



# BOULEVARD TECHNOLOGIQUE

CONCERTATION AVEC LES USAGERS

En savoir plus  
[www.participation.bordeaux-metropole.fr](http://www.participation.bordeaux-metropole.fr)



SECTEURS EN DÉVELOPPEMENT

ESPACES NATURELS, LOISIRS, SERVICES, ENSEIGNEMENT SUPÉRIEUR



GRANDES ENTREPRISES AÉRONAUTIQUE-SPATIAL-DÉFENSE



PÉRIMÈTRE DE L'OIM<sup>IBA</sup>

LIMITE DE COMMUNE



LIGNE DE TRAMWAY



## CONTEXTE DU PROJET

# L'AMBITION DE L'OIM BORDEAUX AÉROPARC

L'OIM Bordeaux Aéroport figure parmi les territoires prioritaires de développement économique de Bordeaux métropole, avec pour double fonction de contribuer à l'attractivité de la Métropole à l'échelle nationale et internationale, en donnant une forte visibilité à ses atouts territoriaux stratégiques, et d'être un territoire de valorisation à effet d'entraînement pour toute la Métropole. Elle vise la création de 10 000 emplois à horizon 2030.

Le secteur de l'Aéroport de Bordeaux dispose de 2 atouts majeurs : de grands fonciers disponibles, notamment avec des accès aux pistes de l'Aéroport, et la présence de grands industriels de la filière aéronautique-spatial-défense, ainsi que des sous-traitants aéronautiques, des PME-PMI et des start up, hébergées notamment par la technopole Technowest. Le développement de ce secteur se doit également de trouver un juste équilibre entre la préservation d'espaces naturels de grande qualité écologique et paysagère et l'aménagement de nouveaux terrains à vocation économique ou la reconversion de zones économiques existantes.

En septembre 2015, la création de l'Opération d'Intérêt Métropolitain (OIM) Bordeaux Aéroport a été actée par Bordeaux métropole, sur un périmètre de 2 500 hectares, comprenant le périmètre initial de l'aéroport, le parc tertiaire de Mérignac, la base aérienne 106, les équipements de loisirs des Girondins et du Village Decathlon... sur les 3 communes de Mérignac, Saint Médard en Jalles et le Haillan. Son périmètre se délimite au nord par l'avenue de Magudas, à l'est par la rocade, à l'ouest par l'avenue de Pagnot, et la limite communale de Mérignac et au sud par l'avenue François Mitterrand.

**6 km**  
DU NORD AU SUD

**4.5 km**  
D'EST EN OUEST

**3 communes**  
MÉRIGNAC, LE HAILLAN,  
SAINT-MÉDARD-EN-JALLES



1 AÉROPORT INTERNATIONAL  
6.2 M DE PASSAGERS

**40 000**  
EMPLOIS EN 2018

**+10 000**  
EMPLOIS D'ICI 2030



**1/3**

D'ICI 2030, 50 000 EMPLOIS  
SOIT 1/3 DE LA DÉFENSE,  
1/2 DU PÔLE DE ROISSY

**6 000**  
HABITANTS

# OBJECTIFS DU PROJET

## LE BOULEVARD TECHNOLOGIQUE

**Le projet de réaménagement du Boulevard Technologique traverse, entre les échangeurs 9 et 12 de la rocade, le périmètre de l'OIM et s'inscrit pleinement dans cette dynamique de développement économique au travers de ses objectifs.**

Ainsi, les objectifs poursuivis par le projet mis à la concertation sont les suivants :

- **accompagner les opérations d'aménagement économique**, publiques et privées, envisagées de part et d'autre du boulevard, notamment en assurant une meilleure desserte pour les salariés du secteur,
- **créer un véritable lien entre les différents lieux de vie et d'emploi existants et à venir**, et non plus comme un simple support d'écoulement des flux ; réaliser un aménagement pouvant offrir des espaces publics utiles et porteurs d'une ambiance et d'une qualité renouvelées, et partagé par les différents usagers qui le traversent, qui y travaillent ou s'y rencontrent,
- **offrir une meilleure cohabitation des différents modes de déplacements**, en premier lieu par une augmentation significative des espaces en faveur des modes de déplacements collectifs (en développant des emprises réservées au covoiturage et aux transports en commun) et des modes doux. Pour autant, il s'agira de ne pas obérer sa capacité à gérer les déplacements et écouler le trafic en véhicules légers dont le nombre devrait tendanciellement augmenter, en trouvant le meilleur équilibre possible entre la gestion du trafic, notamment aux heures de pointe, et la qualité d'usage attendue,
- compte tenu de l'importance du projet envisagé et de son rôle à l'échelle du projet d'aménagement porté par l'OIM Bordeaux Aéroport, **intégrer l'exemplarité en matière de développement durable, de performance environnementale et de prise en compte écologique** : qualité paysagère, biodiversité, gestion des eaux pluviales, économie de matériaux...

Les éléments portés à la connaissance du public à l'été 2017 étaient des éléments de diagnostic du territoire qui portaient essentiellement sur la description du réseau viaire, le fonctionnement du réseau existant de transports collectifs, les enjeux environnementaux et socio-économiques.

**Pour répondre à ces objectifs, le projet présenté propose un aménagement multimodal qui comprend :**

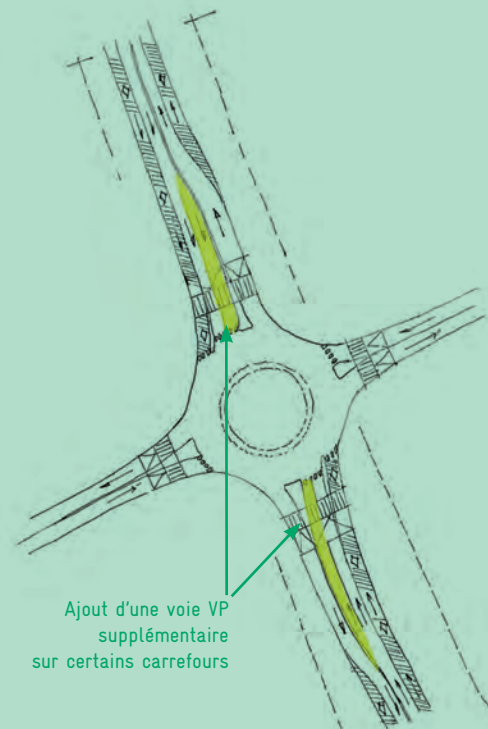
- **l'amélioration de la capacité routière** avec l'ajout de voies de circulation aux carrefours problématiques,
- **la réalisation de voies de covoiturage** le long du tracé visant à offrir des alternatives à l'autosolisme et à améliorer les conditions de circulation des transports en commun empruntant ces voies (régularité et vitesse commerciale),
- **l'aménagement de pistes cyclables** et la mise en place d'équipements associés (arceaux, abris vélos) le long du tracé,
- **la réalisation d'un corridor « nature »** le long du tracé mutualisé avec le système d'assainissement/hydraulique, les cheminements doux et les mesures environnementales.

Ces propositions d'aménagement participeront à l'amélioration des déplacements des habitants et usagers sur le secteur d'étude



## L'AMÉLIORATION DE LA CAPACITÉ ROUTIÈRE

Outre la création de voies supplémentaires en section courante pour le covoiturage, le projet propose d'ajouter des voies de circulation à l'entrée de certains carrefours problématiques pour améliorer leur capacité et réduire les phénomènes de congestion aux heures de pointe.



## LE DÉPLOIEMENT DU COVOITURAGE

Depuis le mois de janvier 2017, Bordeaux Métropole participe à l'expérimentation du covoiturage sur les 1 200 m de voies réservées au bus de l'avenue Marcel Dassault qui est une pénétrante de l'agglomération fortement congestionnée aux heures de pointe du matin et du soir.

Cette voie sera complétée à l'Est par une deuxième section actuellement en travaux avec une longueur de 1 000 m environ.

Sur cette voie radiale qui dessert d'est en ouest le cœur de l'Aéroparc circulent plus de 27 000 véh/jour dans les deux sens. Le rapport d'évaluation réalisé par le CEREMA en novembre 2018 a montré que le nombre de véhicules avec des co-voitureurs (minimum 2 personnes à bord) représente 13 % du trafic total.

Le boulevard technologique pourrait accueillir potentiellement 13 kms de voies de co-voiturage. Aussi, d'autres projets d'aménagement de voies de covoiturage sont actuellement à l'étude par le Département de la Gironde et Bordeaux Métropole entre Saint Jean d'Illac et la déviation de Beutre d'une part et d'autre part par Bordeaux Métropole entre la déviation de Martignas-sur-Jalle et l'entrée des Girondins de Bordeaux.



Ce linéaire important associé à une voirie à fort trafic pendulaire constitue une réelle opportunité pour promouvoir et favoriser le co-voiturage qui permet :

- De réduire les temps de parcours (8 minutes en moins sur l'axe nord/sud)
- De limiter l'impact sur l'environnement des déplacements (réduction de la pollution, des gaz à effet de serre et de la consommation de pétrole)
- D'amoindrir les embouteillages aux entrées de ville et les problèmes de stationnement





## LA MISE EN PLACE D'UNE PISTE CYCLABLE À HAUT NIVEAU DE SERVICE afin d'aider les déplacements du « dernier kilomètre »



Exemples d'abris-vélos

Le boulevard technologique sera aménagé avec une piste cyclable continue qui constituera un des maillons de la future « autoroute à vélos » qui, au-delà de l'échangeur 12, reliera le centre-ville de Bordeaux et la rive droite.

En complément, afin de faciliter la multimodalité et permettre aux usagers de changer de modes de déplacement en passant de la voiture au vélo et/ou au transport en commun, il est proposé d'équiper le tracé avec des arceaux ou abris vélos (au droit de stations de transport en commun par exemple).

Par ailleurs, les cheminements pour les piétons impactés par le projet seront mis aux normes accessibilité conformément à la loi du 11 février 2005.



Exemple de piste bi-directionnelle



## AMÉLIORER LA PERFORMANCE DE L'OFFRE ACTUELLE DES TRANSPORTS EN COMMUN

Le réseau actuel propose un certain nombre de liaisons :

- radiales pour les lignes de bus 11, 71, 1 du réseau urbain et les lignes du réseau interurbain
- rocades pour les lignes de bus 30 et 48 du réseau urbain.

Par la mutualisation avec les voies aménagées pour le covoiturage, ces lignes vont nettement améliorer leurs conditions d'insertion et de circulation, actuellement difficiles du fait de la congestion de cet axe principal viaire. À l'avenir, ce principe de mutualisation sera un élément clé dans toute réflexion ou schéma de réorganisation du réseau bus à l'échelle de ce territoire.



## CONSTRUIRE UN BOULEVARD ÉCOLOGIQUE

Le projet s'inscrit dans les objectifs de l'OIM Bordeaux Aéroport avec une matrice paysagère qui prévoit de restaurer massivement la part de l'arbre dans l'espace public (canopées linéaires, places vertes).

De nombreux arbres seront plantés de part et d'autre de la plateforme en rive au droit des cheminements piétons/cycles en fonction des contraintes d'emprise et de la présence des réseaux.

L'arbre est un élément important des tissus urbains. Il est une composante essentielle du cadre de vie et procure divers bénéfices contribuant à la qualité urbaine et à l'attractivité de la métropole :

- **Les bénéfices écologiques**

L'arbre est un support essentiel à la biodiversité et à l'épanouissement de la nature en ville. Il permet de « loger » une faune diversifiée (oiseaux, insectes, petits mammifères, ...) et participe aussi au maintien des continuités écologiques.

- **Les bénéfices environnementaux**

Dans un contexte de changement climatique, l'arbre a un rôle de climatiseur urbain et sa présence atténue considérablement les effets d'îlots de chaleurs urbains.

Le système racinaire des arbres préserve également les sols en les stabilisant et en limitant les phénomènes d'érosion. De plus, les arbres participent directement à l'amélioration de la qualité de l'air en ville en produisant de l'oxygène, mais surtout le feuillage absorbe en partie les polluants atmosphériques.

- **les bénéfices esthétiques et paysagers**

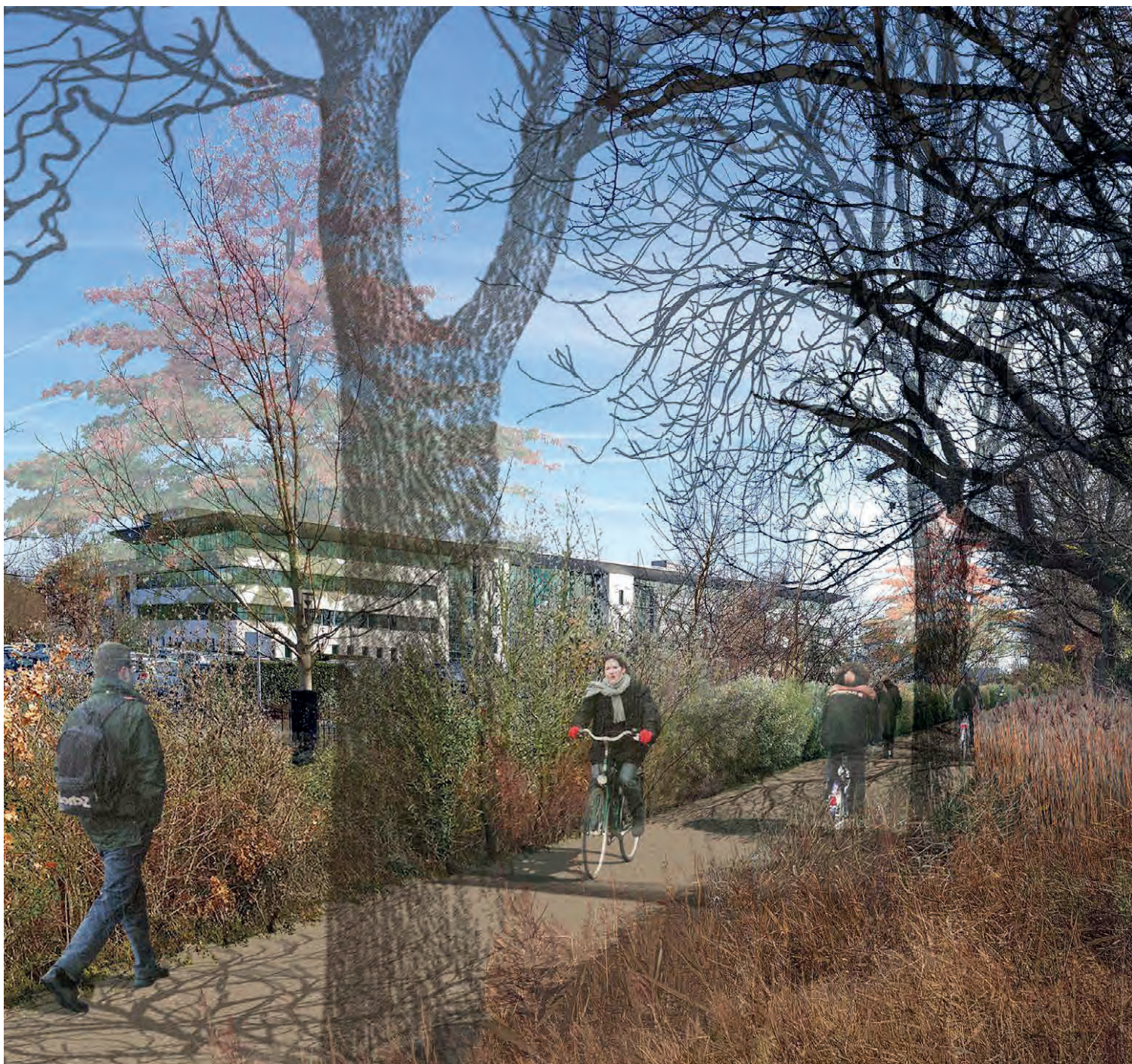
L'arbre est un élément structurant et identifiant les grands paysages ruraux mais aussi les espaces urbains où sa présence contribue au dessin des villes. Il met en valeur le paysage urbain, ordonne et structure les espaces publics. Il participe à la richesse des ambiances des villes. L'arbre, au même titre que les bâtiments, permet l'identification des espaces qu'ils occupent.

Le couloir écologique constituera un lien avec les paysages traversés et les différents cours d'eau (Morandière, le Haillan, la Devèze et les Ontines), fossés et zones de compensation.

Aujourd'hui, les esquisses d'insertion vous sont présentées ainsi que les actions prévues pour l'ensemble des modes de déplacement.



Projet du Boulevard Technologique  
Avenue de Magudas (à proximité de la station de tramway  
Le Haillan Rostand)



À venir (photomontage)





Existant





## Projet du Boulevard Technologique Avenue de Beaudésert



À venir (photomontage)





Existant





# LES CARACTÉRISTIQUES GÉNÉRALES DU TRACÉ

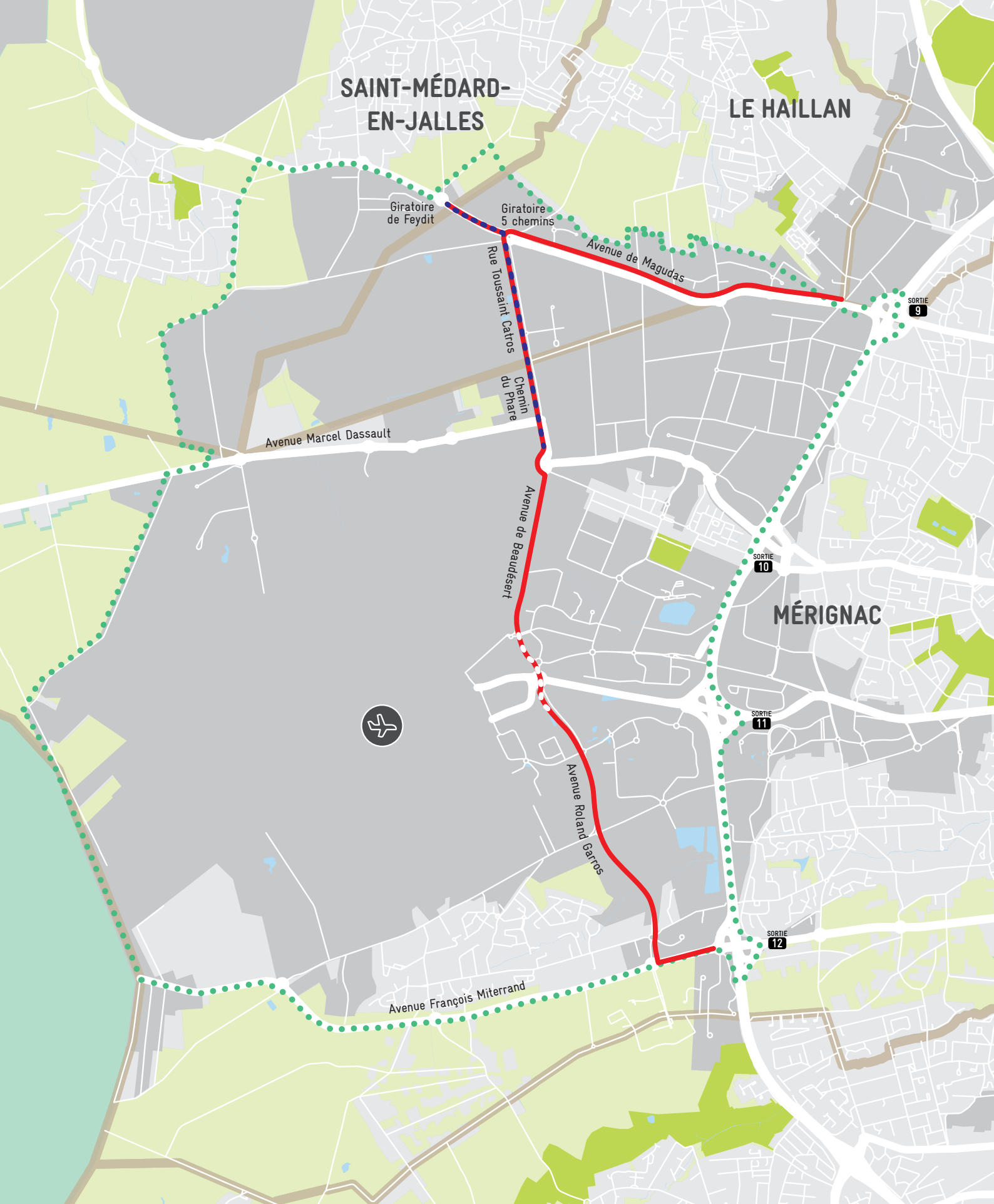
Le projet de boulevard technologique démarre au Nord au terminus de la station tram A Le Haillan Rostand au droit de l'échangeur 9 de la rocade.


Il se poursuit à l'ouest sur l'avenue de Magudas jusqu'au rond-point de Feydit. Depuis le giratoire des 5 chemins, il se poursuit ensuite sur un axe Nord-Sud via la rue Toussaint Catros, le chemin du phare puis l'avenue de Beaudésert jusqu'à l'Aéroport.

Après avoir traversé l'avenue Kennedy et l'avenue René Cassin, le projet se développe encore plus au sud sur l'avenue Roland Garros pour rejoindre l'avenue François Mitterrand jusqu'à l'échangeur 12 de la Rocade.

La longueur du tracé est de plus de 8 kms et franchit une quinzaine de carrefours.







 PROJET DE BOULEVARD TECHNOLOGIQUE

 PÉRIMÈTRE DE L'OIM<sup>BA</sup>

 LIMITE DE COMMUNE

 SECTEUR SOUMIS À VARIANTES

 Dans cette zone les aménagements ne porteront que sur les aménagements paysagers et modes doux

# LES PRINCIPES D'INSERTION : SECTEUR SOUMIS À VARIANTE

## AVENUE DE MAGUDAS

(portion entre le rond-point

5 chemins et le rond-point de Feydit)

## RUE TOUSSAINT CATROS – CHEMIN DU PHARE

Le projet étudié s'appuie sur le schéma de déplacements multimodal de l'OIM validé fin 2016 en comité de projet de l'OIM. Ce schéma prévoit un programme d'aménagement d'une 2x2 voies de circulation sur l'avenue de Magudas entre le giratoire des 5 chemins et le giratoire de Feydit d'une part et d'autre part sur la rue Toussaint Catros et le chemin du phare. Sur le reste du tracé, il est prévu un profil en travers avec 2x1 voies de circulation générale et 2x1 voies de circulation bus/covoiturage.

Il est par ailleurs proposé de soumettre à la concertation une variante d'aménagement de profil sur la séquence Dassault-5 Chemins-Feydit, afin de développer des alternatives performantes à l'autosolisme (régularité, temps de parcours du covoiturage et des transports en commun). Cette variante d'aménagement permet d'assurer une continuité de la voie de covoiturage ouverte aux transports en commun.



# L'AVENUE DE MAGUDAS

## Entre le rond-point des 5 chemins et le rond-point Feydit

Le profil en travers est complété avec des fonctionnalités nouvelles où une variante est proposée :

### SOLUTION DE BASE

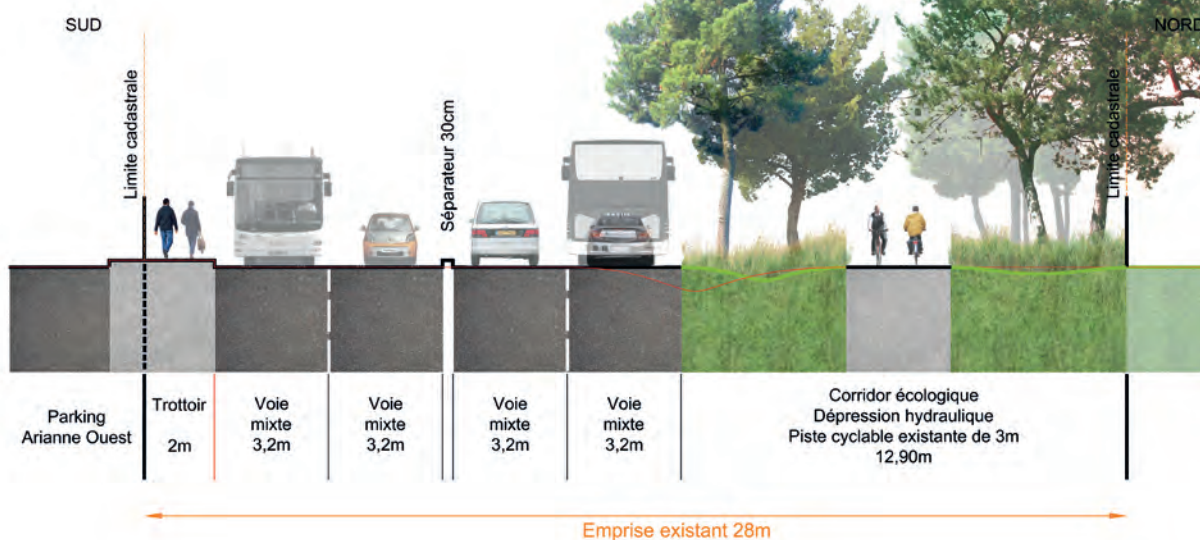
Soit un profil en travers avec 2 voies de circulation banalisées dans chaque sens.

### VARIANTE

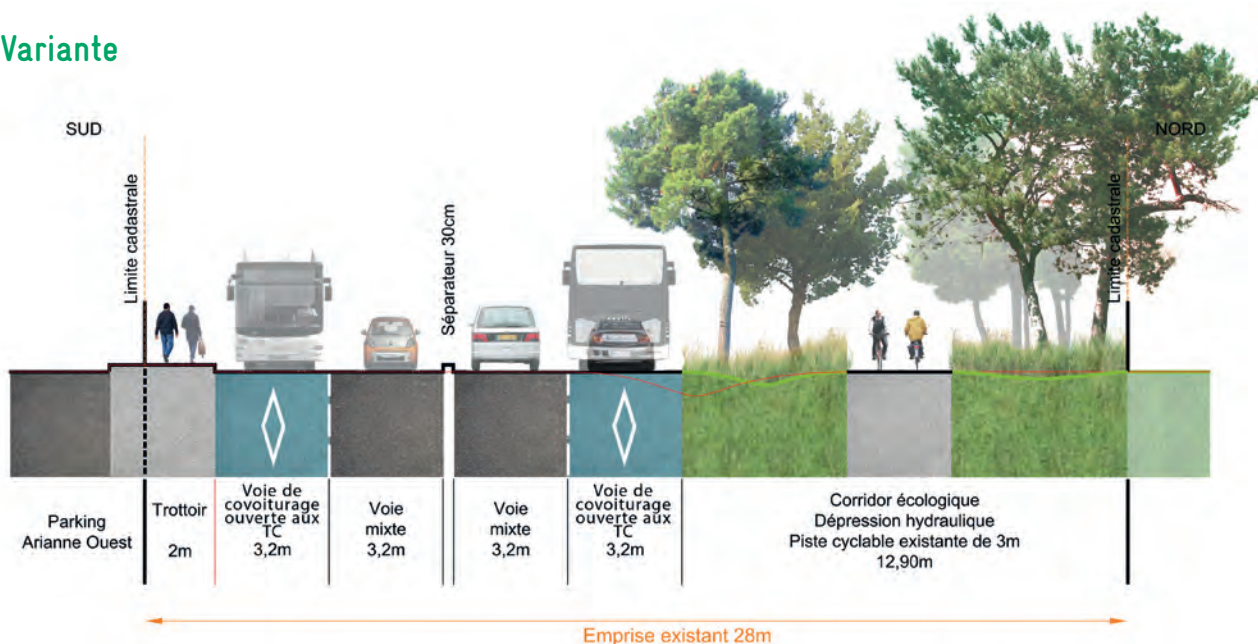
Soit un aménagement où il est ajouté une voie de covoiturage (ouverte aux bus) dans chaque sens.

Les cheminements piétons et cyclistes existants sont maintenus également.

### Solution de base



### Variante



## L'AXE NORD/SUD

### Toussaint Catros – chemin du Phare

Le profil en travers est complété avec des fonctionnalités nouvelles où une variante est proposée :

#### SOLUTION DE BASE

Soit un profil en travers avec 2 voies de circulation banalisées dans chaque sens.

#### VARIANTE

Soit un aménagement où il est ajouté une voie de covoiturage (ouverte aux bus) dans chaque sens.

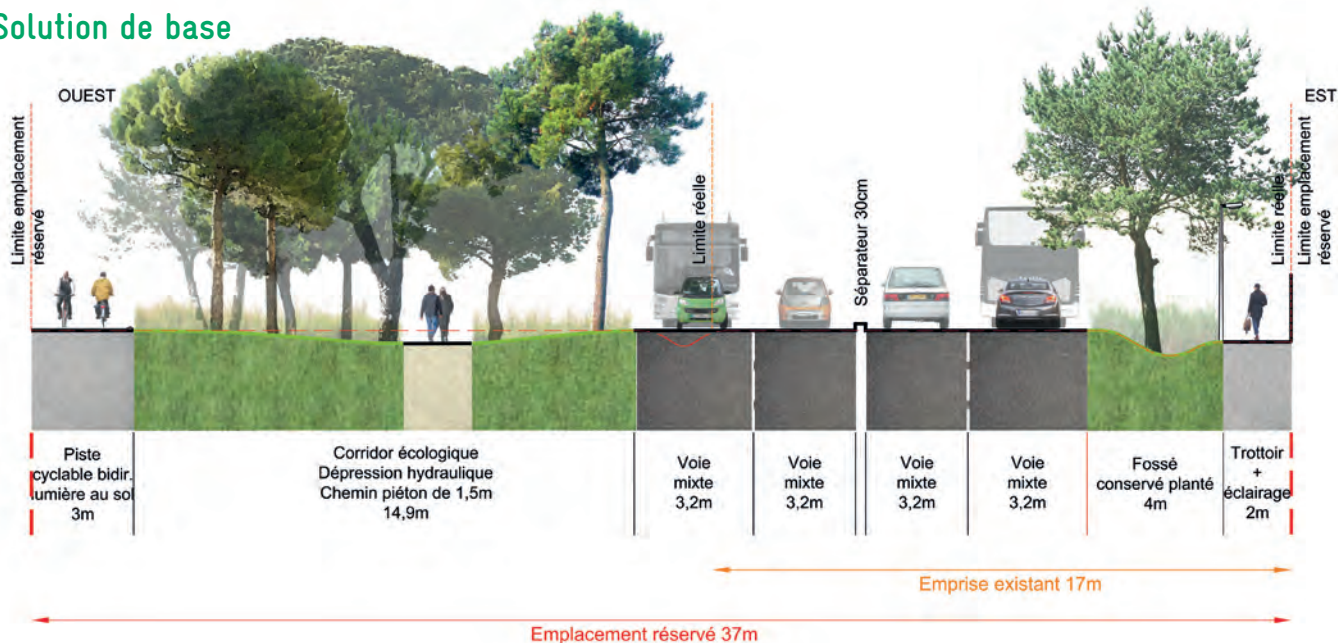
Une piste cyclable bidirectionnelle est aménagée à l'ouest à l'extérieur de la plateforme.

Sur la partie Est sera aménagé un trottoir.

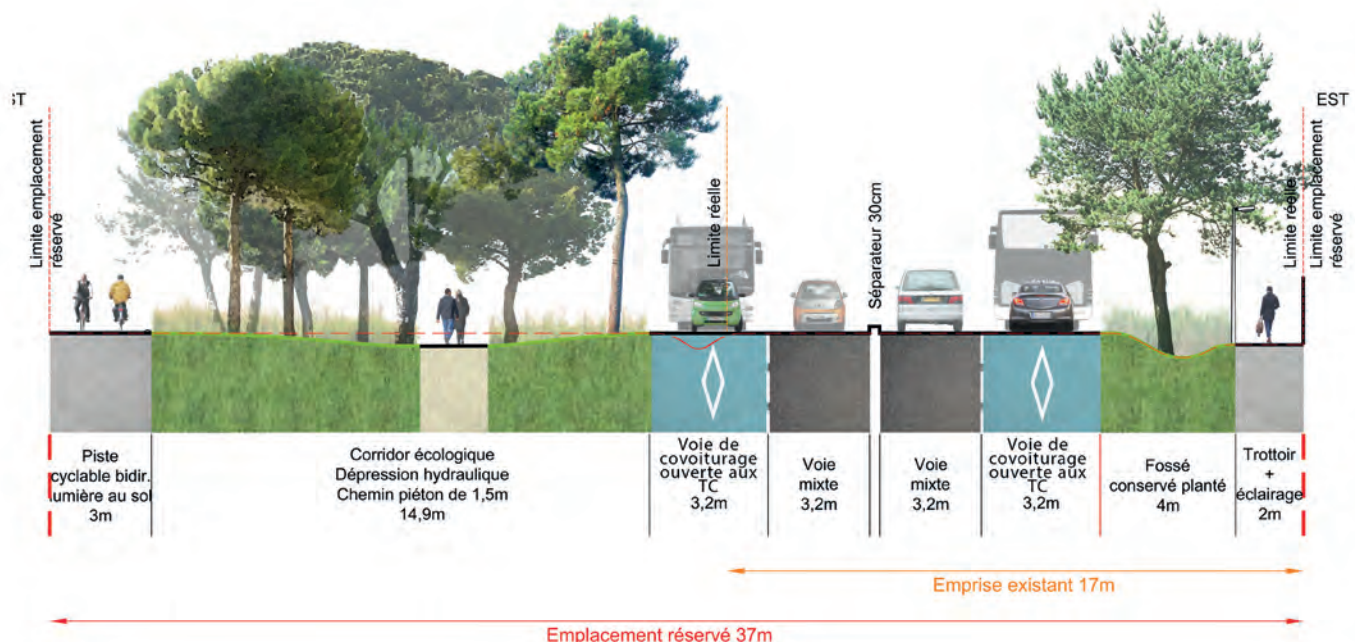
Un corridor « nature » le long du tracé est aménagé et mutualisé avec le système d'assainissement/hydraulique, les cheminements doux et les mesures environnementales.

Des acquisitions foncières sont nécessaires sur cet axe pour l'aménagement du profil en travers et elles sont situées principalement à l'ouest de la voie actuelle.

#### Solution de base



#### Variante



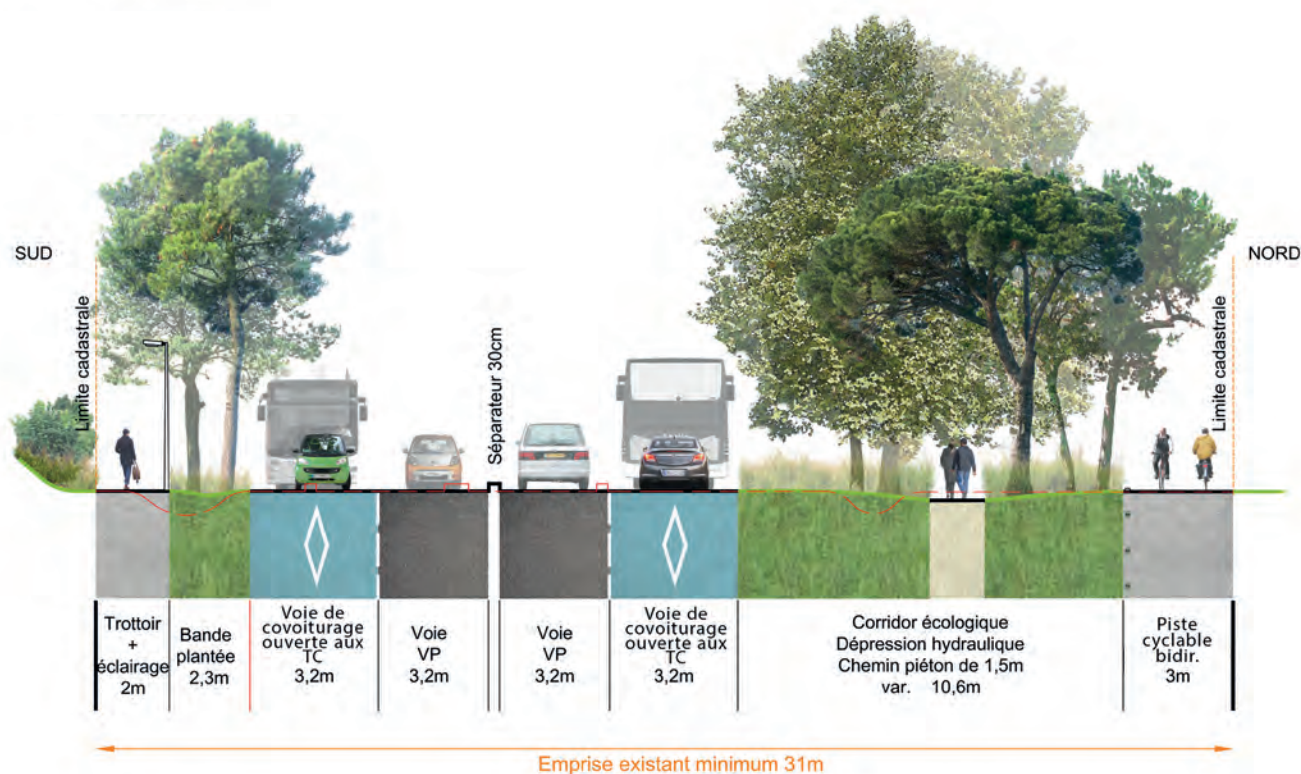


# LES AUTRES PRINCIPES D'INSERTION

## L'AVENUE DE MAGUDAS À L'EST DU GIRATOIRE 5 CHEMINS

Il est proposé de compléter les fonctionnalités actuelles du profil en travers en y ajoutant des voies de covoiturage accueillant les lignes actuelles de TC. Les cheminements piétons et cyclistes sont rétablis également. Il est proposé une piste cyclable bi-directionnelle ou voie verte au nord de l'emprise de l'avenue de Magudas qui se raccorde à l'ouest sur la voie verte des 5 chemins et à l'Est sur la piste cyclable au droit de la station tramway « Le Haillan ».

Quelques acquisitions foncières seront nécessaires au droit des carrefours à réaménager pour l'insertion de la piste cyclable et ponctuellement en section courante.



## L'AXE NORD/SUD

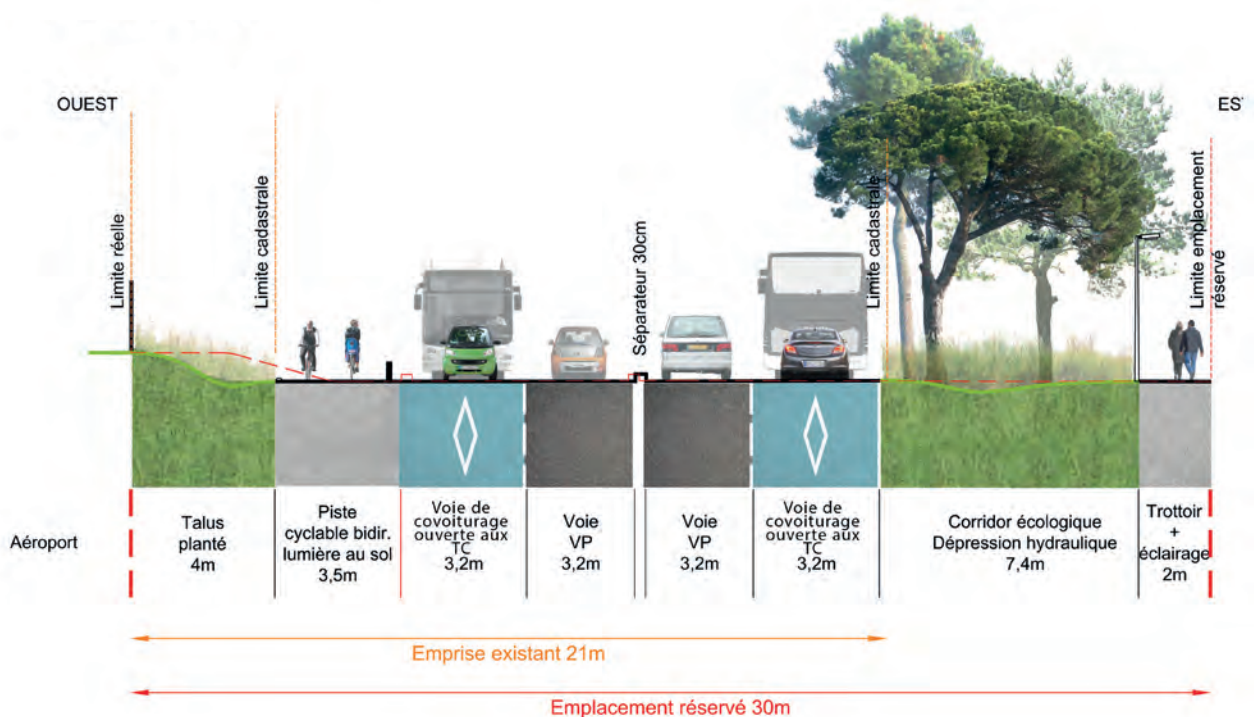
### L'avenue de Beaudésert

Le profil en travers est complété avec des fonctionnalités nouvelles avec un aménagement où il est ajouté une voie de covoiturage (ouverte aux bus) dans chaque sens.

Une piste cyclable bidirectionnelle est aménagée à l'ouest à l'extérieur de la plateforme. Sur la partie Est sera aménagé un trottoir.

Un corridor « nature » le long du tracé est aménagé et mutualisé avec le système d'assainissement/hydraulique et les cheminements doux.

Des acquisitions foncières sont nécessaires sur cet axe pour l'aménagement du profil en travers. Elles sont situées à l'est et à l'ouest de la voie actuelle.





## L'AXE NORD/SUD

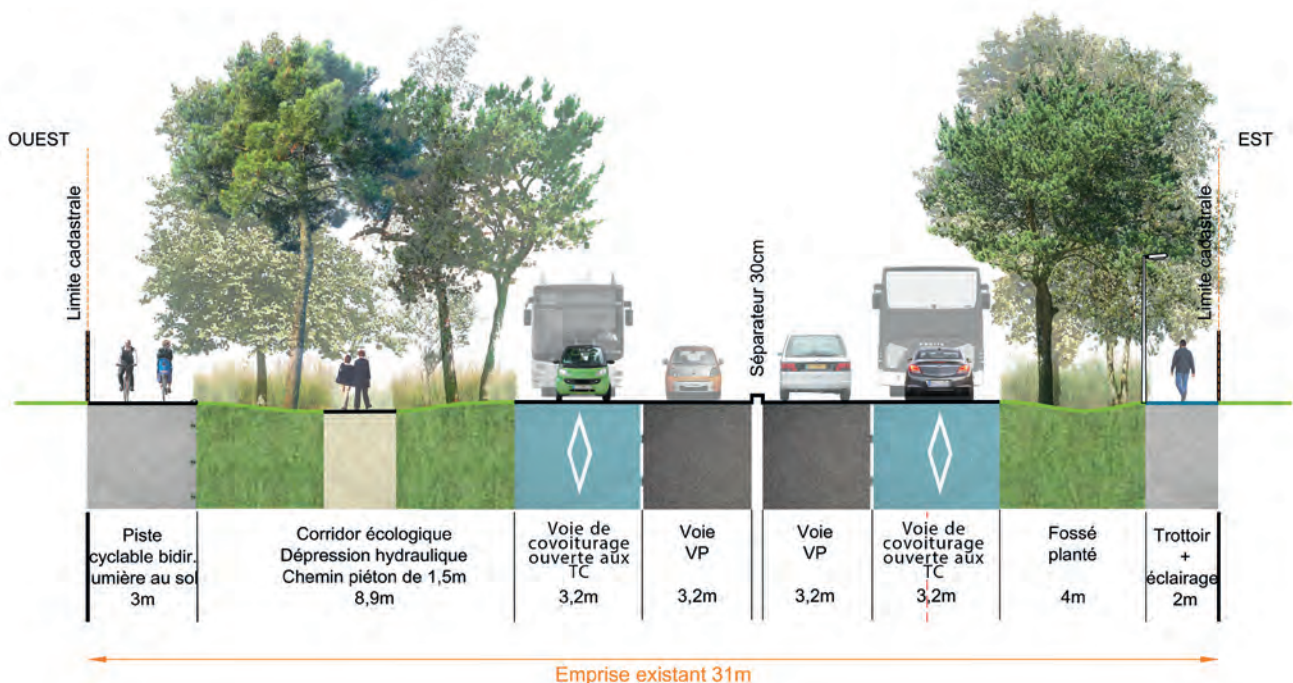
### L'avenue Roland Garros

Il est proposé de compléter les fonctionnalités actuelles du profil en travers en y ajoutant une voie de covoiturage (ouverte aux bus) dans chaque sens

Une piste cyclable bidirectionnelle est aménagée à l'ouest à l'extérieur de la plateforme.

Un corridor « nature » le long du tracé est aménagé et mutualisé avec le système d'assainissement/hydraulique et les cheminements doux.

Des acquisitions foncières sont nécessaires sur cet axe pour l'aménagement du profil en travers. Elles sont ponctuelles et localisées de part et d'autre de la voie actuelle.

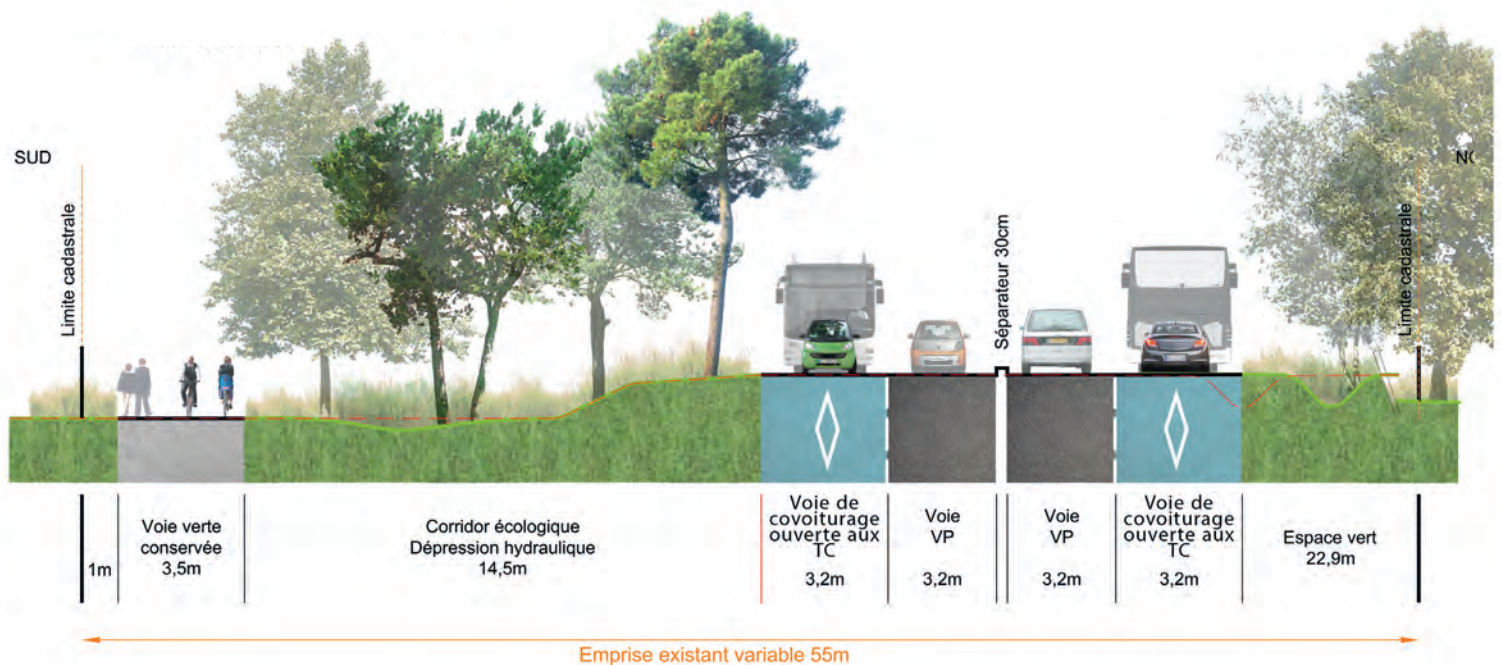


## L'AVENUE FRANÇOIS MITTERRAND

Il est proposé de compléter les fonctionnalités actuelles du profil en travers en y ajoutant une voie de covoiturage (ouverte aux bus) dans chaque sens.

Les cheminements piétons et cyclistes sont maintenus.

Un corridor « nature » le long du tracé est aménagé et mutualisé avec le système d'assainissement/hydraulique, les cheminements doux.







## LE PLANNING DE L'OPÉRATION

Le planning du projet prévoit en 2019 de démarrer les études d'avant-projet et de lancer l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique en 2020 ainsi que les autorisations environnementales.

A l'issue de la déclaration d'utilité publique, les acquisitions foncières et les premiers travaux pourront démarrer à l'horizon 2021 avec des mises en service par phase pour tenir compte des contraintes suivantes : priorisation

des travaux sur des secteurs congestionnés et au droit des futures zones d'activités à desservir en tenant compte des contraintes budgétaires et foncières d'une part et des contraintes d'exploitation sous chantier d'autre part. L'ouverture de la voie de covoiturage sera phasée pour tenir compte des contraintes relatives à la réalisation des travaux.



## FAITES PART DE VOS OBSERVATIONS

Dans les registres mis à votre disposition à l'Hôtel de Bordeaux Métropole, au Pôle territorial Ouest et dans les mairies de Mérignac, Saint-Médard-en-Jalles et Le Haillan.

Sur le site internet de bordeaux-métropole :

[WWW.PARTICIPATION.BORDEAUX-METROPOLE.FR](http://WWW.PARTICIPATION.BORDEAUX-METROPOLE.FR)

## NOTES





En savoir plus  
[bordeaux-metropole.fr/OIM-BA](http://bordeaux-metropole.fr/OIM-BA)