

# SAINT-MEDARD-EN-JALLES – MERIGNAC

## REQUALIFICATION DES AVENUES DE MAZEAU, TOUBAN ET PAGNOT

**Dossier de concertation**

**Notice explicative**



**VILLE DE  
SAINT MÉDARD  
EN JALLES**



## 1. Eléments de contexte de l'opération

### 1.1. L'ambition de l'OIM Bordeaux Aéroport



L'Opération d'intérêt métropolitain (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 deux 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 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.

En septembre 2015, la création de l'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 de Décathlon (...) sur les trois communes de Mérignac, Saint-Médard-en-Jalles et du Haillan. Suite aux deux extensions actées en 2019 (814 ha sur Saint-Médard-Jalles et 42 ha sur Mérignac), le périmètre de l'OIM couvre désormais 3 371 hectares.

Fin 2019, l'aéroport de Bordeaux s'est hissé en première position des meilleures croissances des grands aéroports régionaux français : + 13,3%, avec le franchissement du cap symbolique des 7,7 millions de passagers. L'international a porté ce record de trafic grâce aux nombreuses lignes ouvertes dans la continuité des forts développements générés depuis 2009, notamment avec l'ouverture du terminal low-cost.



La Métropole a déjà réalisé des investissements importants en matière de desserte en transports en commun (arrivée de la ligne A du tramway avenue de Magudas au Haillan), de requalification et de création de voiries (mise à deux fois trois voies de la rocade, voie nouvelle Marcel Dassault ouverte en septembre 2016, sa poursuite sur Marie Curie en 2019 ainsi qu'un programme important de pistes cyclables et de sécurisation des déplacements). Des études importantes sont en cours visant à structurer l'offre de déplacements sur ce secteur.

En parallèle, face à la forte prédominance de l'automobile et à la congestion croissante qui en découle, et en vue de ménager les conditions de développement de ce secteur, un plan guide de l'OIM Bordeaux Aéroport ainsi qu'un programme d'espaces publics ont été élaborés.

Les objectifs de ce programme sont :

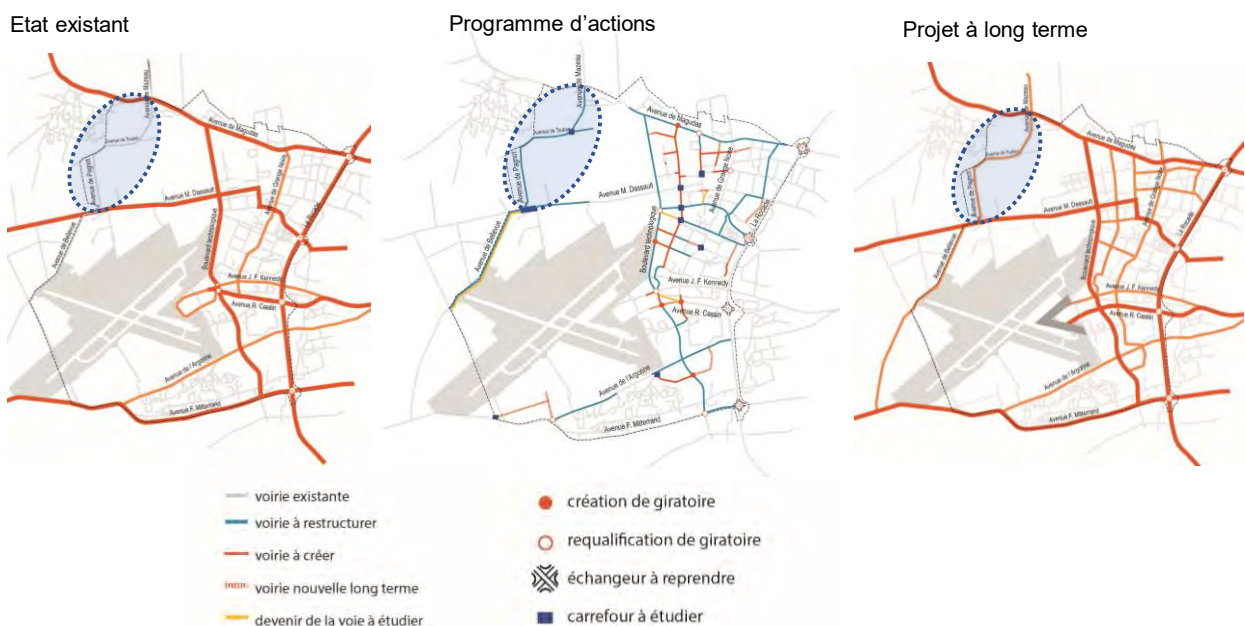
- d'une part, assurer un report modal vers les modes alternatifs à la voiture solo notamment en développant les voies de covoiturage sur lesquelles pourront également circuler les bus. Pour ce faire, il convient notamment de faciliter l'accès vers le réseau des transports en commun performant, trouver des solutions innovantes avec les entreprises pour la gestion du dernier kilomètre, améliorer les cheminements piétons en cœur de site et faciliter les liaisons cyclables nord / sud en particulier ;

- d'autre part, faire cohabiter le flux de transit (qui représente environ un quart des flux sur ce secteur) et le flux d'échange et assurer une circulation plus fluide, en utilisant notamment au maximum la rocade pour limiter le transit nord / sud au strict minimum sur le territoire, et en développant la capacité viaire du secteur

### 1.3. Le développement du maillage viaire complémentaire

Sur le territoire de l'OIM Bordeaux Aéroport ou à proximité, plusieurs actions stratégiques sont envisagées ; notamment le développement du maillage viaire complémentaire Nord/Sud avec de nouvelles voiries et de nouveaux barreaux pour mieux répartir les flux et diminuer les phénomènes de congestion.

Le renforcement maîtrisé du réseau viaire consiste en partie en la réalisation d'aménagements de voiries dont fait partie le recalibrage des avenues Mazeau/Touban/Pagnot, objet de la présente concertation, permettant au flux de transit de contourner l'OIM et ainsi soulager le Boulevard Technologique.



## 2. Le périmètre du projet

Le projet prévoit la requalification (y compris des carrefours) des avenues Mazeau, Touban et Pagnot sur un linéaire d'environ 3,5 kilomètres. Le projet se connecte au Nord de Capeyron (sur Saint-Médard-en-Jalles) et au Sud de l'avenue Marcel Dassault (sur Mérignac). Il s'intègre dans le territoire de l'Opération d'intérêt Métropolitaine (OIM) Bordeaux Aéroport.

S'agissant d'un projet d'aménagement de voirie d'un montant supérieur à 1,9 millions d'euros, il entre dans le champ d'application de la concertation du Code de l'Urbanisme (articles L103-2 et suivants).

Le périmètre de la concertation est le suivant du Nord au Sud :

- l'avenue de Mazeau (portion comprise entre l'avenue de Capeyron et l'avenue Touban) ;
- l'avenue de Touban (située entre l'avenue de Pagnot et l'accès au site d'Ariane Group) ;
- l'avenue de Pagnot (portion comprise entre l'avenue de Capeyron et l'avenue Marcel Dassault).



### 3. Les objectifs du projet

Ce projet de voirie 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 économique qui sont existants ou à venir :

- le site Galaxie au nord-est qu'il est proposé de développer autour des opérations récemment réalisées ou en cours de développement (Porte de Galaxie, Galaxie 4) ;
- la frange de services autour de la déchetterie et de la Grande Jaugue ;
- le site des clairières de Drolin (secteur potentiel d'urbanisation future), de part et d'autre du tronçon sud de l'avenue de Pagnot.

**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 du Boulevard Technologique ;
- **Aménager un axe de desserte structurant du projet de l'OIM, des nouveaux quartiers Circuits et 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** ;
- **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**.

## 4. Eléments de diagnostic

### 4.1. Le projet dans son environnement

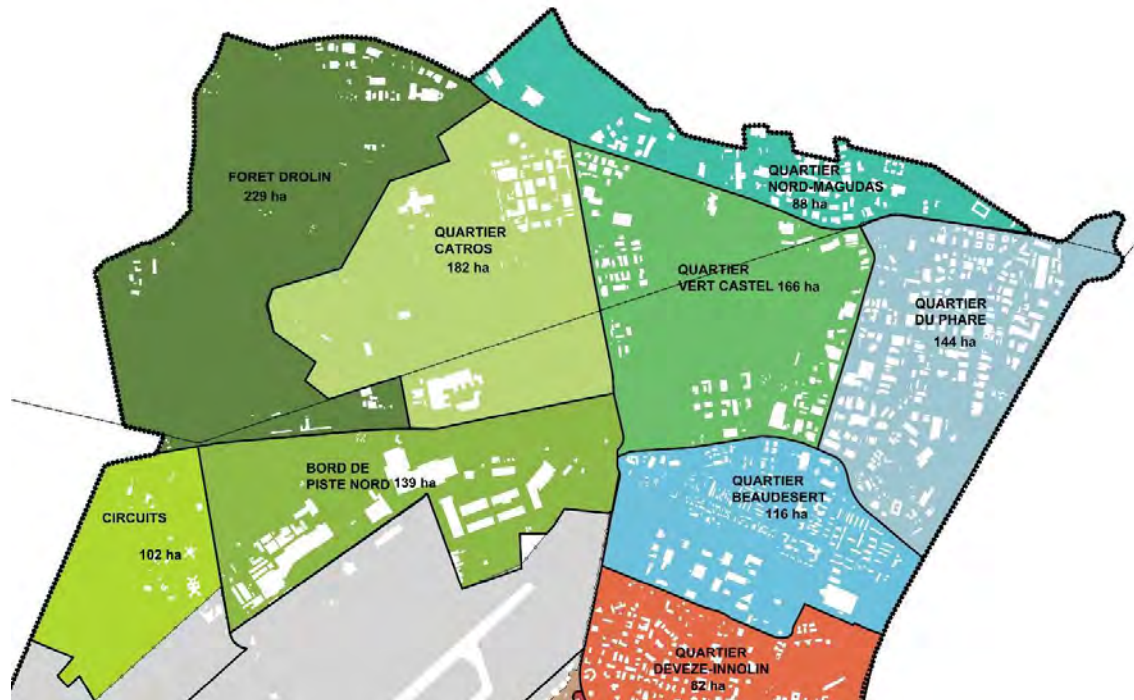
#### 4.1.1 Le quartier Drolin

Le projet se situe dans le quartier de la Forêt de Drolin (229 ha) au sein du secteur Nord de l’Aéroparc.

Ce dernier, localisé essentiellement sur la commune de Saint Médard-en-Jalles, constitue la lisière Ouest du secteur, en continuité directe avec le milieu naturel de la forêt des Landes. S’y joue la recherche d’une nécessaire conciliation entre les exigences d’une préservation de milieux naturels d’une très riche biodiversité, et le souhait de développer des activités et des emplois.

Conjuguant la valorisation du ruisseau du Magudas avec la réalisation des ouvrages hydrauliques de gestion des crues indispensables à la protection du bourg en aval, la matrice paysagère préserve un grand ensemble vert Nord/sud corridor écologique majeur, réserves de compensation et spots de biodiversité.

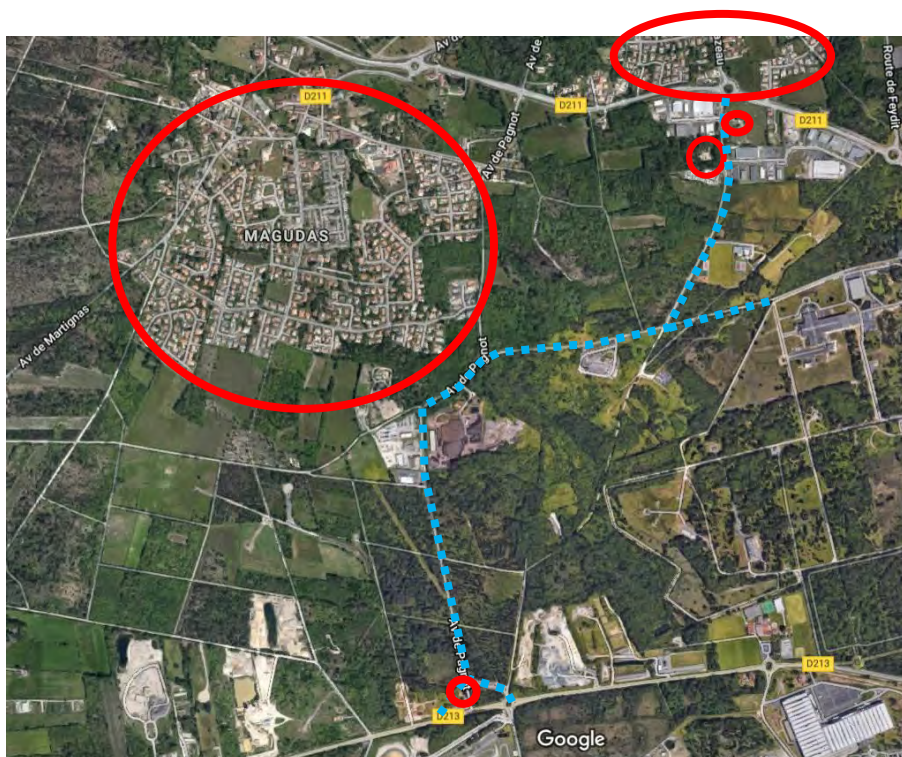
La préservation du massif forestier se concentre au cœur du quartier en intégrant les sites à forts enjeux environnementaux et les espaces boisés classés. Il propose autour du ruisseau des espaces de promenade et des parcours sportifs vecteurs de lien entre le bourg tout proche et les importants pôles d’emplois existants et à venir.



#### 4.1.2 Habitat

A l'Ouest du projet se trouve le bourg de Magudas desservi par le tronçon Nord de l'avenue de Pagnot.

A noter également la présence de deux habitations au Nord de l'avenue de Mazeau, d'une maison au niveau du raccordement avec l'avenue Marcel Dassault et du quartier de Corbiac au Nord de l'avenue de Capeyron.



#### 4.1.3 Activités

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

- Au niveau du raccordement avec l'avenue Marcel Dassault, d'Ouest en Est : un dépôt de matériaux issus d'une carrière, une boulangerie et à venir un projet d'aménagement privé (dit Girondins Ouest). Au Sud de l'avenue, des circuits de karting et automobile ;
- En remontant l'avenue de Pagnot : salle de réception La Marinière, entreprises de TP (SOC, LIBAUD), au niveau du virage de l'avenue de Pagnot une voie privée dessert notamment un centre équestre, La Grande Jaugue (entreprise de compost) ;
- Au Sud de l'avenue de Touban : centre de recyclage (déchetterie) de Bordeaux Métropole ;
- Au carrefour entre les avenues de Touban et de Mazeau : voie d'accès à une casse automobile, l'avenue Touban se prolonge en impasse pour desservir un site Ariane Group/SAFRAN ;
- En remontant l'avenue de Mazeau, se trouve le complexe sportif d'Ariane, ainsi qu'une aire d'accueil des gens du voyage ;
- Puis au Nord, à l'approche du raccordement à l'avenue de Capeyron, les zones d'activités Galaxie 2 à 4 à l'Est de la voie et Galaxie 1 à l'Ouest, un E.Leclerc Drive. Un collège privé est également en construction au Nord de l'avenue de Capeyron.

#### 4.1.4 Equipements publics

Comme précisé au paragraphe précédent, sur le linéaire du projet se trouve :

- Avenue de Mazeau : aire d'accueil des gens du voyage ;
- Avenue de Touban : centre de collecte.



#### 4.1.5 Etat parcellaire

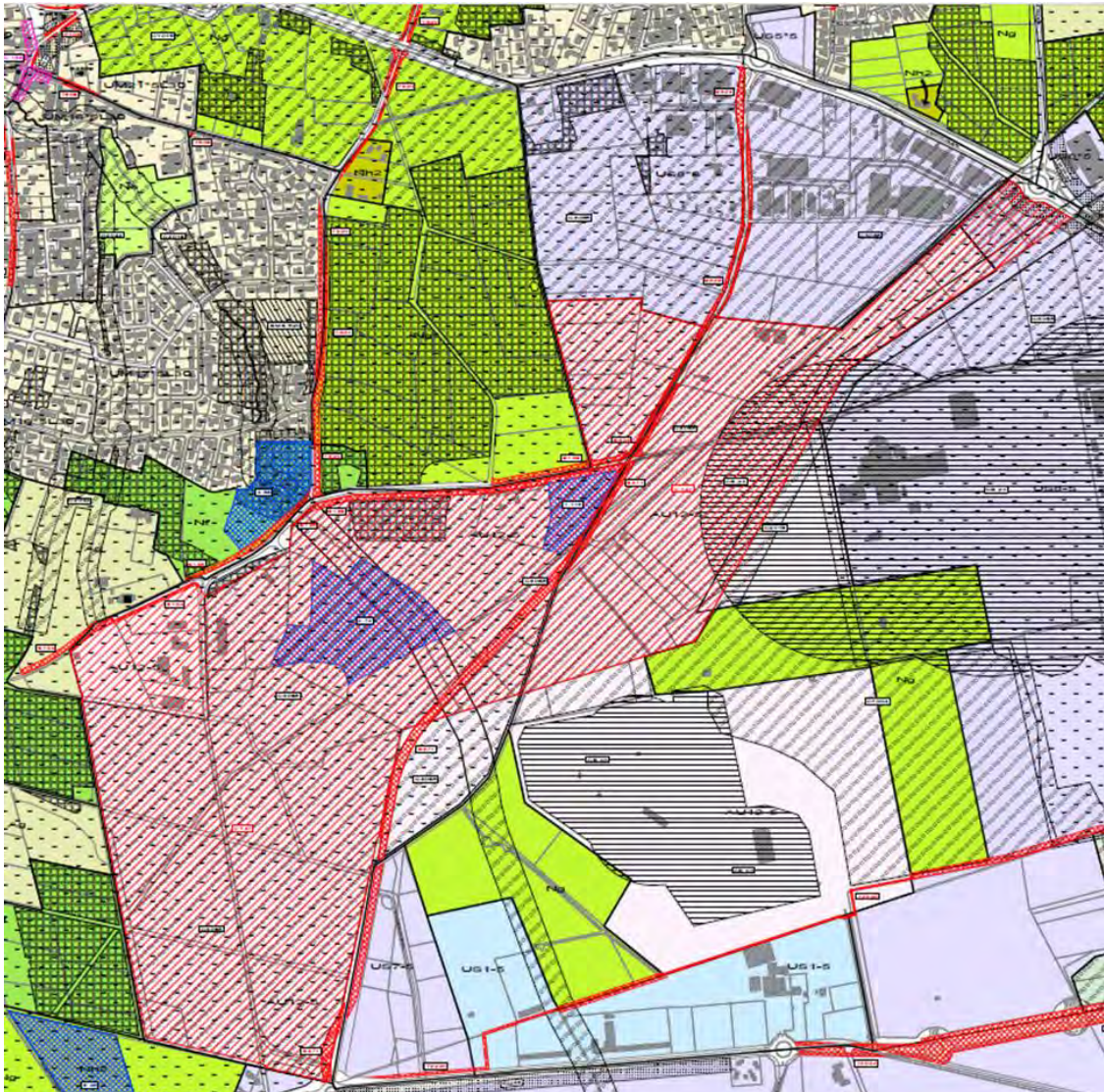
Sur le linéaire du projet, une cinquantaine de parcelles se situent aux abords du projet et sont susceptibles d’être impactées. Le projet visera à minimiser le plus possible les acquisitions foncières.

#### 4.1.6 Le PLU 3.1.

Le projet s’inscrit principalement dans des zones US (US7 au niveau de l’avenue Marcel Dassault, « zone de services aux salariés et aux entreprises » et US8 « artisanat et industrie légère (sans commerce) ») ou AU12 (zone d’extension urbaine pour artisanat et industrie légère (sans commerce)) du PLU, excepté pour la partie située au Nord de l’avenue Touban, qui se trouve en zonage Ng (zone naturelle générique) ou Nf (zone naturelle forestière). Une partie de l’avenue de Pagnot (au niveau du Bourg de Magudas) se situe en zone UM 17 (tissus à dominante de maisons individuelles récentes).

Le linéaire concerné par ce projet comprend plusieurs d’emplacements réservés inscrits au PLU 3.1, permettant de prévoir un profil en travers qui pourra contenir l’ensemble des fonctionnalités (chaussée roulante VL, PL ; voie verte ; trottoirs et espaces verts).

Les emplacements réservés concernés sont les suivants : S323, S371, S136, S135, S134, T320, T507, V.147, 1.115, 2.74, 4.68.



## **4.2 Mobilités**

### **4.2.1 Trafic automobile**

Les comptages (réalisés en 2019) indiquent un trafic d'environ 8 000 véhicules / jour.

### **4.2.2 Transports en commun**

- **Tramway**

Sans objet.

- **Bus**

Il n'y a pas de ligne de bus sur le linéaire de projet, à noter toutefois la présence des lignes TBM 11, 82, 88 sur l'avenue Marcel Dassault et des lignes TBM 71 (partie Nord de l'avenue de Pagnot) et 55 sur l'avenue de Capeyron.

Toutefois le projet devra être compatible avec la circulation de bus.

### **4.2.3 Modes actifs**

- **Piétons**

L'ensemble du linéaire devra intégrer des aménagements piétons sécurisés (voie verte, trottoir au niveau des zones d'activités, traversées sécurisées).

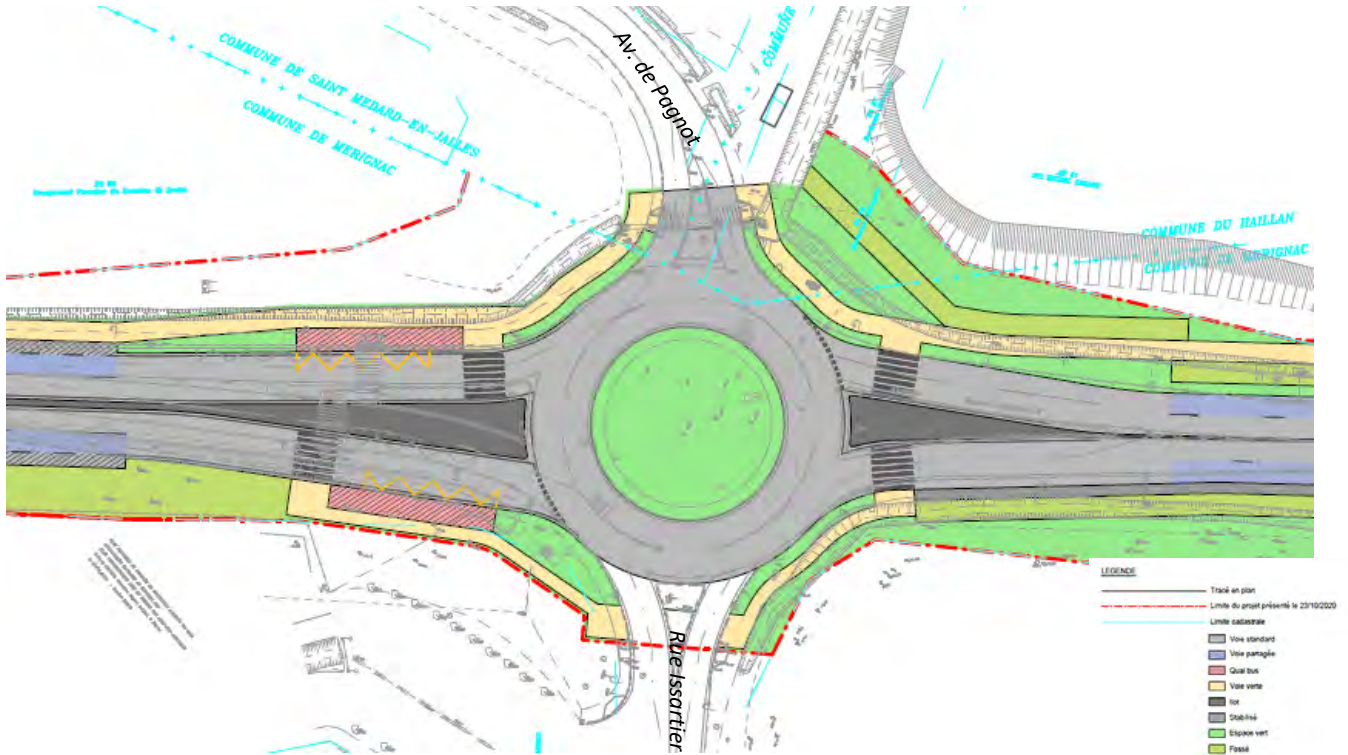
- **Vélos**

Une voie verte sera mise en place sur l'ensemble du linéaire afin de créer un bouclage avec les aménagements cyclables des avenues de Capeyron et de Marcel Dassault. Ces futurs aménagements viendront également desservir en liaisons douces le Bourg de Magudas (aménagement d'une voie verte sur la partie Nord de l'avenue de Pagnot). Cela viendra compléter les chemins nature récemment réalisés par Bordeaux Métropole.

A noter que des projets en cours au sein de Bordeaux Métropole prévoient la création de voies vertes : rue Issartier et le long de l'avenue Marcel Dassault.

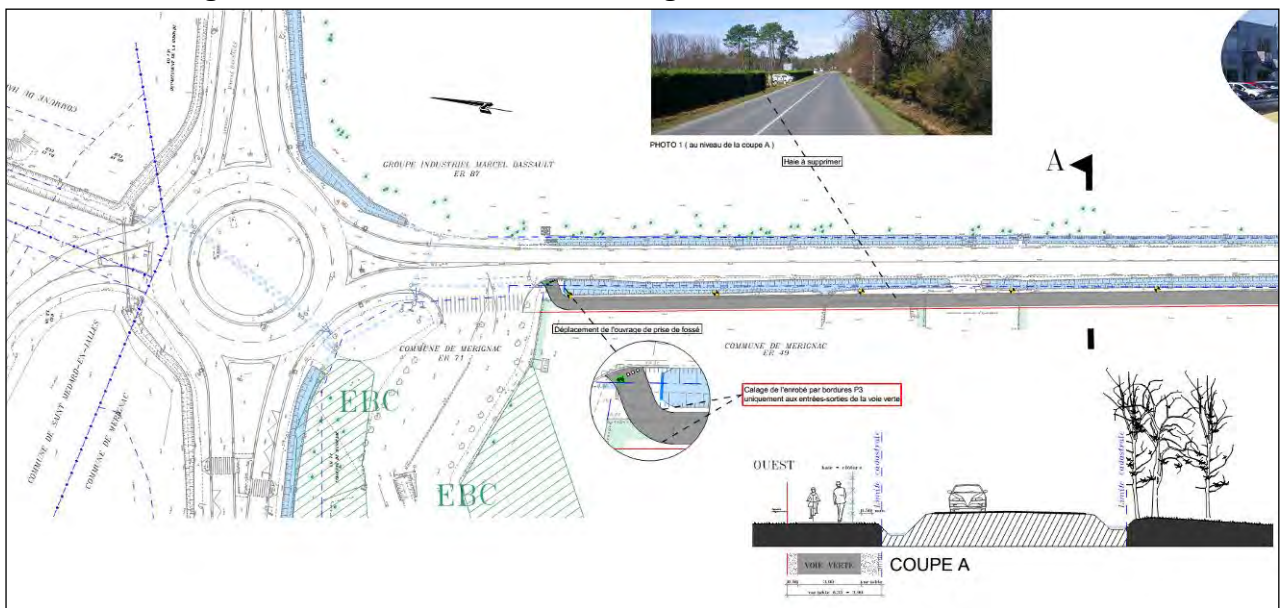
#### 4.2.4 Projets connexes mobilités en cours d'études (hors projet)

- Aménagements de couloirs bus ouverts au covoiturage le long de l'avenue Marcel Dassault avec création d'une voie verte



Légende : extrait plan AVP 2021

- Aménagement d'une voie verte le long de la rue Issartier



Légende : Extrait plan AVP de 2017

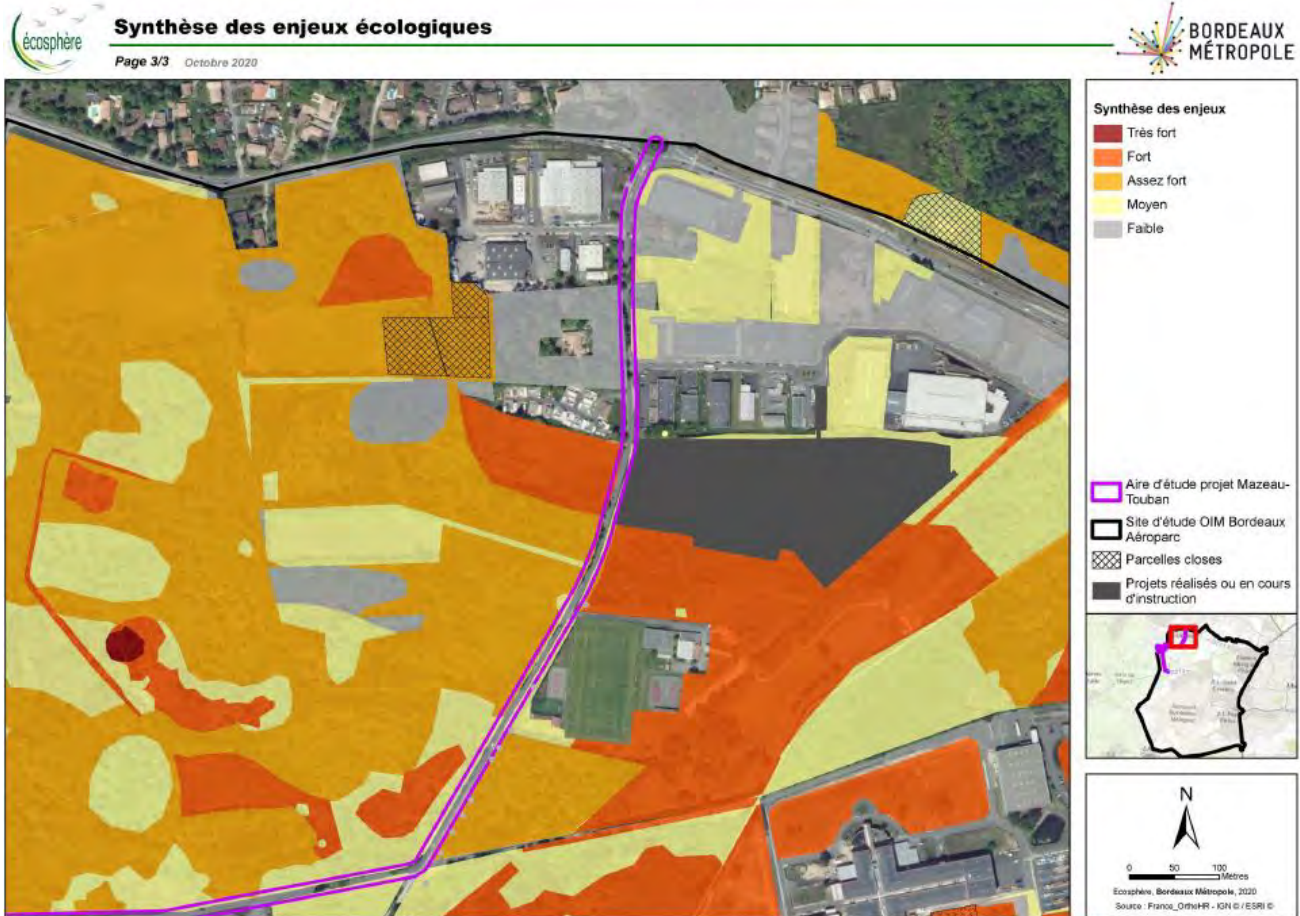
### 4.3 Synthèse des enjeux écologiques

Les enjeux écologiques globaux intègrent les investigations écologiques menées à entre 2016 et 2020 intégrant les données bibliographiques (projets).

En synthèse, sur l’aire d’étude, la répartition donne par niveau d’enjeu les surfaces suivantes :

- Enjeu fort : 0,14 ha
- Enjeu assez fort : 0,6 ha
- Enjeu moyen : 1,5 ha
- Enjeu faible : 5,99 ha

Les surfaces en présence sont principalement liées à la limite de l’aire d’étude et à la présence d’habitats favorables pour les espèces sur les bernes routières.



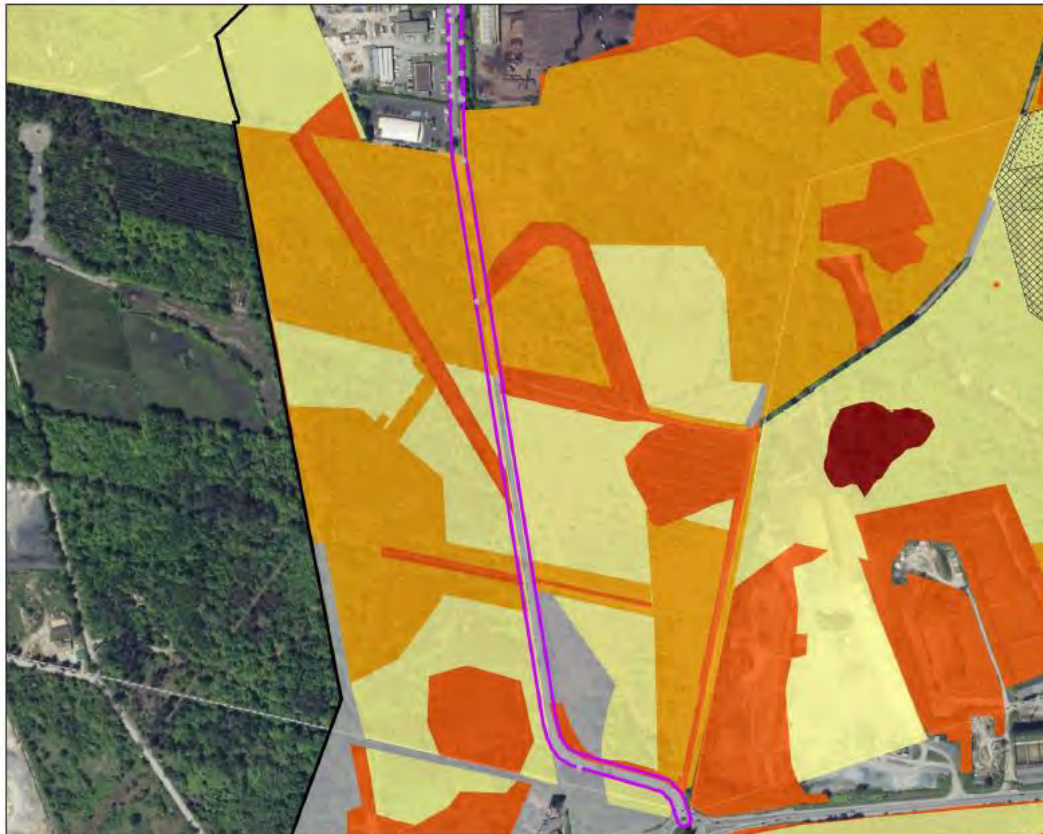


**Synthèse des enjeux**

- Très fort
- Fort
- Assez fort
- Moyen
- Faible

- Aire d'étude projet Mazeau-Touban
- Site d'étude OIM Bordeaux Aéroport
- Parcelles closes
- Projets réalisés ou en cours d'instruction

0 50 100 Mètres  
Écosphère, Bordeaux Métropole, 2020  
Source : France\_OrthoFR - IGN © / ESRI ©



**Synthèse des enjeux**

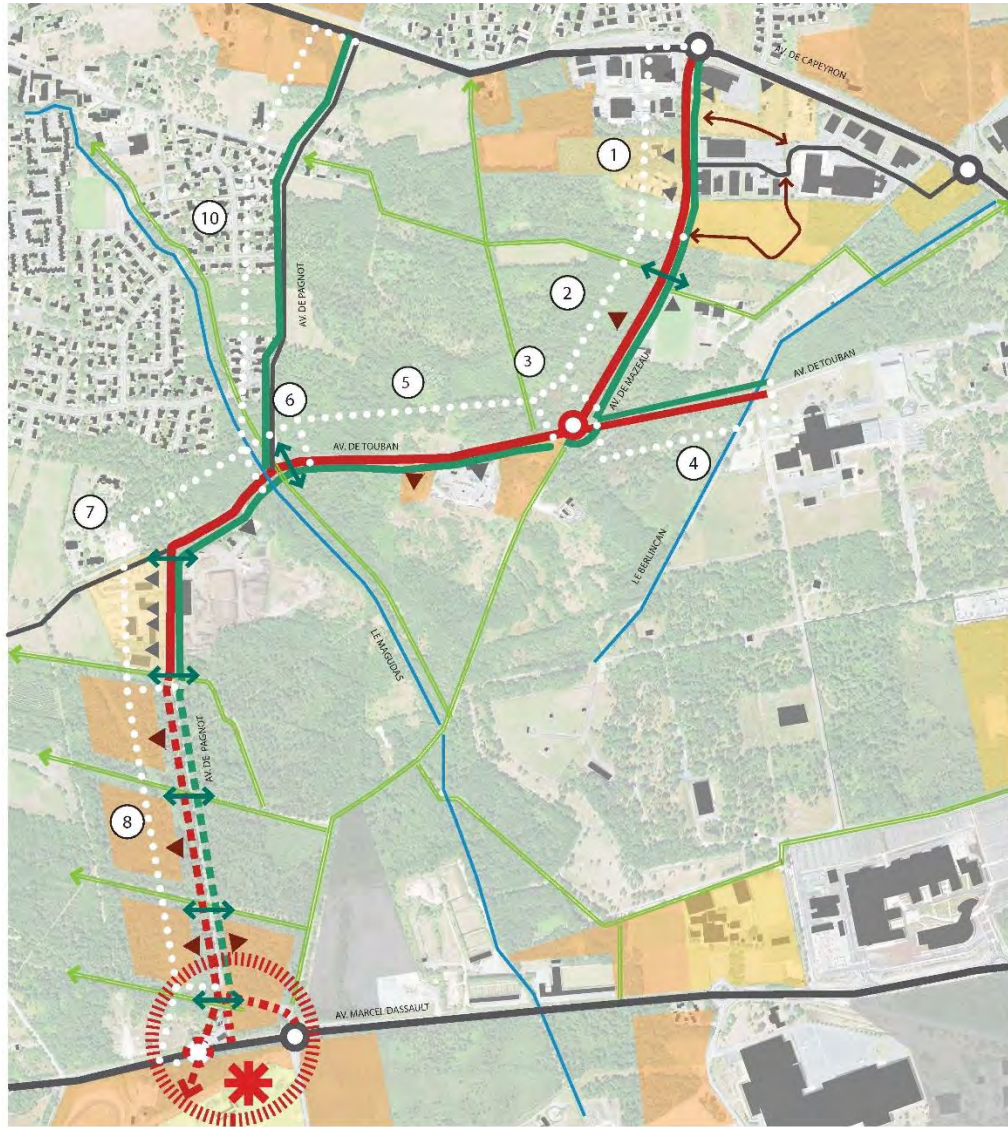
- Très fort
- Fort
- Assez fort
- Moyen
- Faible

- Aire d'étude projet Mazeau-Touban
- Site d'étude OIM Bordeaux Aéroport
- Parcelles closes
- Projets réalisés ou en cours d'instruction

0 50 100 Mètres  
Écosphère, Bordeaux Métropole, 2020  
Source : France\_OrthoFR - IGN © / ESRI ©

## 5. Eléments de programmation

Le projet prévoit la requalification (y compris carrefours) d'une partie de l'avenue de Mazeau (tronçon au Sud de l'avenue de Capeyron), de l'avenue de Touban et de l'avenue de Pagnot (requalification du tronçon au Sud du carrefour avec l'avenue de Touban et création d'une voie verte sur la partie Nord) sur environ 3,5 km en cumulé. L'objectif est double : sécuriser la circulation routière (VL et PL) et aménager une voie verte confortable sur tout l'axe. **Plusieurs solutions d'aménagements sont possibles selon les séquences et ne sont pas encore figées.**



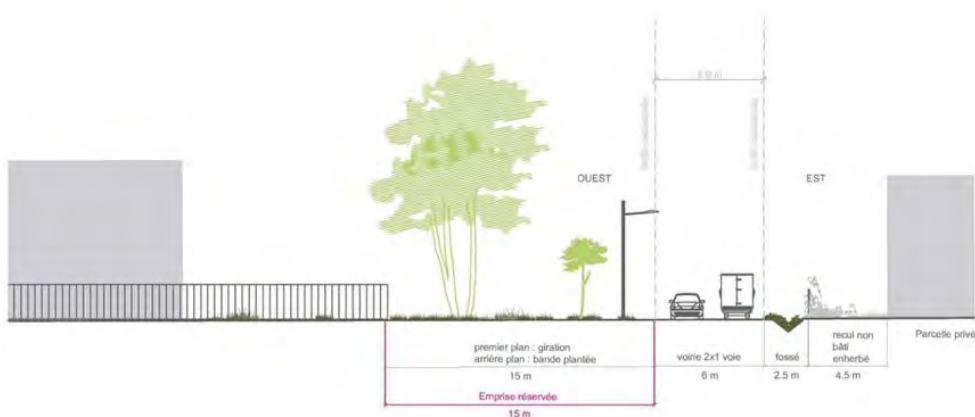
- |  |   |  |   |  |   |  |  |
|--|---|--|---|--|---|--|--|
|  | Élargissement de la chaussée existante                            |  | Élargissement de la chaussée ou création d'une nouvelle voie                                |  | Création d'un giratoire                               |  | Requalification du raccordement avec l'av. M. Dassault |
|  | Création d'une voie verte (VV)                                    |  | Aménagement d'un espace public (pôle multimodal et de services, centralité inter-quartiers) |  | Ruisseau  |  | Emprise mutable - en cours de réalisation              |
|  | Création d'une VV ou requalification de la voirie existante en VV |  | Emprise mutable - étude en cours  |  | Traversées cycles et piétons à aménager               |  | Emprise mutable - opération identifiée                 |
|  | Réseau de chemins forestiers existants ou à venir                 |  | Emprise mutable - renouvellement urbain   |  | Maillage tertiaire projeté à plus ou moins long terme |  | Entrées véhicules existantes                           |
|  |   |  | Entrées véhicules projetées   |  |   |  |  |

**Les différentes coupes et schémas à suivre n'ont pas vocation à figer le projet. Ils visent à illustrer les éléments du projet pour une meilleure compréhension du contexte et des attendus. Ces profils en travers (y compris les emprises du projet) seront à adapter en fonction notamment du dimensionnement du système de récupération des eaux pluviales, des enjeux environnementaux, d'économie du projet et des contributions qui seront formulées lors de la concertation.**

Ce projet prévoit :

- **Séquence 1 : avenue de Mazeau Nord**

- Renforcement de la voie existante ;
- Création d'une voie verte (3 m) à distance de la chaussée, séparée par une bande plantée ;
- Gestion des eaux pluviales est assurée à ciel ouvert par une large noue plantée à l'Ouest quand l'emprise le permet ;
- Requalification de la limite privé-public et reconstitution des clôtures et accès impactés par le projet.



**CONTEXTE :** Au sud du giratoire de l'avenue de Capeyron, la première séquence de l'avenue Mazeau présente une ambiance plutôt urbaine (habitat, aire d'accueil des gens du voyages, zones d'activités, Leclerc Drive) aux rives peu qualifiées.

• **Séquence 2 – Avenue de Mazeau Sud**

- Renforcement de la voie existante et création d’une voie verte ;
- Aménagement d’une bande plantée entre la chaussée et la voie verte assurant la gestion des eaux pluviales (noue) ;
- Confortement du système de fossés existants.

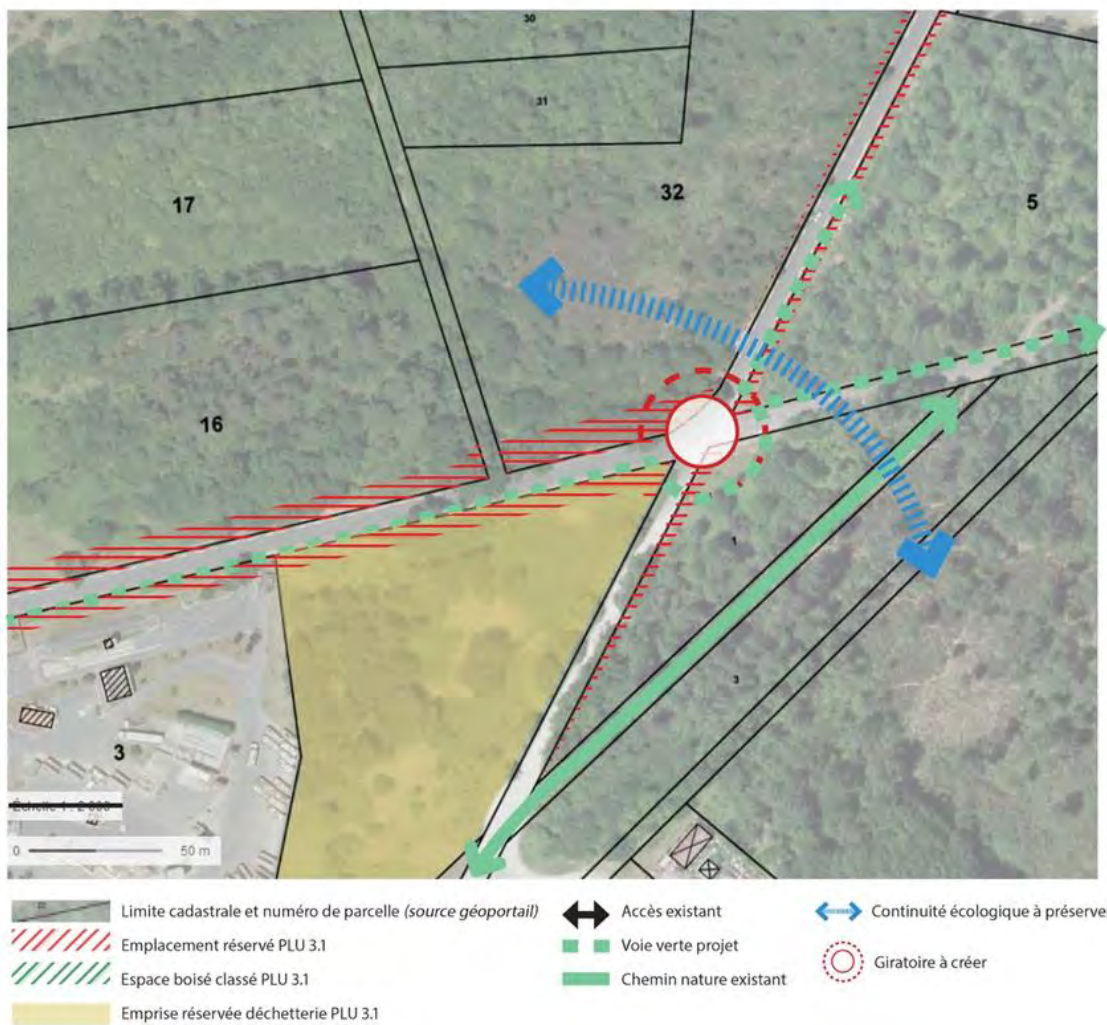


**CONTEXTE :** Séquence boisée longeant, en rive Est, les espaces sportifs du comité d’entreprise Héraclès (Ariane group) en rive Est. A court terme, une voie de desserte sera créée pour le développement du projet de Galaxie 4. En rive Ouest, les vastes boisements ont vocation à être préservés.



• **Séquence 3 : giratoire Touban / Mazeau**

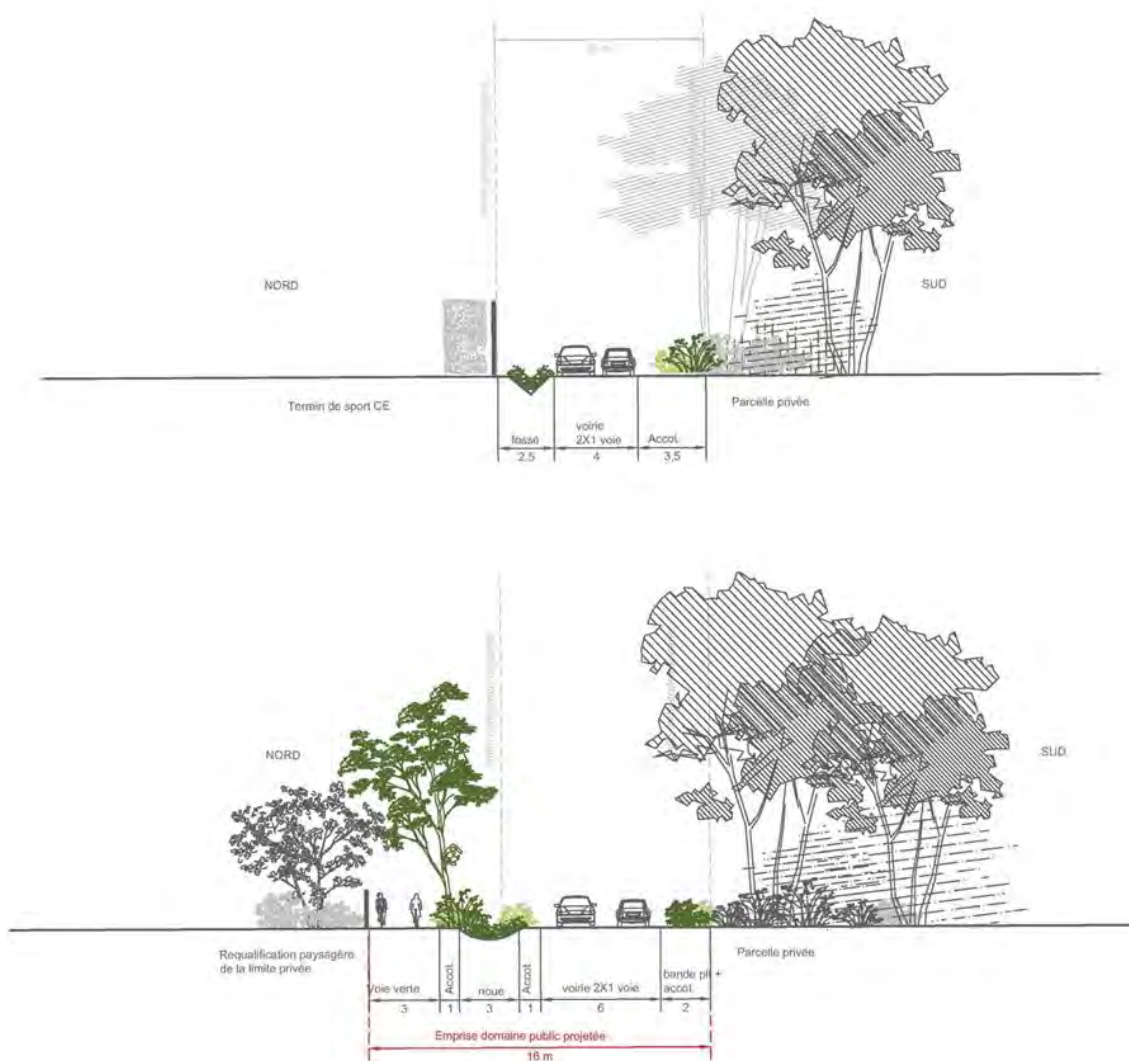
- Création d'un giratoire s'intégrant dans le paysage et l'esprit des aménagements de l'axe ;
- Aménagement lisible et confortable des traversées cycles et piétons ;
- Maintien des transparences écologiques.



**CONTEXTE :** Ce carrefour permet l'accès au domaine privé d'Ariane Group et Safran (accès salariés + logistique PL). La création d'un giratoire apparaît nécessaire au croisement des avenues de Mazeau et Touban. Ce secteur présente des enjeux de biodiversité particulièrement sensibles : il est nécessaire de maintenir le corridor est-ouest favorable aux insectes (fadet des laïches ; damier de la Succise, etc.).

• **Séquence 4 : Avenue de Touban Est**

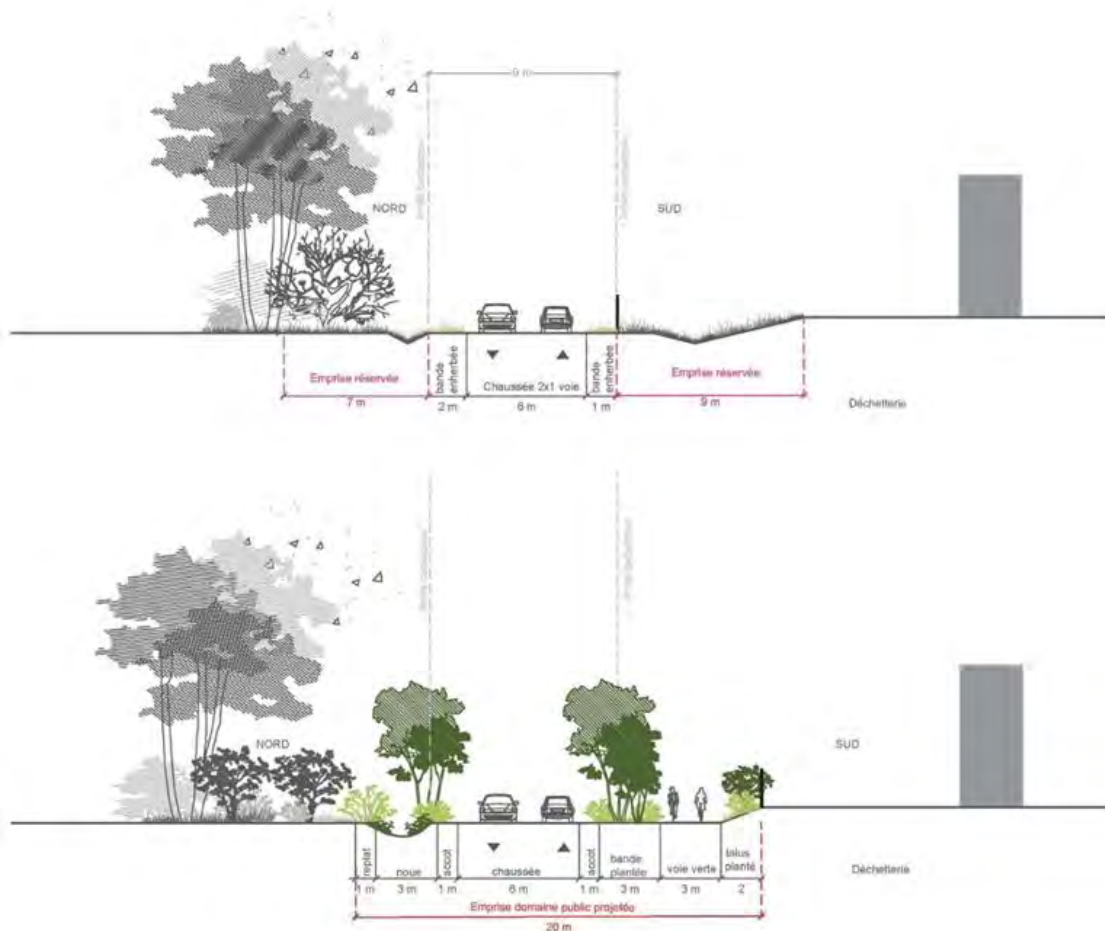
- Requalification de la voie existante (6 m minimum avec accotements de 1m de part et d’autre) ;
- Création d’une voie verte séparée de la chaussée par une noue plantée gérant les eaux pluviales de la chaussée ;
- Requalification la limite privé-public et reconstitution des clôtures et accès impactés par le projet.



**CONTEXTE :** Le tronçon EST de l’avenue de Touban est pour partie intégrée au domaine public et pour partie intégrée au domaine privé d’Ariane Group. Cette voie dessert l’accès ouest (accès salariés et poids lourds) du site Ariane et Safran.

• **Séquence 5 : Avenue de Touban Ouest**

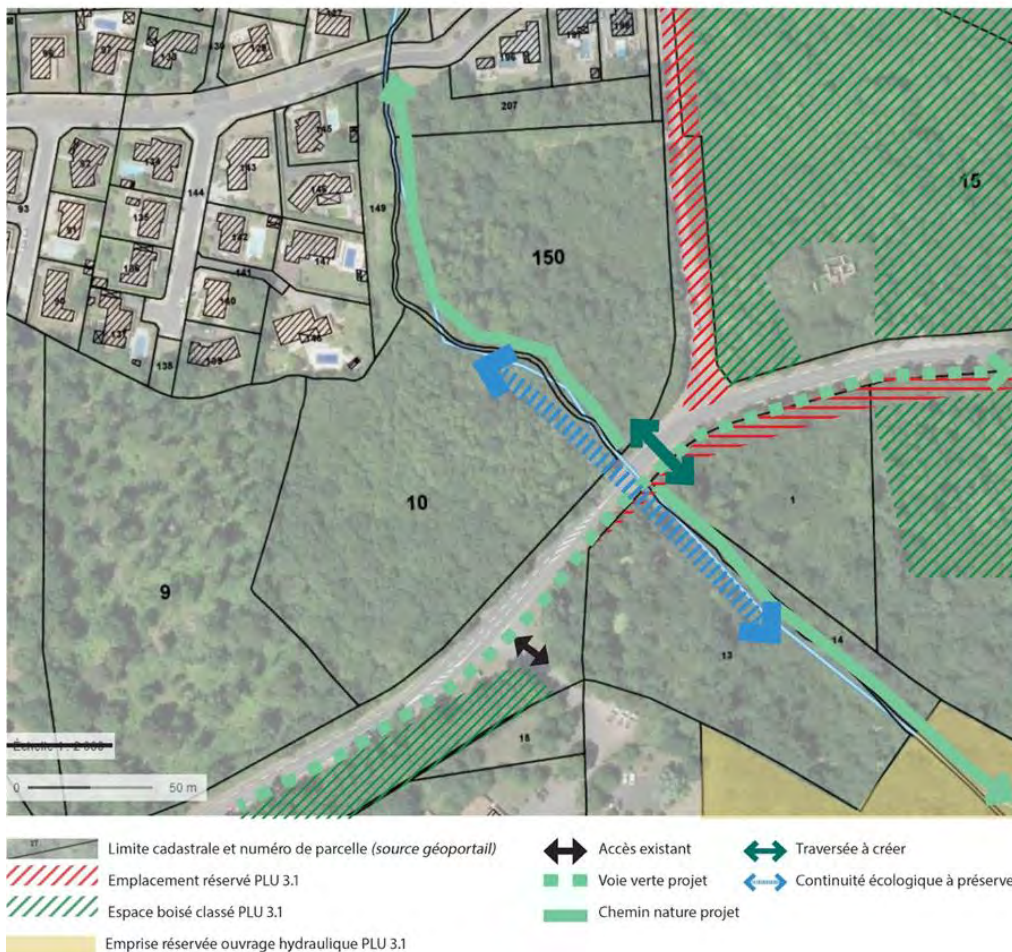
- Renforcement de la voie existante ;
- Création d’une voie verte séparée de la chaussée par une noue plantée assurant la gestion des eaux pluviales (positionnement au Nord ou au Sud à étudier en fonction notamment des contraintes liées à l’accès la déchetterie) ;
- Requalification la limite privé-public et reconstitution des clôtures et accès impactés par le projet.



*CONTEXTE : La grande Jaugue et la déchetterie dessinent une frange « d’espaces servants » qui pourrait être amenée à se développer. En rive Sud, l’accès à la déchetterie implique le passage fréquent de camions. Cette rive présente plusieurs points durs (bâtiment, noues, etc.) malgré la présence d’un large emplacement réservé de voirie. La rive Nord quant à elle, offre des paysages de boisement et de prairie.*

• **Séquence 6 : carrefour Pagnot-Touban**

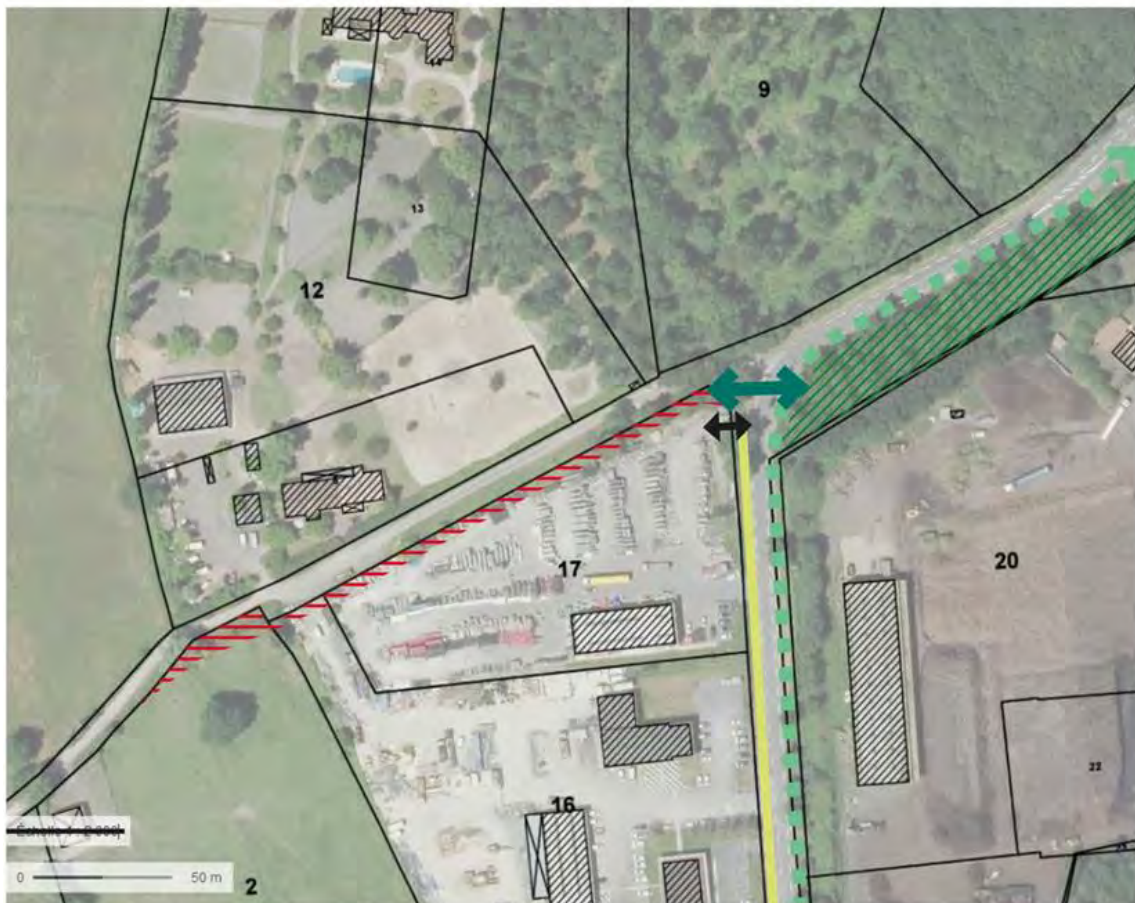
- Reconfiguration et sécurisation du carrefour avec l’avenue Touban ;
- Aménagements sécurisés, lisibles et confortables, des traversées cycles et piétons ;
- Mise en valeur du Magudas : ce cours d’eau compose, avec tous les autres ruisseaux de l’Aéroparc, un patrimoine hydraulique important, vecteur de corridors écologiques et support d’un réseau paysager aux ambiances qualitatives. Un traitement à même de valoriser la présence de ce cours d’eau devra donc être un point d’attention du programme (ambiance végétale, signalétique...) ;
- Franchissement du cours d’eau du Magudas : aménagement de la traversée du chemin du Magudas et modification de l’ouvrage du Magudas pour améliorer la transparence écologique en assurant notamment le passage de la petite faune.










**CONTEXTE :** Le plan-guide prévoit la création du chemin nature du Magudas permettant de rejoindre au Nord, le bourg du Magudas et au Sud, le chemin des boucheries et l’avenue Marcel Dassault. Cette promenade, au fil du ruisseau et des nombreuses dilatations de son lit (zones humides ou inondables), est jalonnée de sites à forts enjeux environnementaux.

• **Séquence 7 : avenue de Pagnot Centre**

- Requalification de la chaussée existante et création d'une voie verte à l'Est (emprise 3 m) séparée de la chaussée par une bande plantée ;
- Aménagement de stationnement poids lourd en rive Ouest en lien avec les activités existantes ;
- Création d'un trottoir, accompagné d'une large noue plantée en rive des parcelles existantes afin d'assurer la gestion des eaux pluviales ;
- Requalification de la limite privé-public et reconstitution des clôtures et accès impactés par le projet.



|   |   |
|---|---|
|  Limite cadastrale et numéro de parcelle (source géoportail) |  Accès existant    |
|  Emplacement réservé PLU 3.1                                 |  Voie verte projet |
|  Espace boisé classé PLU 3.1                                 |  Trottoir projet   |
|   |  Traversée à créer |

*CONTEXTE : Autour de cette séquence de l'avenue de Pagnot, se regroupent des activités dont les aménagements de limites et accès s'inscrivent en rupture avec le paysage boisé de l'axe.*

• **Séquence 8 : avenue de Pagnot Sud**

ORIENTATIONS PROGRAMMATIQUES :

Option 1 :

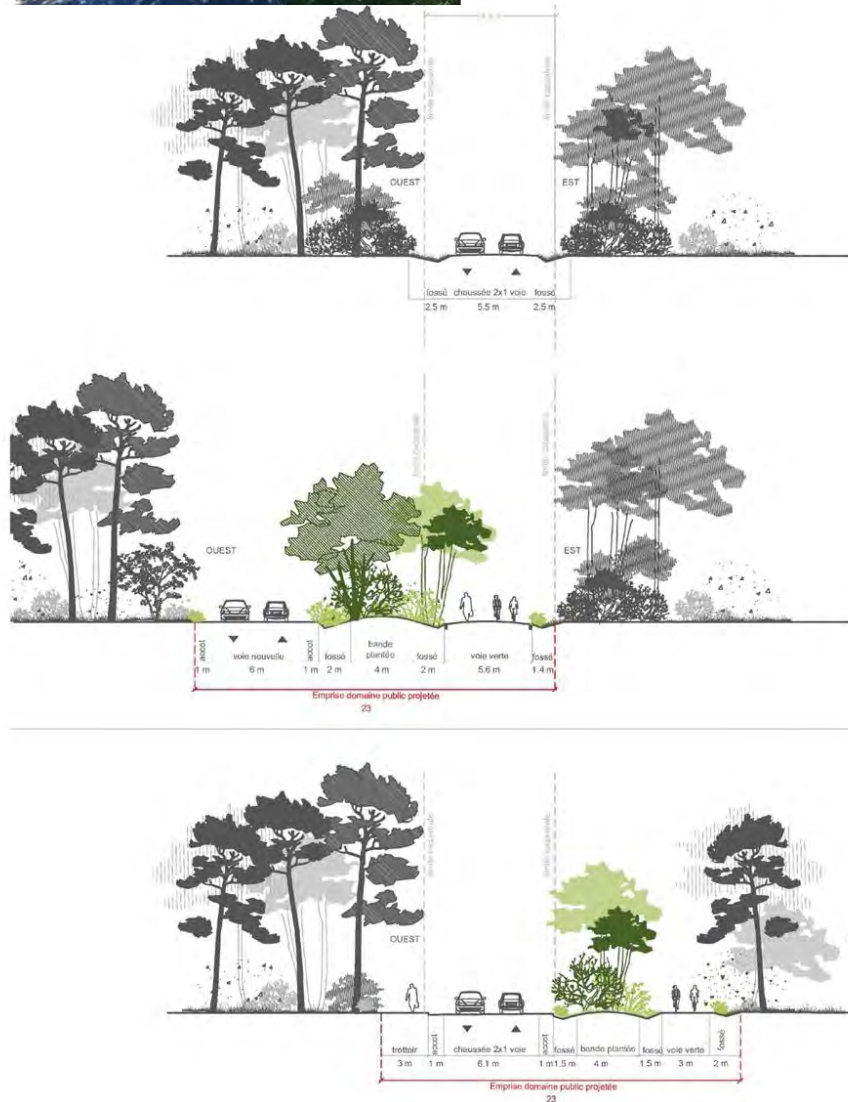
- création d'une voie nouvelle à l'Ouest ;
- requalification de la voirie existante en voie verte.

Option 2 :

- création d'une voie nouvelle sur la voie existante ;
- création d'un axe mode doux à l'Est.

Dans les deux situations :

- aménagement d'une bande plantée centrale, tirant partie de la végétation existante (grands sujets et rejets forestiers notamment) et assurant la gestion des eaux pluviales ;
- création d'accès pour desservir les futures parcelles de part et d'autre de l'axe.



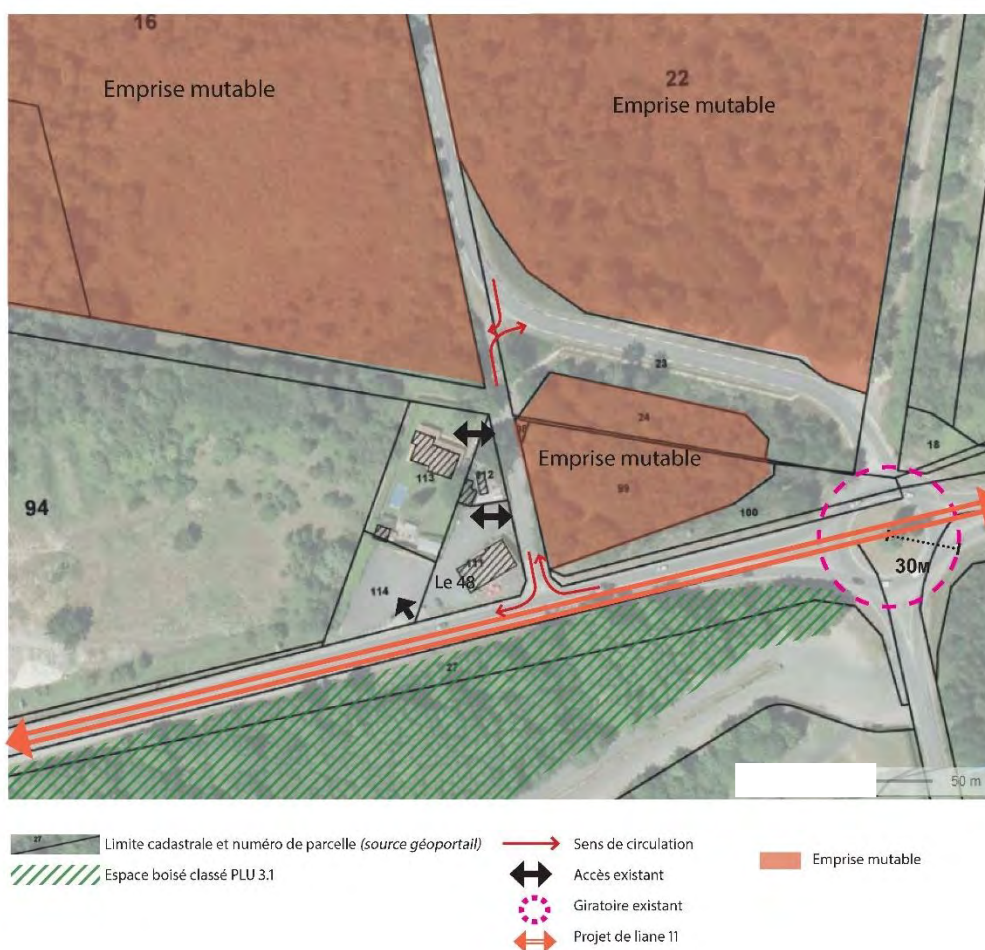
*CONTEXTE : Séquence forestière aux lisières contrastées (parcelles boisées à l'Ouest et déboisées à l'Est), amenée à muter avec le développement de clairières d'activités qui s'implanteront en rives.*

• **Séquence 9 : Raccordement avenue de Pagnot et avenue Marcel Dassault**

Etant donné les contraintes environnementales du site et les projets connexes en cours d'études au sein de Bordeaux Métropole, le projet prévoit l'étude de trois options de raccordement à l'avenue Marcel Dassault.

Le raccordement de l'avenue Pagnot à l'avenue Marcel Dassault doit s'organiser en intégrant les éléments suivants :

- l'avenue Marcel Dassault fait l'objet d'une requalification pour l'accueil de la liane 11 (ajout d'un couloir de bus de part et d'autre de la voirie existante et création d'une voie verte) ;
- l'existence d'un commerce (boulangerie « LE 48 ») et d'habitations ;
- les enjeux environnementaux des espaces non urbanisés ;
- la protection par un EBC du boisement au Sud de l'avenue Marcel Dassault ;
- la mutation prochaine de tout le quartier des Circuits au Sud et des Clairières Drolin au Nord.



**CONTEXTE :** l'avenue Pagnot a vocation à se prolonger au-delà de l'avenue Dassault, en doublement de l'avenue de Bellevue afin d'organiser le développement du quartier « Circuits » au Sud.

## ORIENTATIONS PROGRAMMATIQUES :

L'avenue de Pagnot a vocation à se prolonger au sud, au-delà de l'avenue Marcel Dassault, en se connectant à une voie nouvelle à créer sur le secteur des Circuits. La voie actuelle de Bellevue devenant une voie de desserte des propriétés riveraines.

Le réaménagement de ce raccordement porte de nombreux enjeux :

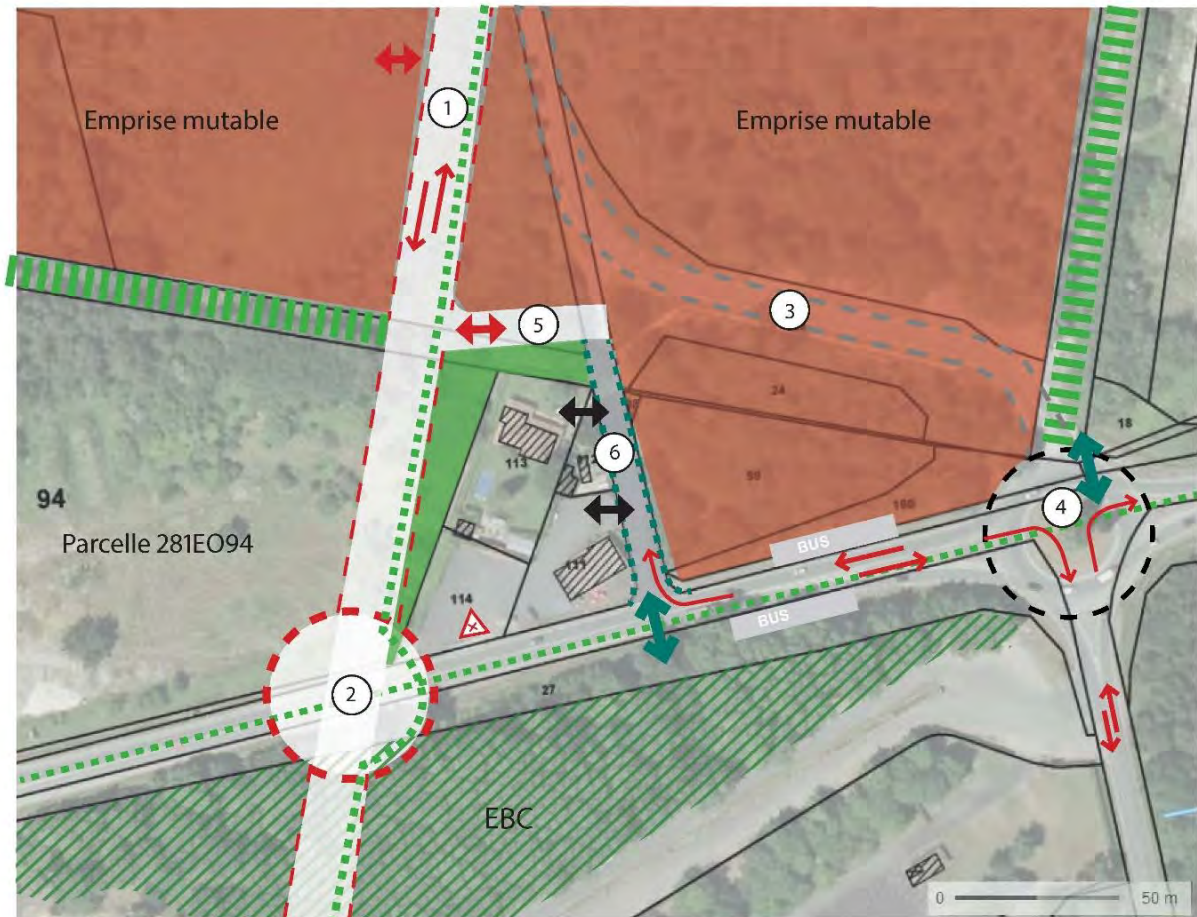
- améliorer le trafic aujourd'hui saturé du giratoire existant ;
- créer un grand axe Nord-Sud lisible et fluide pour tous les modes de déplacement ;
- permettre le développement urbain des parcelles alentour pour construire la polarité ouest de l'OIM ;
- protéger les accès et les rives des commerces et habitations existantes ainsi que ceux des projets en cours d'étude ;
- créer les conditions propices à l'aménagement d'un espace public fédérateur, lieu d'intermodalité et porte d'entrée ouest de l'OIM et de la Métropole.

Les éléments ci-dessous illustrent les dispositifs envisageables qui devront être approfondis dans le cadre des études. Plusieurs options sont envisageables (cf. ci-après).




















SÉQUENCE 9 / RACCORDEMENT AV. DE PAGNOT - AV. MARCEL DASSAULT - OPTION A

- 1• Création d'une voie nouvelle à l'Ouest de la voirie existante. Au sud de l'avenue Marcel Dassault, le prolongement de cette voie impacte l'EBC mais permet de dégager des emprises mutables optimales. Aménagement d'une voie verte séparée de la chaussée par une large bande plantée.
- 2• Création d'un nouveau giratoire de raccordement à l'avenue Marcel Dassault.
- 3• Suppression de la voie existante ou remplacement par une voie verte.
- 4• Réaménagement du giratoire actuel : suppression de la branche Nord et remplacement par un carrefour simple
- 5• Création d'une nouvel accès pour la desserte de futurs secteurs d'aménagement
- 6• Réaménagement de la voie d'accès à la boulangerie et à l'habitation en voie apaisée.



SCHEMA ILLUSTRANT LES GRANDS PRINCIPES D'AMENAGEMENT

|   |   |  |
|---|---|--|
|  Limite cadastrale et numéro de parcelle (source géoportail) |  Sens de circulation     |  Reconfiguration du foncier |
|  Espace boisé classé PLU 3.1                                 |  Accès existant conservé |  Emprise mutable            |
|  Zone tampon   |  Accès à créer           |  |
|  Chemin nature   |  Traversée à créer       |  |
|  Voie créée  |  Accès supprimé          |  |
|  Voie supprimée  |  Giratoire à créer       |  |
|  Voie apaisée (zone de rencontre/sens unique)                |  Giratoire à supprimer   |  |
|  Voie verte associée à la voirie                             |   |  |

SÉQUENCE 9 / RACCORDEMENT AV. DE PAGNOT - AV. MARCEL DASSAULT - OPTION B

1• Création d'une voie nouvelle à l'Ouest de la voirie existante. Au sud de l'avenue Marcel Dassault, le prolongement de cette voie n'impacte pas l'EBC mais grève largement la parcelle 281EO94 ainsi que les emprises mutables au sud de l'avenue. Aménagement d'une voie verte séparée de la chaussée par une large bande plantée.

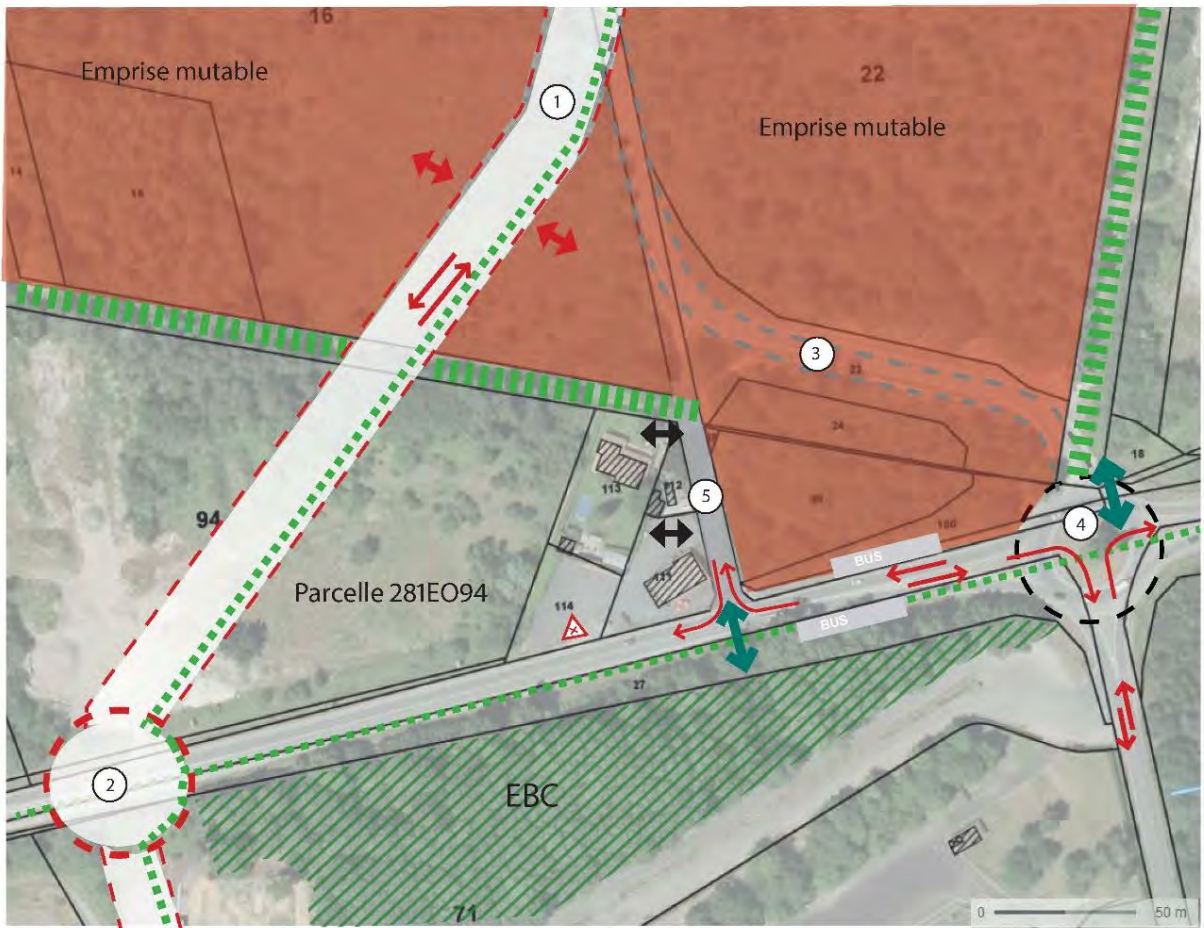
2• Création d'un nouveau giratoire de raccordement à l'avenue Marcel Dassault.

3• Suppression de la voie existante ou remplacement par une voie verte.

4• Réaménagement du giratoire actuel : suppression de la branche Nord et remplacement par un carrefour simple

4• Création d'un nouveau giratoire de raccordement à l'avenue Marcel Dassault.

5• Réaménagement de la voie de desserte d'une boulangerie et d'une habitation en impasse



SCHEMA ILLUSTRANT LES GRANDS PRINCIPES D'AMENAGEMENT

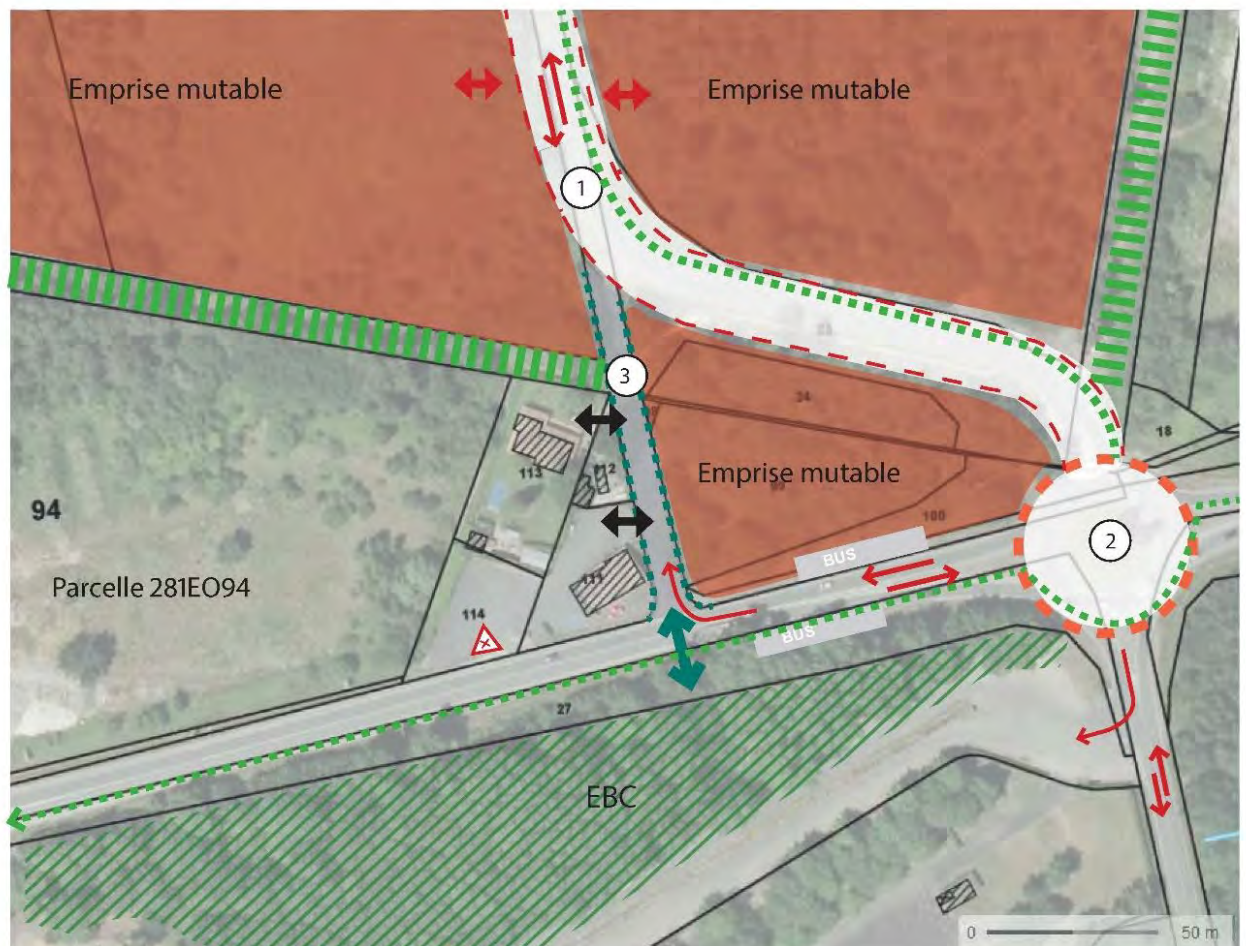
|  |   |  |                         |  |                            |
|--|---|--|-------------------------|--|----------------------------|
|  | Limite cadastrale et numéro de parcelle (source géoportail) |  | Sens de circulation     |  | Reconfiguration du foncier |
|  | Espace boisé classé PLU 3.1                                 |  | Accès existant conservé |  | Emprise mutable            |
|  | Chemin nature   |  | Accès à créer           |  |                            |
|  | Voie créée  |  | Traversée à créer       |  |                            |
|  | Voie supprimée  |  | Accès supprimé          |  |                            |
|  | Voie apaisée (zone de rencontre/sens unique)                |  | Giratoire à créer       |  |                            |
|  | Voie verte associée à la voirie                             |  | Giratoire à supprimer   |  |                            |

SÉQUENCE 9 / RACCORDEMENT AV. DE PAGNOT - AV. MARCEL DASSAULT - OPTION C


















1• Requalification de la voirie actuelle avec élargissement à 6m sur les séquences en mauvais état.  
Création d'une voie verte séparée de la chaussée par une large bande plantée.

3• Réaménagement de la voie de d'accès à la boulangerie et à l'habitation : mise en sens unique, poursuite de l'itinéraire cyclable, réaménagement des accès riverains.

2• Réaménagement du giratoire de raccordement actuel à l'avenue Marcel Dassault lié aux nouveaux aménagements.



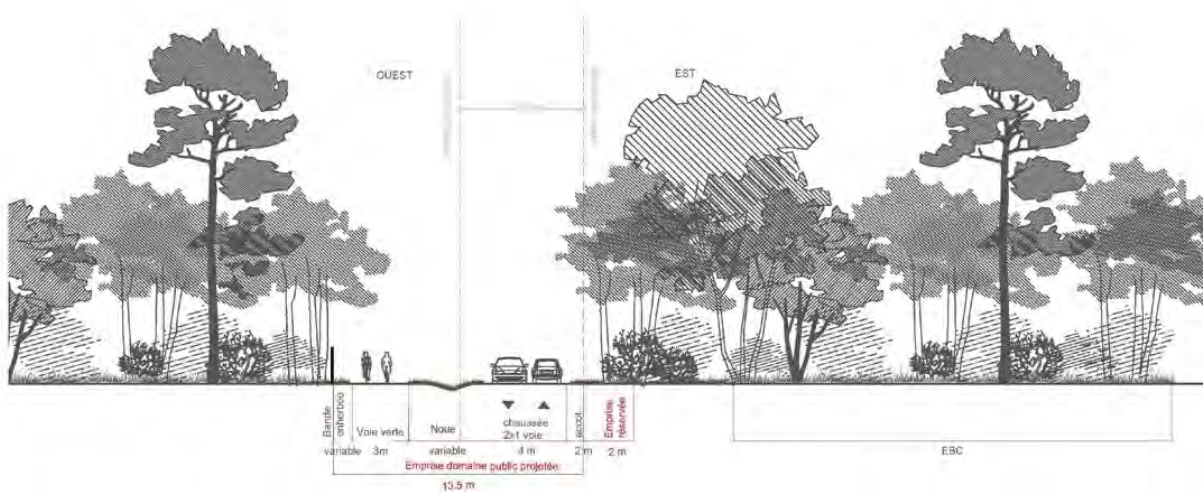
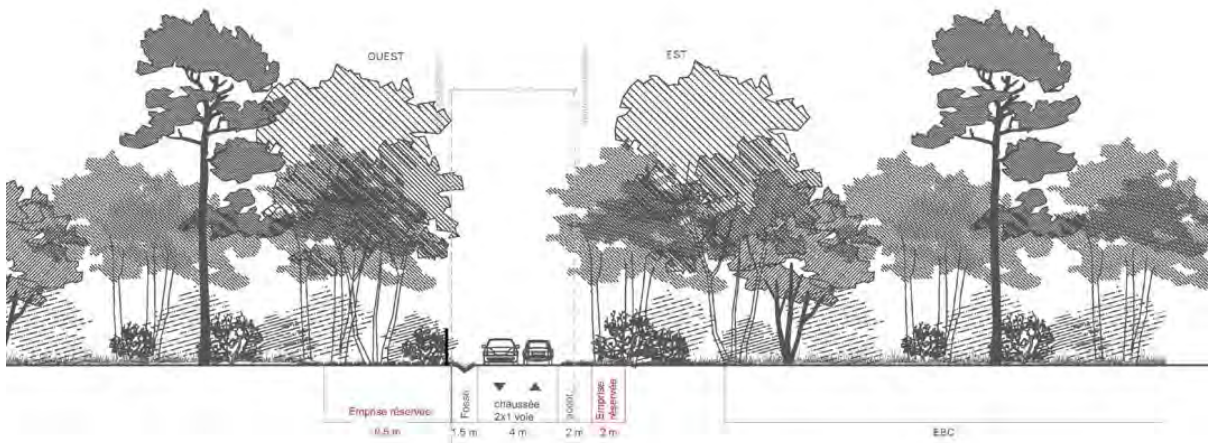
SCHEMA ILLUSTRANT LES GRANDS PRINCIPES D'AMENAGEMENT

|   |   |  |
|---|---|--|
|  Limite cadastrale et numéro de parcelle (source géoportail) |  Sens de circulation     |  Reconfiguration du foncier |
|  Espace boisé classé PLU 3.1                                 |  Accès existant conservé |  Emprise mutable            |
|  Chemin nature   |  Accès à créer           |  |
|  Voie créée  |  Traversée à créer       |  |
|  Voie supprimée  |  Accès supprimé          |  |
|  Voie apaisée (zone de rencontre/sens unique)                |  Giratoire à créer       |  |
|  Voie verte associée à la voirie                             |  Giratoire à supprimer   |  |
|   |  Giratoire à modifier    |  |

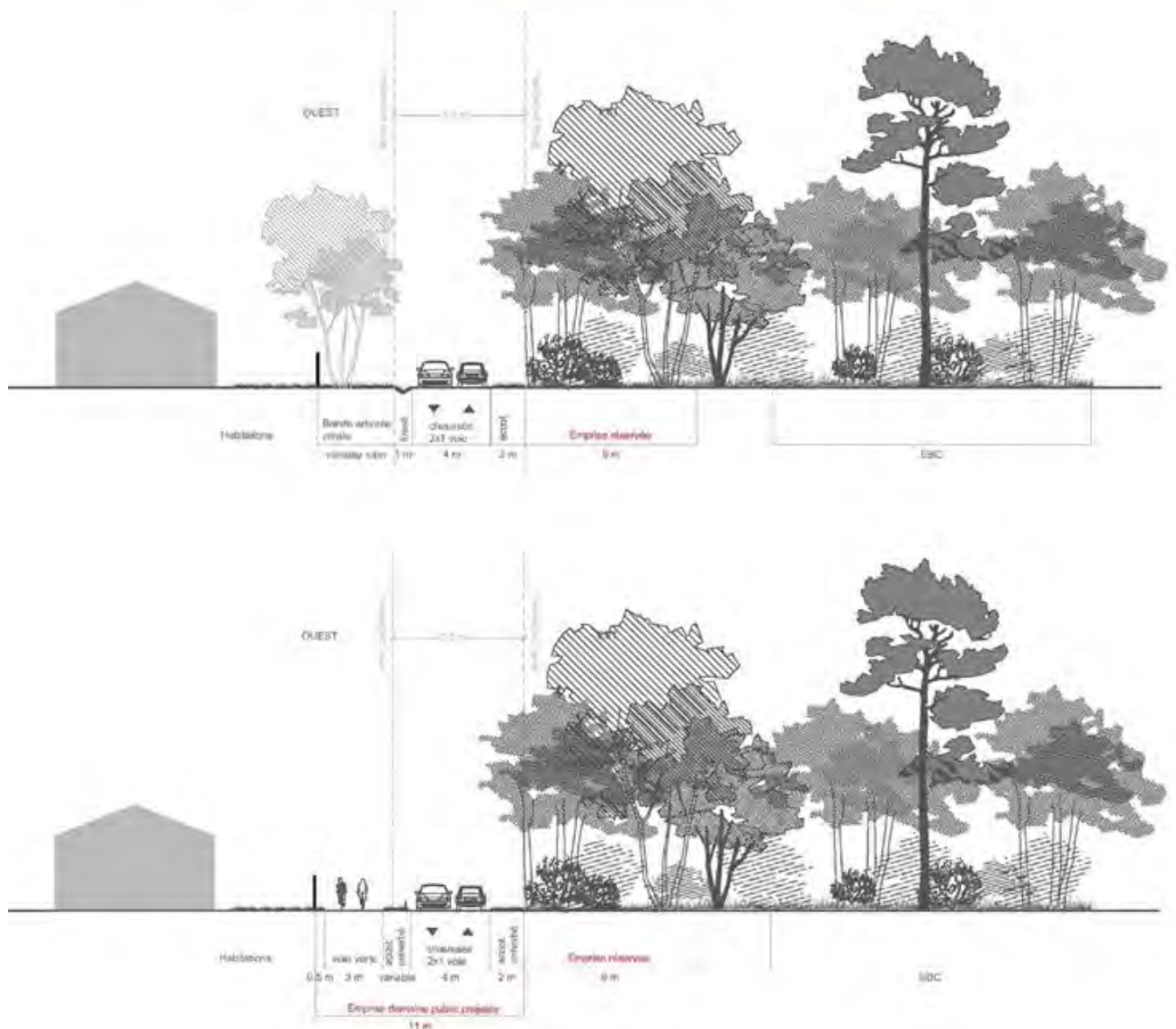
• **Séquence 10 : Avenue de Pagnot Nord**

ORIENTATIONS PROGRAMMATIQUES :

- Préservation d'une bande enherbée en limite de clôture ;
- Création d'une voie verte en rive ouest de l'actuelle voirie ;
- Entre la voirie et la voie verte, préserver une bande enherbée. Si l'emprise disponible le permet, cette bande pourra accueillir une noue afin de gérer les eaux pluviales.

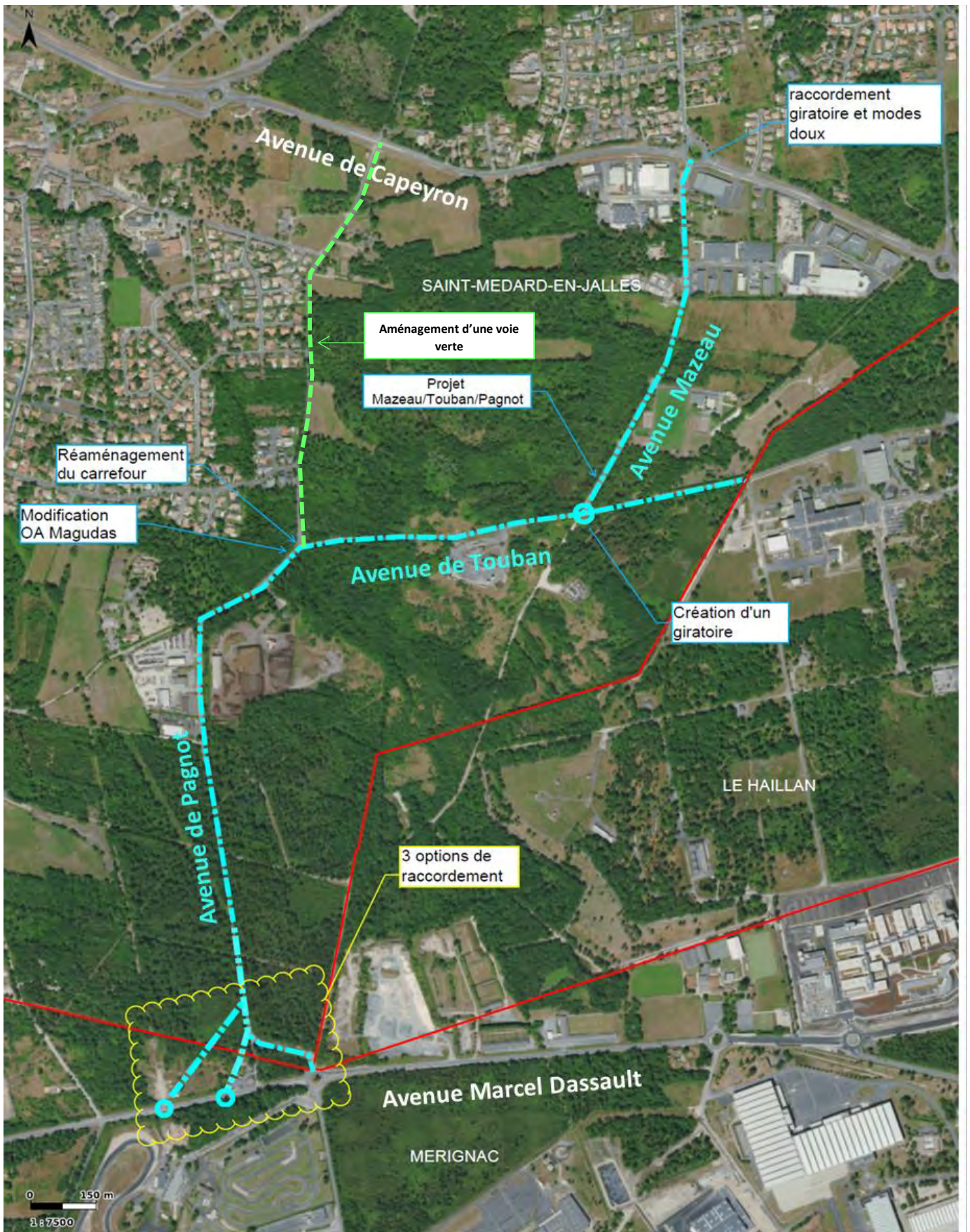


*Situation avec large emprise*



*Situation avec emprise étroite*

**CONTEXTE :** Reliant l'avenue de Touban à l'avenue de Capeyron, cette séquence de l'avenue de Pagnot est partiellement habitée sur sa rive Ouest (Bourg de Magudas). L'objectif est donc de faciliter les liaisons modes doux au réseau de l'OIM depuis les secteurs habités de Saint-Médard-en-Jalles et l'avenue de Capeyron. Les emprises publiques sont assez étroites mais des emplacements réservés ont été inscrits au PLU, tantôt en rive Est, tantôt en rive Ouest.



Légende : en bleu : projet de requalification et création d'une voie verte Mazeau/Touban/Pagnot, en vert : création d'une voie verte, en rouge : limites communales

En synthèse, le projet prévoit sur l'ensemble du linéaire :

- La mise en place d'aménagement allant dans le sens de la sécurisation et de l'abaissement des vitesses, il est notamment prévu dans ce projet de baisser la vitesse à 50km/h sur l'ensemble du linéaire ;
- La restauration et l'élargissement de la voirie existante à 6 m (2x1voie) ou la création d'une voie nouvelle en parallèle de la voie existante (hors séquence 10/ Pagnot Nord). En effet, conformément au guide d'aménagement des espaces publics de Bordeaux Métropole, la chaussée doit mesurer minimum 6 m de large pour autoriser le croisement des bus et des PL. Cette largeur de 6 m est hors accotements. En présence de fossé ou de noue, de chaque côté une bande dérasée de 1m minimum dont 50 cm minimum revêtu sera mise en place ;
- L'aménagement d'une voie verte pour piétons et cycles de 3 m minimum, à distance de la chaussée et séparée par une bande plantée. Pour assurer confort et sécurité aux usagers, il faudra s'assurer que cette voie verte soit positionnée de façon à être la plus continue possible, c'est-à-dire qu'elle traverse le moins possible la voirie ;
- Lorsque des traversées cycles et piétons sont nécessaires, leur aménagement sera sécurisé, confortable et de qualité (au croisement des voiries mais également des chemins naturels) ;
- L'anticipation des emprises nécessaires à l'évolution des usages ;
- Le respect des normes d'accessibilité PMR ;
- La restitution des accès riverains existants (une attention particulière sera portée au nivellement) ;
- L'intégration des accès aux futurs projets d'aménagement par l'étude du nivellement et la mise en place d'aménagements paysagers légers, afin de pouvoir ultérieurement organiser les accès aux lots ;
- La prise en compte des enjeux environnementaux et des continuités écologiques, intégrant la réalisation des ouvrages et des aménagements nécessaires ;
- Le franchissement du cours d'eau du Magudas : la modification de l'ouvrage hydraulique pour assurer le passage de la petite faune sera à mettre en œuvre ;
- Le maintien de la transparence écologique aux croisements du cours d'eau et des chemins ;
- L'enfouissement des réseaux aériens existants et la viabilisation des terrains amenés à se développer (renforcement et création des réseaux secs et humides, y compris dévoiements) ;
- L'aménagement du système d'évacuation des eaux pluviales : l'infiltration sera à privilégier sur l'ensemble du linéaire par la mise en place de noues ou fossés, l'emploi du busage sera exceptionnel et réservé aux passages de « points durs » éventuels ;
- La mise en place d'un éclairage public ou d'un balisage au sol selon les sites, a minima sur la voie verte et aux points singuliers (giratoires, traversées).

## **6. Objectifs et modalités de la concertation**

Conformément à aux articles L103-2 et suivants du code de l'urbanisme, les projets d'aménagement de voirie d'un montant supérieur à 1,9 millions d'euros, font l'objet d'une concertation.

### **6.1. Objectifs de la concertation**

La concertation porte sur le projet de réaménagement de l'axe Mazeau / Touban / Pagnot (compris entre l'avenue de Capeyron au Nord et l'avenue Marcel Dassault au Sud) sur les communes de Saint-Médard-en-Jalles et de Mérignac.

Elle permet de porter à connaissance des salariés, des résidents, des usagers du secteur, des associations locales et autres personnes concernées les objectifs du projet et de les associer à son élaboration.

### **6.2. Modalités de la concertation**

Conformément à la délibération du Conseil de Métropole n°2021-288 en date du 21 mai 2021, la procédure de concertation, mise en œuvre par Bordeaux Métropole avec l'appui des communes de Saint-Médard-en-Jalles et de Mérignac, se déroule selon les modalités suivantes :

Un dossier de présentation du projet et un registre de concertation sont déposés :

- en Mairies de Saint-Médard-en-Jalles et de Mérignac ;
- au Pôle Territorial Ouest de Bordeaux Métropole ;
- à l'Hôtel de Bordeaux Métropole ;

où ils peuvent être consultés par le public, aux jours et heures d'ouverture des bureaux, en vue de recevoir les observations ou suggestions éventuelles de la population.

La concertation est également ouverte sur le site internet de la participation de Bordeaux Métropole en ligne sur le site [www.participation.bordeauxmetropole.fr](http://www.participation.bordeauxmetropole.fr) lequel comporte les mêmes éléments que les registres papier et met à disposition du public un registre électronique afin que les personnes intéressées puissent faire part de leurs remarques et propositions directement via ce site.

Deux réunions publiques seront prévues pendant cette concertation. Les documents diffusés seront portés à la connaissance du public par une insertion dans les dossiers papier et numérique.

Un ou plusieurs documents pourront également être versés pendant cette période pour alimenter et enrichir la concertation. Le public sera tenu informé du versement de ces compléments via une information sur le site internet de la participation et un avis d'affichage en mairies.

Le dossier de présentation comprend notamment :

- la présente notice explicative présentant synthétiquement les enjeux liés au projet, les objectifs poursuivis et les caractéristiques principales. Ce dossier est également consultable sur le site internet de Bordeaux Métropole.
- un plan de situation ;
- la délibération n° 2021-288 du 21 mai 2021 ;
- un registre de concertation destiné à recueillir les observations du public.