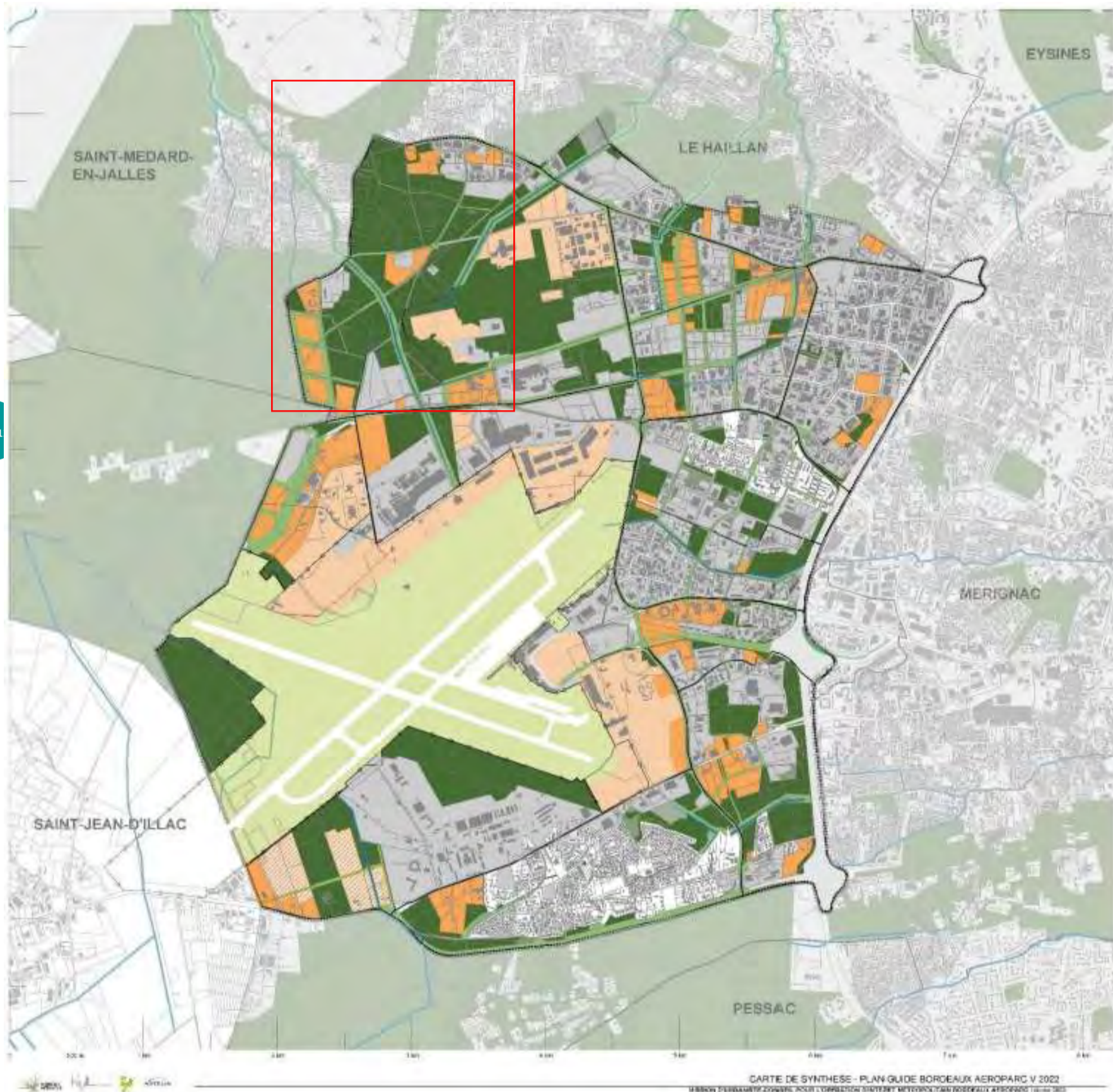
Pour mettre en œuvre de manière opérationnelle cette OIM, Bordeaux Métropole présente **une Opération d'Aménagement d'Intérêt Métropolitain (OAIM)** sur le périmètre initial, au sens de l'article L.300-1 du Code de l'urbanisme, nommée **Bordeaux Aéroparc-Aéroport (B2A)**. Cette opération d'aménagement est soumise à étude d'impact et constituée de « plusieurs travaux, installations, ouvrages ou autres interventions dans le milieu naturel et le paysage », au sens de l'article L122-1 du Code de l'environnement.

5.1.2. Objectifs de l'OAIM B2A

Dans le cadre global de l'OIM, l'opération Bordeaux Aéroparc-Aéroport vise plusieurs grands objectifs qui répondent et mettent en œuvre des politiques métropolitaines en matière économique, d'urbanisme, de mobilité, d'environnement, de cadre de vie. Ils justifient le caractère d'intérêt général de l'opération.

Ces objectifs sont déclinés spatialement au travers d'un plan-guide.

Figure 16 : Plan Guide de l'OAIM Bordeaux Aéroport-Aéroport (Bordeaux Métropole, HYL, Atelier 234, Artelia)



— limite de quartier
 - - - - - limite OIM Bordeaux Aéroport

MATRICE PAYSAGÈRE ET ENVIRONNEMENTALE

- Archipel de paysage
- Ruban de paysage
- Aéroport
- Réseau hydrographique

EMPRISES MUTABLES

- Tissu bâti existant - logement
- Tissu bâti existant (et projets livrés) - productif
- Projet autorisés et engagés
- Emprises mutables à long terme (ALJ90)
- Emprises mutables
- Emprises mutables grands sites industriels
- Clôture aéroport
- stationnement de surface

— limite de quartier
 - - - - - limite OIM Bordeaux Aéroport

Source : Photo 2012
 Diagnostic Acoustique Émis/Reçu 2017
 Site Aéroport Bordeaux-Mérignac 2011

Situé au Nord-ouest de l'opération, le projet de requalification des avenues de Mazeau, Touban et Pagnot s'inscrit 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.

Sur différents aspects, le projet de requalification des avenues de Mazeau, Touban et Pagnot décline la stratégie mobilité du plan guide global de l'Aéroparc notamment sur les 2 leviers d'intervention suivants :

1. Incitation au report modal

A ce titre, le projet de requalification des avenues de Mazeau, Touban et Pagnot prévoit la création d'une voie verte sur l'avenue de Mazeau, Touban, Pagnot sud et une partie de Pagnot Nord, favorisant ainsi le report modal à des modes de déplacements doux, et répondant aux principes suivants :

- ⇒ Intégrer des espaces cycles et piétons dédiés lors de la création de avenues nouvelles ou la restructuration des axes viaires
- ⇒ Création d'espaces cycles et piétons sur des chemins naturels, à l'écart du trafic.
- ⇒ Favoriser la « marchabilité » (revêtement des sols, abaissement des bordures, bandes podotactiles, dimensionnement...) et la sécurité des itinéraires piétons (traversées protégées, éclairage, protection...)
- ⇒ Concevoir et réaliser sur le territoire des places et micro-lieux d'intermodalités confortables pour les piétons (bancs, abris, signalétique, évènements...),
- ⇒ Végétaliser les parcours piétons et cyclables pour les rendre attractifs, agréables, et confortables (ombrage, régulation climatique, ambiances saisonnières).

2. La restructuration/densification des voiries :

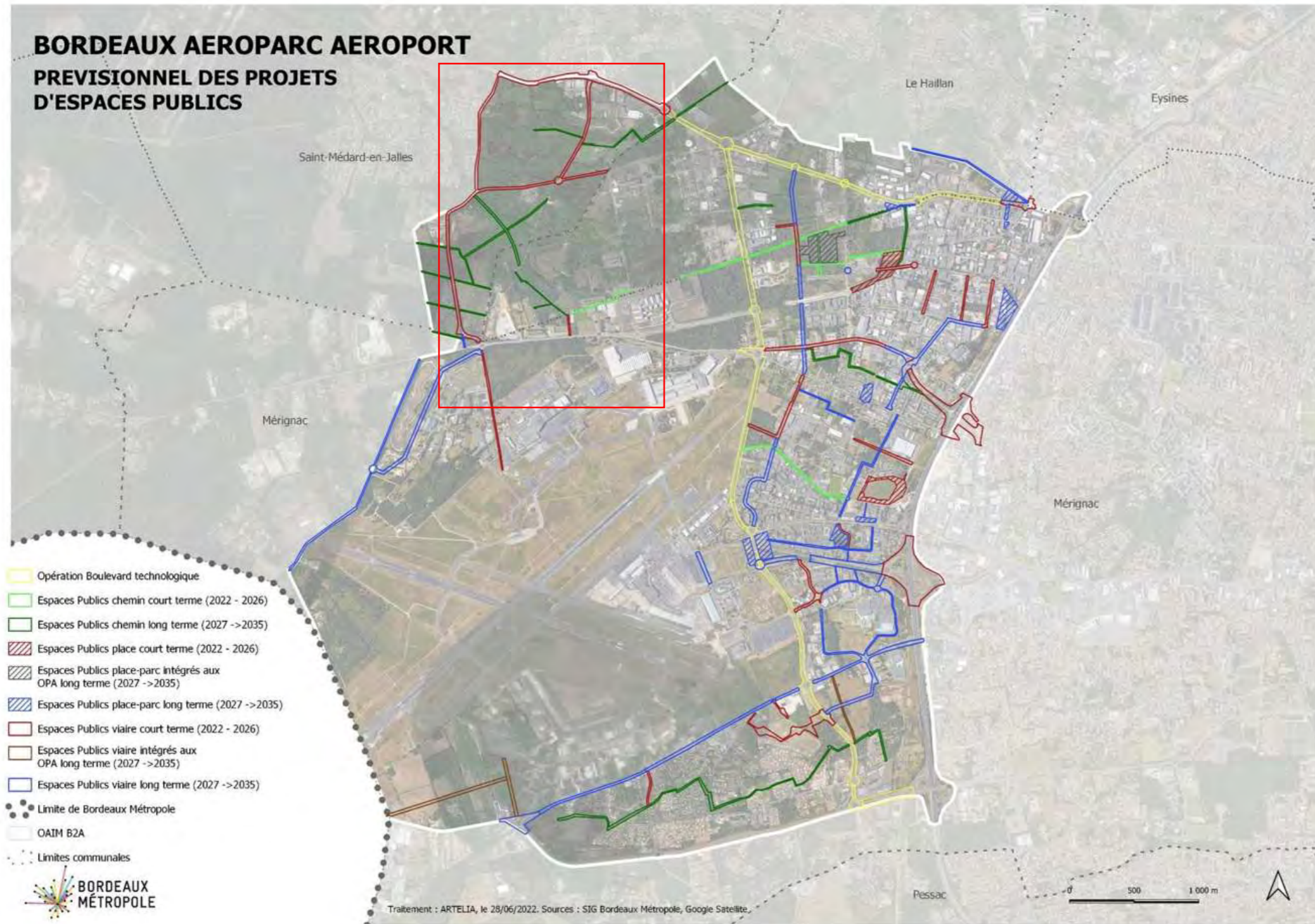
Le programme prévoit la requalification de avenues existantes sur 3.5km. La restructuration de ces avenues permet de fluidifier et sécuriser le trafic au regard des flux importants qu'elles accueillent.

Bordeaux Métropole s'est engagée, à court terme, dans un programme d'équipements d'espaces publics pour répondre aux dysfonctionnements liés aux déplacements.

5.1.3. Le programme des espaces publics

Le projet de requalification des avenues de Mazeau, Touban et Pagnot s'inscrit dans ce programme en tant qu'opération structurante d'envergure métropolitaine au même titre que le projet Boulevard technologique et Voie nouvelle Circuits.

Figure 17 : Programme des espaces publics et infrastructure de transport (Bordeaux Métropole, Artelia 2022)



46/112

6. L'ETUDE DES VARIANTES ET ALTERNATIVES AU PROJET

Les études techniques, paysagères et environnementales ont été menées en parallèle afin d'assurer une conception intégrée de l'environnement et de limiter les impacts du projet dans une démarche ERC « Eviter Réduire Compenser ».

C'est dans cette dynamique que plusieurs variantes du projet ont été étudiées en phase d'étude préliminaire.

6.1. SOLUTION RETENUE ET INITIATION DE LA DEMARCHE ERC DU PROJET

6.1.1. Méthodologie de la démarche ERC du projet

La démarche Eviter-Réduire-Compenser est appliquée dès la phase de conception d'un projet pour minimiser son impact environnemental. Voici les principales étapes de la démarche ERC en phase conception appliquée au projet de requalification des avenues de Mazeau, Touban et Pagnot.

1. Évitement amont : dès les études de faisabilité réalisées, l'évitement est privilégié à travers l'analyse de variantes géographiques, techniques et temporelles. C'est dans ce cadre que l'étude des faisabilités 1 et 2 sur Pagnot sud et A et B sur Pagnot nord a été réalisée.
2. Définition de l'aire d'étude et réalisation de l'état initial : Cette étape permet d'identifier les enjeux environnementaux du site.
3. Évaluation des impacts bruts : Les impacts directs, indirects, permanents, temporaires et cumulés du projet sont évalués.
4. Définition des mesures d'évitement : À l'échelle de la faisabilité retenue, des mesures d'évitement géographique, technique ou temporel sont définies pour adapter la solution retenue.
5. Définition des mesures de réduction : Si l'évitement n'est pas possible, des mesures de réduction sont élaborées pour minimiser les impacts.
6. Évaluation des impacts résiduels : Après application des mesures d'évitement et de réduction, les impacts restants sont évalués.
7. Définition des mesures de compensation : Si des impacts résiduels significatifs subsistent, des mesures compensatoires sont définies en dernier recours.
8. Définition des mesures d'accompagnement : Ces mesures complètent le dispositif ERC.

La mise en œuvre de la séquence ERC dès la phase de conception permet de renforcer l'acceptabilité sociale du projet et d'optimiser son intégration environnementale. Cette approche itérative vise à aboutir au projet de moindre impact environnemental, tout en maintenant son efficacité technique et sa viabilité économique.

La justification des choix réalisés en phase d'évitement amont est précisée en suivant et confrontée aux choix nécessaires au maintien de l'efficacité technico-économique des faisabilités retenues.

6.1.2. Cohérence avec la stratégie Biodiver'Cité

Le développement de Bordeaux Métropole se heurte aux nombreux enjeux écologiques de son territoire (zones humides, habitats sensibles, espèces protégées) et à la difficile application des évolutions réglementaires, preuve de la nécessité de mettre en place une politique d'aménagement plus durable et une nouvelle approche de l'urbanisme.

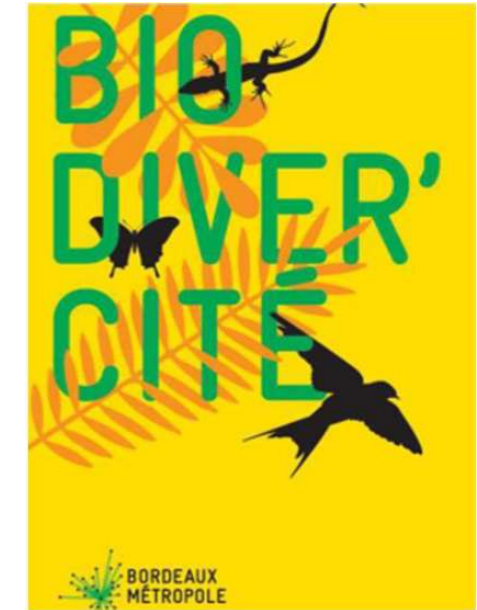
Pour répondre à cette multiplicité des enjeux, la Métropole développe depuis 2017 la Stratégie Biodiver'Cité (délibération 2017-313 du 19 mai 2017) permettant :

- L'aménagement raisonné du territoire, avec la nature, sur des espaces à enjeu écologique faible ou nul ;
- La préservation d'un territoire riche en termes de biodiversité, de zones humides mais aussi d'attractivité.

Ainsi la stratégie environnementale de l'OAIM B2A, et de fait du projet de requalification des voiries de Mazeau Touban et Pagnot s'inscrit pleinement dans les objectifs affichés de la Stratégie Biodiver'Cité de Bordeaux Métropole.

En effet, le projet de requalification des avenues de Mazeau, Touban et Pagnot est un projet qui a mis la préservation de la biodiversité et des zones humides au cœur de la démarche de conception par l'application de la démarche ERC décrite précédemment.

Cette démarche a permis de mettre en œuvre un ensemble de mesures favorables à l'intégration paysagère du projet et à la biodiversité du secteur.



6.2. PRESENTATION DES VARIANTES

6.2.1. Secteur Pagnot Nord

- Faisabilité A: Mise en sens unique partiel du nord de l'Avenue de Pagnot et implantation de la voie verte à l'ouest

Figure 18 : Faisabilité A – Plan d'intention du projet et coupes (Trouillot & Hermel, mai 2022)



48/112

<p>BORDEAUX MÉTROPOLE Esplanade Charles-de-Gaulle 33045 Bordeaux Cedex Tel: 05 56 99 84 84 Fax: 05 56 96 19 40</p>	<p>INGÉROP 5 Imp. des Mûriers 33700 Mérignac Tel: 05 56 47 79 79</p>	<p>OIM Aéroparc Requalification des voies Mazeau-Touban-Pagnot St-Médard-en-Jalles/Mérignac/Le Haillan</p>	AVP	08/09/2025
			Faisabilité A - Pagnot Nord	Ech : 1/8000

- Faisabilité B: Voie verte sur le nord de l'avenue Pagnot de la rue Commandant Charcot à l'avenue Capeyron, le reste de la voirie reste inchangée. Les cycles pourront circuler sur les chemins naturels existants ou à créer.

Figure 19 : Faisabilité B – Plan d'intention du projet et coupes (Trouillot & Hermel, mai 2022)



<p>Esplanade Charles-de-Gaulle 33045 Bordeaux Cedex Tel : 05 56 99 84 84 Fax : 05 56 96 19 40</p>	<p>5 Imp. des Mûriers 33700 Mérignac Tel : 05 56 47 79 79</p>	<p>Requalification des voies Mazeau-Touban-Pagnot St-Médard-en-Jalles/Mérignac/Le Haillan OIM Aéroport</p>	AVP	08/09/2025
			Faisabilité B - Pagnot Nord	Ech : 1/8000

6.2.2. Secteur Pagnot Sud/Mazeau/Touban

- Faisabilité 1: Voie verte sur voirie existante

Figure 20 : Faisabilité 1 – Plan d'intention du projet (Trouillot & Hermel, mai 2022)



50/11

<p>Esplanade Charles-de-Gaulle 33045 Bordeaux Cedex Tel : 05 56 99 84 84 Fax : 05 56 96 19 40</p>	<p>5 Imp. des Mûriers 33700 Mérignac Tel : 05 56 47 79 79</p>	<p>Requalification des voies Mazeau-Touban-Pagnot St-Médard-en-Jalles/Mérignac/Le Haillan OIM Aéroparc</p>	AVP	08/09/2025
			Faisabilité 1 - Pagnot Sud	Ech : 1/8000

- Faisabilité 2 : Voie verte à l'est

Figure 21 : Faisabilité 2 – Plan d'intention du projet (Trouillot & Hermel, mai 2022)



<p>Esplanade Charles-de-Gaulle 33045 Bordeaux Cedex Tel : 05 56 99 84 84 Fax : 05 56 96 19 40</p>	<p>5 Imp. des Mûriers 33700 Mérignac Tel : 05 56 47 79 79</p>	<p>Requalification des voies Mazeau-Touban-Pagnot St-Médard-en-Jalles/Mérignac/Le Haillan OIM Aéroparc</p>	AVP	08/09/2025
			Faisabilité 2 - Pagnot Sud	Ech : 1/8000

6.3. JUSTIFICATION DE LA SOLUTION RETENUE

6.3.1. Justification de la solution retenue au regard de l'impact environnemental

Face aux contraintes d'aménagement sur l'avenue de Touban et l'avenue de Mazeau, qui limitent la variété des options possibles, une solution de voie verte a été proposée au nord de l'avenue Touban et à l'est de l'avenue Mazeau. Cette solution permet non seulement de préserver le patrimoine arboré local mais aussi de maintenir l'EBC (Espace Boisé Classé), contribuant ainsi à une harmonie durable entre développement urbain et préservation de la nature.

Sur le secteur Pagnot nord, la faisabilité retenue (faisabilité B) permet un maintien complet des qualités paysagères et environnementales du milieu. La quantification des impacts réalisée en phase étude de faisabilité montre l'absence d'impact sur l'avenue de Pagnot entre la rue du Commandant Charcot et l'avenue de Capeyron.

Tandis que le faisabilité A, non retenue aurait impacté un linéaire zone humide estimé à 250m², 3 arbres à Grand capricorne, 10 chênes matures (sans enjeux faune protégée). Par ailleurs, le linéaire projeté aurait été en limite d'un habitat d'espèce à enjeu moyen (Engoulevent d'Europe, Epervier d'Europe, Fauvette pitchou).

Le choix de la faisabilité B sur le secteur nord de l'avenue Pagnot est justifié par son moindre impact écologique.

Sur le secteur Pagnot sud, la faisabilité 1 retenue impacte le milieu en termes d'abattage d'arbre, de dégradation de zone humide et d'habitat faune et flore protégée. Il en va de même pour la faisabilité 2.

Cependant, la quantification des impacts réalisée en phase études préliminaires montre une différence relativement faible entre les deux faisabilités, avec un besoin compensatoire estimé à 25 860m² en faisabilité 1 contre 18 650 m² en faisabilité 2.

Les estimations d'impact et de besoins compensatoires avaient été réalisés en phase étude de faisabilité, sur la base d'un plan de masse du projet du 15/09/2022.

Dans le cadre du projet en phase AVP (Avant-Projet), par application de la démarche ERC, l'évitement amont n'ayant pu être mis en œuvre sur le secteur Pagnot sud, un travail de conception important a été réalisé afin de mettre en place des mesures d'évitement géographique, technique ou temporel ainsi que des mesures de réduction afin que les impacts résiduels de la faisabilité 1 soient amoindris.

6.3.2. Justification de la solution retenue au regard des bénéfices sur le trafic

La distinction majeure entre la faisabilité A et B se retrouve dans le schéma de circulation du nord de l'avenue de Pagnot.

La faisabilité A entraîne un sens unique partiel de circulation, défavorable sur le plan du trafic et nécessitant une modification significative du fonctionnement actuel du quartier.

En effet, la mise en sens unique partiel de l'avenue de pagnot nord entraîne un report important sur l'avenue de Mazeau et une augmentation du temps de parcours.

La faisabilité B permet le maintien de la circulation bidirectionnelle.

Les faisabilités 1 et 2 n'ont pas de justifications particulières au regard des bénéfices sur le trafic.

Malgré les travaux de confortement réalisés en 2023, la voie actuelle doit être reprise pour supporter le trafic actuel et projeté.

6.3.3. Justification de la solution retenue au regard des objectifs de report multi modal et de sécurité des usagers

Globalement l'ensemble des faisabilités permettent de remplir un objectif du projet qui est le développement du réseau de modes doux.

Néanmoins, une attention particulière est donnée à la sécurisation de ce réseau et en particulier à la gestion des traversées de voirie et à la sécurité des usagers vulnérables, notamment au niveau des carrefours et intersections.

La faisabilité 2 nécessite une rupture dans la voie cyclable avec une traversée de voirie entraînant une diminution nette du confort des usagers et un point accidentogène sur le linéaire cyclable.

A la vue de la place prépondérante de l'objectif de report multimodal et de sécurité dans les intentions du projet, la faisabilité 2 est apparue à ce stade comme une solution ne pouvant être privilégiée et ce malgré son moindre impact environnemental.

L'application de la première étape de la démarche ERC sur le projet a permis d'élaborer une analyse des variantes pouvant être proposées et un travail d'évitement amont pour retenir un projet :

- **Permettant un développement du réseau de mode doux en assurant la sécurité des usagers, la faisabilité 1 retenue assurant une continuité cyclable sécurisée ;**
- **Permettant de répondre aux objectifs de bénéfices sur le trafic par le choix de la faisabilité B, permettant une sécurisation du trafic véhicules légers et poids lourds en normalisant le gabarit à 6,00m sur les avenues de Mazeau, Touban et Pagnot sud et permettra ainsi de fluidifier le trafic ;**
- **Ayant un impact environnemental le plus faible possible par le choix de la variante B et l'application de la démarche ERC durant la phase de conception de la faisabilité 1 pour amoindrir son impact environnemental.**

6.4. ANALYSE MULTICRITERE PAR SECTEURS

Figure 22 : Tableau d'analyse multicritère (SIMETHIS, Etudes de faisabilité, 2023)

		PAGNOT SUD / MAZEAU / TOUBAN		PAGNOT NORD	
		FAISABILITÉ 1 VV sur voirie existante	FAISABILITÉ 2 VV à l'est	FAISABILITÉ A Sens unique partiel + VV à l'ouest	FAISABILITÉ B Chemin forestier
Contrainte					
	Fort				
	Modéré				
	Faible				
Paysage Arbres (nombres d'arbres impactés)		10	10	10	0
Zones humides		Impact zones humides : 13 250 m ²	Impact zones humides : 9 020 m ²	Impact zones humides : 250 m ²	0
Aménagement cyclable	Fonctionnalité	Continuité cyclable sécurisée de Capeyron vers Pagnot Sud	Création d'une traversée cyclable avant la Grande Jaugue	Continuité cyclable sécurisée de Capeyron vers Pagnot Sud	Continuité cyclable sécurisée partielle de Capeyron vers Pagnot Sud Non sécurisée dans quartier résidentiel Détour obligatoire
Circulation VP		Maintien du fonctionnement actuel	Maintien du fonctionnement actuel	Report du trafic sur boucle Mazeau / Touban/ Capeyron et augmentation du temps de parcours	Maintien du fonctionnement actuel
Accessibilité au quartier Magudas		RAS	RAS	Cycles : accessibilité renforcée Circulation VP : détour par Mazeau/Touban/Capeyron dans un sens	Maintien du fonctionnement actuel
Qualité de vie		Amélioration et sécurisation des parcours vélos sur le secteur tout en conservant la végétation existante et le confort des usagers qui cheminent à l'ombre des arbres existants et dans le paysage existant	Amélioration du parcours vélos mais coupure avec une traversée de voirie et confort des usagers dégradés avec un paysage à reconstruire	Amélioration de la sécurisation du parcours vélo mais destruction d'alignement d'arbres existants	
Réglementation environnementale (Espace Boisé Classé)		Préservation de l'EBC	Préservation partielle de l'EBC	Préservation partielle de l'EBC	RAS
Réglementation Loi LOM		Conforme	Conforme	Conforme	Conforme si aucune intervention sur Pagnot nord
Réglementation faune/flore Besoin compensatoire		13 250 m ²	9 020 m ²	250 m ²	0
Coût		++	+	+	-
Conclusion générale		Dégradation de zones humides. La continuité cyclable est sans interruption et le confort des usagers est optimal. La phase chantier est facilitée.	Intervention sur des EBC et dégradation de zones humides. La continuité cyclable nécessite une traversée de voirie et le confort des usagers est dégradé avec l'absence d'ombre et un paysage à reconstruire	Faible impact sur le paysage et l'environnement. Amélioration de la situation pour les cyclistes mais allongement du temps de parcours des véhicules	Maintien de la situation existante permettant de préserver les qualités paysagère et environnementale du milieu.

7. SYNTHÈSE DES BÉNÉFICES DU PROJET

Les bénéfices majeurs du projet de requalification des avenues de Mazeau, Touban et Pagnot et la création de la voie verte sont les suivants :

1. Sécurisation du trafic et amélioration de la sécurité des usagers ;

Le projet de requalification des avenues Mazeau, Touban et Pagnot apporte des améliorations significatives en matière de sécurité, en particulier dans un secteur marqué par la cohabitation de flux variés (poids lourds, véhicules légers, cyclistes et piétons). Il vise à réduire les conflits d'usage et à sécuriser les cheminements par une reconfiguration globale de l'espace public.

Les interventions proposées permettent notamment la création tant que possible d'un linéaire continu de voies vertes séparées de la circulation générale, offrant des cheminements sécurisés pour les mobilités actives, en cohérence avec les itinéraires existants (chemins nature,...)

Les carrefours seront équipés de dispositifs de ralentissement (plateaux surélevés, revêtements contrastés) permettant de sécuriser les traversées piétonnes et cyclables et d'améliorer la lisibilité des priorités ;

La géométrie de la voirie a été adaptée pour faciliter le croisement des poids lourds dans les virages.

L'aménagement paysager (accotements enherbés, noues, plantations) favorise une meilleure lisibilité des espaces et usages.

Ces choix d'aménagement traduisent une volonté de sécuriser l'ensemble des déplacements sur l'emprise projet, en apaisant le cadre et en améliorant la lisibilité.

2. Création d'un axe métropolitain Nord-Sud faisant parti du maillage de voirie secondaire 2x1 avenues déployées pour conforter le réseau viaire, relier les franges de l'Aéroparc et fluidifier le trafic sur l'OAIM Bordeaux Aéroport-Aéroparc ;

L'orientation Nord-Sud de cet axe permet la création d'une liaison entre les axes est-ouest de l'Avenue de Magudas et de l'Avenue de Marcel Dassault, toutes deux faisant parties du réseau de voirie primaires en soutien avec le boulevard Technologique. A terme, le projet permettra donc de délester les axes est-ouest et le futur boulevard technologique.

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



Les études de trafic ont montré l'impact positif des projets d'infrastructure prévus dans le cadre de l'OIM, dont le projet de requalification des avenues de Mazeau, Touban et Pagnot sur les évolutions de trafic.

3. Aménagement d'un axe de desserte structurant des projets en cours ou à venir qui s'organise autour du projet, notamment de la zone d'activité Galaxy 4 au nord-est et des nouveaux quartiers Circuit Drolin au sud ;
4. Requalification des accès ouest des sites Ariane Group et accès nord Safran Céramics ;
5. Développement d'un réseau de modes doux ;

En particulier le projet s'intègre dans le projet ReVE (Réseau Vélo Express) porté par Bordeaux Métropole et constitue un axe de maillage secondaire important du réseau cyclable entre les lignes 1 et 11 du réseau ReVE. A ce titre, il intègre un réseau de voie verte lisible et efficace.

Une attention particulière a été portée à la gestion des traversées de voirie et à la sécurité des usagers vulnérables, notamment au niveau des carrefours et intersections. En parallèle, le projet anticipe l'articulation des voies vertes avec les projets de mobilités douces des secteurs avoisinants

8. BILAN AVANTAGES / INCONVENIENTS DU PROJET

La cohabitation entre les différents modes de transport, notamment les véhicules lourds et les mobilités douces, a fait l'objet d'une réflexion approfondie. Des ajustements géométriques ont été intégrés dans la conception des tracés afin de garantir la sécurité des usagers cyclistes tout en assurant une fluidité de circulation pour les poids lourds, particulièrement sur les sections à fort trafic. Des surlargeurs ont été ajoutés dans les virages pour faciliter le croisement des véhicules lourds, tout en conservant des espaces dédiés aux piétons et cyclistes.

Le franchissement du ruisseau de Magudas par la passerelle destinée à la voie verte constitue un élément clé pour assurer la continuité des déplacements doux sur l'ensemble du linéaire projeté. La conception de cet ouvrage permet d'assurer non seulement une intégration paysagère harmonieuse, mais aussi un passage sécurisé pour les usagers, évitant ainsi toute discontinuité dans le parcours.

6. Valorisation du patrimoine végétal existant en utilisant l'écrin paysager existant comme support des usages et création d'une logique d'écologie urbaine intégrée ;

Le projet permet de renforcer l'usage des chemins naturels de Drolin et de préserver la structure forestière du secteur pour un territoire productif entre ville et forêt. Il permet une conciliation entre les souhaits de préservation des milieux naturels d'une très riche biodiversité et de développer des activités et des emplois sur la commune. Le contexte paysager est préservé et renforcé.

7. Prise en compte des enjeux environnementaux et préservation des continuités écologiques ;

Le projet, des études préliminaires à la validation de l'AVP s'est intégré dans une démarche ERC coconstruite qui a permis de préserver les valeurs environnementales et la trame forestière du secteur ainsi que de recréer des corridors écologiques participant à la préservation des fonctionnalités biologiques du milieu.

8. Amélioration de la gestion hydraulique du secteur en prenant en compte la sensibilité des milieux aquatiques du secteur et notamment de la ressource en eaux souterraine ; tout en conservant une gestion des eaux pluviales à ciel ouvert

Le projet permet une augmentation des capacités de stockage des noues paysagères et permet également, du fait des dispositifs antipollution mis en œuvre, de préserver la qualité du milieu aquatique.

Les eaux de chaussées des voiries actuelles sont collectées par des fossés latéraux connectés au réseau hydrographique de surface, composé de fossés de drainage dans les parcelles forestières et du ruisseau de Magudas.

Le réseau d'assainissement restera inchangé et aura la même typologie. Les eaux ruisselleront sur les bords de chaussé puis s'infiltreront dans les noues paysagères.

Il est important de noter qu'à ce jour l'emprise projet est dépourvue de solutions compensatoires.

Dans notre cas, les ouvrages projetés sont dimensionnés, comme tout ouvrage sur la Métropole Bordelaise, pour permettre de gérer une pluie d'occurrence décennale.

Ces noues prévues au projet permettent de canaliser, ralentir et infiltrer les eaux de ruissellement tout en limitant le recours à des réseaux enterrés. Ces futurs ouvrages contribuent à l'amélioration de la gestion des eaux pluviales dans le périmètre du projet.

Ainsi les bénéfices du projet, à la vue de la dynamique globale du secteur, sont nombreux.

PROJET DE REQUALIFICATION DES AVENUES DE MAZEAU, TOUBAN ET PAGNOT

	Inconvénients	Avantages
Sécurisation	<p>Les inconvénients du projet sont limités à la phase chantier. Ils sont temporaires et sans impact résiduel.</p> <p>Ils seront pleinement maîtrisés grâce à un dispositif global de gestion de chantier.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Sécurisation des voies circulées pour les véhicules motorisés (poids lourds, véhicules légers,...) par une uniformisation du gabarit de la voie à 6m de large et création d'accotements enherbés de 1m de part et d'autre sur Pagnot Sud, Touban et Mazeau - Sécurisation des usages par la dissociation des flux : réalisation d'une voie verte pour les modes doux (piétons, cycles,...) séparée de la chaussée circulée par des espaces verts ou noues, aménagement au niveau de Mazeau Nord d'un trottoir côté Ouest et d'une voie verte Est pour permettre aux piétons de cheminer sur un espace dédié sur cette portion plus fréquentée. - Réduction des conflits d'usage par l'optimisation du nombre de traversées (cycles et piétons) et la sécurisation de celles-ci et des carrefours : plateaux surélevés induisant une réduction de vitesse, marquage visuel par une résine, éclairage des carrefours <p>Les nouveaux aménagements renforcent durablement la sécurisation des voies.</p>
Mobilités	<p>Les éventuels inconvénients du projet sont limités à la phase chantier. Ils sont temporaires et sans impact résiduel. Ils seront maîtrisés grâce à un phasage des travaux.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Création d'une voie verte lisible, efficace et sécurisée permettant le développement des mobilités douces dans le secteur. - Confortement du réseau viaire permettant de fluidifier le trafic. - Création d'un axe de desserte structurant permettant de mieux desservir les projets en cours et à venir (Zone d'activité Galaxy 4 et quartier Circuit Drolin). - Requalification des accès ouest des sites Ariane Groupe et accès nord Safran Céramics permettant de développer les mobilités douces sur ces entrées de site tout en prenant en compte la fonction logistique de ces entrées. <p>Les études de trafic ont montré l'impact positif du projet, entraînant une réduction du trafic à l'horizon 2030.</p> <p>À terme, l'opération apporte un gain net au regard des mobilités en favorisant les mobilités douces et la fluidité du trafic.</p>
Environnement	<p>Les principales sources de nuisances potentielles du projet sur le milieu naturel sont les suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Imperméabilisation de zones naturelles ; - Bruits ; - Mouvements et vibrations ; - Débroussaillage de zones naturelles... <p>Le projet en phase chantier ou exploitation a des incidences sur le milieu naturel. Ces incidences peuvent être directes ou indirectes, temporaires ou permanents.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Conception d'un projet utilisant l'écrin paysager existant et contribuant ainsi à une harmonie entre le développement urbain et la préservation de la nature : préservation du patrimoine arboré, maintien des espaces boisés classés, valorisation du patrimoine végétal. - Lutte contre les îlots de chaleur par la plantation d'arbres à proximité des voies minérales - Prise en compte des enjeux environnementaux et préservation des continuités écologiques existantes, par la mise en œuvre d'une démarche ERC dès la phase de conception qui a abouti au projet de moindre impact environnemental, tout en maintenant son efficacité technique et sa viabilité économique. - Création de corridors écologiques inexistantes avec les infrastructures actuelles. <p>La conception du projet, complétée par la mise en œuvre de mesures spécifiques vise à atténuer les impacts identifiés mais aussi à améliorer la qualité environnementale existante. En recréant des continuités écologiques et en renforçant les corridors naturels, le projet participe à la restauration des fonctionnalités écologiques du site et de ses abords et à un effet positif sur les groupes d'espèces.</p> <p><i>Le projet est soumis à plusieurs autorisations environnementales au titre du code de l'environnement et fera à ce titre l'objet d'un dossier d'autorisation environnementale : autorisation Loi sur l'eau, autorisation de dérogation pour espèces protégées et autorisation de défrichement.</i></p> <p><i>Le projet a fait l'objet d'une exonération d'étude d'impact après examen au cas par cas, par arrêté préfectoral du 28 mars 2024 portant décision d'examen au cas par cas n° 2024-15445.</i></p>
Gestion hydraulique	<p>Le projet intersecte plusieurs périmètres de protection éloignée de captages d'alimentation en eau potable.</p> <p>Le site du projet présente ainsi un enjeu fort vis-à-vis de la protection qualitative et quantitative de la ressource en eau.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Gestion des eaux pluviales sur site (pas de rejet dans le réseau) : maîtrise des ruissellements des eaux pluviales et augmentation des capacités de stockage des noues paysagères. - Mise en œuvre de dispositifs antipollution. <p>Le projet apporte une amélioration notable de l'existant en renforçant la gestion qualitative et quantitative des eaux pluviales, tout en réduisant les risques de pollution accidentelle ou chronique.</p> <p>L'ensemble de ces mesures assure une protection accrue des captages d'alimentation en eau potable.</p>
Intérêt économique	<p>L'opération implique des investissements publics significatifs (travaux, mesures compensatoires, suivi environnemental).</p> <p>Nécessité d'acquisitions foncières avec indemnisation des propriétaires.</p> <p>Les professionnels, entreprises et commerçants riverains du projet peuvent voir leur activité affectée lors de la phase chantier. Cet inconvénient est limité à la phase chantier, il est temporaire et sans impact résiduel. Une commission d'indemnisation à l'amiable (CIA) à Bordeaux Métropole évalue et propose l'octroi d'une éventuelle indemnité en réponse aux demandes des commerçants.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Le projet constitue un levier pour le développement économique du secteur, en assurant la desserte des zones d'activités Galaxy 4 et Circuit Drolin, et en renforçant l'accessibilité aux sites industriels stratégiques (Ariane Groupe, Safran Céramics). - Les améliorations de mobilité et de sécurisation des déplacements fluidifient les flux de salariés, de clients, de livraisons et de poids lourds, renforçant l'efficacité logistique et la compétitivité des entreprises implantées. - Réemploi de matériaux : valorisation des ressources existantes <p>Les avantages économiques, collectifs, pérennes et structurants, l'emportent clairement sur des inconvénients économiques limités dans le temps ou indemnisés.</p>
Intérêt social	<p>Expropriations et perte d'usage.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - La reconfiguration de l'espace public réduit les conflits d'usage, sécurise les cheminements pour les piétons et cyclistes, améliorant ainsi la qualité de l'espace public et le confort global usagers du secteur. - La voie verte, les cheminements protégés et l'aménagement des carrefours renforcent l'inclusion sociale en facilitant les déplacements pour les personnes vulnérables (personnes âgées, familles, personnes à mobilité réduite). <p>Sur le plan social, le projet apporte des bénéfices manifestes en augmentant la qualité, le confort et la sécurisation de l'espace public.</p>

56/112

CHAPITRE II : CONTEXTE ENVIRONNEMENTAL

1. ETAT INITIAL DU SITE

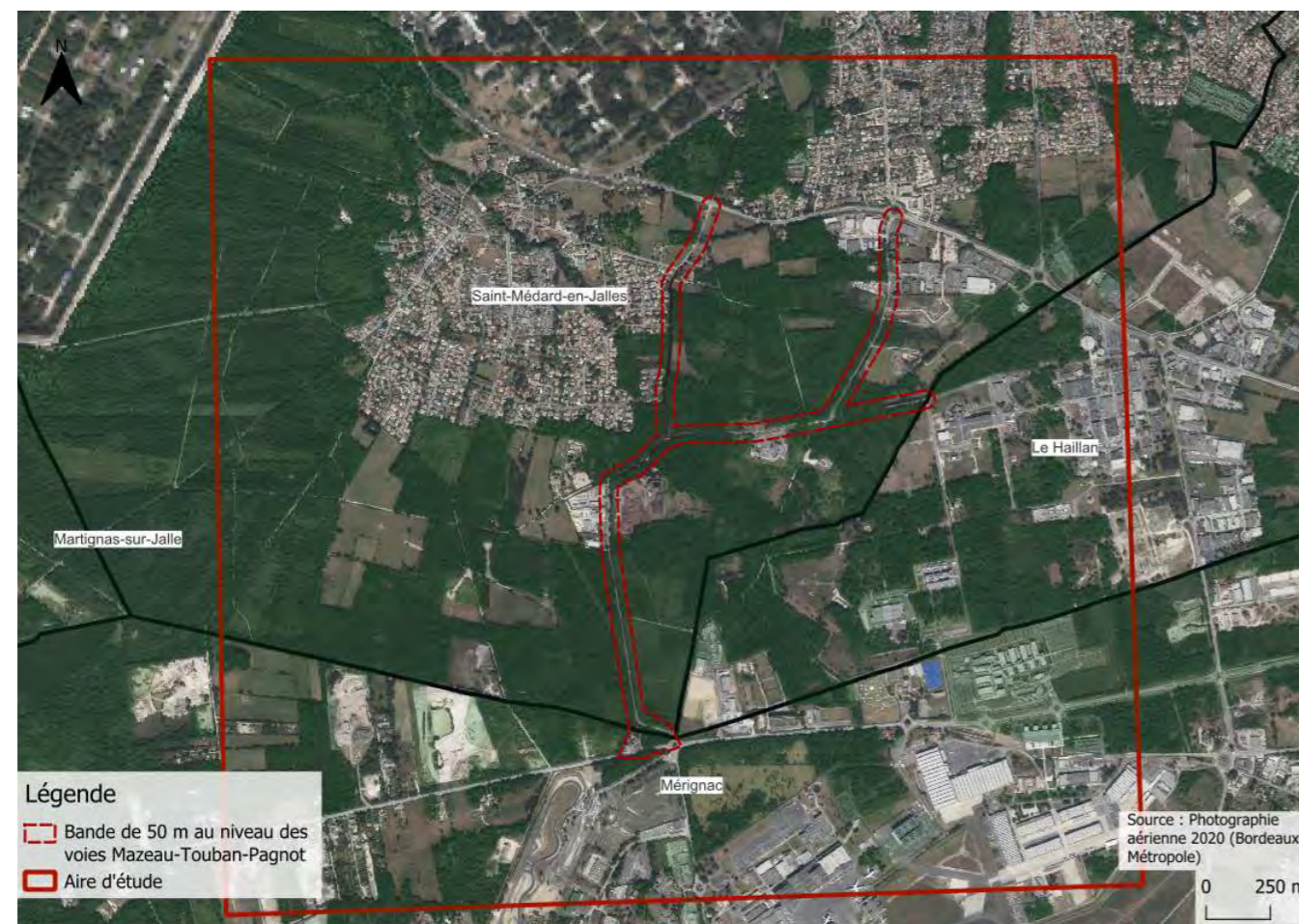
L'étude de l'état initial de l'environnement se concentre sur une zone d'environ 10 km² axée sur le projet, et dénommée **aire d'étude**.

Ce périmètre permet d'analyser le site projet dans son environnement global, en prenant en considération les grands éléments le constituant (axes de circulation principaux nord et sud, secteur urbanisé ouest, zonages patrimoniaux et règlementaires, sites industriels etc).

Toutefois, la présentation de certaines données environnementales est réalisée sur un périmètre plus large, correspondant aux enjeux des thématiques étudiées (zones d'influence directe et éloignée, fonctionnalité des habitats naturels, par exemple).

L'aire d'étude du projet s'étend sur les communes de Saint-Médard-en-Jalles, Mérignac et Le Haillan. Néanmoins, il est à noter que les emprises du projet intersectent uniquement les communes de Mérignac et de Saint-Médard-en-Jalles.

Figure 24: Aire d'étude pour l'analyse de l'état initial du projet



2. SYNTHÈSE DE L'ENVIRONNEMENT PHYSIQUE

Les éléments déterminants de l'analyse de l'environnement physique du projet sont repris ci-après.

- ✓ Le projet est implanté dans **l'Opération d'Intérêt Métropolitain Bordeaux Aéroparc**, un territoire aux enjeux d'aménagements et de développements économiques majeurs, présentant également de nombreux enjeux environnementaux.
- ✓ La géologie de l'aire d'étude est marquée par la présence de **formations alluvionnaires du système Garonne** composées de terrains sablo-graveleux de faible épaisseur surmontant des formations argileuses.
- ✓ L'analyse hydrogéologique établie montre la présence d'une **formation aquifère, plioquaternaire** assise sur des épontes imperméables, offrant au **réservoir oligocène sous-jacent et jugé d'intérêt stratégique (CLE) une protection**.

Les niveaux d'eau montrent une fluctuation saisonnière importante avec une **nappe pouvant être quasi-subaffleurante en période de hautes eaux au sud de l'avenue de Pagnot et avenue de Mazeau (projet Galaxy 4)**.

- ✓ Le contexte pédologique de **podzols** et de **lande humide** confirme la présence d'une nappe à faible profondeur dans le secteur, participant de fait à l'alimentation des eaux superficielles et des zones humides.
- ✓ Au regard de l'analyse bibliographique du contexte en sites et sols pollués du secteur d'étude, il apparaît la présence de **plusieurs sites faisant ou ayant l'objet de diagnostic et mesure de suivi dans le cadre de contamination des sols et des eaux souterraines (BASOL)**. La distance minimale au projet est de 500m.
- ✓ L'aire d'étude se situe dans le **bassin versant de la Garonne**. Le projet intersecte le **Magudas, écoulement classé cours d'eau (DDTM 33)** présentant des zones de débordement importantes (Prolog Ingénierie, 2018).

✓ Aucune zone de protection n'est recensée au sein de l'aire d'étude. Les zones de protection règlementaires et patrimoniales les plus proches sont situées à 2,5 km (NATURA 2000) et 3,0 km (ZNIEFF).

✓ **L'aire d'étude est concernée par quatre périmètres de protection éloignée de captages AEP et deux périmètres de protection rapprochée de captages industriels**. Ces captages, dont les profondeurs sont comprises entre 26 et 101 m sollicitent une ressource eaux souterraine profonde.

En accord avec les arrêtés préfectoraux, **tout nouveau projet susceptible de porter atteinte à la qualité des eaux sera soumis à l'avis d'un hydrogéologue agréé**.

✓ L'aire d'étude est inscrite dans une **zone de répartition des eaux au titre de l'aquifère de l'oligocène pour une côte de 20mNGF**.

De fait, toute opération de pompage dans l'aquifère oligocène à une côte de 20mNGF sera soumise au seuil d'autorisation ou de déclaration de la zone de répartition des eaux.

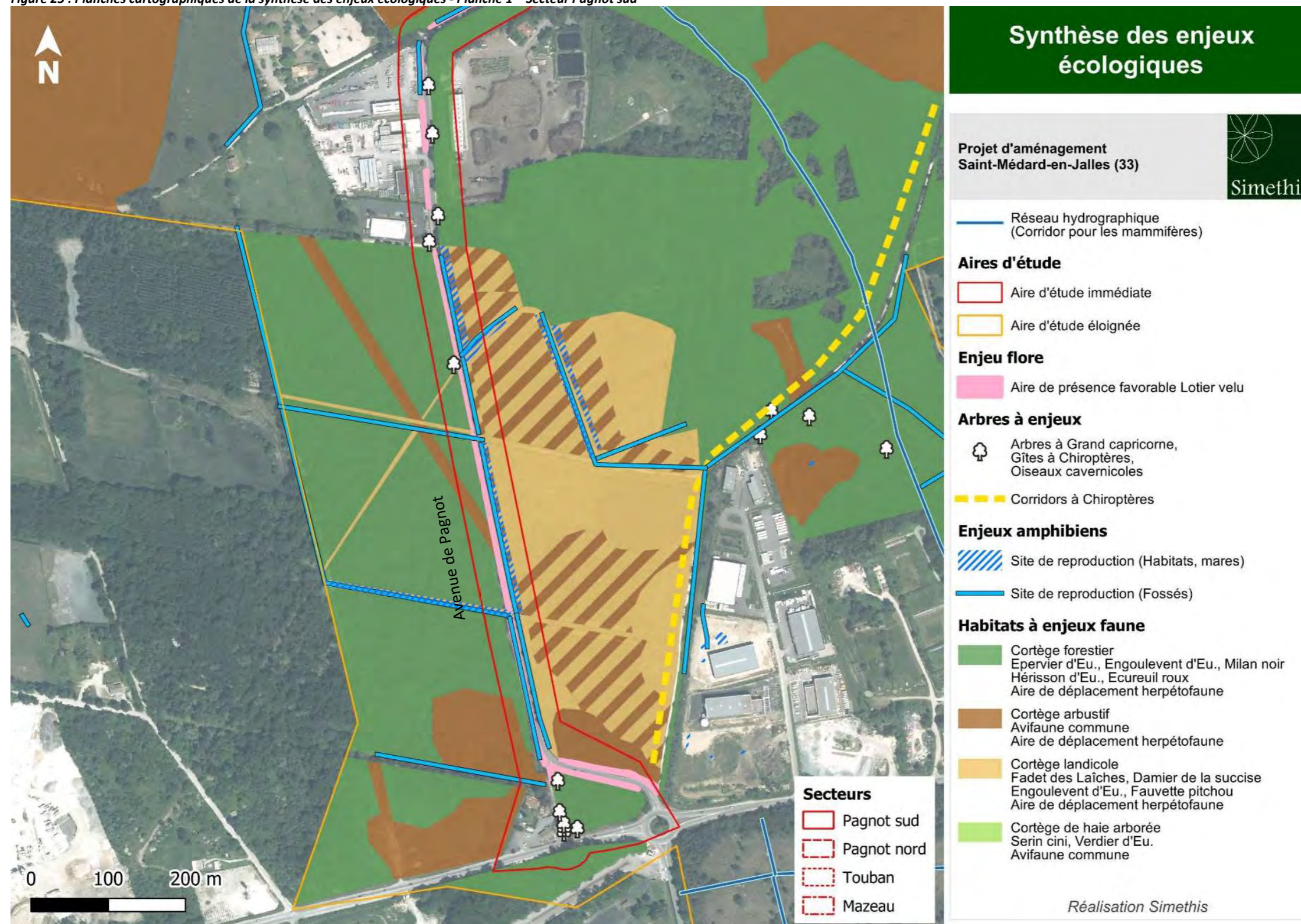
✓ D'un point de vue des risques, les éléments majeurs du secteur sont la présence de plusieurs ICPE recensées dans l'aire d'étude ; d'une servitude d'utilité publique pour canalisation d'hydrocarbure intersectée par le projet et du Plan de Prévention des Risques Naturels prévisibles « Incendies de Forêts » (PPRIF) qui classe une partie de l'aire d'étude en aléa fort.

✓ Le projet se trouve sur le territoire des SDAGE et SAGE suivants :

SDAGE Adour Garonne, SAGE Nappes profondes de Gironde, SAGE Estuaire de la Gironde et milieux associés

3. SYNTHÈSE DE L'ENVIRONNEMENT NATUREL

Figure 25 : Planches cartographiques de la synthèse des enjeux écologiques - Planche 1 – Secteur Pagnot sud



58/112

Figure 26 : Planches cartographiques de la synthèse des enjeux écologiques - Planche 2 – Secteur Pagnot nord

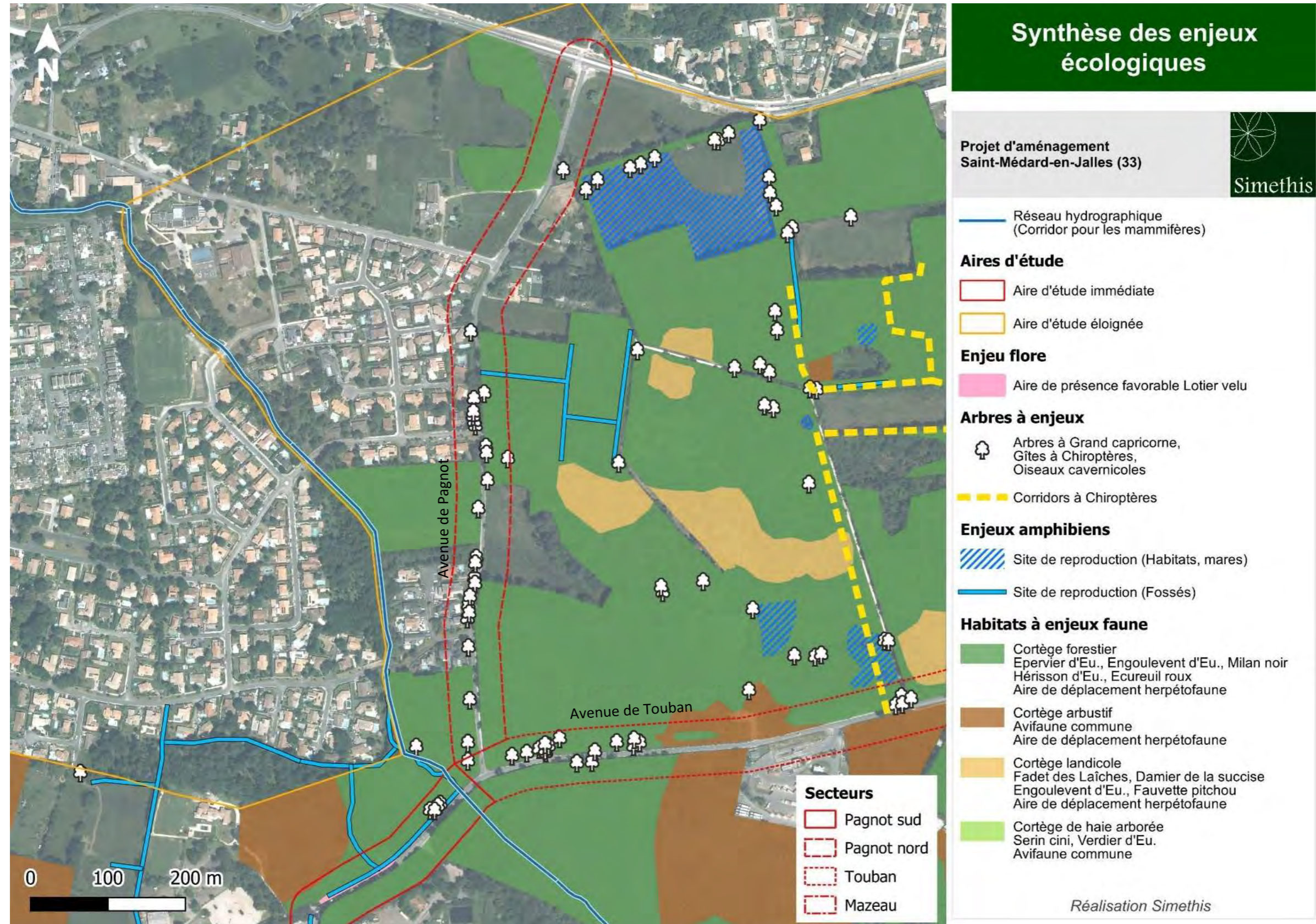
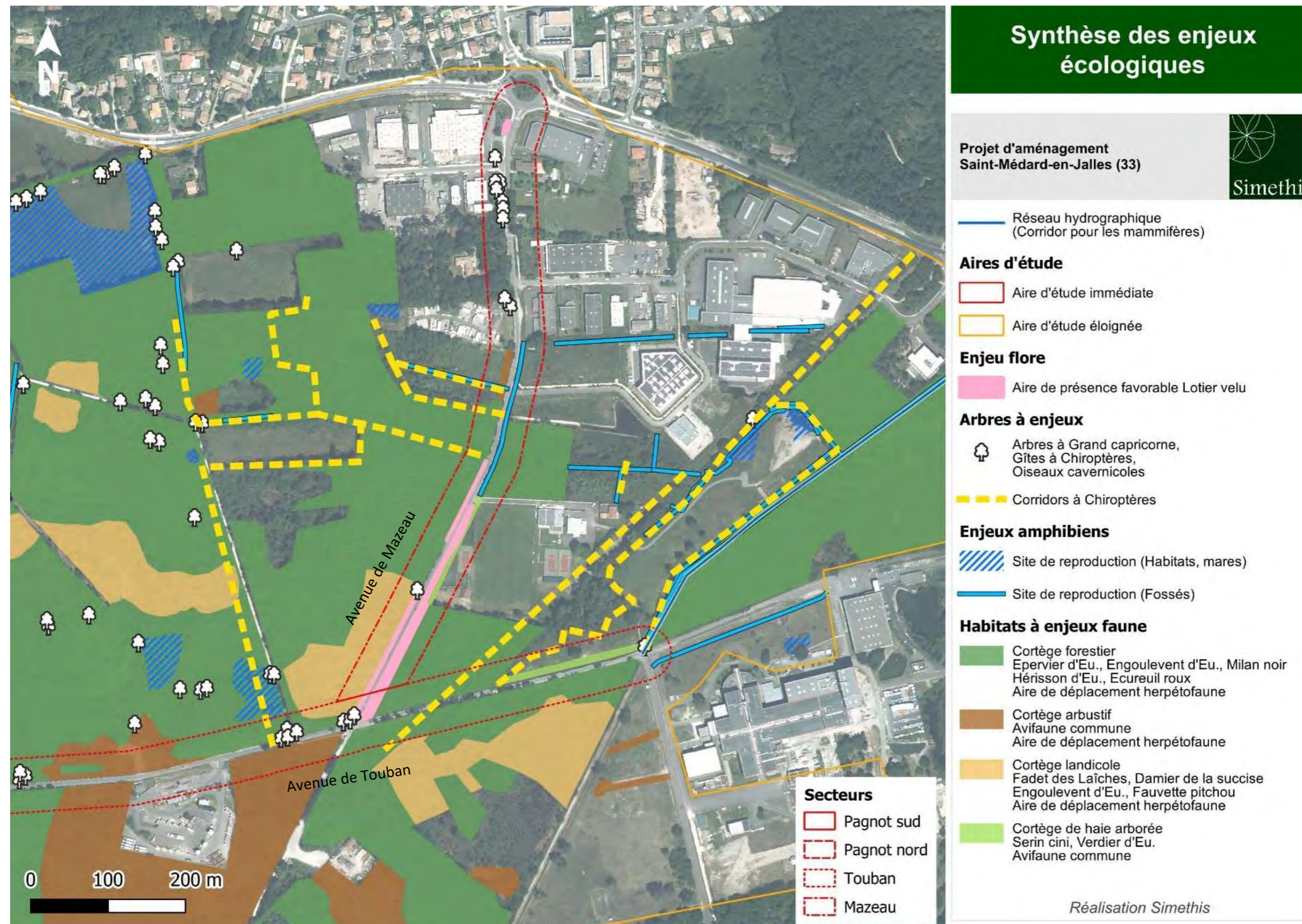


Figure 27 : Planches cartographiques de la synthèse des enjeux écologiques - Planche 3 – Secteur Mazeau



60/112

Les éléments déterminants de l'analyse de l'environnement naturel du projet sont repris ci-après.

✓ L'aire d'étude ne comprend **aucune zone d'inventaire réglementaire ou patrimoniale**.

Le zonage le plus proche est le site NATURA 2000 « Réseau hydrographique des Jalles de Saint-Médard et d'Eysines - FR7200805 » situé à environ 2,5 km à l'ouest du projet.

✓ **6 mesures compensatoires** en faveur de la biodiversité sont comprises dans l'aire d'étude.

✓ L'aire d'étude est concernée par la **Trame Verte-bleu du SRADETT et du SCoT Grenelle de Bordeaux Métropole** qui donnent toutes deux des orientations de gestion et de préservation de la ressource en eaux superficielles spécifique Le Magudas.

Le Magudas est classé cours d'eau de la trame bleu, de fait corridor écologique et réservoir de biodiversité par le SRADETT.

Le Magudas est également classé cours d'eau par le SCoT grenelle de Bordeaux Métropole et est concerné par l'orientation suivante : **Retrouver et renforcer la continuité des fils de l'eau (B1)**

✓ Le diagnostic écologique a montré que l'aire d'étude immédiate présente des **sensibilités écologiques avec la présence de plusieurs espèces protégées et patrimoniales** inféodées aux milieux aquatiques (amphibiens), aux milieux landicoles (avifaune, entomofaune), aux boisements (avifaune, mammifères) et à la présence d'arbres gîtes (entomofaune, chiroptères, oiseaux).

4. ENVIRONNEMENT HUMAIN

Sources : DDT Gironde, SIGES Aquitaine, SIE Adour-Garonne, sandre.eaufrance.fr, atlas.biodiversite-nouvelle-aquitaine.fr, géorisques.gouv.fr, BNPE, CEREMA, géoportail, Observatoire Régional de l'Environnement

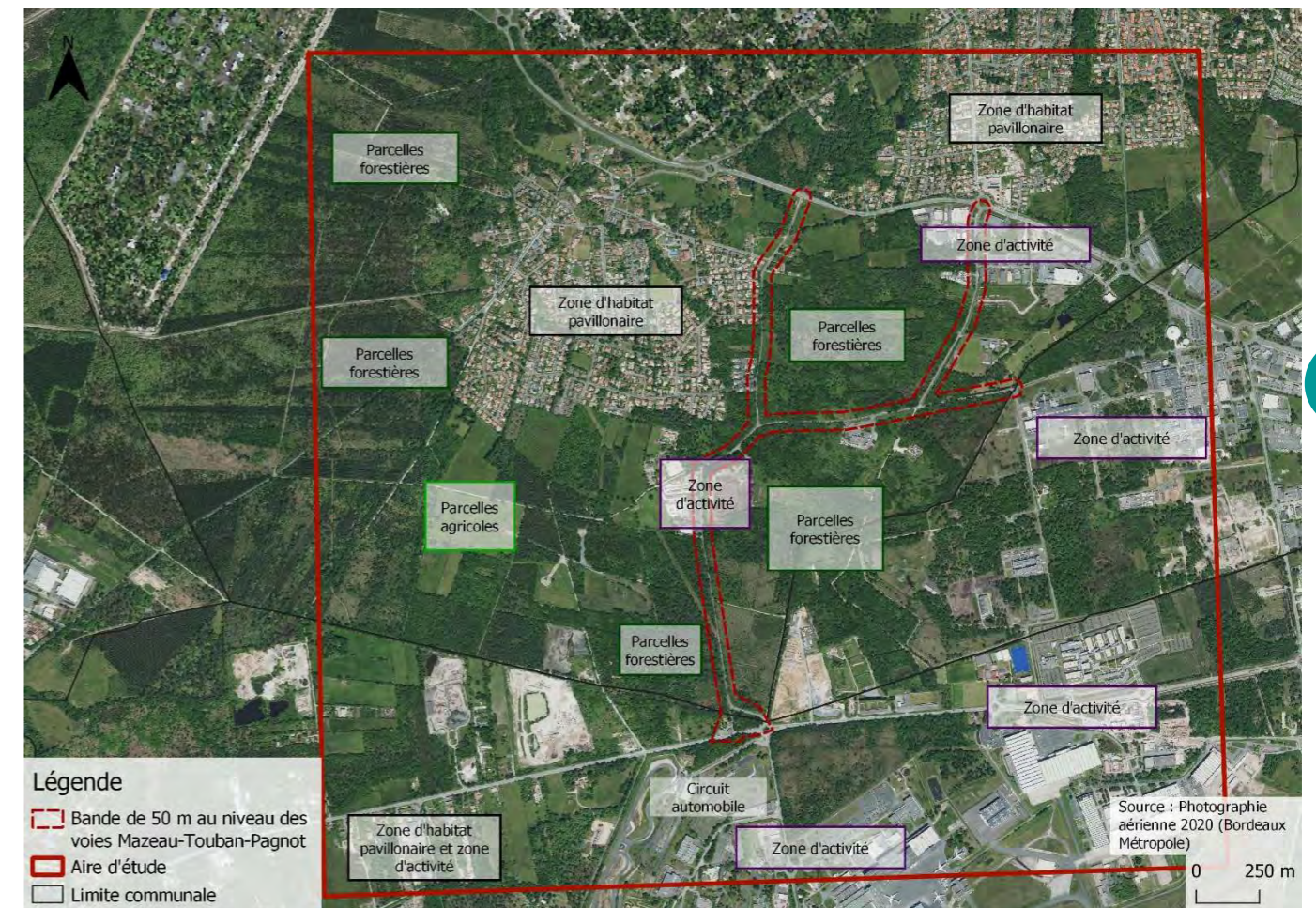
4.1. OCCUPATION DES SOLS

4.1.1. Le bâti

La zone d'étude est située dans un contexte périurbain, enclavée entre des zones d'habitat, des zones d'activités, des parcelles forestières et de prairies sur l'extrémité Nord du périmètre.

Le bâti présent dans la zone d'étude est constitué pour l'essentiel d'habitat pavillonnaire récent.

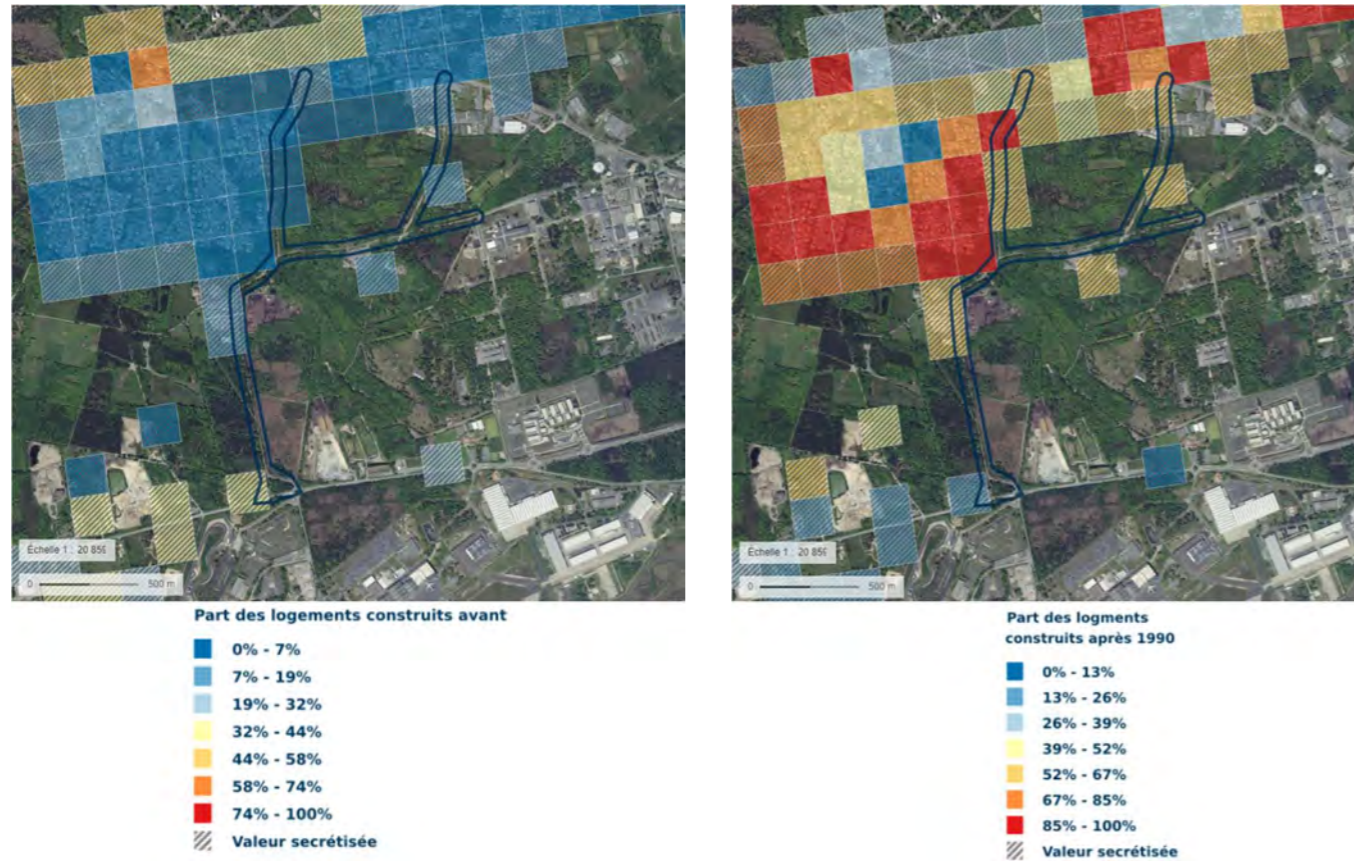
Figure 28 : Localisation des zones d'habitat au sein de l'aire d'étude



4.1.2. Les logements

Les logements présents au sein de l'aire d'étude sont pour l'essentiel de construction récente. Moins de 30% ont été construits avant 1945. A l'inverse, entre 40 et 100% ont été réalisés après 1990.

Figure 29 : Part des logements construits avant 1945 et après 1990 au niveau de l'aire d'étude (Données 2022)



Source : Géoportail

Les logements sont pour l'essentiel des habitations individuelles. A l'échelle de l'aire d'étude, moins de 15% de logements collectifs sont présents.

De même, la part des logements sociaux représente moins de 17% de l'emprise de l'aire d'étude. La part de logements en propriété s'élève à 80%.

4.2. LE PATRIMOINE CULTUREL

Aucun monument historique, de périmètre de protection et de site protégé n'est situé au sein de l'aire d'étude.

Le monument historique le plus proche de l'aire d'étude est le Château de Gajac qui possède un périmètre de protection à plus de 2 km au Nord-Ouest.

La zone de protection archéologique la plus proche est située à 2 km environ à l'Ouest, il s'agit de "Menespley, Broustey, Peyronet - mobilier, Epipaléolithique à Age du Bronze" sur la commune de Martignas-sur-Jalle.

Le site inscrit le plus proche est situé à Saint-Médard-en-Jalles à 2.5 km au Nord de l'aire d'étude. Il s'agit du Château du Bourdieu et son parc inscrit.

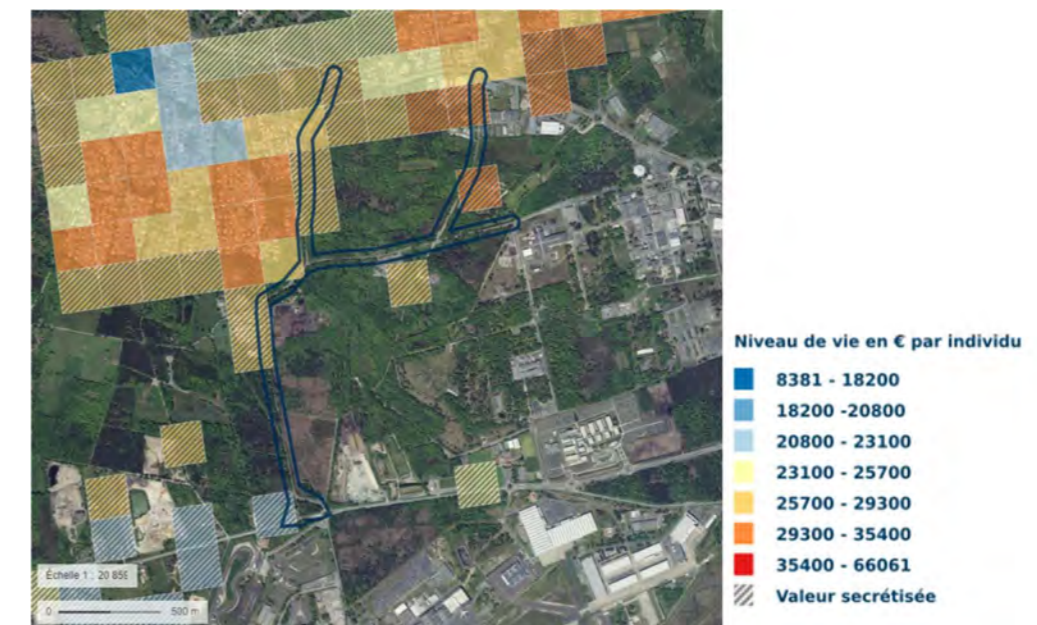
4.3. CONTEXTE SOCIO-ECONOMIQUE

Le secteur du projet bénéficie d'une faible densité de population avec moins de 5500 individus par km² sur l'ensemble de l'aire d'étude. Il s'agit d'une population d'actifs avec environ 41% d'individus compris entre 30 et 59 ans. La part des 15-29 ans représente environ 15% des actifs.

Le niveau de vie au sein de l'aire d'étude peut être considéré comme moyen, avec des revenus moyens compris entre 23 100 et 35 400€ par individu.

La proportion de ménages pauvres au sein de la zone d'étude est très faible entre 10 et 20.

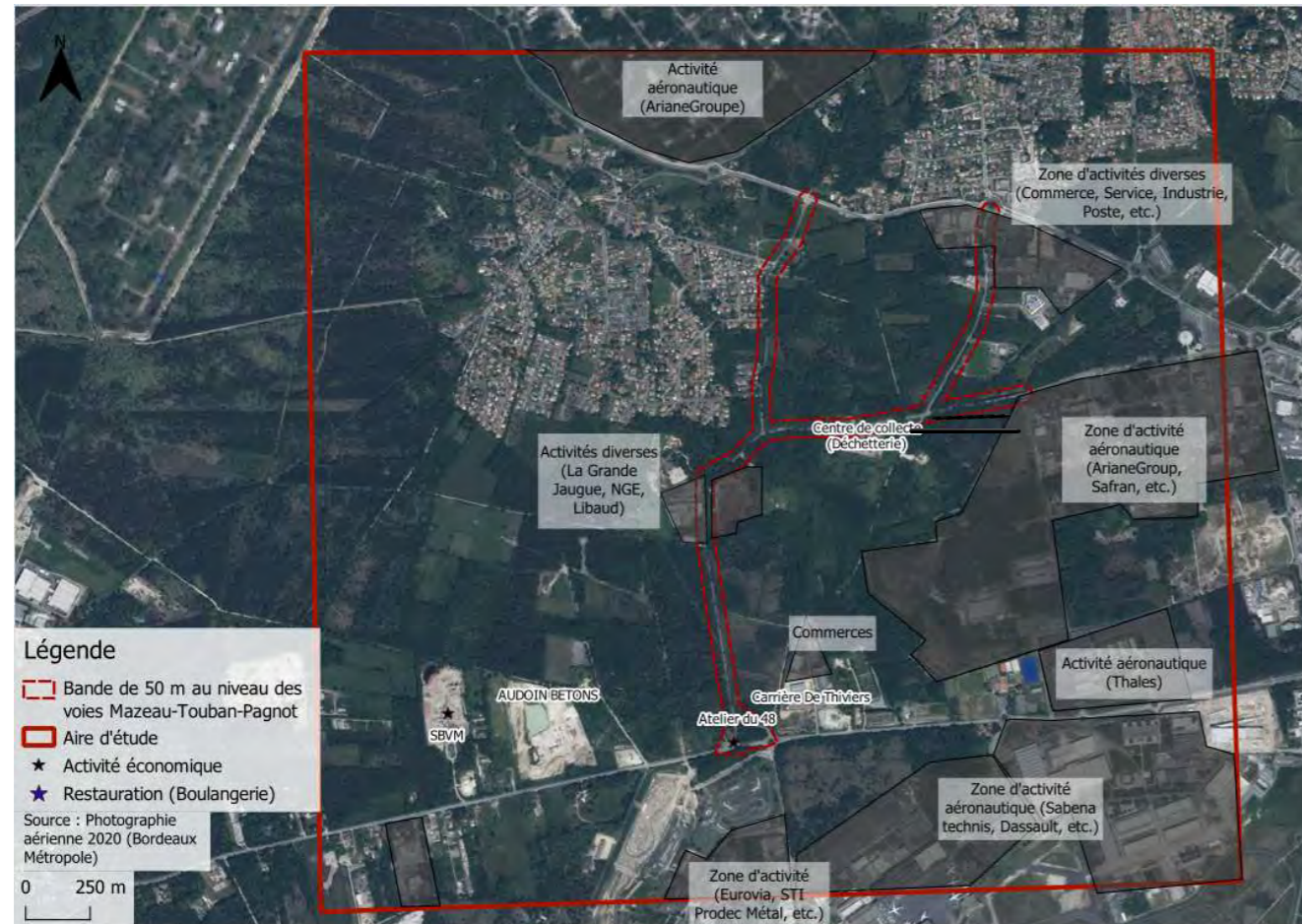
Figure 30 : Niveau de vie en € par individu au niveau de l'aire d'étude (Données 2022)



Source : Géoportail

Beaucoup d'activités économiques sont situées au sein de l'aire d'étude : Aéronautique, bâtiment, commerce, automobile, industrie chimique, infrastructure, fabrication de fertilisant et d'engrais, de matériaux béton etc.

Figure 31 : Localisation des activités économiques au sein de l'aire d'étude



Source : Géoportail

4.4. DIAGNOSTIC DES EQUIPEMENTS ET RESEAUX

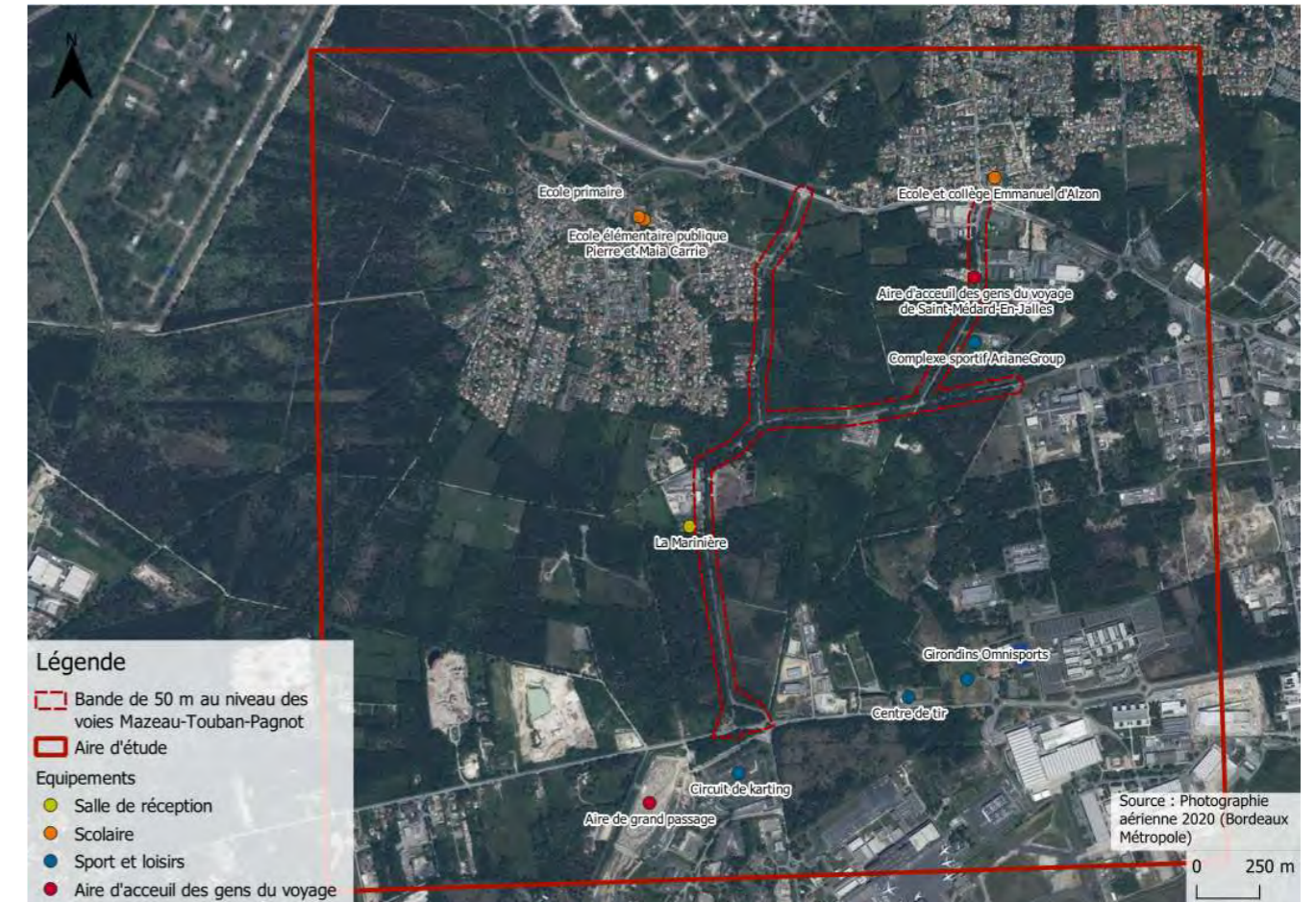
4.4.1. Equipements structurants

On note la présence d'une écurie à l'ouest de l'avenue Pagnot « L'écurie des prévôts » (écurie de propriétaire de Concours Saut d'Obstacle, pension) ; un centre de tir ; d'un ancien circuit automobile (fermé) accueillant actuellement une activité de karting au niveau de l'avenue de Marcel Dassault.

Deux écoles (maternelle et élémentaire), un collège privé Emmanuel d'Alzon sont également localisés au Nord-Ouest de l'aire d'étude.

Une aire d'accueil des gens du voyage-est localisée avenue de Mazeau.

Figure 32 : Localisation des équipements publics et sportifs



Source : Géoportail

4.4.2. Réseaux divers

Un réseau AEP (Alimentation en Eau Potable) sur toutes les avenues du projet est présent, avec des dimensions relativement importantes (250 à 300 m sur l'avenue de Touban). L'aire d'étude est concernée par deux périmètres de protection éloignée de captage d'alimentation en eau potable.

Un réseau HTA (Haute Tension A) d'alimentation des activités liées à l'aérospatial est également présent. Ces réseaux sont très sensibles au regard des activités qu'ils desservent.

Une canalisation de transport de matières dangereuses (hydrocarbure) est présente au niveau de l'aire d'étude, elle traverse l'avenue Pagnot Sud, puis l'avenue Touban Est.

4.5. INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT

4.5.1. Infrastructures routières

Sources : Comptages routiers, Dossier 22BM136-MERIGNAC-OIM, CPEV, octobre 2023 ; Comptages automatiques, Saint-Médard-en-Jalles, CPEV, semaines 48/49 2022

Plusieurs infrastructures routières structurent l'aire d'étude.

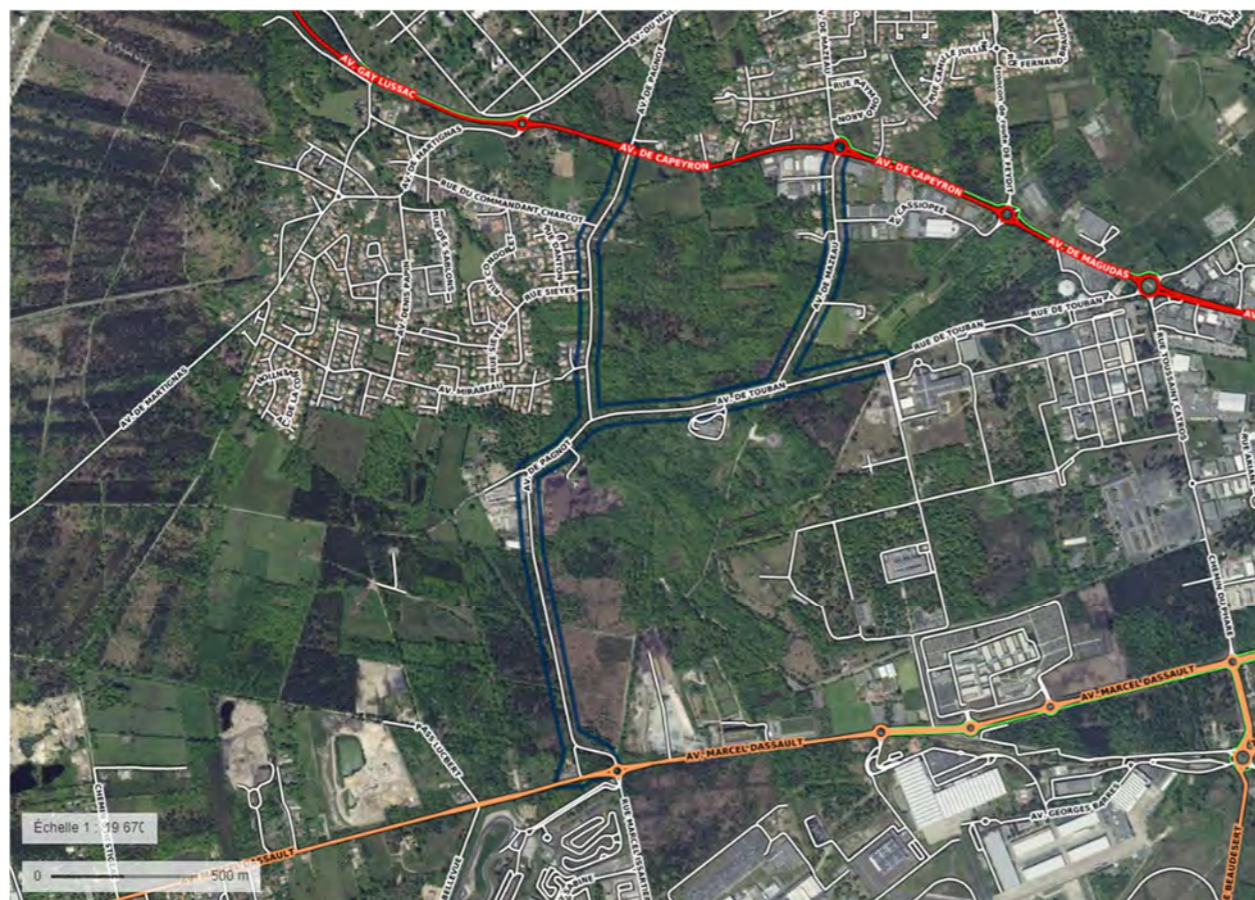
Les avenues nord et sud, avenue de Capeyron et avenue Marcel Dassault, ont fait l'objet de comptage routiers en octobre 2023 :

- L'avenue de Capeyron au nord du site de projet supporte un trafic de 25 995 véh/jour (3,1% de PL),
- L'avenue Marcel Dassault au sud du site de projet supporte un trafic de 17 820 véh/jour (5,46% de PL).

Les avenues de Mazeau, Touban et Pagnot ont fait l'objet de comptage routiers automatiques pour la détermination du trafic moyen journalier jours ouvrés (TMJO) durant les mois d'octobre, novembre et décembre 2022 :

- L'avenue de Pagnot supporte un TMJO de 7 232 véh/jour (4,2 % de PL),
- L'avenue de Mazeau supporte un TMJO de 5235 véh/jour (3,5 % de PL),
- L'avenue de Touban supporte un TMJO de 4 629 véh/jour (0,9 % de PL).

Figure 33 : Localisation des infrastructures routières au niveau de l'aire d'étude



Source : Géoportail

4.5.2. Infrastructures ferroviaires

Aucune infrastructure ferroviaire n'est recensée au sein de l'aire d'étude.

La gare la plus proche de l'aire d'étude est celle de Caudéran-Mérignac, située à plus de 9,00 km.

4.5.3. Infrastructures aéroportuaires

L'aéroport de Bordeaux est situé au sud, à proximité immédiate de l'aire d'étude.

4.5.4. Transports en commun

Saint-Médard-en-Jalles, Mérignac et Le Haillan dispose du réseau de transport de Bordeaux Métropole : TBM. La ligne A du tram dessert la commune du Haillan et de Mérignac ainsi que plusieurs bus.

L'aire d'étude est desservie par trois lignes :

- **La ligne 71** : Lycée Sud Médoc Bois de Mont – Mérignac Barbusse avec une fréquence de 20 à 60 minutes la semaine ;
- **La ligne 26** : Martignas Les Pins - Mérignac Lycée Daguin avec une fréquence de 30 minutes la semaine et 30 à 60 minutes le week-end.
- **La ligne 51** : Gambetta Mériadeck – Martignas Collège Aliénor d'Aquitaine avec une fréquence de 30 minutes la semaine.

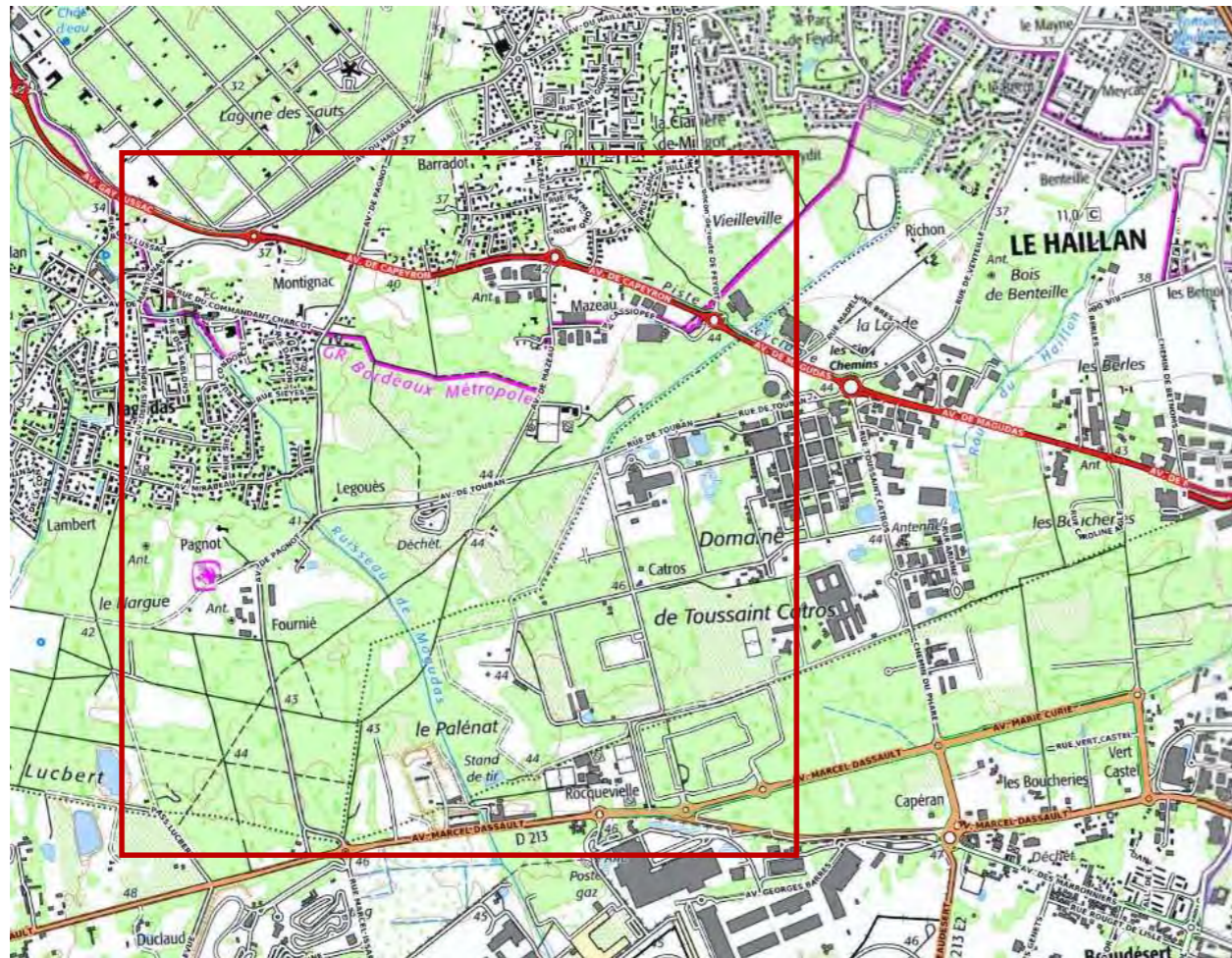
Les arrêts de bus les plus proches sont les arrêts :

- Arrêt Julien, au nord, le long de l'avenue Capeyron : cet arrêt est desservi par la ligne 71 et la ligne de transport scolaire S14 ;
- Arrêt Sieyès, à l'ouest de l'avenue Pagnot : cet arrêt est également desservi par la ligne 71 et la ligne de transport scolaire S14 ;
- Arrêt Issartier, au sud, le long de l'avenue Dassault : cet arrêt dessert les lignes 26 et 51 et les lignes de transports scolaire S53, S56 et S64.

4.6. MODES DOUX

Un sentier de Grande Randonnée GR de Bordeaux Métropole traverse le nord de l'aire d'étude.

Figure 34 : Extraits IGN



Source : Géoportail

Plusieurs itinéraires cyclables recensés par Bordeaux Métropole ainsi que des itinéraires traversant les espaces naturels de l'aire d'étude sont présents.

Figure 35 : Trouillot & Hermel Paysagiste – mars 2025

- Chemin nature
- Piste cyclable
- Bande cyclable

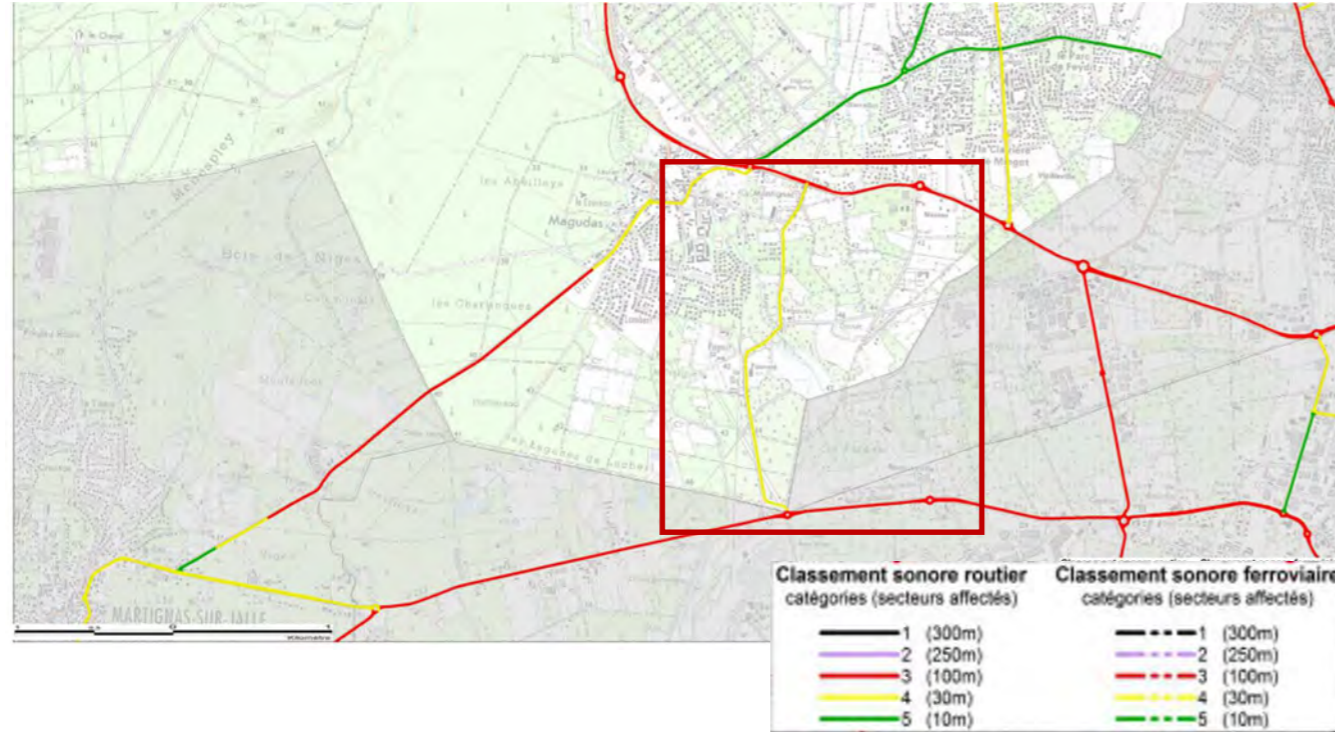


4.7. ENVIRONNEMENT SONORE

Quatre sources de nuisances sonores peuvent être identifiées au sein de l'aire d'étude, liées :

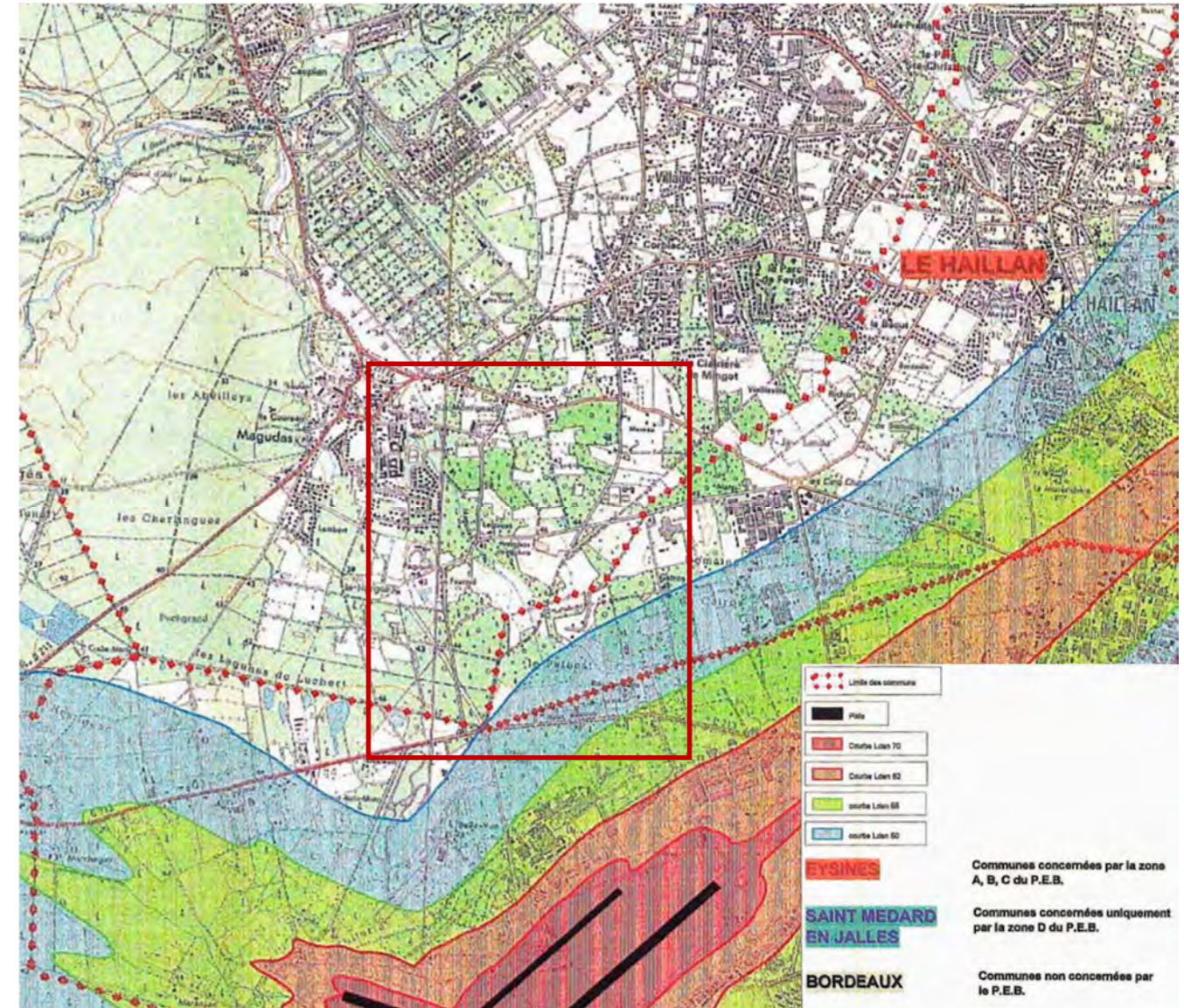
- Au bruit généré par le trafic routier sur l'avenue de Capeyron,
- Au bruit généré par le trafic routier sur l'avenue de Marcel Dassault,
- Au bruit généré par le trafic routier sur l'avenue de Pagnot,
- Au bruit lié au transport aérien sur l'aéroport de Bordeaux-Mérignac. La zone est en partie concernée par le plan d'exposition au bruit de l'aérodrome.

Figure 36 : Classement sonore des avenues au niveau de l'aire d'étude (Données 2023)



Source : Classement sonore des infrastructures de transports terrestres de Saint-Médard-en-Jalles

Figure 37 : Extrait du Plan d'Exposition au Bruit relatif à l'aérodrome de Bordeaux-Mérignac au niveau de l'aire d'étude



4.8. QUALITE DE L'AIR

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.

4.9. SYNTHESE DE L'ENVIRONNEMENT HUMAIN

Les éléments déterminants de l'analyse de l'environnement humain du projet sont repris ci-après.

- ✓ L'aire d'étude est située dans un **contexte périurbain**, enclavée entre des zones d'habitat de construction récente, des zones d'activités, des parcelles forestières et de prairies sur l'extrémité Nord du périmètre, à proximité immédiate de l'aéroport.
- ✓ **Aucun monument historique, de périmètre de protection et de site protégé** n'est situé au sein de l'aire d'étude.

Pièce 3 : Plans de situation

69/112

Figure 38 : Plan de situation (IGN SCAN 100)

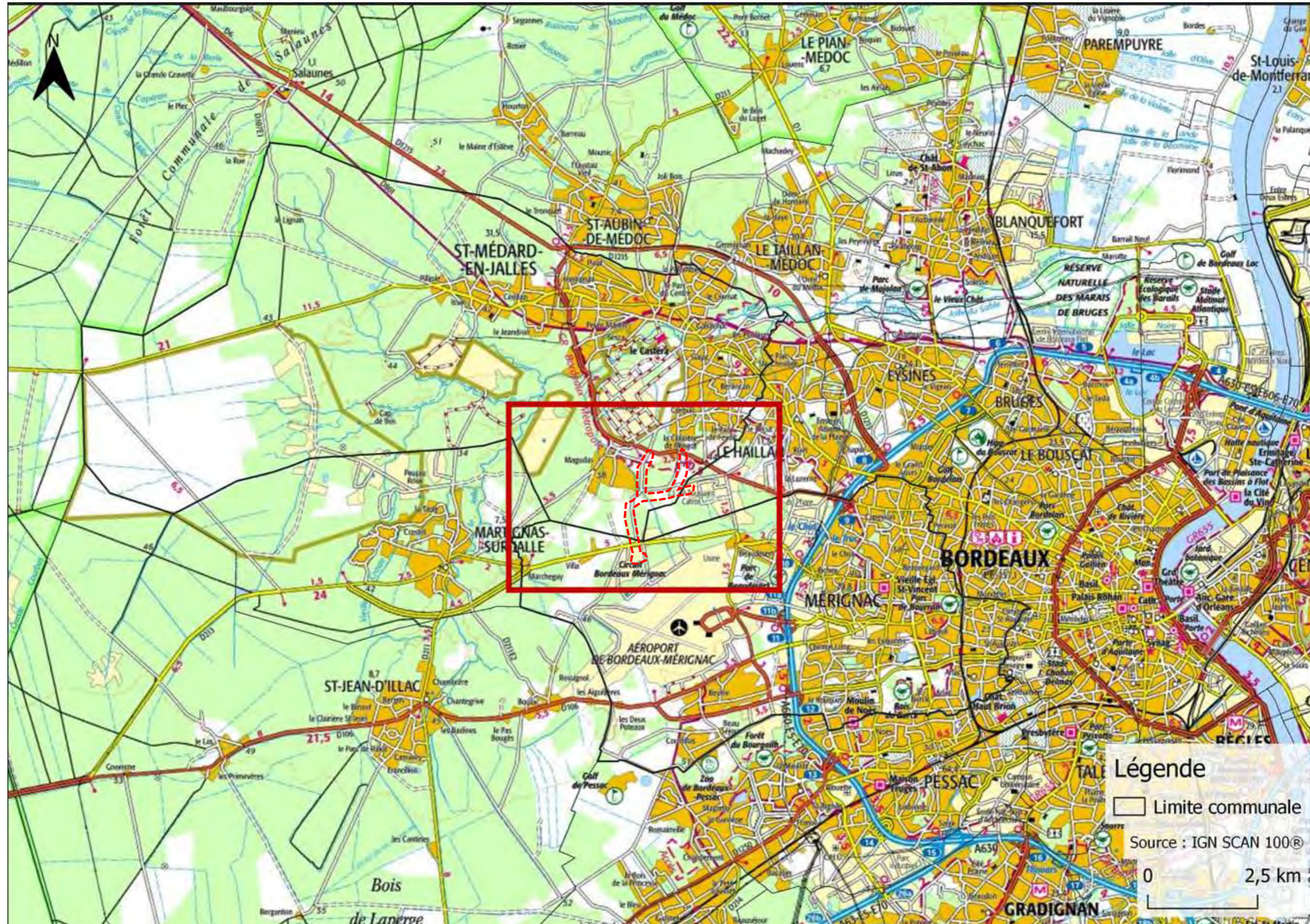


Figure 39 : Plan de situation (IGN SCAN 25)

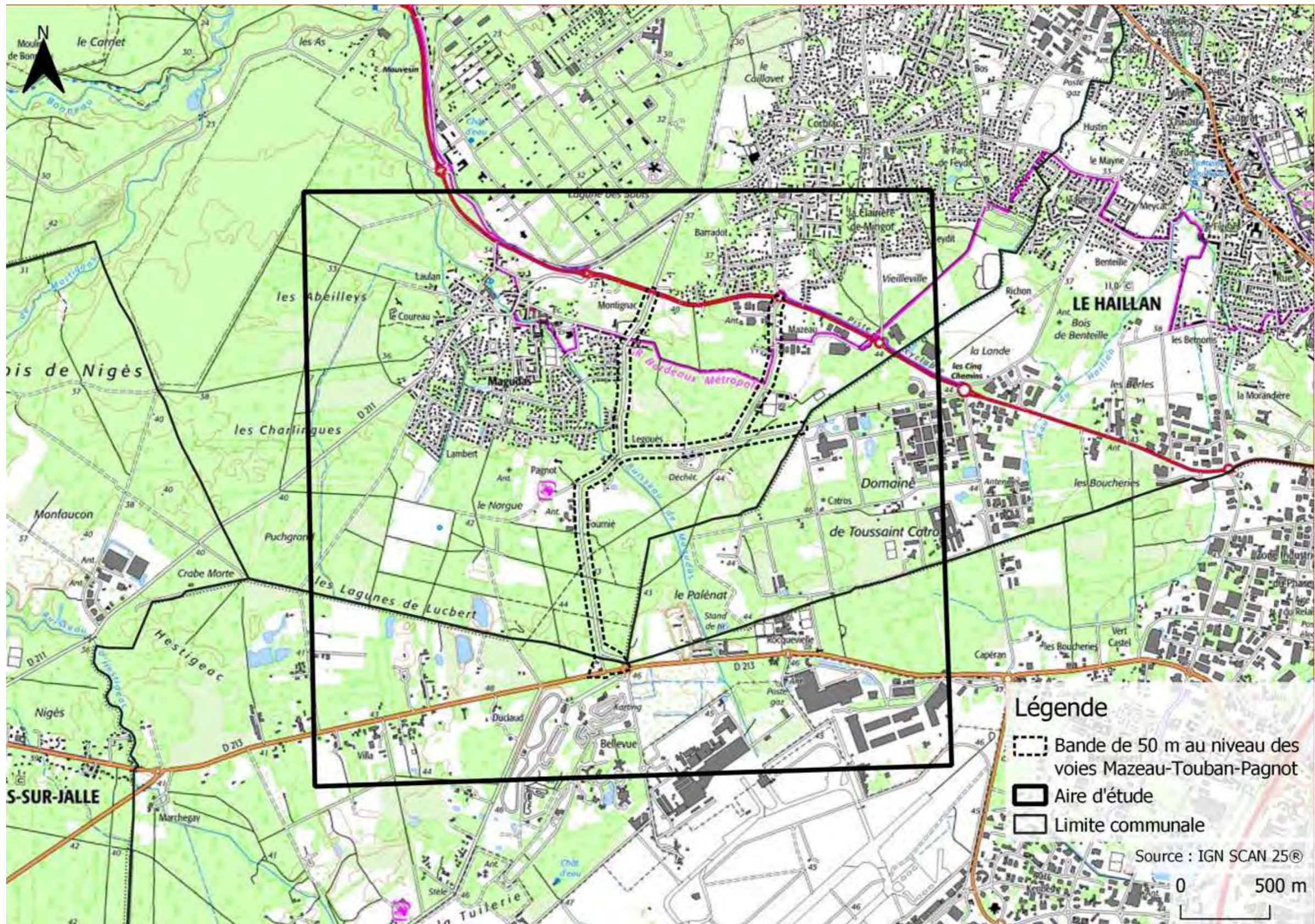
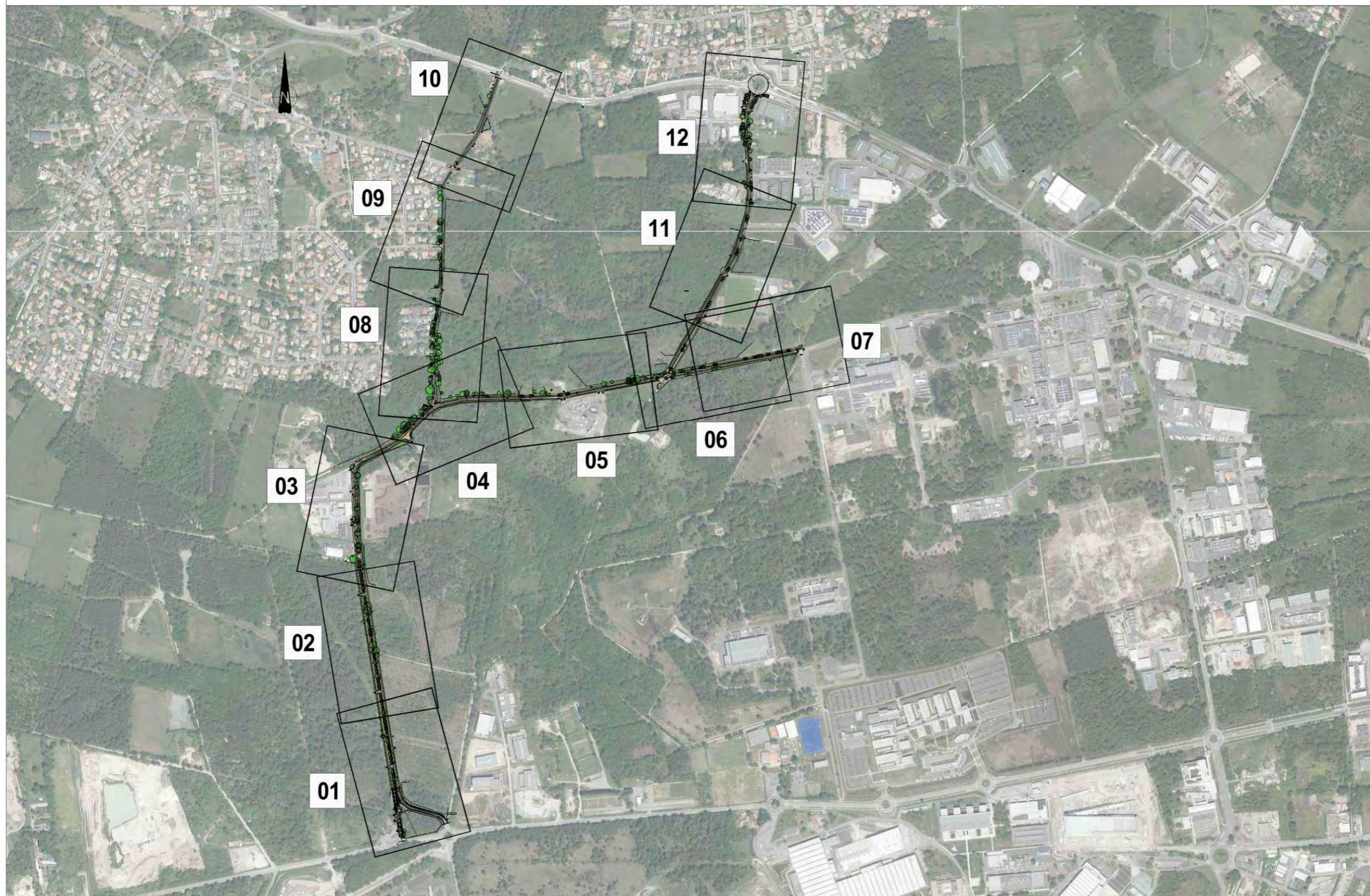


Figure 40 : Plan de situation (Photographie aérienne, 2020)



Pièce 4 : Plan général des travaux

PLAN DE LOCALISATION DES PLANCHES



74/112

PLAN GÉNÉRAL DE TRAVAUX

1/12



75/112

PLAN GÉNÉRAL DE TRAVAUX

2/12

76/112



PLAN GÉNÉRAL DE TRAVAUX

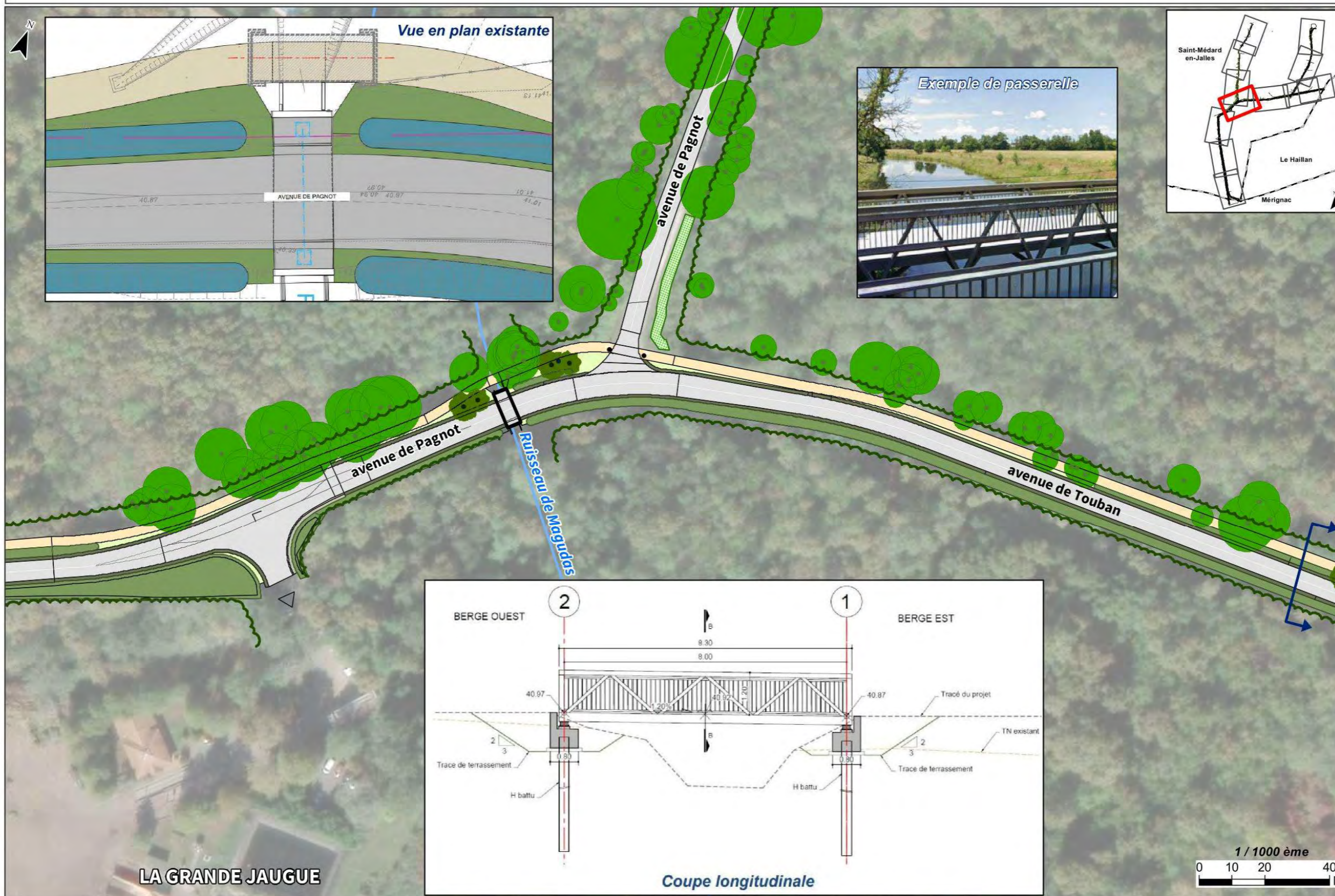
3/12



77/112

PLAN GÉNÉRAL DE TRAVAUX

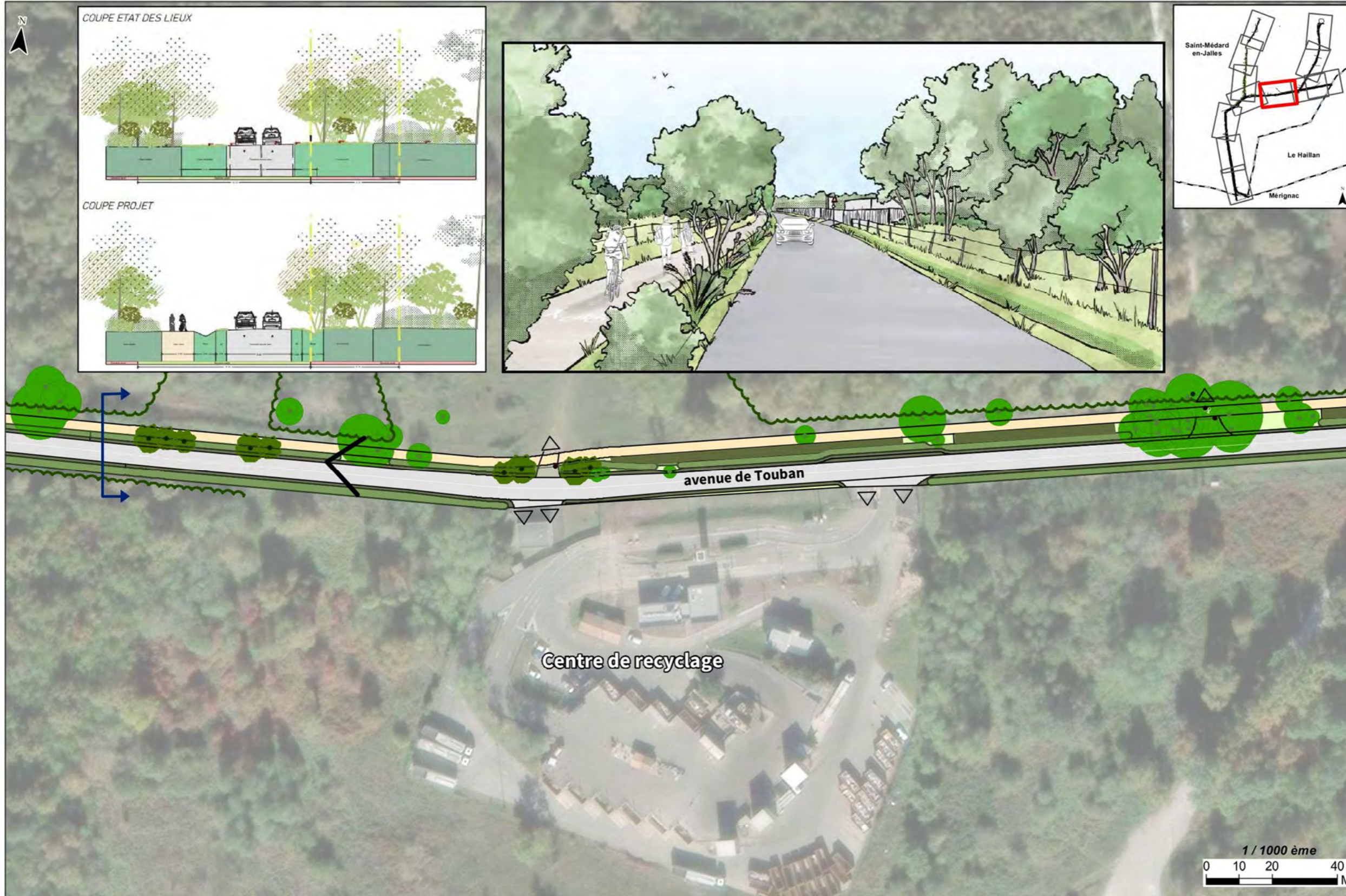
4/12



78/112

PLAN GÉNÉRAL DE TRAVAUX

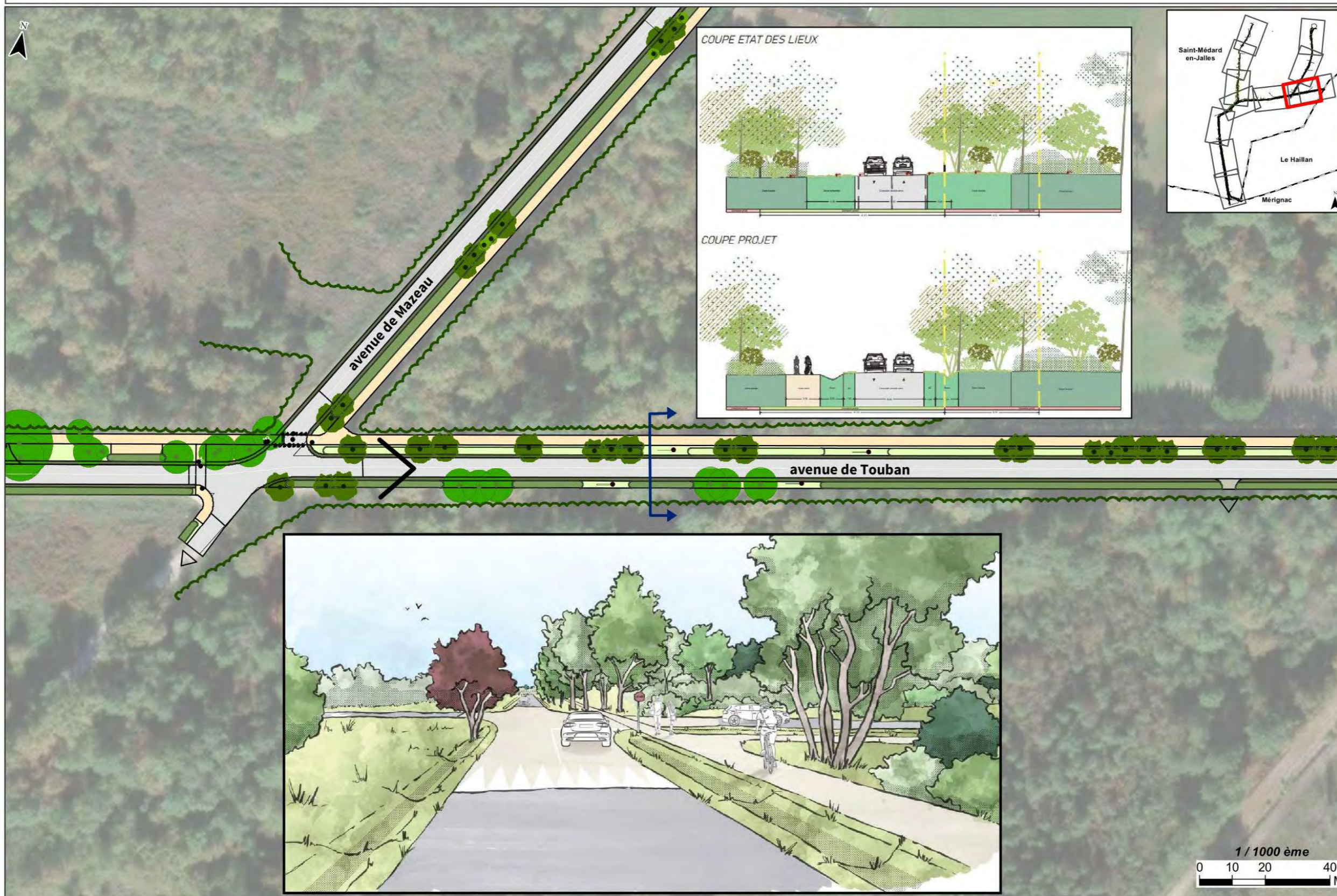
5/12



79/112

PLAN GÉNÉRAL DE TRAVAUX

6/12



80/112

PLAN GÉNÉRAL DE TRAVAUX

7/12



81/112

PLAN GÉNÉRAL DE TRAVAUX

8/12



82/112

PLAN GÉNÉRAL DE TRAVAUX

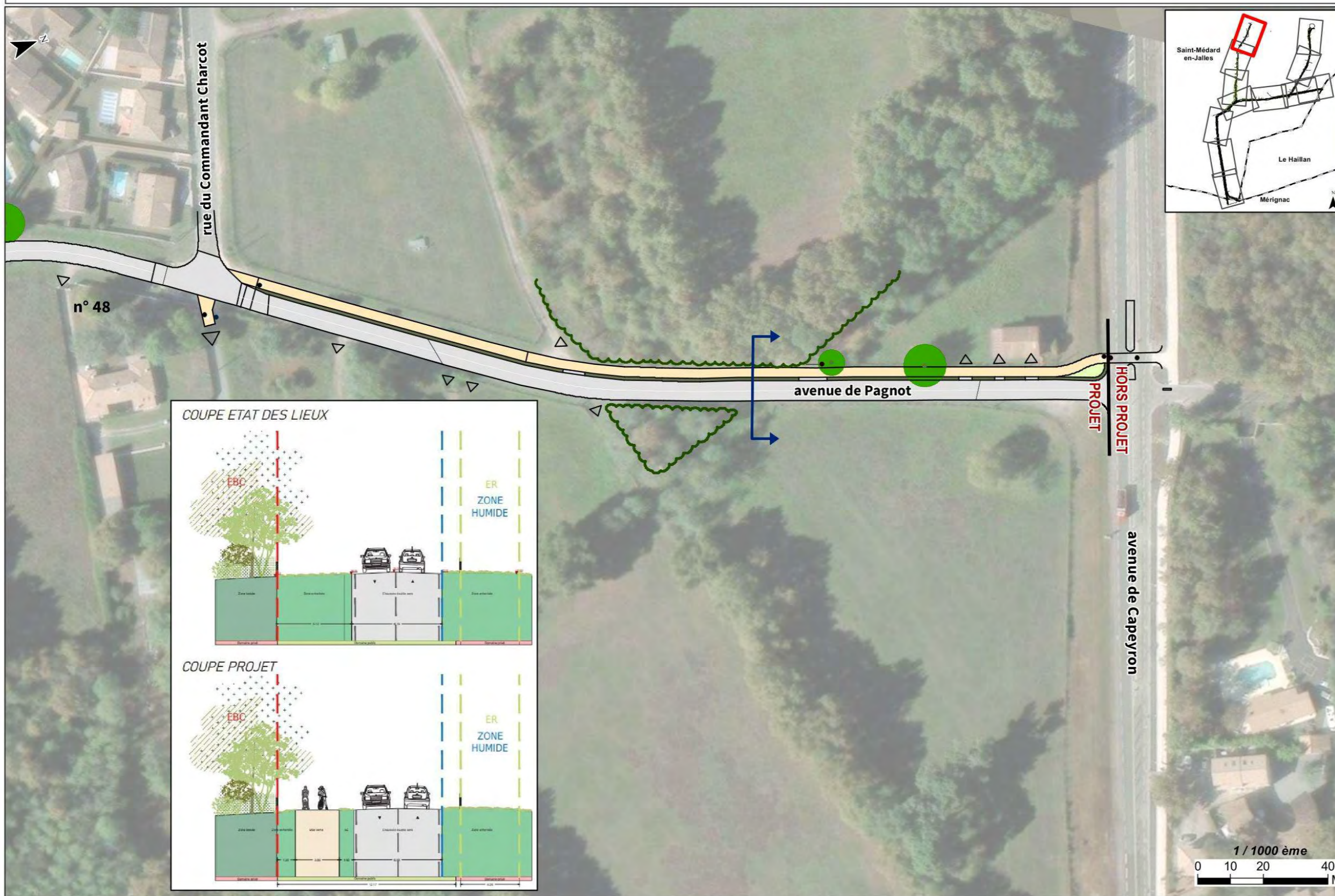
9/12



83/112

PLAN GÉNÉRAL DE TRAVAUX

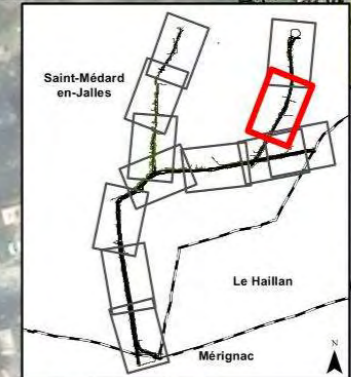
10/12



84/112

PLAN GÉNÉRAL DE TRAVAUX

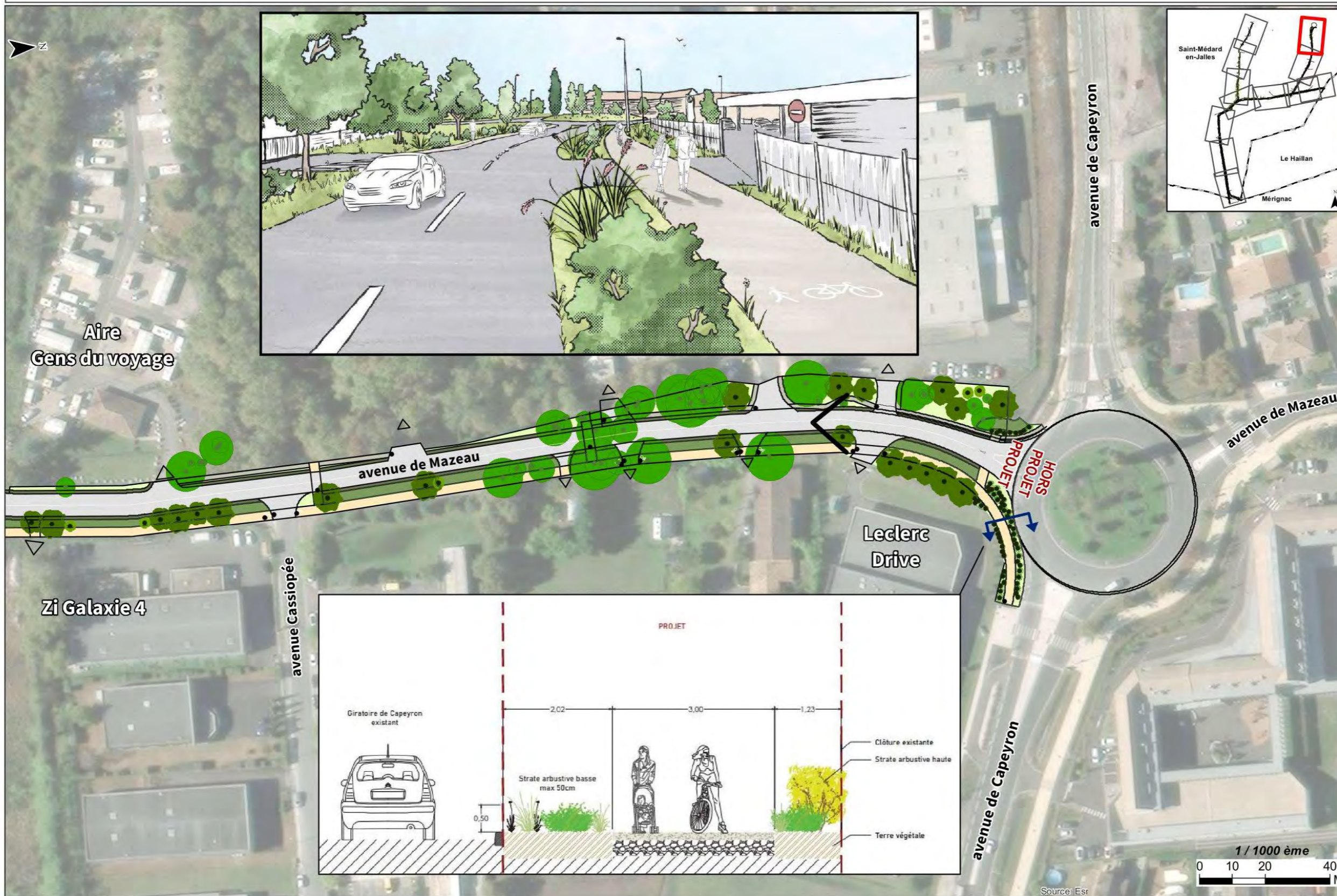
11/12



85/112

PLAN GÉNÉRAL DE TRAVAUX

12/12



86/112

Pièce 5 : Caractéristiques techniques des ouvrages les plus importants

CHAPITRE I : PRESENTATION GLOBALE DU PORJET

Le descriptif détaillé du projet, présenté dans l'ensemble du chapitre 3, est issu de l'AVP (Avant-projet) initial de décembre 2024.



Le projet de requalification des avenues de Mazeau, Touban et Pagnot s'inscrit dans un contexte paysager fort de la frange ouest de Bordeaux Métropole caractérisé par la présence de forêts et de milieux humides.

Ces caractéristiques paysagères en font également un espace à forte densité d'enjeux environnementaux à la fois faunistique et floristique.

Le projet mène plusieurs objectifs :

- La sécurisation des itinéraires de modes doux avec la création d'environ 3,2km de voie verte ;
- La préservation et le renforcement du contexte paysager ;
- La conservation de la gestion des eaux pluviales à ciel ouvert ;
- La réfection des voiries et la normalisation des gabarits à 6m pour les avenues de Mazeau, Touban et Pagnot sud ;
- La sécurisation des carrefours et des traversées piétonnes et cycles.

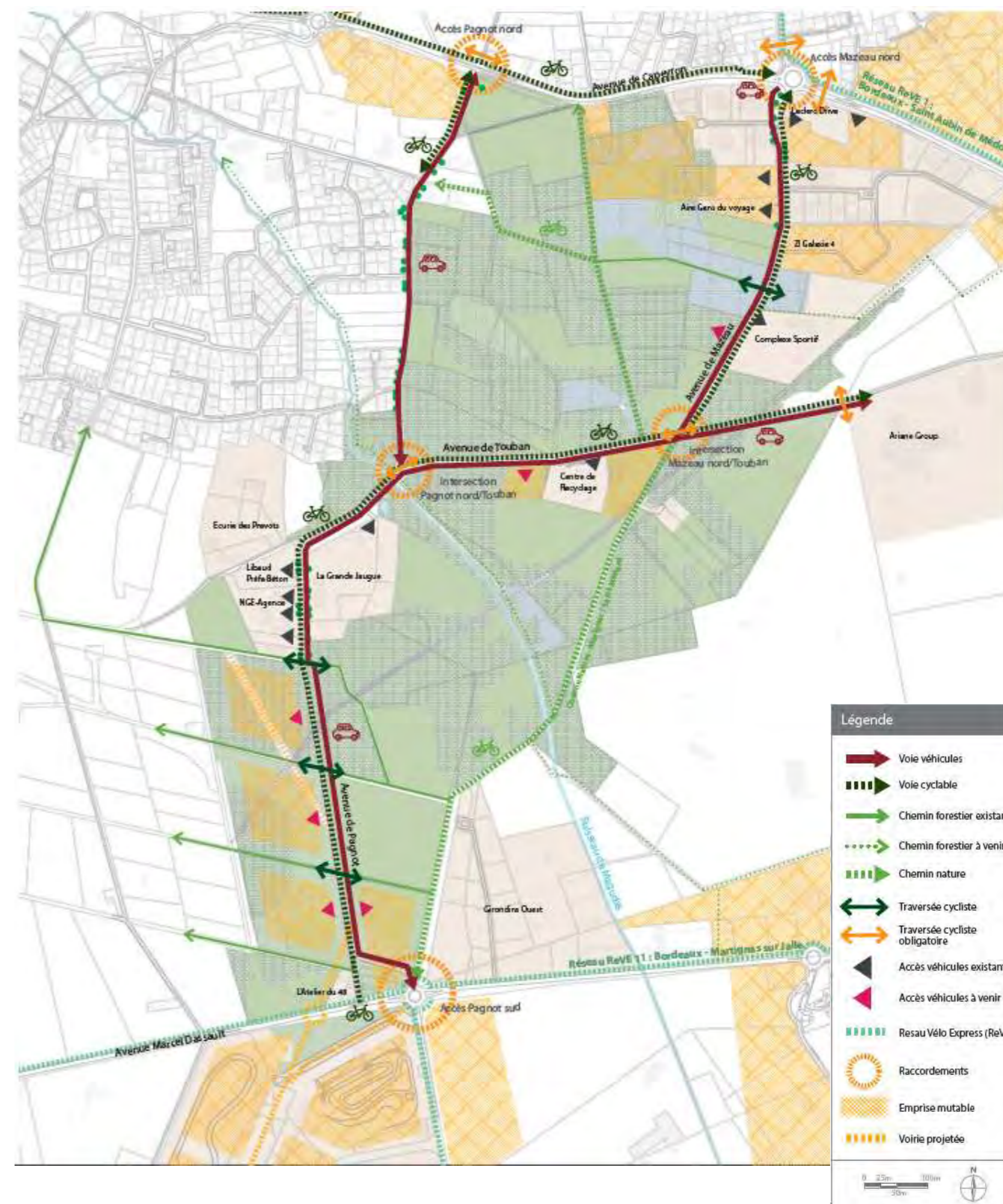
Le projet intègre dans son dessin les programmations futures suivantes :

- Création d'un hub logistique chez Ariane Group avec un passage par l'avenue de Touban ;
- Extension du centre de recyclage de Saint-Médard en Jalles-

Le projet s'appuie également sur les réalisations récentes comme les chemins naturels qui offrent déjà des itinéraires vélos.

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.

Figure 41 : Présentation globale du projet



1. SYNTHESE DES CHOIX D'AMENAGEMENT

1.1. AVENUE DE MAZEAU

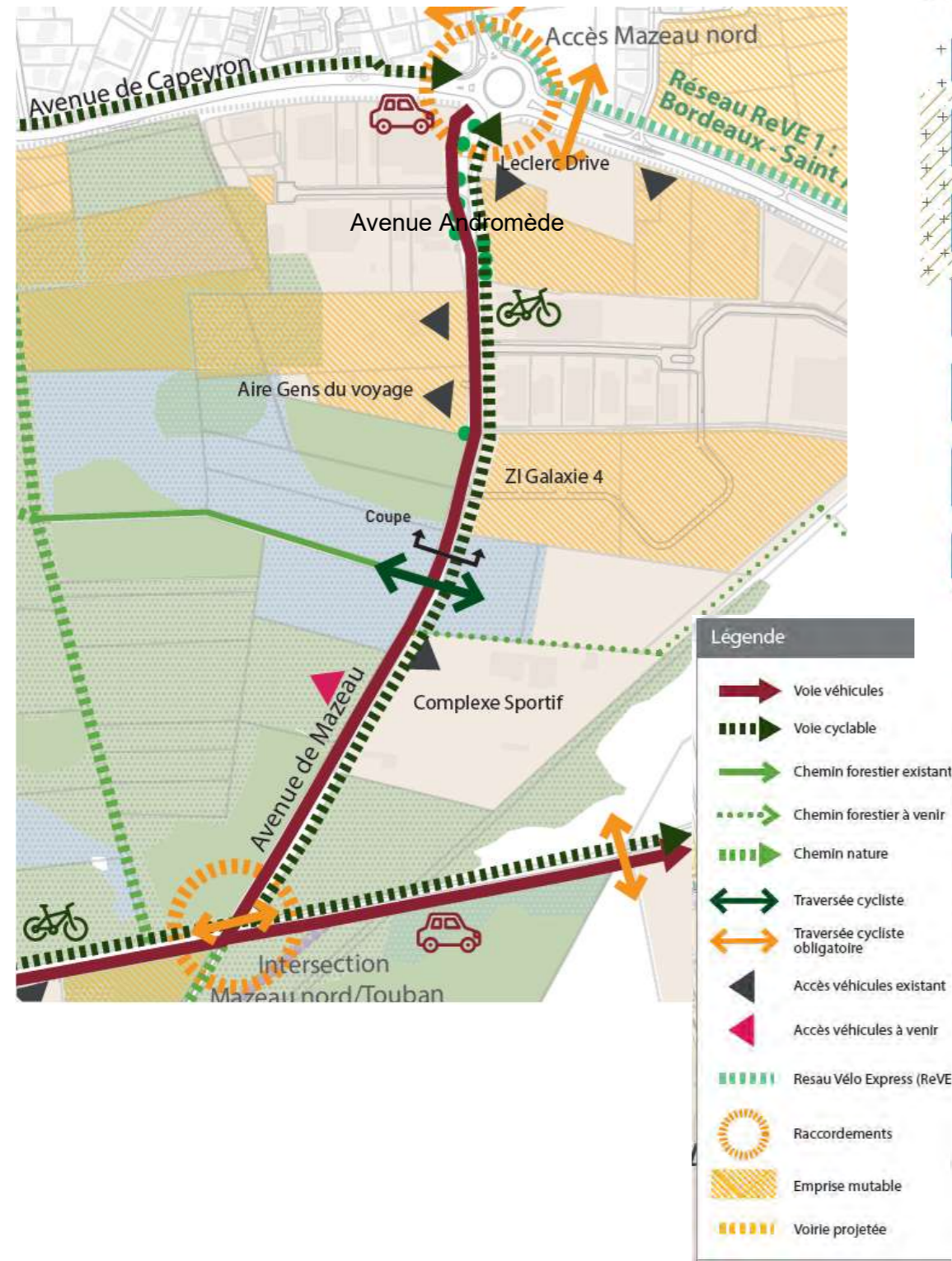
Le projet conserve le faisceau de la voirie actuelle pour la normaliser avec un gabarit de 6m.

La voie verte est implantée à l'est de la voirie actuelle permettant :

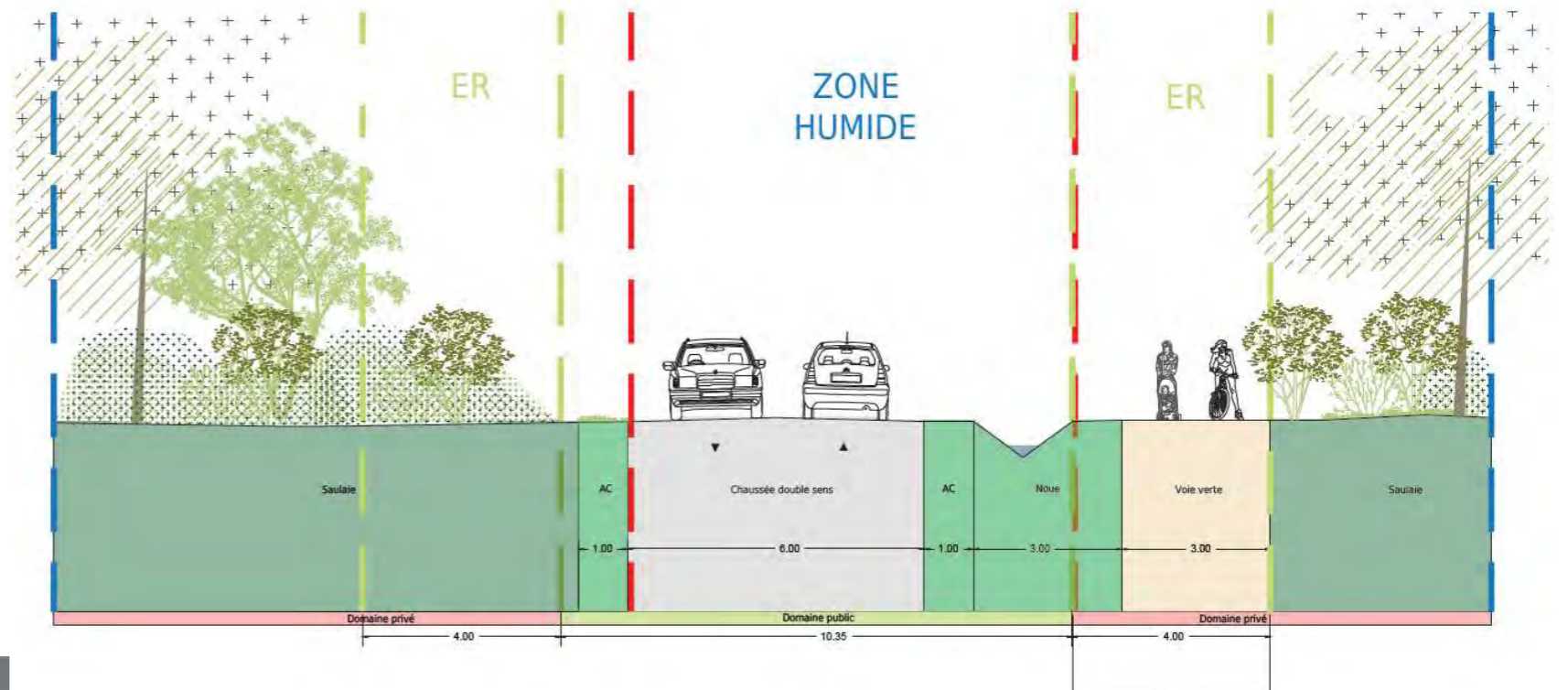
- De desservir les entreprises de la zone industrielle Galaxy 4 ;
- De desservir les entreprises Ariane Group et Safran via l'avenue de Touban sans traversée de voie importante ;
- De réduire les impacts fonciers ;
- De réduire les impacts sur les végétaux existants.

La gestion des eaux pluviales conserve la situation actuelle avec une noue en rive est.

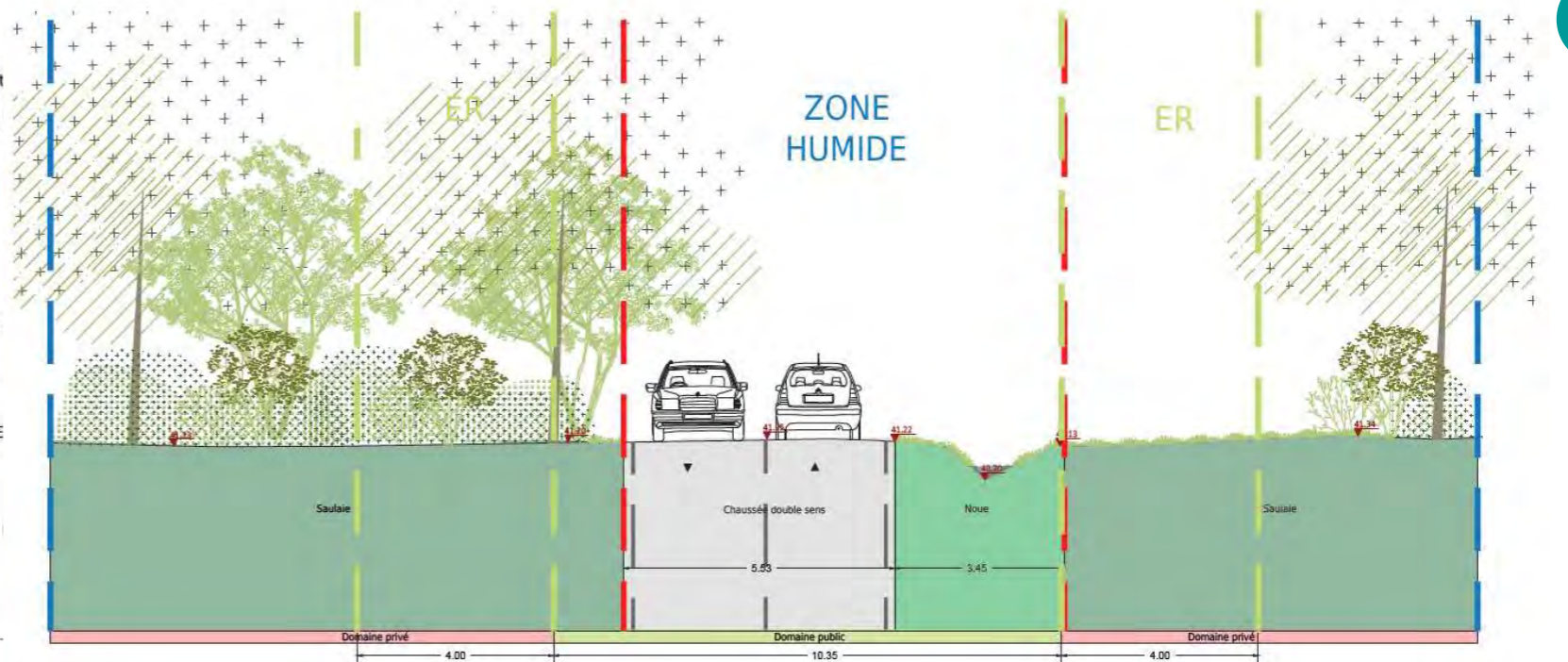
Figure 42 : Avenue de Mazeau – Plan projet et coupes



COUPE PROJET



COUPE ETAT DES LIEUX



1.2. CARREFOUR AVENUE DE MAZEAU/AVENUE DE CAPEYRON

La voie verte est implantée à l'est de la voirie.

Elle sera connectée à la voie verte de l'avenue de Capeyron.

Son revêtement clair continu permet de clarifier les itinéraires piétons et cyclables et de sécuriser les traversées.

A l'ouest, le trottoir stabilisé est recréé pour permettre la desserte de l'avenue Andromède.

1.3. AVENUE DE TOUBAN

Le projet conserve le faisceau de la voirie actuelle en fonction des situations pour la normaliser avec un gabarit de 6m. La voie verte est implantée au nord de la voirie actuelle permettant :

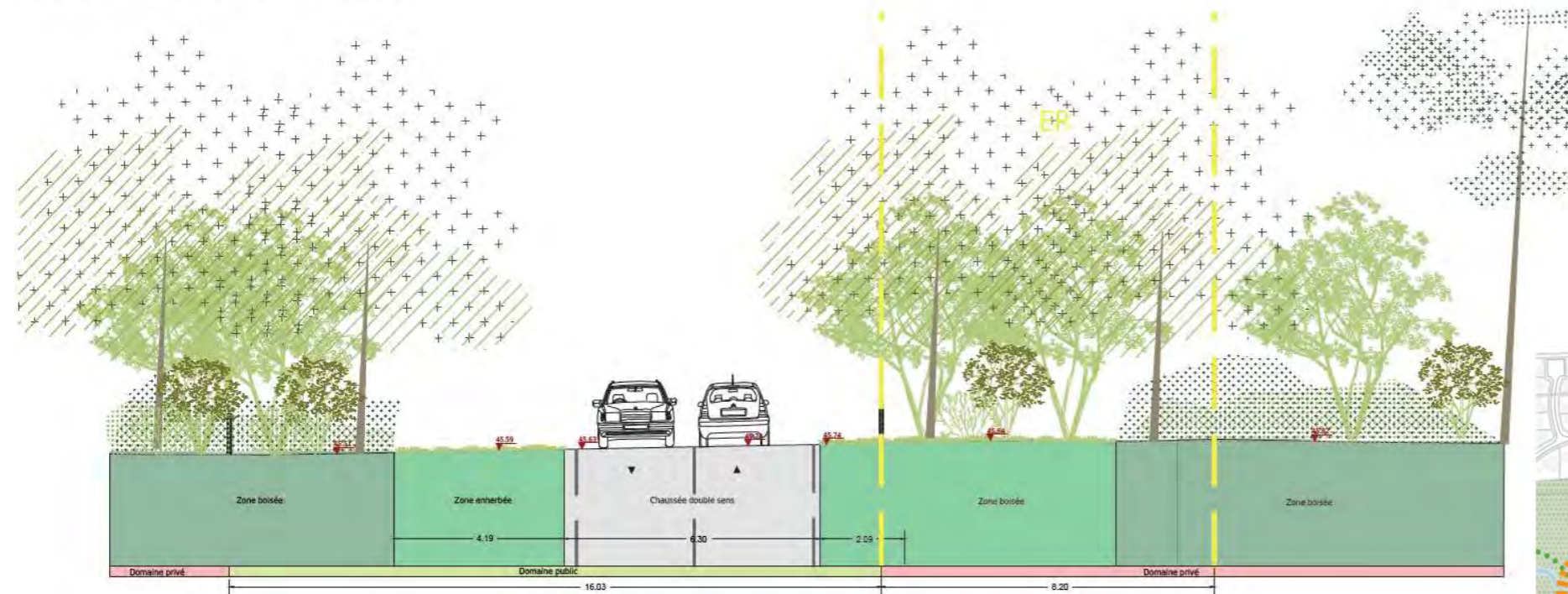
- D'assurer un itinéraire sécurisé des vélos et piétons entre l'avenue de Capeyron et l'accès aux sites d'Ariane Group et Safran ;
- De réduire les impacts sur les végétaux existants.

La gestion des eaux pluviales se fait par des noues de part et d'autre de la voirie. La noue en rive nord permet également de mettre à distance les vélos de la voirie.

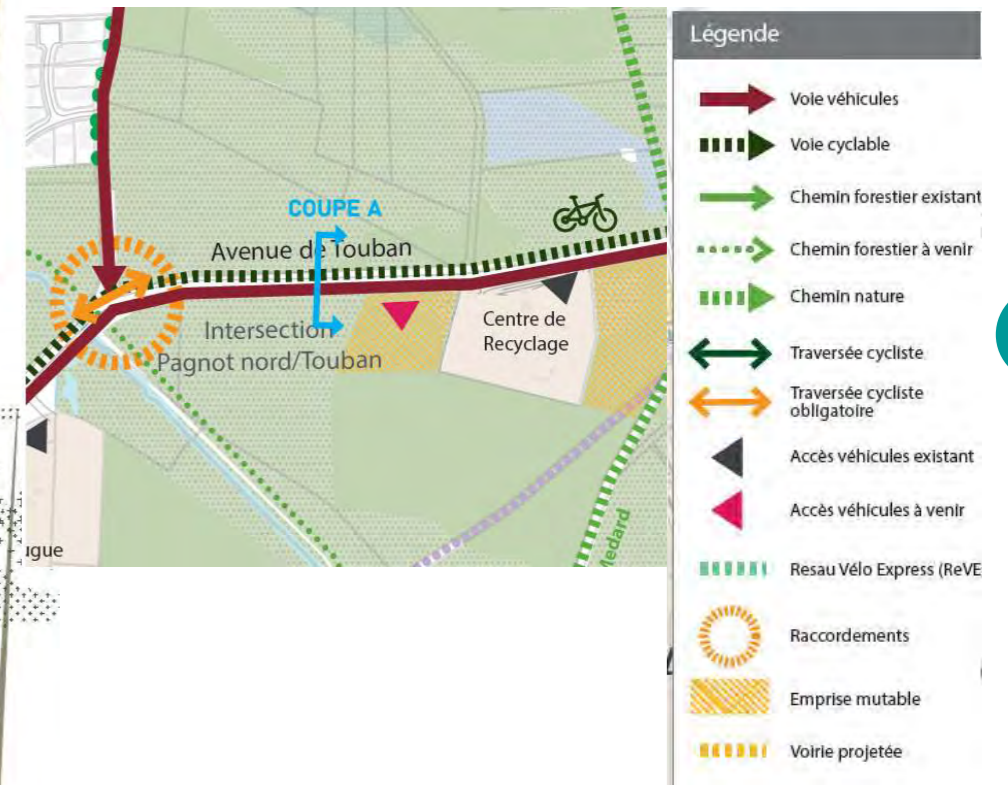
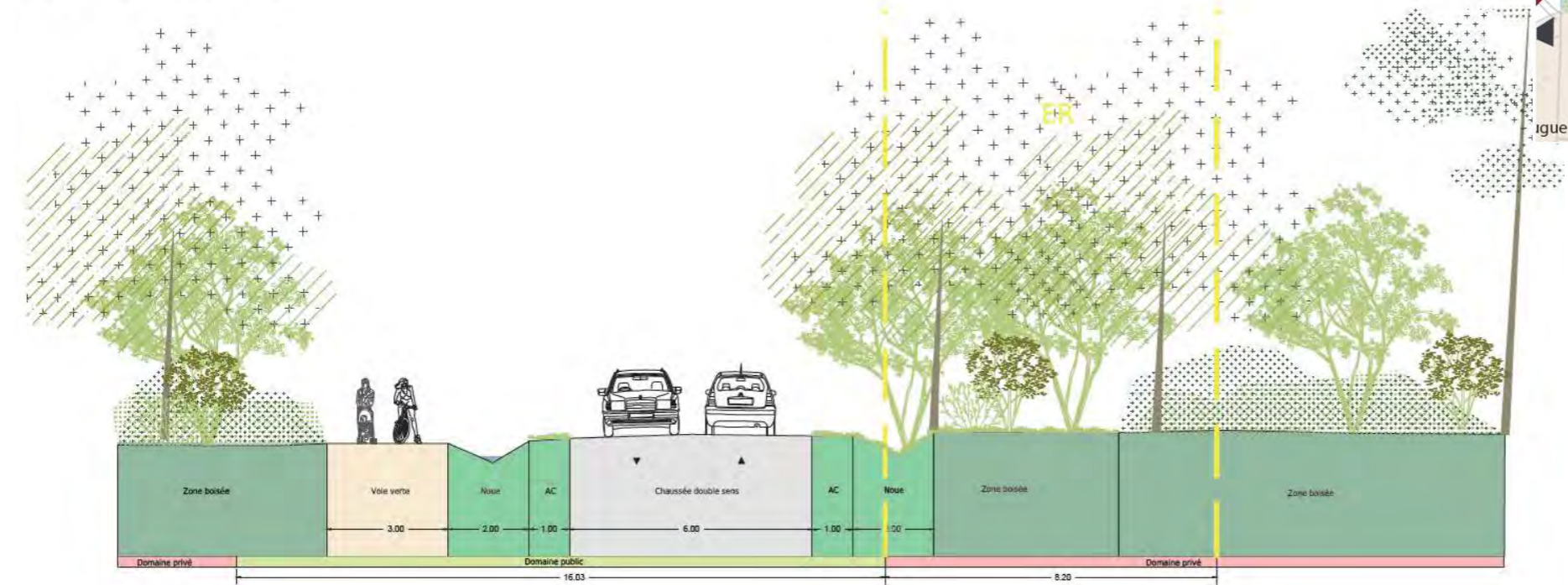
Figure 43 : Avenue de Touban – Plan projet et coupes

Coupe A

COUPE ETAT DES LIEUX

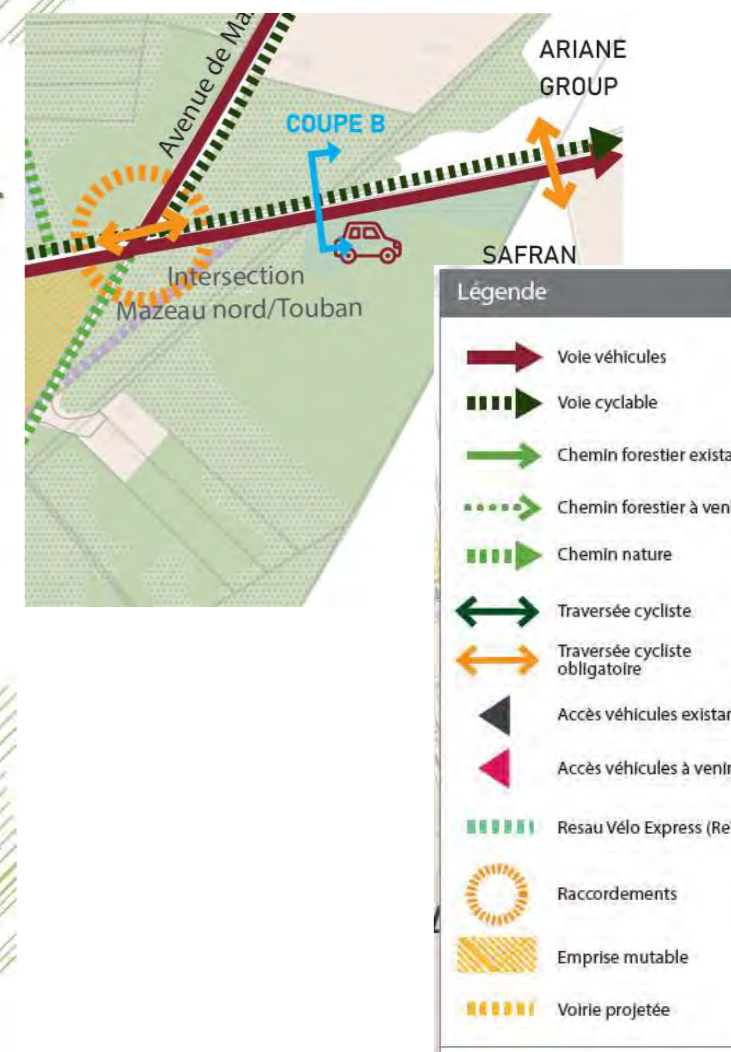
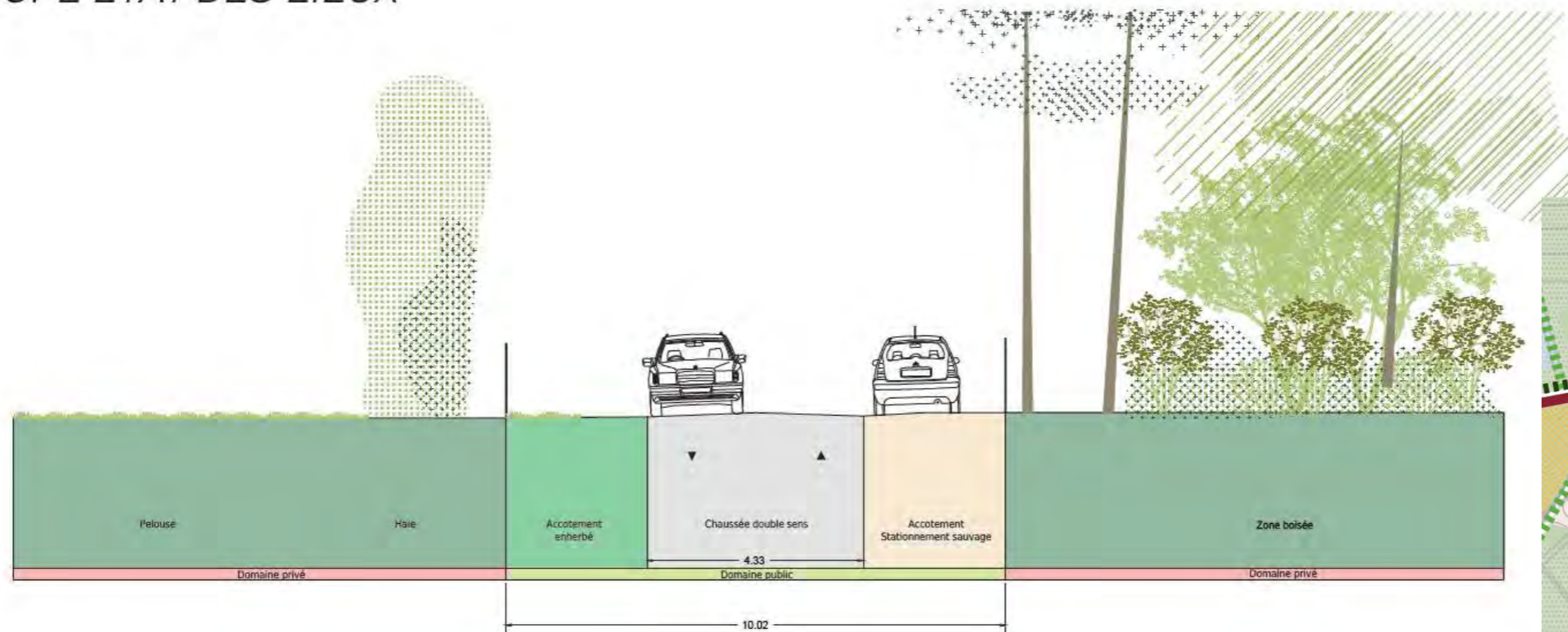


COUPE PROJET



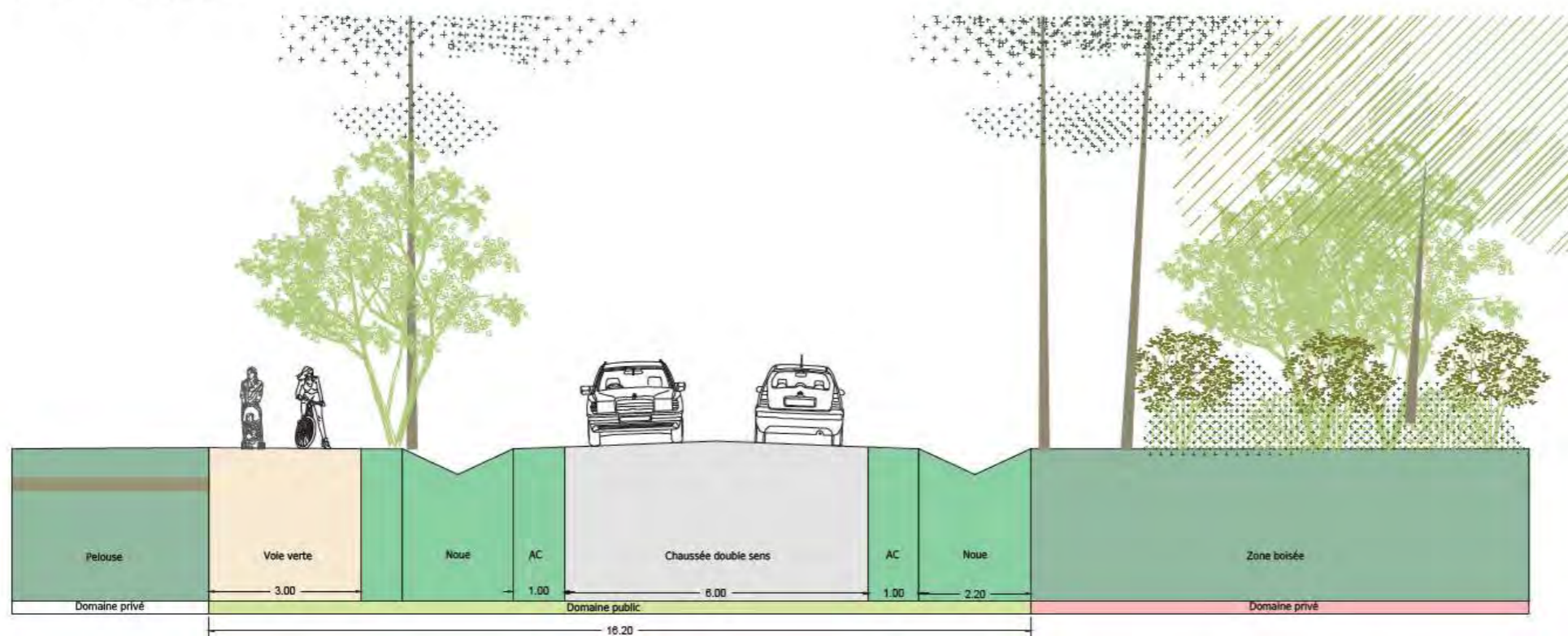
Coupe B

COUPE ETAT DES LIEUX



94/112

COUPE PROJET



1.4. CARREFOUR AVENUE DE MAZEAU/AVENUE DE TOUBAN

Le carrefour des avenues de Mazeau et de Touban est traité sous la forme d'un plateau avec une résine claire permettant de réduire la vitesse et de sécuriser les traversées piétonnes et cyclables. La voie verte est implantée au nord de la voirie permettant une connexion directe avec la voie verte de l'avenue de Mazeau.

1.5. AVENUE DE TOUBAN AU DROIT DE LA DECHETTERIE

L'avenue de Mazeau est traitée en enrobé et normalisée à 6m. Les accès existants de la déchetterie sont maintenus et des nouveaux accès sont créés pour prendre en compte les projets d'extension.

Au nord, la voie verte en enrobé clair est séparée de la voirie par une noue végétalisée et le maintien des arbres existants.

1.6. AVENUE DE PAGNOT - SECTION NORD

Pour donner suite aux études préliminaires et à la concertation, le projet retenu met en œuvre :

- La 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 ;
- La création de deux écluses.

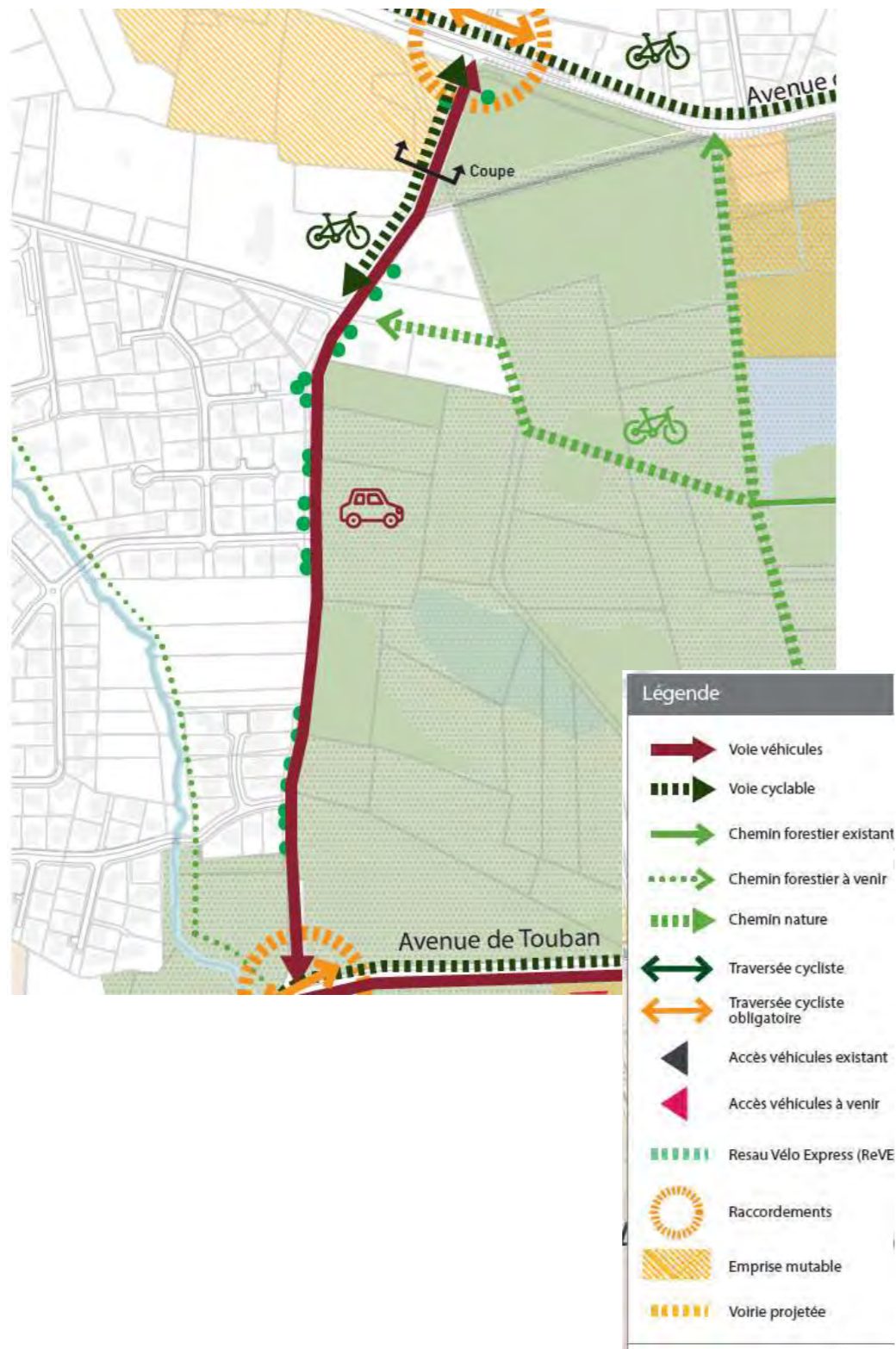
Ce choix permet notamment de conserver le fonctionnement viaire existant avec un double sens et d'éviter l'abattage des chênes existants le long de la voirie pour la création d'une voie verte.

La concertation a mis en évidence le souhait de conserver le fonctionnement viaire actuel et l'appréciation des chemins naturels comme itinéraire cyclable pour rejoindre l'avenue de Touban.

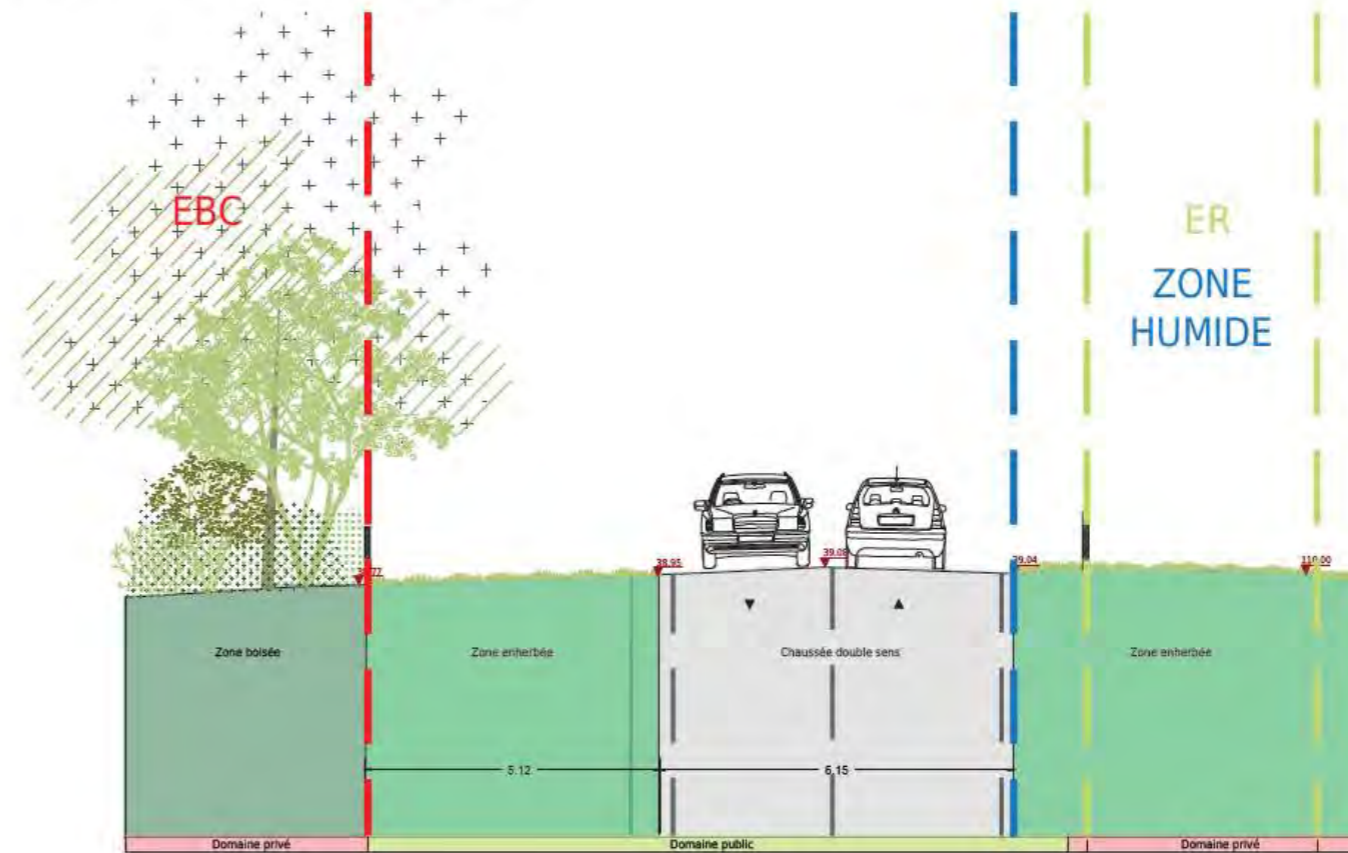
Le projet permet donc aux habitants du hameau du Magudas de rejoindre l'avenue de Capeyron par la rue du Commandant Charcot à pied ou à vélo. Afin de réduire la vitesse sur l'avenue de Pagnot, il est proposé d'installer deux écluses routières simples centrales entre l'avenue Mirabeau et la rue Sieyès et entre la rue Sieyès et la rue du Commandant Charcot.

L'objectif de ces écluses est de réduire la vitesse sur le parcours.

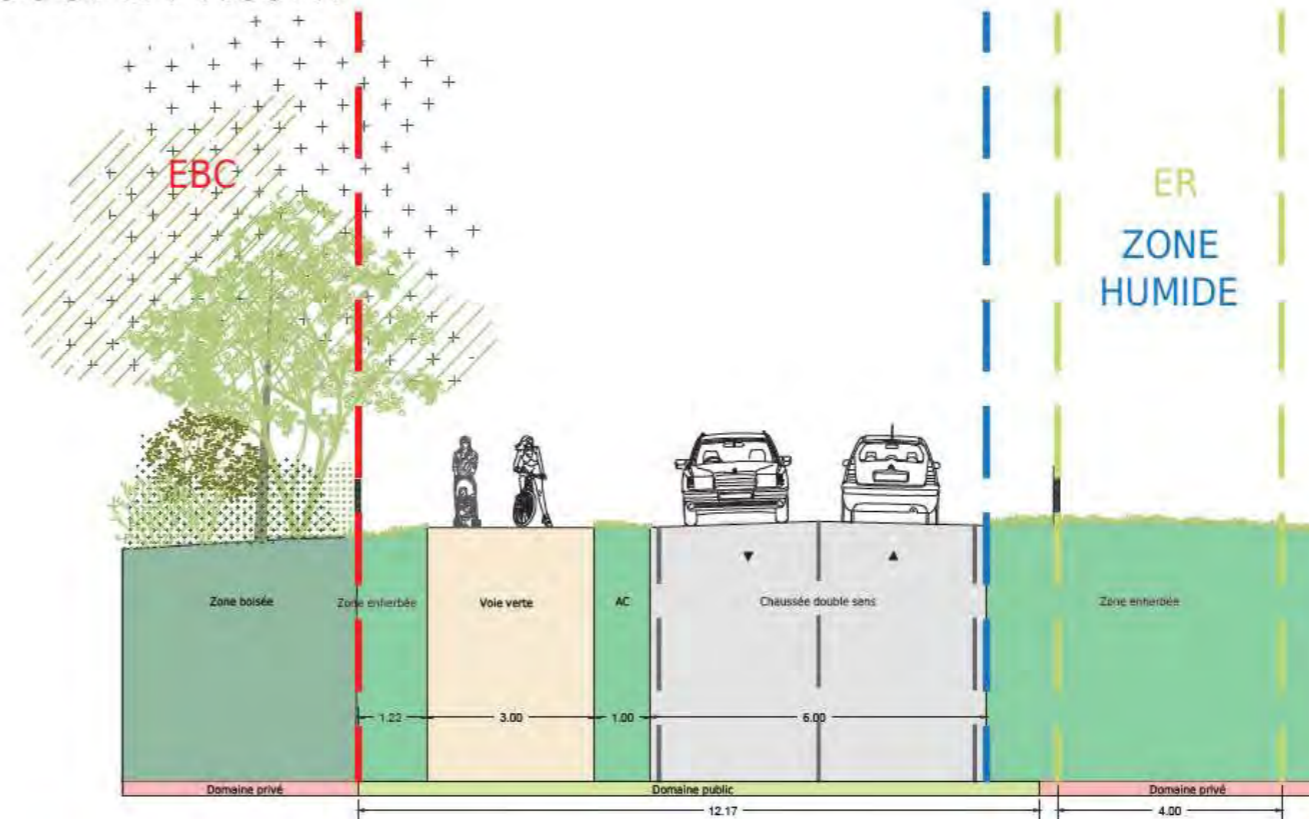
Figure 44 : Avenue de Pagnot – Section nord– Plan projet et coupes



COUPE ETAT DES LIEUX



COUPE PROJET



1.7. AVENUE DE PAGNOT - SECTION SUD

La section sud de l'avenue Pagnot connecte le carrefour Pagnot/Touban à l'avenue Marcel Dassault.

À la suite des études préliminaires et à la concertation, le projet retenu met en œuvre :

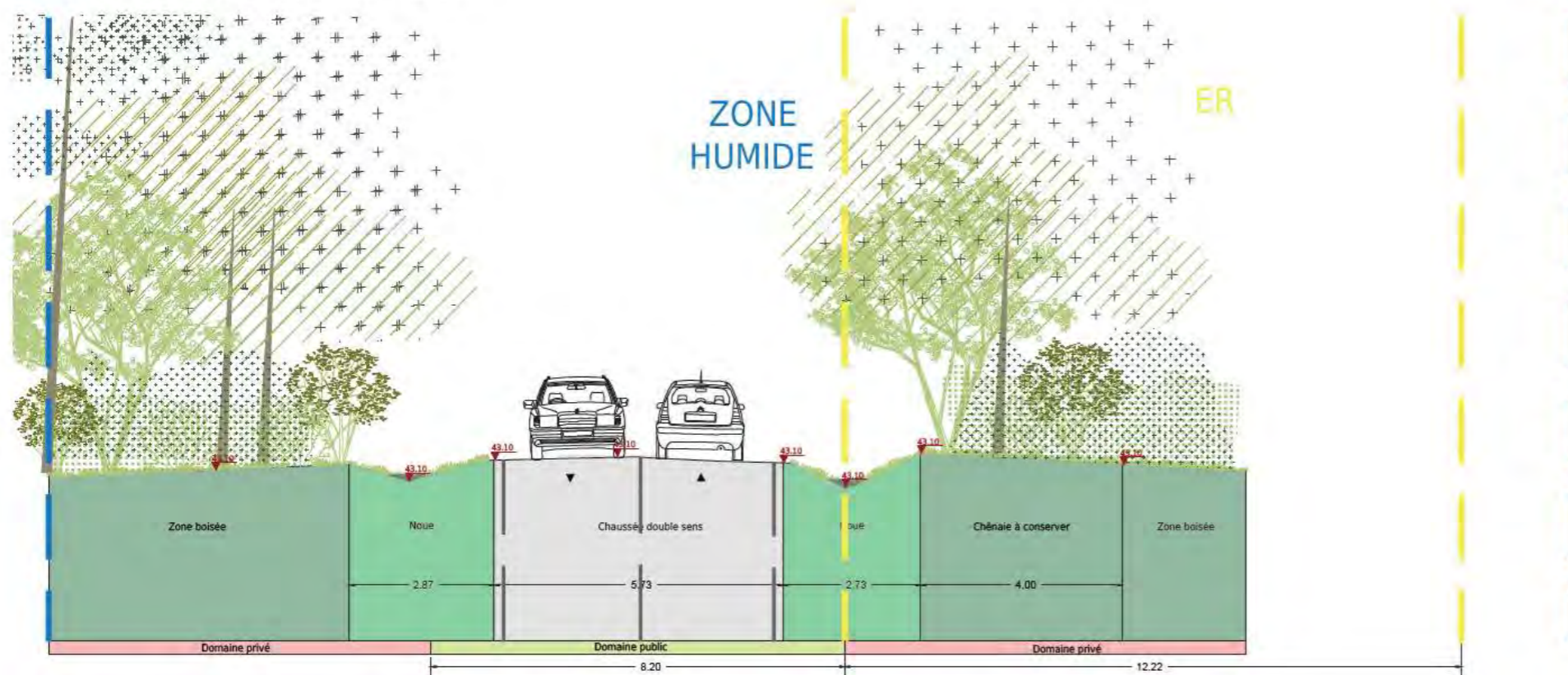
- La création d'une voie verte à l'emplacement de la voirie actuelle au sud de la salle des fêtes ;
- La création d'une nouvelle voirie à l'est de la voie verte.

Ce choix permet de créer un parcours cyclable continu et sécurisé jusqu'à l'avenue Marcel Dassault tout en évitant la destruction du contexte paysager. La préservation des arbres existants permet également d'offrir un parcours ombragé aux usagers en modes doux.

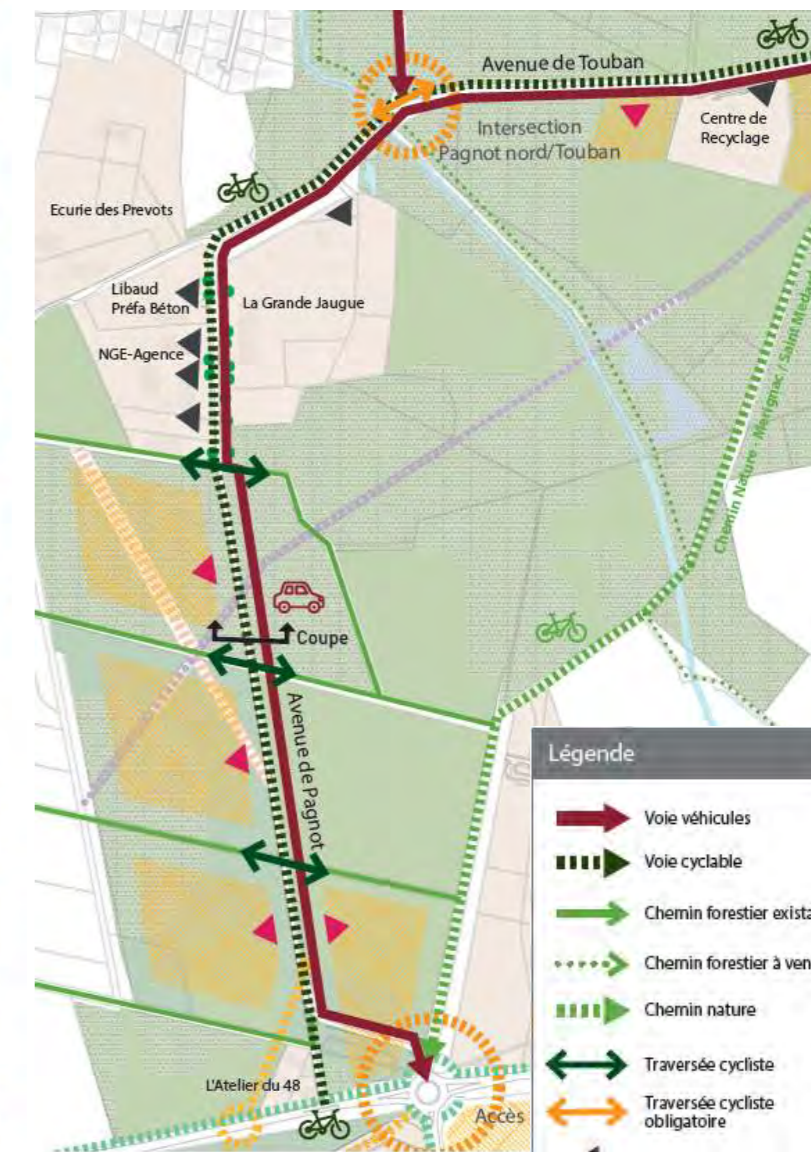
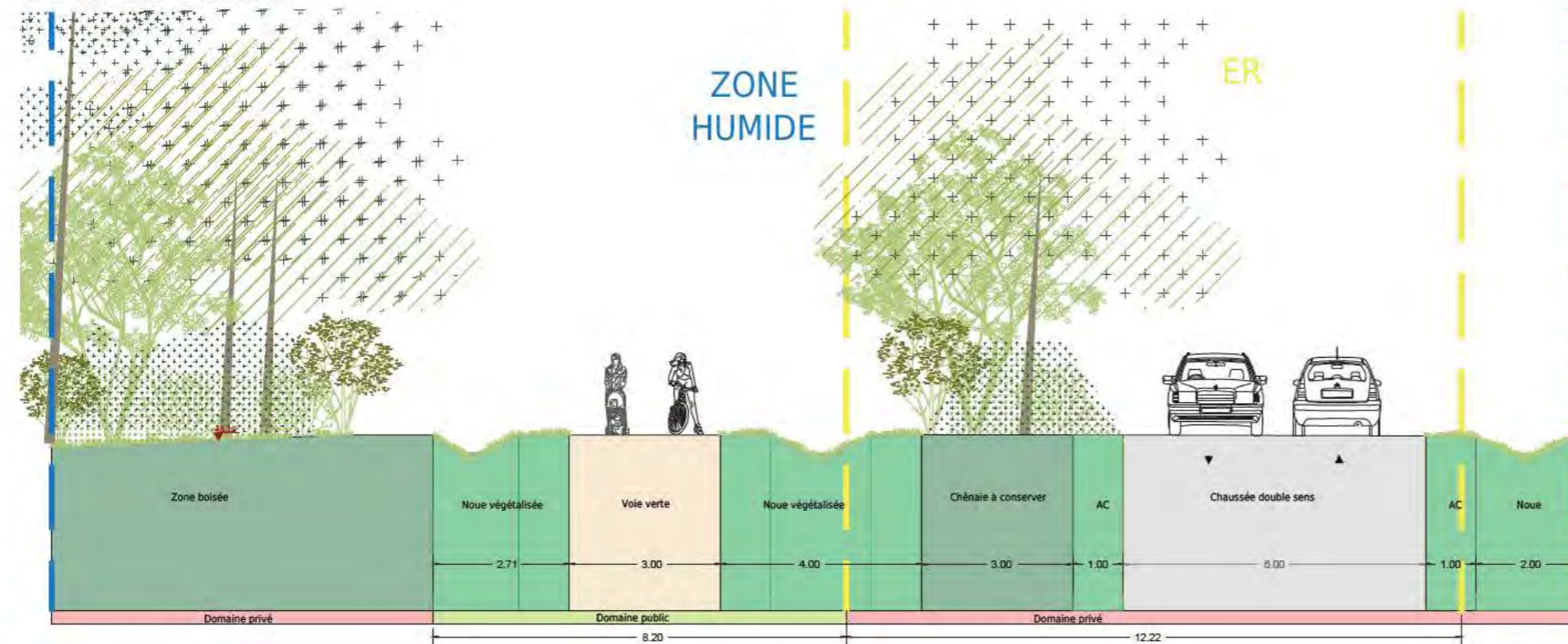
La voie verte est créée sur le faisceau de la voirie actuelle, une nouvelle voie est créée à l'est de la voie verte. Ce choix d'aménagement permet de conserver les chênes existants et de préserver la lisière végétale existante déjà mature. Ainsi les parcours piétons et cyclistes pourront se faire dans un cadre paysager déjà en place et à distance de la circulation routière. De plus, au vu de la vétusté de la structure des chaussées en place et des enjeux environnementaux à l'échelle globale du projet, ce choix d'aménagement a été retenu.

Figure 45 : Avenue de Pagnot – Section sud– Plan projet et coupes

COUPE ETAT DES LIEUX



COUPE PROJET



- Légende
- Voie véhicules
 - Voie cyclable
 - Chemin forestier existant
 - Chemin forestier à venir
 - Chemin nature
 - Traversée cycliste
 - Traversée cycliste obligatoire
 - Accès véhicules existant
 - Accès véhicules à venir
 - Resau Vélo Express (ReVE)
 - Raccordements
 - Emprise mutable
 - Voirie projetée

98/112

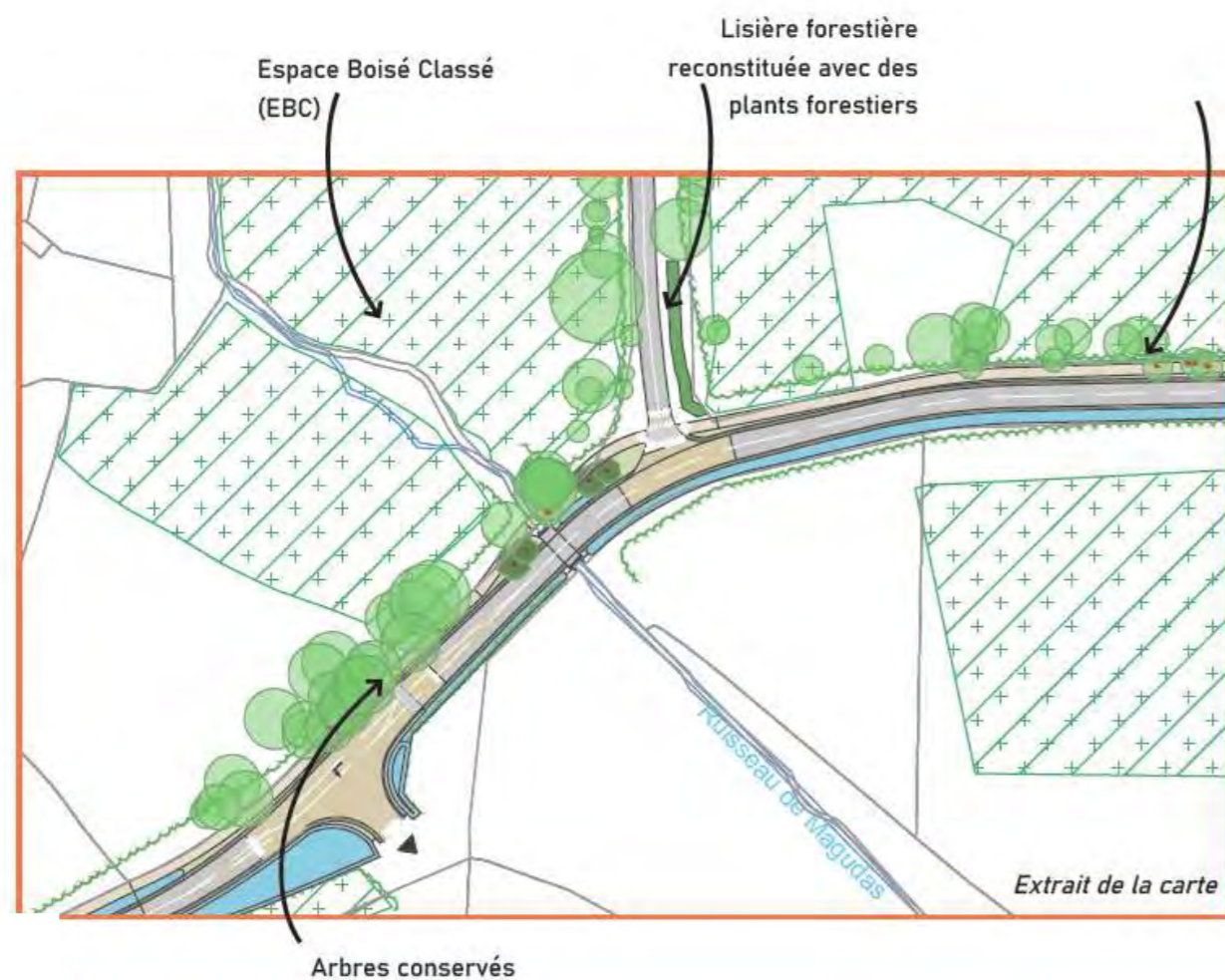
2. SYNTHÈSE DES AMÉNAGEMENTS PAYSAGERS

2.1. PRÉSERVATION DE LA VÉGÉTATION EXISTANTE

Le projet de requalification des avenues de Mazeau, Touban et Pagnot s'inscrit dans un contexte boisé avec la présence de chênes remarquables en bord de route. L'intention du projet est de préserver et de renforcer cette ambiance forestière tout en conservant les failles paysagères sur les milieux ouverts.

À la suite des études préliminaires, les choix d'aménagement ont permis de réduire au maximum les incidences sur la végétation existante.

Figure 46 : Plan paysager – Section Ruisseau de Magudas

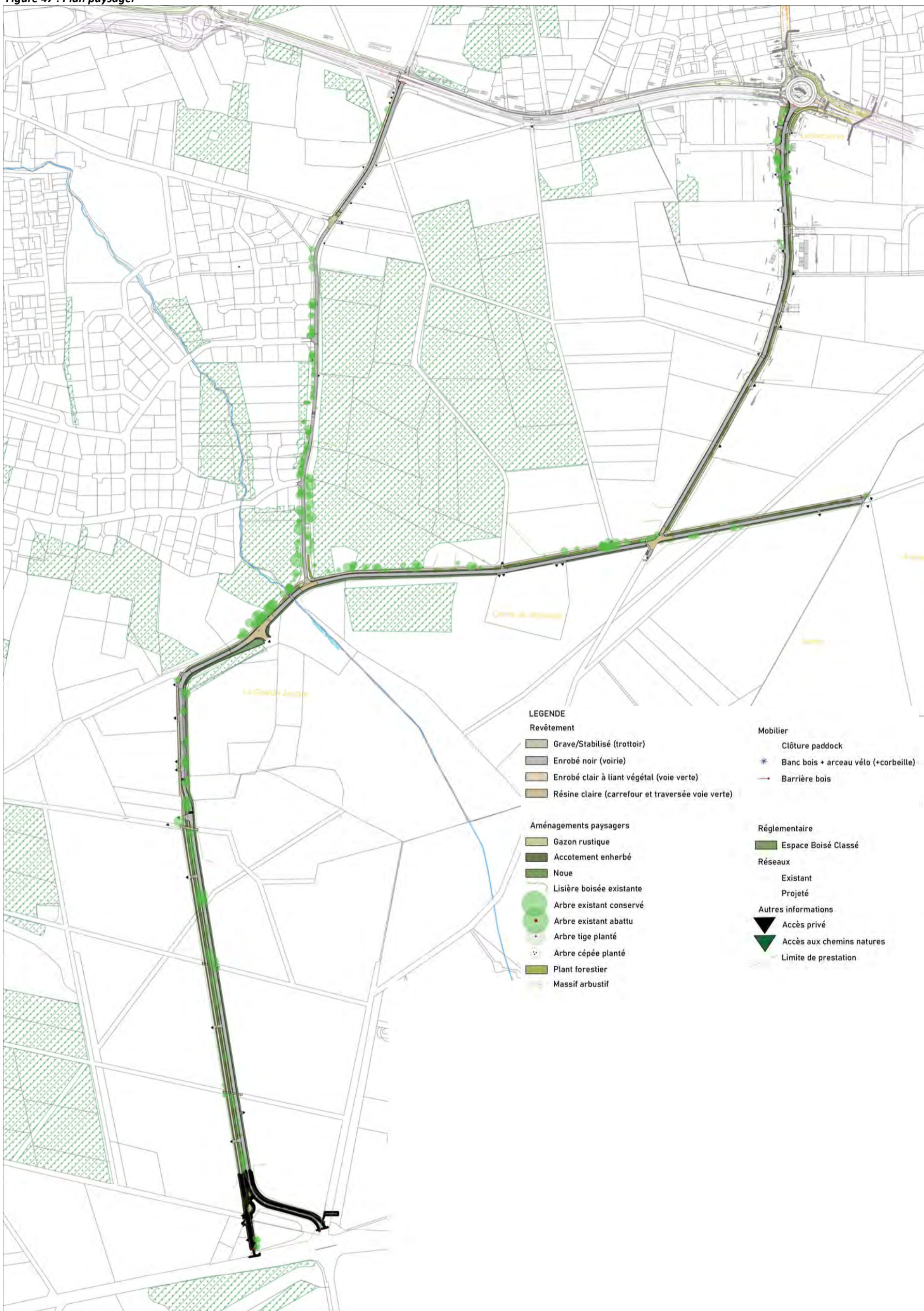


EN SYNTHÈSE SUR L'ENSEMBLE DU PROJET :

341
Arbres
conservés

38
Arbres
abattus

Figure 47 : Plan paysager



2.2. PRINCIPES GENERAUX DE PLANTATION

2.2.1. Arbres, tiges et cépées

Le projet s'appuie sur le développement d'une strate arborée à partir de la plantation d'arbres en cépée 250/300 et d'arbres tiges 14/16. La strate arborée permet de marquer des événements au fil du parcours : fin de perspective, carrefour, alignement...

Les plantations se faisant dans un contexte peu artificialisé, les fosses de plantation préconisées sont de 1,5 m x 1,5 m pour 1,2 m de profondeur.

2.2.2. Plants forestiers

Les plants forestiers permettent de venir reconstituer des lisières forestières là où elles sont manquantes ou dégradées.

Les plans types de plantations proposent de faire varier les plantations d'arbres avec des tailles différentes entre 20/40 et 80/100. Aucune strate arbustive n'est plantée pour éviter toute destruction dans le cadre des obligations légales de débroussaillage.

Les plants forestiers seront protégés par des manchons de protection biodégradable et une collerette en liège.

Une clôture ganivelle de 0,80 m permettra de protéger les plantations du piétinement

2.2.3. Arbustes

Les arbustes permettent de marquer les lisières notamment avec les constructions existantes. Le projet les localise principalement au carrefour de l'avenue de Capeyron et de Mazeau afin de mettre à distance la voie verte du giratoire.

La strate basse des arbustes (maximum 0,50 m) est privilégiée en proximité des voiries pour éviter toute obstruction de la visibilité des usagers.

La strate haute des arbustes est privilégiée en limite de terrain ou en lisière afin de créer une interface avec la végétation existante.

2.3. MATERIAUX ET REVETEMENTS

VOIRIE

Localisation : Ensemble des voiries et places de stationnements poids-lourds

Type : Enrobé noir



VOIE VERTE

Localisation : Ensemble de la voie verte

Type : Enrobé clair à liant végétal.
(teinte à ajuster sur présentation d'échantillon)



INTERSECTION

Localisation : Traversée de la voie verte sur voirie, plateau au droit des carrefours et au droit des clôtures paddock

Type : Résine à tendance clair sur enrobé noir



TROTTOIR

Localisation : Nord de l'avenue de Mazeau et au droit des stationnements poids lourds.

Type : Stabilité



AMORCE DES CHEMINS FORESTIERS

Localisation : Amorce des chemins forestiers.

Type : Stabilité



CHAPITRE II : ELEMENTS TECHNIQUES

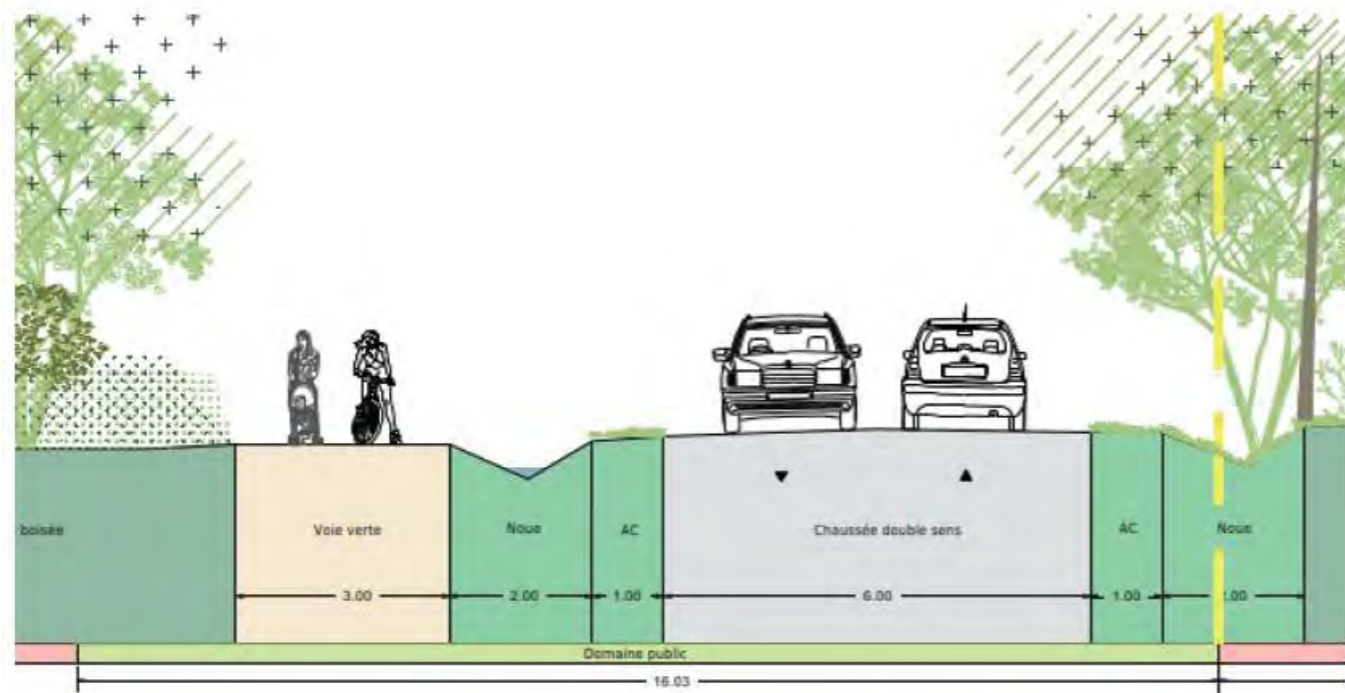
1. GESTION DES EAUX PLUVIALES

1.1. PRINCIPES GENERAUX

Les eaux de chaussées des voiries actuelles sont collectées par des fossés latéraux connectés au réseau hydrographique de surface, composé de fossés de drainage dans les parcelles forestières et du ruisseau de Magudas.

Le réseau d'assainissement restera inchangé et aura la même typologie. Les eaux ruisselleront sur les bords de chaussée puis s'infiltreront dans les noues paysagères.

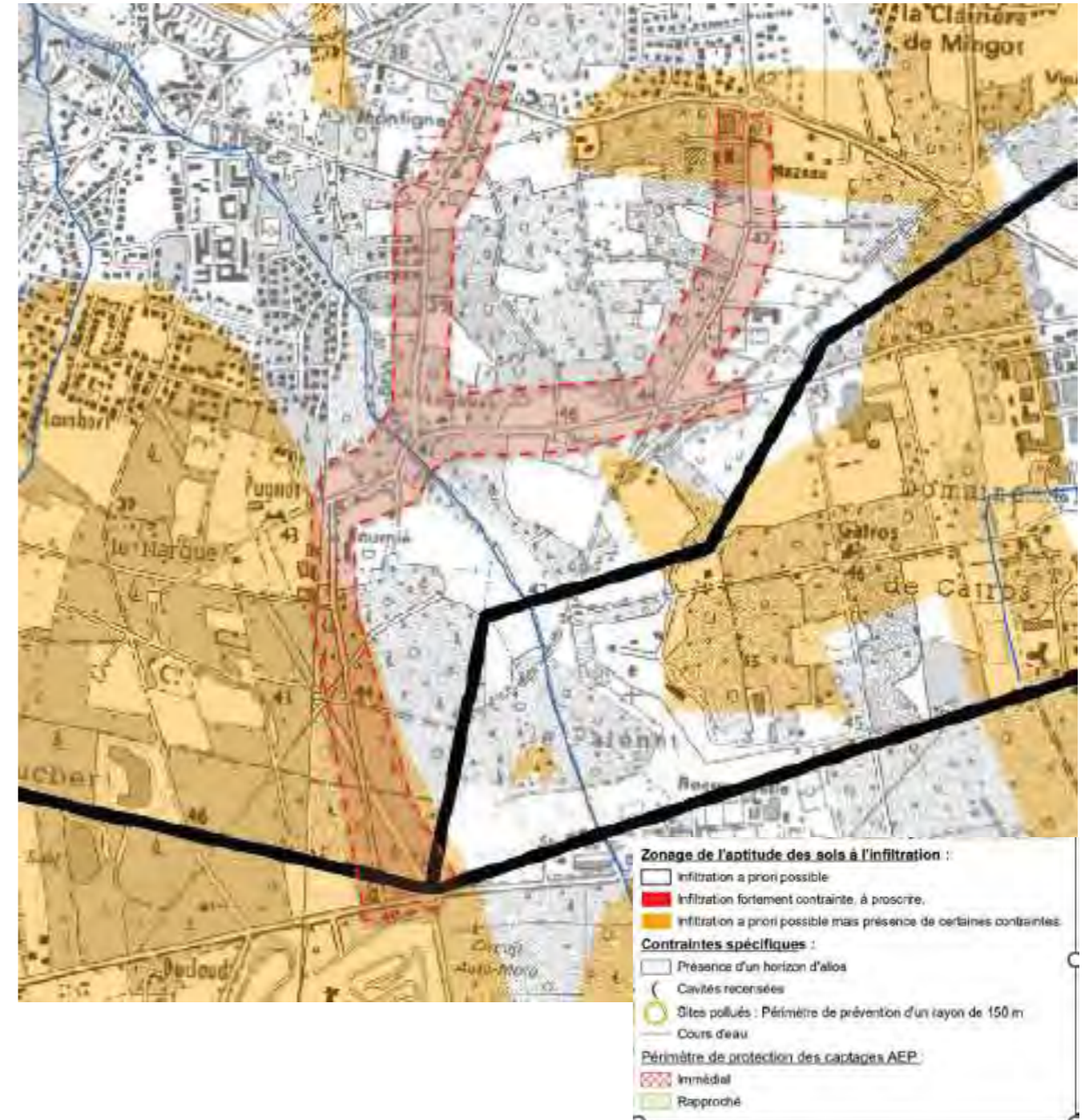
Figure 48 : Coupe type du principe général de gestion des eaux pluviales



1.2. PERMEABILITE DU SITE

La carte de synthèse de l'aptitude à l'infiltration téléchargeable sur le site internet de la Régie de l'Eau indique que la zone d'étude ne proscrit pas l'infiltration.

Figure 49 : Carte de synthèse de l'aptitude à l'infiltration (Bordeaux Métropole)



Également, aucun périmètre de protection immédiat ou rapproché de captage AEP n'apparaît au sein du périmètre.

Dans le cadre de l'étude géotechnique de conception - Phase Avant-projet (G2 AVP), la société SOLTECHNIC a procédé à la réalisation de plusieurs tests de perméabilité des sols, de type essais Porchet.

Les perméabilités révélées dans le rapport géotechnique et retenues offrent la possibilité d'infiltrer dans les noues.

Avenue	Sondage	mm/h	m/s
MAZEAU	P1	79	$2,2 \times 10^{-5}$
PAGNOT Nord	P2	54	$1,5 \times 10^{-5}$
TOUBAN Ouest	P3	130	$3,6 \times 10^{-5}$
PAGNOT Sud (La grande Jauque)	P4	40	$1,1 \times 10^{-5}$
PAGNOT Sud	P5	101	$2,8 \times 10^{-5}$

Source : Etude géotechnique de conception - Phase avant-projet G2AVP, Géotec, 23/07/2024

1.3. CALCUL DES SOLUTIONS COMPENSATOIRES

Il est important de noter qu'à ce jour l'emprise projet est dépourvue de solutions compensatoires.

Les avis sur les études préliminaires rendues par la Régie de l'Eau mentionnaient une augmentation de la surface imperméabilisée, mais eu égard aux contraintes du site il était proposé de conserver le mode de fonctionnement actuel tout en tentant de favoriser un stockage avant l'infiltration.

Ci-dessous un comparatif global de l'amélioration de la capacité à contenir les eaux avant infiltration.

Avenue	Surface imperméabilisée existante (m²)	Estimation Volume disponible existant dans fossés (m³)	Surface imperméabilisée projet (m²)	Volume disponible dans les noues (m³)	Augmentation de la surface imperméabilisée (m²)	Augmentation du volume de stockage (m³)
TOTAL	24 000	800	35 000	2 000	11 000	1 200

Source : Etude géotechnique de conception - Phase avant-projet G2AVP, Géotec, 23/07/2024

L'augmentation de la surface imperméable est d'environ 11 000m². En extrapolant cette surface et en calculant le volume de stockage nécessaire en considérant un rejet à débit régulé, nous obtenons le résultat suivant :

$$11\,000\text{m}^2 \times 0,9 \times 0,05 \text{ m}^3/\text{m}^2 = 495 \text{ m}^3$$

Pour résumer, selon l'imperméabilisation supplémentaire à l'échelle globale du projet, un volume de 495m³ serait à prendre en compte. Or, les ouvrages conçus, globalisent 1 200m³ de volume de stockage, permettant une amélioration significative de gestion hydraulique du périmètre.

1.4. SPECIFICITE DE L'AVENUE DE PAGNOT NORD

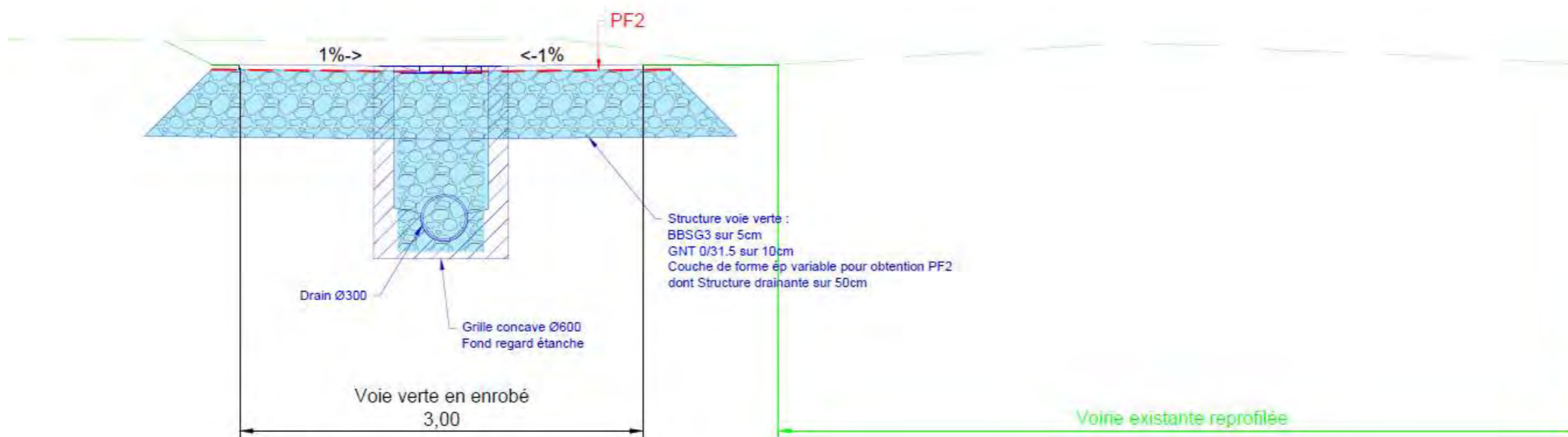
Concernant l'avenue de Pagnot nord, entre l'Avenue de Capeyron et la Rue du Commandant Charcot, par manque de place nous proposons la mise en place d'une structure réservoir sous la voie verte.

Figure 50 : Coupe technique de la structure réservoir – section Pagnot nord - et plan de repérage des profils en travers



106/112

COUPE P3 sur Avenue de Pagnot - Echelle : 1/75



2. DISPOSITIFS ANTIPOLLUTION

Le projet intercepte plusieurs périmètres de protection éloignée de captage AEP décrits précédemment.

Les enjeux environnementaux en lien avec les eaux souterraines sont forts sur le secteur, l'arrêté prescrit notamment les éléments suivants :

La création des avenues de circulation et la modification du tracé et du gabarit des avenues de circulation actuelles seront réalisées notamment en suivant les prescriptions suivantes :

- Créer des systèmes de confinement de pollutions accidentelles lors de la construction et au cours de l'exploitation ;
- Recueillir et traiter les eaux pluviales et de ruissellement susceptibles d'être polluées, avant rejet au milieu naturel ;
- Mettre en place un plan d'alerte en cas de pollution accidentelle.

Dans notre cas nous préconisons la mise en place d'un géotextile de type aqua textile aux points bas des avenues permettant l'abattement de polluants.

Ce dispositif permet la fixation d'hydrocarbures puis leur biodégradation.

Le dispositif est adapté tant pour les cas de pollution diffuse ou alors les cas de pollution accidentelles.



Exemple de dispositif de type aquatextile mis en place en fond de noue (à gauche) et recouvrement du dispositif par la terre végétale (à droite) - Source : Tencate-aquavia

3. VOIRIE ET TERRASSEMENTS

3.1. PROFIL EN TRAVERS

Les largeurs minimales de chaussées retenues sont les suivantes sur les avenues de Mazeau, Touban et Pagnot sud:

- Voie à double sens de circulation générale : 6.00 m

Des surlargeurs sont réalisées dans les courbes pour permettre le croisement des PL dans les virages.

Les principes retenus sont les suivants :

- Pente en travers normale de 2%, avec profil en toit, sur la chaussée,
- Voie verte avec pente minimale de 1.5 % dirigée vers les noues ou un espace vert.

3.2. BORDURES ET CANIVEAUX

La chaussée sera dépourvue de bordure visible dans sa section courante.

Toutefois, l'installation de longrines ou de bordures arrasées de dimensions 20 cm x 30 cm en bordure de voie pourrait être envisagée pour prévenir la dégradation des épaulements, notamment dans les zones soumises à de fortes sollicitations transversales (comme les virages ou accès). Néanmoins, nous nous efforçons de limiter l'utilisation de matériaux en béton, qui présente un impact carbone relativement élevé. Ainsi, nous privilégions l'élargissement des accotements sur environ un mètre de largeur.

3.3. PROFIL EN LONG

Le nivellement du projet a été conçu pour tenir compte des contraintes suivantes :

- Respect des cotes de seuils des accès ou raccordement des voiries connexes ;
- Conservation des nivellements des pieds d'arbres existants ;
- Minimisation des déblais/remblais.

Le profil en long est collé à l'existant pour respecter la contrainte hydraulique et minimiser les terrassements. Le projet présente donc localement des pentes en long faibles (environ 0.40 %).

3.4. DEMOLITION ET DECAPAGE

L'ensemble des bordures sera déposé sur le périmètre de projet.

En raison de l'augmentation du trafic sur l'ensemble du projet, les structures sont à reprendre à l'exception de Pagnot Sud, à l'endroit où la voie verte est implantée sur la voirie.

Sur les espaces verts existants, la terre végétale existante sera décapée sur 15 à 20 cm pour réutilisation ultérieure

3.5. TERRASSEMENTS

Les volumes de terrassement pour ce projet sont estimés à environ 3 000 m³ de matériaux bitumineux et 32 000 m³ de déblais de toute nature.

Dans une démarche d'économie circulaire, nous nous attachons à optimiser la gestion des déblais et remblais, en minimisant les transports et en favorisant la réutilisation des matériaux sur site ou en dehors, selon leur nature et leur qualité.

Dans ce cadre, nous identifions plusieurs filières de valorisation et de réemploi des matériaux :

- Réemploi des matériaux inertes sur site,

Prioritairement, les matériaux issus des déblais seront réutilisés dans le cadre des travaux de remblais et de création des couches de forme, lorsque leurs caractéristiques techniques le permettent.

Cette phase d'identification technique sera réalisée en phase chantier à l'ouverture.

- Valorisation des matériaux recyclés :

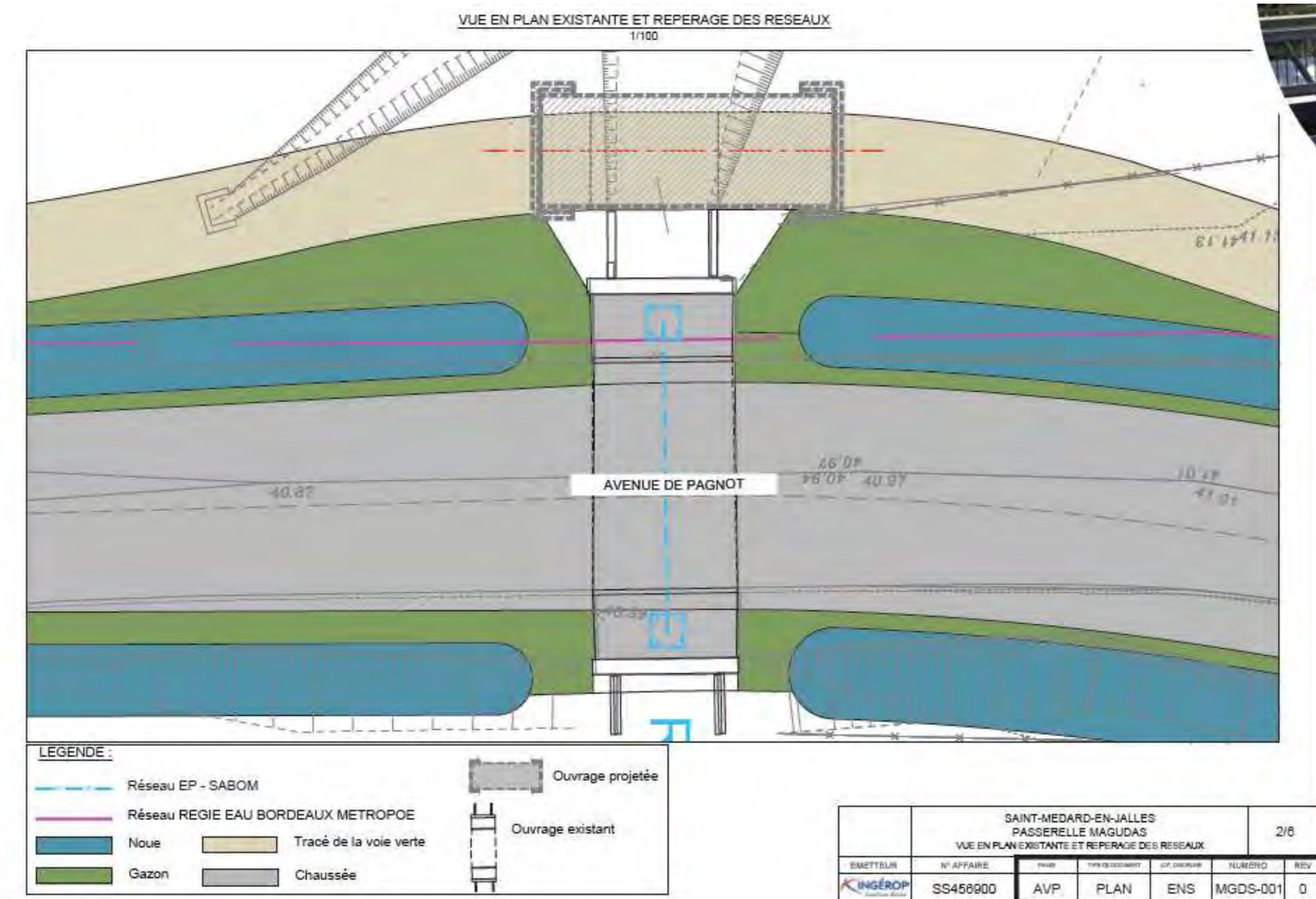
Les matériaux ne pouvant être réutilisés directement sur site feront l'objet d'un traitement pour être réemployés dans des filières de recyclage, en particulier pour la production de matériaux recyclés destinés aux sous-couches routières ou autres ouvrages. A ce jour la grande majorité des matériaux extraits, sont évacués vers des plateformes de recyclage pour fournir les chantiers du département.

Les matériaux y sont analysés, criblés et peuvent ainsi être réutilisés en toute maîtrise.

4. OUVRAGE D'ART

La largeur de l'ouvrage actuelle sur le ruisseau du Magudas ne permet pas d'inclure la voirie et une voie verte dans son gabarit. Le projet prévoit donc la création d'une passerelle sur le ruisseau du Magudas à l'ouest de la voirie existante.

Figure 51 : Vue en plan ouvrage



Pièce 6 : Estimation sommaire et globale des dépenses

L'opération est estimée 11 523 271€ HT et décomposée en :

- Acquisitions foncières à réaliser 226 000€ HT (Valeur en date 27/11/2024 selon avis du domaine reçue en HT)
- Etudes et travaux 11 297 271€ HT

Les études et les travaux comprennent principalement : travaux de voirie, assainissement pluvial, réseaux divers, aménagements paysagers, ...

ANNEXES

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

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