

| | | |
|--|---|----------------------------|
|  BORDEAUX MÉTROPOLE | EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS DU CONSEIL DE BORDEAUX METROPOLE | <i>Délibération</i> |
| | Séance publique du 26 septembre 2024 | N° 2024-520 |

Convocation du 19 septembre 2024

Aujourd'hui jeudi 26 septembre 2024 à 14h30 le Conseil de Bordeaux Métropole s'est réuni, dans la Salle du Conseil sous la présidence de Madame Christine BOST, Présidente de Bordeaux Métropole.

ETAIENT PRESENTS :

M. Dominique ALCALA, Mme Géraldine AMOUROUX, Mme Stephanie ANFRAY, M. Christian BAGATE, Mme Amandine BETES, Mme Claudine BICHET, M. Patrick BOBET, Mme Simone BONORON, Mme Christine BOST, Mme Pascale BOUSQUET-PITT, Mme Fatiha BOZDAG, Mme Myriam BRET, Mme Pascale BRU, M. Eric CABRILLAT, Mme Sylvie CASSOU-SCHOTTE, M. Olivier CAZAUX, M. Thomas CAZENAVE, M. Gérard CHAUSSET, Mme Camille CHOPLIN, M. Max COLES, Mme Typhaine CORNACCHIARI, M. Didier CUGY, Mme Laure CURVALE, Mme Béatrice DE FRANÇOIS, M. Stéphane DELPEYRAT-VINCENT, Mme Eve DEMANGE, M. Gilbert DODOGARAY, M. Christophe DUPRAT, M. Jean-François EGRON, Mme Anne FAHMY, M. Bruno FARENIAUX, Mme Véronique FERREIRA, M. Jean-Claude FEUGAS, M. Nicolas FLORIAN, Mme Françoise FREMY, M. Alain GARNIER, M. Guillaume GARRIGUES, Mme Anne-Eugénie GASPARD, Mme Daphné GAUSSENS, M. Nordine GUENDEZ, M. Maxime GHESQUIERE, M. Frédéric GIRO, M. Laurent GUILLEMIN, Mme Fabienne HELBIG, M. Pierre HURMIC, M. Radouane-Cyrille JABER, Mme Delphine JAMET, Mme Sylvie JUQUIN, Mme Sylvie JUSTOME, Mme Andréa KISS, M. Michel LABARDIN, M. Patrick LABESSE, M. Gwénaél LAMARQUE, Mme Fannie LE BOULANGER, Mme Harmonie LECERF MEUNIER, Mme Anne LEPINE, Mme Zeineb LOUNICI, M. Jacques MANGON, M. Guillaume MARI, M. Stéphane MARI, M. Baptiste MAURIN, Mme Claude MELLIER, M. Thierry MILLET, M. Fabrice MORETTI, M. Marc MORISSET, M. Pierre De Gaétan N'JIKAM MOULIOM, Mme Marie-Claude NOEL, M. Patrick PAPADATO, Mme Céline PAPIN, Mme Pascale PAVONE, M. Jérôme PESCHINA, M. Stéphane PFEIFFER, M. Michel POIGNONEC, M. Philippe POUTOU, M. Patrick PUJOL, M. Jean-Jacques PUYOBRAU, Mme Isabelle RAMI, M. Benoît RAUTUREAU, M. Franck RAYNAL, M. Michael RISTIC, M. Bastien RIVIERES, M. Clément ROSSIGNOL-PUECH, Mme Karine ROUX-LABAT, M. Alexandre RUBIO, Mme Nadia SAADI, Mme Béatrice SABOURET, M. Emmanuel SALLABERRY, Mme Brigitte TERRAZA, M. Jean-Baptiste THONY, M. Serge TOURNERIE, M. Jean TOUZEAU, M. Jean-Marie TROUCHE, Mme Josiane ZAMBON, M. Thierry TRIJOLET.

EXCUSE(S) AYANT DONNE PROCURATION :


M. Alain ANZIANI à Mme Véronique FERREIRA
Mme Brigitte BLOCH à M. Didier CUGY
Mme Christine BONNEFOY à Mme Daphné GAUSSENS
M. Alain CAZABONNE à M. Emmanuel SALLABERRY
Mme Nathalie DELATTRE à M. Patrick BOBET
M. Olivier ESCOTS à M. Jean-Claude FEUGAS
M. Stéphane GOMOT à M. Maxime GHESQUIERE
Mme Nathalie LACUEY à M. Jean-Jacques PUYOBRAU
Mme Marie RECALDE à M. Gérard CHAUSSET
M. Fabien ROBERT à M. Nicolas FLORIAN

EXCUSE(S) EN COURS DE SEANCE :

PROCURATION(S) EN COURS DE SEANCE :

Mme Amandine BETES à Mme Typhaine CORNACCHIARI le 26 septembre
Mme Claudine BICHET à M. Alain GARNIER le 26 septembre
Mme Brigitte BLOCH à Mme Sylvie CASSOU-SCHOTTE le 27 septembre
Mme Christine BONNEFOY à Mme Karine ROUX-LABAT le 27 septembre
M. Olivier CAZAUX à M. Patrick PAPADATO le 26 septembre
Mme Camille CHOPLIN à M. Laurent GUILLEMIN le 26 septembre
Mme Béatrice DE FRANCOIS à Mme Andréa KISS le 27 septembre
Mme Anne-Eugénie GASPARD à Mme Andréa KISS le 26 septembre
M. Laurent GUILLEMIN à Mme Anne LEPINE le 27 septembre
Mme Fabienne HELBIG à M. Stéphane MARI le 26 septembre
M. Pierre HURMIC à M. Clément ROSSIGNOL-PUECH le 26 septembre
Mme Harmonie LECERF-MEUNIER à Mme Anne LEPINE le 26 septembre
M. Guillaume MARI à M. Bastien RIVIERES le 27 septembre
Mme Céline PAPIN à Mme Marie-Claude NOEL le 26 septembre
M. Jérôme PESCHINA à M. Eric CABRILLAT le 27 septembre
M. Franck RAYNAL à M. Michel LABARDIN le 27 septembre
Mme Marie RECALDE à Mme Anne-Eugénie GASPARD le 27 septembre
Mme Nadia SAADI à M. Guillaume MARI le 26 septembre
M. Serge TOURNERIE à M. Bruno FARENIAUX le 26 septembre

LA SEANCE EST OUVERTE

| | | |
|---|---|---------------------|
|  BORDEAUX MÉTROPOLE | Conseil du 26 septembre 2024 | Délibération |
| | Direction administrative et financière - Pôle ter Ouest Direction du développement et de l'aménagement - Pôle ter Ouest | N° 2024-520 |

SAINT MEDARD EN JALLES - MERIGNAC - Opération d'intérêt métropolitain (OIM)
Bordeaux Aéroport - Requalification des avenues de Mazeau, Touban et Pagnot -
Arrêt du bilan de la concertation - Décision - Approbation

Monsieur Stéphane DELPEYRAT-VINCENT présente le rapport suivant,

Mesdames, Messieurs,

Sur le territoire de l'Opération d'intérêt métropolitain Bordeaux Aéroport, Bordeaux Métropole porte un programme important d'espaces publics qui vise à requalifier et à renforcer le maillage viaire existant et à proposer des solutions alternatives à l'usage de l'automobile (développer l'attractivité du réseau de transports en commun, aménager un réseau pour les mobilités douces, favoriser le covoiturage par l'aménagement d'infrastructures dédiées) de façon à mieux répartir les flux et à diminuer les phénomènes de congestion. Le renforcement maîtrisé du réseau viaire consiste en partie en la réalisation d'aménagements ou de requalifications de voiries dont font partie les avenues Mazeau/Touban/Pagnot (secteur Nord Aéroport/quartier Drolin) permettant au flux de transit de contourner le périmètre de l'OIM et ainsi soulager le Boulevard Technologique. Le projet prévoit la requalification (y compris carrefours et la création d'une voie verte) des avenues de Mazeau, Touban et Pagnot Sud sur environ 3,5 km en cumulé (entre l'avenue de Capeyron et l'avenue Marcel Dassault) et le déploiement d'aménagements en faveur des mobilités douces (cycliste et piéton) sur l'avenue Pagnot Nord.

Les communes de Saint-Médard-en-Jalles et Mérignac souhaitent engager ce projet de requalification. Il est inscrit dans les fiches action n°33 et n°9 (OIM Bordeaux Aéroport - requalification de la liaison Capeyron/Marcel Dassault) du contrat de co-développement 2024-2027 des communes de Mérignac et Saint-Médard-en-Jalles, adopté en Conseil de Métropole du 01 décembre 2023 (délibération n°2023-595).

Conformément aux dispositions des articles L.103-2 et suivants du Code de l'Urbanisme, une concertation réglementaire a été organisée du 28 juin 2021 au 26 avril 2024. Il convient maintenant d'en tirer le bilan.

1 – Rappel des éléments de contexte de l'opération

L'OIM Bordeaux Aéroport, engagée depuis 2015, 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. L'OIM Bordeaux Aéroport s'étend sur 3 458 ha répartis sur quatre communes.

Entourant l'aéroport, l'OIM Bordeaux Aéroport dispose de divers atouts majeurs : de grandes réserves foncières stratégiques et la présence de grands industriels de la filière aéronautique-spatial-défense, ainsi que des sous-traitants aéronautiques, des Petites et moyennes entreprises (PME) – Petites et moyennes industries (PMI) et des start-up, hébergées notamment par l'agence de développement économique 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.

L'OIM Bordeaux Aéroport se compose d'une opération d'aménagement, Bordeaux Aéroport-Aéroport sur 2 500 ha dont les objectifs sont de développer un grand quartier autour de l'aéroport, avec un cadre de travail singulier, desservi par le tram et un bus à haute performance, le développement de la filière d'excellence aéronautique-spatial-défense et la création de 10 000 emplois. Le projet à vocation économique a pour ambitions d'accompagner les acteurs économiques dans leur développement et leur transition environnementale, de valoriser et préserver le paysage, d'apaiser les déplacements et de renouveler les espaces publics. Le développement du projet dépend ainsi étroitement des performances offertes en matière d'accessibilité et des relations établies avec le système de transports en commun de la métropole.

L'opération d'intérêt métropolitain est desservie par quatre échangeurs (9, 10, 11 et 12) de la rocade et est traversée par plusieurs voies structurantes d'agglomération à fort trafic. Cependant, le réseau secondaire et local reste aujourd'hui insuffisant. Actuellement, le secteur est sujet à de fréquents phénomènes de saturation du trafic automobile. Il concentre des problèmes d'accessibilité majeurs avec une véritable difficulté à concilier les flux de transit pendulaires (Nord-Sud entre le Médoc et les zones d'emplois de l'Ouest de l'agglomération, et Est-Ouest entre l'agglomération de Bordeaux et le bassin d'Arcachon) et les flux qui lui sont propres. A ce jour, la seule voie structurante métropolitaine qui traverse le secteur de l'OIM du Nord au Sud est le Boulevard Technologique, parallèle à la rocade. A l'Ouest du Boulevard Technologique, les avenues Mazeau/ Touban/Pagnot, au Nord de l'avenue Marcel Dassault et dans le prolongement de l'avenue de Bellevue sont des voies dont les caractéristiques actuelles (tracé en plan et profil en travers) ne permettent pas un écoulement de trafic important, suffisant et sécuritaire du fait de la vétusté et de l'inadaptation des voies en place.

Ces constats ont conduit Bordeaux Métropole et les communes de Saint-Médard-en-Jalles et Mérignac à projeter la requalification des avenues de Mazeau, Touban et Pagnot dans le cadre du programme global des espaces publics de l'Opération d'intérêt métropolitain (OIM) Bordeaux Aéroport approuvé en 2019.

Les objectifs de ce programme sont de :

- conforter le réseau viaire pour fluidifier le trafic (requalification des voiries existantes et créations de nouvelles voies)
- proposer des solutions alternatives à l'usage de l'automobile (développer l'attractivité du réseau de transports en commun, aménager un réseau pour les mobilités douces, favoriser le covoiturage par l'aménagement d'infrastructures dédiées)

Le montant des travaux de requalification des avenues de Mazeau, Touban et Pagnot (supérieur à 1,9 M€) a nécessité une concertation réglementaire.

2 - Objectifs du projet

Le projet de requalification des avenues de Mazeau, Touban et Pagnot vise à mieux répartir les flux de transit afin de soulager le phénomène de congestion observé à l'échelle de l'OIM Bordeaux Aéroport. Le projet a vocation à créer un axe structurant sécurisé pour absorber le trafic entre l'avenue de Capeyron et l'avenue Marcel Dassault et à améliorer la desserte des projets d'aménagement. Il permettra au flux de desserte des entreprises de contourner le périmètre de l'OIM et ainsi soulager le Boulevard Technologique.

Le projet prévoit le réaménagement (y compris carrefours et la création d'une voie verte) des avenues de Mazeau, Touban et Pagnot sur environ 3,5 km en cumulé (entre l'avenue de Capeyron et l'avenue Marcel Dassault) et le déploiement d'aménagements en faveur des

mobilités douces (cyclistes et piétons).

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

- **Créer un axe métropolitain Nord-Sud** : cet axe aura vocation à accueillir le trafic pendulaire et de transit entre les zones d'habitat du Nord et de l'Ouest en direction des entreprises situées à proximité de la plaque aéroportuaire et en direction du Sud de l'agglomération. Il sera complémentaire au Boulevard Technologique ;
- **Aménager un axe de desserte structurant du projet de l'OIM, des nouveaux quartiers Circuits Drolin et des opérations d'aménagement en cours ou à venir.** Il devra permettre la circulation des bus, des poids lourds, et des véhicules légers sur l'ensemble du linéaire ;
- **Requalifier l'accès Ouest des sites Ariane Group et Safran Céramics ;**
- **Développer un réseau de modes doux** : création d'un axe vert sur l'axe Mazeau-Touban-Pagnot permettant de garantir la continuité des parcours et offrir un aménagement confortable aux cyclistes et aux piétons par la réalisation d'une voie verte continue traitée en allée forestière ;
- **Valoriser le patrimoine végétal existant** : L'axe Mazeau-Touban-Pagnot adopte une figure forestière, et tire parti de sa forte identité en traversée des paysages existants de la forêt Drolin. La structuration végétale de cet axe reposera principalement sur la valorisation du patrimoine arboré existant et sera accompagnée par le paysage des parcelles privées, avec le maintien de part et d'autre de larges reculs non bâtis ;
- **Prendre en compte les enjeux environnementaux et préserver les continuités écologiques** intégrant la réalisation des ouvrages et des aménagements nécessaires ;
- **Améliorer la gestion hydraulique** des voies.

3 – Concertation

3.1 - Modalités

Par délibération n°2021-288 du 21 mai 2021, le Conseil Métropolitain a décidé de l'ouverture de la concertation réglementaire concernant le projet de requalification des avenues de Mazeau, Touban et Pagnot.

La concertation a été ouverte le 28 juin 2021. La publicité s'est faite par voie de presse le 08 juin 2021 dans le journal Sud-Ouest.

Conformément à la délibération du 21 mai 2021, la concertation a pris les formes suivantes :

- Dépôt d'un dossier consultable aux jours et heures d'ouverture au public et d'un registre permettant de consigner les observations du public, aux Mairies de Saint-Médard-en-Jalles et Mérignac ; au Pôle Territorial Ouest de Bordeaux Métropole et à l'Hôtel de Bordeaux Métropole
- Insertion du même dossier sur le site internet de la participation de Bordeaux Métropole (<http://participation.bordeaux-metropole.fr/>) et mise en place d'un registre électronique permettant de recueillir les avis et observations du public directement via ce site.
- Tenue de deux réunions publiques de présentation et d'échanges, l'une autour du programme et l'autre des études préliminaires.

Le dossier initial de concertation contenait : la délibération d'ouverture de la concertation, une notice explicative présentant synthétiquement les enjeux liés au projet, les objectifs poursuivis et les caractéristiques principales, ainsi qu'un plan de situation et le registre de la concertation.

En date du 13 mars 2024, les études préliminaires (dossiers et plans) ont été versées au dossier de concertation. La publicité pour le versement de ces éléments complémentaires

s'est faite par voie de presse le 14 mars 2024 dans le journal Sud-Ouest.

Les supports de présentation des réunions publiques 1 et 2 ont été ajoutés, à l'issue de celles-ci, au dossier de concertation.

Deux réunions publiques ont été organisées de manière à associer les habitants, les associations locales et autres personnes concernées :

- Une réunion de présentation du programme s'est tenue le 22 novembre 2021. Cette réunion a rassemblé une dizaine de personnes. Elle avait pour objet de présenter le programme et les grandes orientations du projet.
- Une réunion de présentation des études préliminaires s'est tenue le 29 mars 2024. Cette réunion a rassemblé une trentaine de personnes. Elle avait pour but d'échanger sur le projet et de recueillir l'avis du public, notamment sur les différentes variantes proposées sur l'avenue de Pagnot au Nord et au Sud ainsi que le raccordement sur l'avenue Marcel Dassault.

La clôture de la concertation est intervenue le 26 avril 2024 à 12h00. Elle 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.

3.2 - Bilan

Le bilan de la concertation est joint en annexe. Il fait état de questionnements et contributions exprimés par le public sur les registres, le site internet et lors des réunions publiques, dont les principaux portent sur les thématiques suivantes :

- La géométrie des voies
- La mobilité et la sécurité des modes doux
- Les matériaux
- La végétation et l'environnement
- Le schéma de circulation
- Les emprises foncières

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).

Les remarques portent essentiellement sur la nature des aménagements pour les cycles lors des trajets domicile-travail. La solution d'une voie verte a été retenue car elle limite au mieux l'imperméabilisation du sol dans un secteur qui est contraint par une problématique hydraulique (présence de la nappe phréatique) et écologique. Les voies vertes de 3 mètres de large permettront un partage de l'espace public entre les cyclistes et les piétons peu présents dans le secteur.

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.

Eu regard aux réponses apportées par Bordeaux Métropole ou les communes, et aux modifications apportées au projet, déjà intégrées ou à venir, il apparaît pertinent de poursuivre l'opération.

4 - Arrêt du projet selon ses caractéristiques essentielles/ Confirmation de la poursuite du projet

Les avenues Mazeau, Touban et Pagnot, sont des voies dont les caractéristiques actuelles

(tracé en plan et profil en travers) ne permettent pas un écoulement de trafic important et suffisant, de manière sécurisée. Face à la vétusté de ces voiries, le processus des études préliminaires a permis de proposer leur requalification autour d'un parti d'aménagement répondant aux grands objectifs énoncés au point 2 de la présente délibération.

Le parti d'aménagement retenu propose de requalifier les voiries de Mazeau et Touban par le redimensionnement des chaussées circulables en double sens à 6m de largeur, l'aménagement de voies vertes d'un gabarit de 3m de large le long des avenues ainsi que le réaménagement de noues pour assurer la gestion des eaux pluviales. Une amélioration des carrefours avec l'aménagement de plateaux permettra une sécurisation des traversées et la réduction des vitesses. Un trottoir complémentaire sera aménagé à l'Ouest de l'avenue de Mazeau entre l'avenue de Cassiopée et l'avenue de Capeyron.

Il est prévu de requalifier la partie Sud de l'avenue de Pagnot en aménageant une voie verte à la place de la chaussée actuelle et de créer une nouvelle voirie de 6 m de large à l'Est de celle-ci. Ce parti d'aménagement, au vu de la vétusté des structures de chaussées en place n'engendrera pas impact significatif sur le coût global des travaux. La gestion des eaux pluviales sera assurée par un système de noues. En complément les abords seront végétalisés afin d'inscrire le projet dans le paysage existant.

Sur la partie Nord de l'avenue de Pagnot, pour faciliter les liaisons modes doux entre l'OIM et les secteurs habités du bourg de Magudas et l'avenue de Capeyron, une voie verte de 3 m de large sera aménagée à l'Ouest de la voirie existante entre la rue du commandant Charcot et l'avenue de Capeyron. Les modes doux entre l'avenue de Touban et le rue du commandant Charcot emprunteront les chemins nature existants et à créer.

Au Sud du projet, il est enfin proposé de requalifier le raccordement au niveau de l'avenue Marcel Dassault avec la création d'un nouveau giratoire à long terme.

Le coût du projet est estimé à 12,7M €HT au stade des études préliminaires.

Les études d'avant-projet (AVP) conduiront à affiner ce budget initial.

Ceci étant exposé, il vous est demandé, Mesdames, Messieurs, de bien vouloir si tel est votre avis adopter les termes de la délibération suivante :

Le Conseil de Bordeaux Métropole,

VU l'article L.5217-2 du Code général des collectivités territoriales,

VU le Code de l'urbanisme, et notamment ses articles L.103-2 et suivants,

VU la délibération n°2021-288 du 21 mai 2021 ouvrant la concertation réglementaire concernant le projet de requalification des avenues de Mazeau, Touban et Pagnot à St-Médard-en-Jalles et Mérignac,

VU les observations inscrites dans les registres de concertation et sur le site de la participation de Bordeaux Métropole,

VU le bilan de la concertation joint en annexe,

ENTENDU le rapport de présentation,

CONSIDERANT que la concertation relative au projet de requalification des avenues de Mazeau, Touban et Pagnot sur les communes de Saint-Médard-en-Jalles et Mérignac s'est déroulée du 28 juin 2021 au 26 avril 2024 dans le respect des modalités définies dans la délibération n°2021-288 du 21 mai 2021,

CONSIDERANT que cette concertation a permis à Bordeaux Métropole de recueillir les questions, préoccupations, ainsi que les attentes des habitants et personnes intéressées en ce qui concerne la requalification des avenues de Mazeau, Touban et Pagnot, et le déploiement d'aménagements en faveur des mobilités douces,

CONSIDERANT que le bilan de cette concertation, qui permettra d'alimenter les réflexions de Bordeaux Métropole, ne remet pas en cause l'opportunité de la poursuite du projet selon les objectifs définis dans la délibération n°2021-288 du 21 mai 2021,

CONSIDERANT que le projet de requalification des avenues de Mazeau, Touban et Pagnot sur les communes de Saint-Médard-en-Jalles et Mérignac, permet un écoulement de trafic plus important et suffisant de manière sécurisée, offre des aménagements confortables et sécurisés aux mobilités douces et répond aux objectifs du projet soumis à la concertation,

DECIDE

Article 1 : d'arrêter le bilan de la concertation réglementaire relative au projet de requalification des avenues de Mazeau, Touban et Pagnot sur les communes de Saint-Médard-en-Jalles et Mérignac, tel que dressé en annexe,

Article 2 : de tenir à disposition du public ce bilan ainsi que les observations relatives à cette concertation, au Pôle territorial ouest de Bordeaux Métropole (Direction du développement et de l'aménagement), aux jours et heures habituels d'ouverture au public des services de la Métropole,

Article 3 : de confirmer la poursuite du projet de requalification des avenues de Mazeau, Touban et Pagnot, et le déploiement d'aménagements en faveur des mobilités douces dans leur nature et leurs caractéristiques telles que présentées ci-dessus,

Les conclusions, mises aux voix, sont adoptées à l'unanimité des suffrages exprimés.
Abstention : Monsieur MORISSET, Monsieur POUTOU;

Fait et délibéré au siège de Bordeaux Métropole le 26 septembre 2024

| | |
|---|--|
| REÇU EN PRÉFECTURE LE : 4 OCTOBRE 2024 | Pour expédition conforme, par délégation, le Vice-président, |
| DATE DE MISE EN LIGNE : 4 OCTOBRE 2024 | Monsieur Stéphane DELPEYRAT-VINCENT |

St-Médard-en-Jalles – Mérignac - Requalification des avenues de Mazeau, Touban et Pagnot
Bilan de la concertation

1. Le déroulement de la concertation

a. L'ouverture de la concertation

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.

La concertation s'est déroulée du 28 juin 2021 au 26 avril 2024, 12H00.

Un dossier et un registre destiné à recueillir les avis du public ont été déposés en mairies de St-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/>).

Lors de l'ouverture de la concertation, ont été versés au dossier :

- la délibération d'ouverture de la concertation,
- une notice explicative présentant synthétiquement les enjeux liés au projet, les objectifs poursuivis et les caractéristiques principales,
- un plan de situation
- le registre de la concertation.

En date du 13 mars 2024, les études préliminaires (dossiers et plans) ont été versées au dossier de concertation.

L'ensemble de ces éléments a permis d'assurer la bonne information des habitants et du public tout au long de l'élaboration du projet.

b. Les acteurs de la concertation

Les différents acteurs et parties prenantes de la concertation ont été les suivants :

- Bordeaux Métropole,
- La ville de St-Médard-en-Jalles,
- La ville de Mérignac,
- Les habitants du quartier de Magudas
- Les associations locales, les entreprises et autres personnes concernées

c. Les réunions publiques

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. Cette réunion a rassemblé une dizaine de personnes. Elle avait pour objet de présenter le programme et les grandes orientations du projet.

Une seconde réunion de présentation des études préliminaires s'est tenue le 29 mars 2024 de 18H00 à 20H00 à la Grange de Magudas à St-Médard-en-Jalles. Cette réunion a rassemblé une trentaine de personnes. Elle avait pour but de d'échanger sur le projet et de recueillir l'avis du public, notamment sur les différentes variantes proposées sur l'avenue de Pagnot au stade des études préliminaires.

d. La clôture de la concertation réglementaire

La clôture de la concertation est intervenue le 26 avril 2024 à 12h00. Elle 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.

2. Les contributions des participants

a. Les contributions issues des registres métropolitains et communaux

Aucune contribution n'a été portée sur le registre présent dans les locaux du Pôle territorial ouest de Bordeaux Métropole.

Aucune contribution n'a été portée sur le registre présent à l'Hôtel de Bordeaux Métropole.

Aucune contribution n'a été portée sur le registre présent dans les locaux de la mairie de Saint-Médard en Jalles.

Aucune contribution n'a été portée sur le registre présent dans les locaux de la mairie de Mérignac.

b. Les contributions issues du site internet de la participation de Bordeaux Métropole

Des contributions ont été portées sur le site internet de la participation de Bordeaux Métropole : 13 contributions et 7 réactions de la part de 12 participants.

c. Synthèse (hors réunions publiques)

Au total ce sont donc 12 participants qui se sont exprimés.

Sur ces 12 participants, 6 expriment un avis favorable sur l'opportunité du projet et ses objectifs.

Les 6 autres apportent des contributions techniques ou remarques aux aménagements proposés notamment sur le schéma de circulation, la géométrie des voies et les traversées cyclables.

Les thématiques abordées sont les suivantes :

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. Des contributeurs émettent des remarques sur la largeur de la chaussée et sur la proposition d'un giratoire à l'intersection Mazeau-Touban.

Réponse de Bordeaux Métropole :

Le projet prévoit une largeur de 6 mètres pour les voiries double-sens. Cela permettra une circulation des véhicules motorisés de manière sécurisée et notamment le croisement des Poids Lourds. Les accotements seront également retravaillés de part et d'autre de la chaussée. L'option d'un giratoire à l'intersection Mazeau-Touban n'est pas retenue car au vu des comptages de trafics réalisés, le déséquilibre entre les différentes voies n'est pas favorable à ce type d'aménagement. En effet la mise en place d'un panneau STOP sur la rue de Touban assurera la sortie partielle des entreprises Safran et Ariane group ainsi que la logistique de l'entreprise Ariane group.

- Les avis sont positifs sur le projet de voie verte. Un contributeur demande si les piétons et les cycles peuvent emprunter la même voie. Certains contributeurs remettent en question la voie verte pour

un usage des cycles dans le cadre des trajets domicile-travail.

Réponse de Bordeaux Métropole :

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

- Des contributeurs soulignent l'importance du raccordement sur l'avenue Marcel Dassault

Réponse de Bordeaux Métropole :

Le raccordement sur l'avenue Marcel Dassault est à ce stade des études proposés en deux temps. Sur un temps court le raccordement de la voirie se fera sur le giratoire existant. A long terme, un nouveau giratoire complémentaire sera implanté à l'Ouest de celui existant. Le dessin du raccordement sera affiné lors de la phase AVP des études.

Mobilité et 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 contributeurs émettent des remarques sur les traversées peu sécurisées au débouché des chemins nature et aux intersections.

Réponse de Bordeaux Métropole :

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.

Lors des études préliminaires du projet de requalification des avenues de Mazeau Touban et Pagnot, les voies vertes ont été positionnées à l'Ouest de Pagnot Sud et au Nord de l'avenue de Touban pour qu'il y ait une continuité présentant le moins de traversées. Les traversées nécessaires seront sécurisées par un système de ralentissement des véhicules motorisés tel qu'un plateau et un marquage visuel. La priorité ne pourra cependant pas être donnée aux cycles lors des traversées au vu des fréquentations de ces axes.

- Un contributeur demande un aménagement pour les piétons au niveau du nord de l'avenue de Mazeau.

Réponse de Bordeaux Métropole :

Un trottoir piéton en calcaire a été aménagé en 2023 provisoirement entre l'avenue de Capeyron jusqu'à l'avenue de Cassiopée. Il permet un déplacement sécurisé des piétons en prévision de l'aménagement global de l'avenue de Mazeau. Lors des travaux globaux, un trottoir définitif sera réalisé à l'Ouest et une voie verte dédiés aux modes doux (piétons, cycles...) sera aménagée à l'Est sur l'ensemble de l'avenue de Mazeau.

- Des contributeurs souhaitent des informations sur les continuités des aménagements cyclables et piétons, notamment sur le raccordement sur l'avenue Marcel Dassault. Un contributeur s'interroge sur la nécessité

de la voie verte au niveau de Pagnot Sud vis-à-vis des chemins nature existants.

Réponse de Bordeaux Métropole :

Les voies vertes projetées dans le cadre de la requalification des avenues Mazeau, Touban et Pagnot s'inscrivent effectivement dans un maillage cyclable du territoire. Elles se raccorderont au Nord à la voie verte existante le long de l'avenue de Capeyron. Au Sud, la voie verte de Pagnot Sud se raccordera au futur réseau RevE 11 (réseau Express vélo) qui sera aménagé lors des travaux de l'avenue Marcel Dassault. La liaison se fera au Nord de l'avenue Marcel Dassault, de manière sécurisée et sans traversée de l'avenue.

La voie verte en accompagnement de la voie de Pagnot Sud est nécessaire pour le futur aménagement et raccordement à l'avenue de Bellevue et la desserte de l'Ouest de la Métropole (Martignas-sur-Jalle, St-Jean-d'Illac). Le maillage en termes de circulations cyclables est donc prévu sur le territoire. Il est progressivement mis en place ou amélioré au fur et à mesure des travaux d'aménagements.

Matériaux :

- Des contributeurs sont satisfaits du revêtement en calcaire mis en place sur le chemin nature de Drolin. L'un d'eux ne souhaite pas d'enrobé sur la future voie verte qui sera située dans un espace naturel.

Réponse de Bordeaux Métropole :

Le matériau de la voie verte représentera un marqueur important de la qualité de l'infrastructure. Le choix du matériau n'est pas arrêté à ce stade des études mais il doit être roulant et présenter un confort d'usage très satisfaisant pour les vélos, les piétons et les personnes à mobilité réduite. Lors de la poursuite des études, plusieurs revêtements vont être étudiés et comparés. La comparaison sera menée sur la base de critères environnementaux, qualitatifs et économiques. Elle permettra le choix du type de revêtement. Une teinte claire sera privilégiée.

Végétation et environnement :

- Des contributeurs émettent des remarques sur la gêne pouvant être occasionnée par les végétaux vis-à-vis des cyclistes.

Réponse de Bordeaux Métropole :

La végétation sera plantée de manière à assurer une co-visibilité entre les automobilistes et les modes doux. Une attention particulière sera apportée sur le choix des essences végétales proposées et leur position afin de permettre une circulation confortable des cyclistes.

- Un contributeur souligne les départs de feu fréquents sur des terrains situés le long du secteur de projet

Réponse de Bordeaux Métropole :

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.

Schéma de circulation :

- La faisabilité A propose une mise à sens unique de Pagnot Nord entre l'avenue de Touban et la rue du commandant Charcot. 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.

Réponse de Bordeaux Métropole :

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

d. Les contributions issues des réunions publiques de présentation des études

Les réunions publiques ont permis de nombreux échanges, les participants n'ayant pas hésité à poser des questions sur le projet afin de se faire expliciter ce dernier.

Les remarques et questions ont essentiellement portées sur :

- La géométrie des voiries
- La mobilité et sécurité des modes doux
- Les matériaux
- La végétation et l'environnement
- Le schéma de circulation
- Les emprises foncières

Globalement, ce sont donc les mêmes thèmes que ceux abordés sur le site Internet de la participation de Bordeaux Métropole.

Le compte rendu de ces réunions, est synthétisé ci-dessous :

| |
|--|
| <u>Réunion publique du 22 Novembre 2021 : PRESENTATION DU PROGRAMME</u> |
|--|

| |
|-------------------------------------|
| Environ 10 participants dont 8 élus |
|-------------------------------------|

Une unique remarque a été soulevée par les élus présents concernant le planning et l'organisation des différents chantiers du secteur en phase électorale.

| |
|--|
| <u>Réunion publique du 29 Mars 2024 : PRESENTATION DES ETUDES PRELIMINAIRES</u> |
|--|

| |
|-------------------------|
| Environ 30 participants |
|-------------------------|

Géométrie des voiries :

Un giratoire peut-il être aménagé au croisement des avenues de Capeyron et de Pagnot ?

Réponse :

Du point de vue de la circulation, l'intégration d'un giratoire au croisement de Capeyron et Pagnot n'améliorera pas la desserte des quartiers avoisinants car les deux giratoires existants permettent déjà de desservir Magudas et le secteur Alzon. L'ouverture pourrait même conduire à créer un shunt par Pagnot nord et Charcot à l'HPM et l'HPS (heure de pointe du matin et du soir) et augmenter le niveau de trafic dans le bourg de Magudas.

Également, du point de vue environnemental, l'intégration d'un giratoire est consommateur d'espace et devrait conduire à augmenter l'imperméabilisation des sols par rapport à une solution de carrefour en croix.

De plus lors de la mise en place de l'îlot central sur l'avenue de Capeyron en 2016 à la suite d'une accumulation d'accidents, l'hypothèse d'un giratoire a été étudiée et non retenue dans la mesure où ce dernier pouvait entraîner une augmentation de trafic sur Pagnot Nord.

Les vitesses pratiquées au niveau de Pagnot Nord sont excessives. Des poids lourds empruntent cette voie malgré l'interdiction des 3,5T.

Réponse :

Un système permettant une réduction de vitesse des véhicules sera étudiée : écluses, plateaux,...

Le carrefour Touban/ Mazeau représente l'entrée et sortie partielle des entreprises Safran et Ariane group ainsi que la logistique de l'entreprise Ariane group.

Réponse :

Une réunion spécifique sera réalisée pour prendre en compte les contraintes techniques d'Ariane Group et Safran.

Un intervenant demande le maintien des places de stationnements existantes notamment pour les poids lourds sur l'avenue de Pagnot.

Réponse :

A ce stade du projet, les places de stationnement ont été conservées. Leur position et leur nombre seront affinés au cours des études.

Mobilité et sécurité des modes doux :

Un intervenant demande si un raccord cyclable est prévu jusqu'à Thalès et Dassault.

Réponse :

Oui la voie verte de Pagnot Sud se raccordera au futur réseau RevE 11 (réseau Express vélo) qui sera aménagé lors des travaux de l'avenue Marcel Dassault. Le chemin des Boucheries est un projet de voie verte complémentaire, diagonale qui reliera à terme le giratoire avenue de Magudas/ avenue de la Grange Noire jusqu'à proximité du giratoire avenue Marcel Dassault/avenue de Pagnot. De plus, Un complément de chemin nature sera mis en place entre les chemins Drolin au Nord et l'entrée de Safran et Thales à l'arrière du domaine de Rocquevielle

Matériaux :

Certains riverains sont satisfaits du revêtement mis en place sur la voie verte le long de l'avenue de Capeyron.

Réponse :

Ce revêtement en enrobé clair avec liant végétal, Vegecol, sera étudié et comparé à d'autres matériaux lors de la poursuite des études.

Quelle quantité de matériaux sera réemployée ?

Réponse :

La chaussée existante démolie sera réemployée en priorité dans les couches de forme et d'assise (hors enrobé existant pollué). Un travail avec le laboratoire de Bordeaux Métropole sera fait en phase AVP pour étudier la quantité de réemploi.

Végétation et environnement :

Un intervenant demande si des dispositifs spécifiques seront mis en œuvre dans le cadre du projet pour améliorer la situation actuelle en termes de débordement du Magudas.

Réponse :

Bordeaux Métropole détient désormais une grande partie du foncier permettant de sécuriser les zones d'expansion des crues. Cette question est traitée en dehors du projet.

Une canalisation d'hydrocarbures se situe dans l'emprise du projet. Les travaux seront-ils bien sécurisés vis-à-vis de celle-ci ?

Réponse :

Les échanges avec les concessionnaires (DT/DICT) ont déjà débuté et se feront tout le long des différentes étapes des études. Lors du démarrage des travaux il y aura un marquage de l'implantation des réseaux existants, sécurisant ainsi les interventions.

Un habitant souhaite rappeler l'importance de la conservation des arbres le long de la rue de Pagnot Nord.

Réponse :

Les arbres existants seront conservés au maximum en fonction de leur état phytosanitaire et en fonction des contraintes techniques.

Schéma de circulation :

Un riverain fait part de sa crainte sur le risque d'augmentation de la saturation de l'Avenue de Capeyron dans le cas de la faisabilité A avec la mise à sens unique dans le sens montant de la rue de Pagnot.

Un intervenant note que dans le cas de la variante Pagnot Nord à sens unique montant, le temps de parcours serait encore plus allongé pour les habitants de Magudas puisque le point de départ peut être à l'intérieur du bourg et ne prend pas en compte le trajet et l'insertion dans Pagnot Nord.

Plusieurs intervenant seraient favorables à maintenir la piste cyclable sous l'ombrage des arbres existants, sur la chaussée actuelle au niveau de Pagnot sud.

Réponse :

Bordeaux Métropole prendra en compte les différents avis et contraintes techniques et économiques à l'issue de la concertation dans le choix des variantes pour la poursuite des études.

Foncier :

Un riverain note que le projet empiétera 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).

Réponse :

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...).