

LA HAILLAN - MERIGNAC - SAINT-MEDARD-EN-JALLES

BOULEVARD TECHNOLOGIQUE

PROJET DE REAMENAGEMENT D'UNE VOIRIE DITE « BOULEVARD TECHNOLOGIQUE »

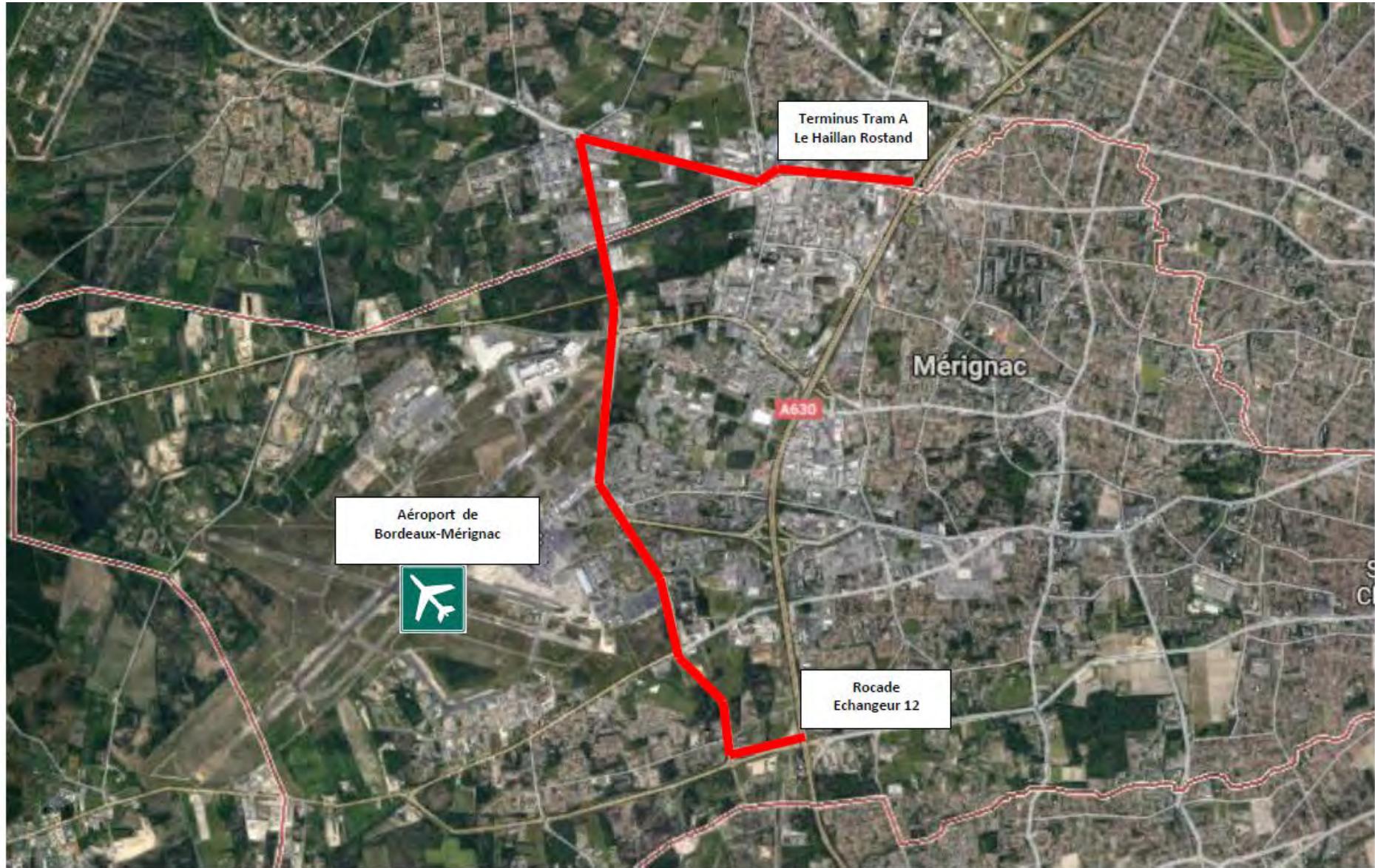
ENTRE LE HAILLAN ROSTAND (TERMINUS DU TRAMWAY LIGNE A) ET L'ECHANGEUR 12 DE LA ROCADE BORDELAISE

Ouverture de la concertation préalable en vue de la réalisation d'une opération d'aménagement

Dossier de concertation

Notice explicative / Programme





1. CONTEXTE

L'Opération d'intérêt métropolitain (OIM) Bordeaux Aéroparc 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 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 Aéroparc a été actée par Bordeaux Métropole, sur un périmètre de 2 500 hectares, comprenant le périmètre initial de l'Aéroparc, le parc tertiaire de Mérignac, la base aérienne 106, les équipements de loisirs des Girondins et de Décathlon... 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.

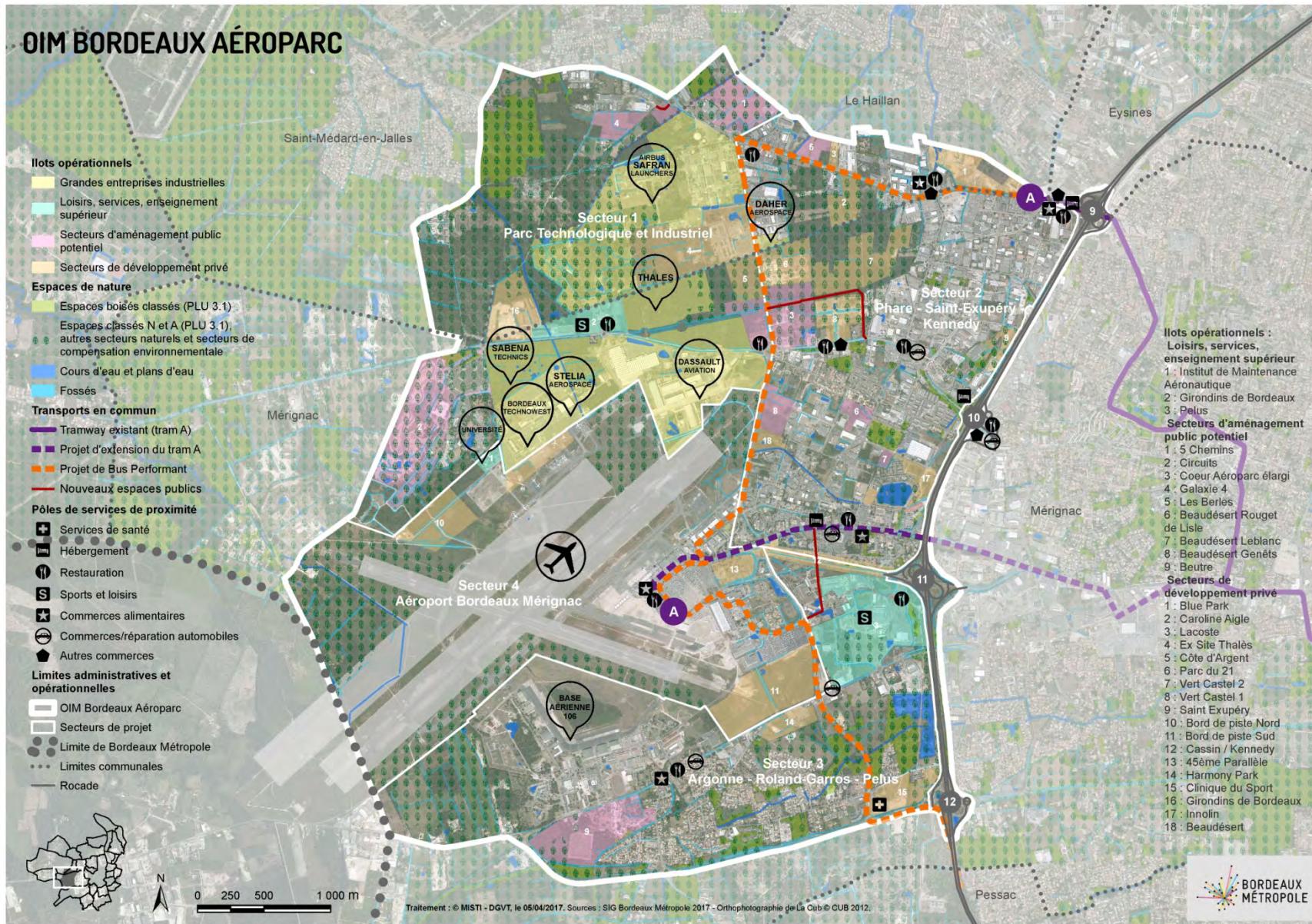
Avec une activité aéroportuaire en pleine expansion marquée par le cap symbolique des 5 millions de passagers franchi pour la première fois en fin d'année 2015, l'aéroport de Bordeaux s'est hissé en première position des meilleures croissances des grands aéroports régionaux français : + 7,6%.

L'international porte ce record de trafic grâce aux nombreuses lignes ouvertes cette année et dans la continuité des forts développements générés depuis 2009, notamment avec l'ouverture du terminal low cost.

Ce secteur économique, fort de 35 000 emplois, dispose d'une forte attractivité, comme en témoignent le regroupement des établissements Thalès à Mérignac (2 600 salariés, contre 1 000 précédemment) ou le récent développement de Dassault Falcon Services (100 emplois dans une nouvelle usine).

Aussi Bordeaux Métropole a lancé un appel à concurrence afin de retenir, début 2018, une équipe de maîtrise d'œuvre qui sera missionnée dans un premier temps pour réaliser les études préliminaires. Ces études permettront d'arrêter un scénario et de proposer les conditions nécessaires de mise en œuvre de ce projet.

OIM BORDEAUX AÉROPARC



C'est dans ce cadre que s'inscrit le projet de réaménagement de la voie dite « boulevard technologique » sur les communes du Haillan, de Mérignac et de Saint-Médard-en-Jalles, qui compte parmi les opérations prioritaires de l'OIM Bordeaux Aéroparc.

Le développement de ce projet d'intérêt métropolitain dépend étroitement des performances offertes en matière d'accessibilité et des relations établies avec le système de transports collectifs de l'agglomération.

L'Opération d'intérêt métropolitain est desservie par cinq échangeurs (9, 10, 11a, 11b 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 et le maillage de ce territoire reste encore à compléter.

Actuellement, ce 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.

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) et a mené des études 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 schéma directeur multimodal de déplacements de l'OIM Bordeaux Aéroparc a été élaboré.

Les objectifs de ce schéma 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 pourra 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 la rocade pour limiter le transit nord / sud au strict minimum sur le territoire, et en développant la capacité viaire du secteur.

Les objectifs définis par Bordeaux Métropole concernant l'aménagement du boulevard technologique sont les suivants :

- Créer un espace public à la fois structurant et identitaire

Concevoir un aménagement d'espace public « de façade à façade » intégrant un projet de transport collectif (covoiturage / bus performant), reliant le terminus du tram A (station Le Haillan Rostand) au Haillan jusqu'à Pessac Bersol voire Gradignan Centre. Une première préfiguration de la future ligne de bus performant sera mise en service sans attendre les premiers travaux de la présente concertation, avec des aménagements des espaces publics qui seront réalisés progressivement. Il s'agira de fabriquer un paysage plus lisible et plus identitaire, à l'échelle de l'opération d'intérêt métropolitain Bordeaux Aéroport et au-delà, qui a vocation à s'inscrire dans le réseau des grandes voies structurantes de l'agglomération. Loin d'être un simple axe de transport ou de transit, le projet sera composé de différentes séquences et ambiances urbaines (existantes ou à créer), destinées à de nouveaux usages et à un rapport plus équilibré entre l'espace public et les opérations d'aménagement.

- Réaliser une infrastructure de transport performante du point de vue des mobilités

La finalité du projet consiste à améliorer l'accessibilité de l'opération d'intérêt métropolitain Bordeaux Aéroparc et notamment celle de la zone d'activité aéroportuaire, au travers des critères suivants :

- régularité des temps de parcours des transports collectifs et notamment le covoiturage avec la mise en place d'une voie réservée au covoiturage sur laquelle pourra également circuler le bus performant ;
- lisibilité de l'offre et efficacité du service ;
- évolutivité des choix techniques ;
- report modal de la voiture particulière, interconnexion et maillage du réseau TBM pour une mobilité multimodale ;
- renforcement de l'image auprès du public du système de transport.

Du point de vue des mobilités douces, le projet doit permettre de compléter le réseau de pistes cyclables et renforcer les liaisons nord-sud.

- **Promouvoir un aménagement exemplaire et innovant**

Le projet devra promouvoir des solutions économiquement performantes et adaptées aux capacités de gestion de Bordeaux Métropole, en garantissant l'évolutivité et la pérennité des aménagements. Il devra notamment promouvoir des aménagements d'espaces publics vertueux, à partir de deux aspects principaux :

- un aspect orienté vers la technologie : lumière intelligente, wifi et connexions ; etc ...
- un aspect physique orienté vers les matériaux, les objets, les espaces verts et plus généralement sur le plan de la qualité environnementale.

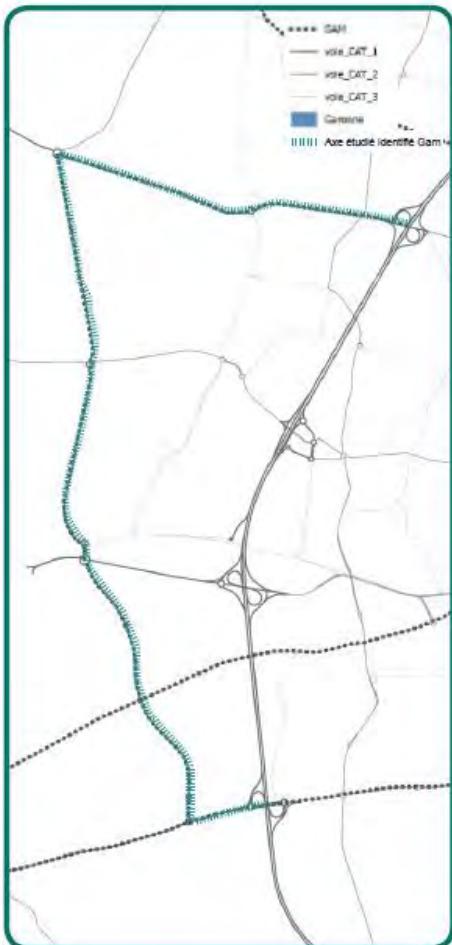
- **Maîtriser un projet phasé dans le temps**

Le projet de requalification du boulevard technologique devra être réfléchi dans son ensemble, au regard du diagnostic établi et des objectifs à atteindre. Sa réalisation opérationnelle devra s'envisager en plusieurs phases, compte tenu à la fois de l'importance des travaux à mener, de la problématique de gestion des déplacements et des contraintes financières.

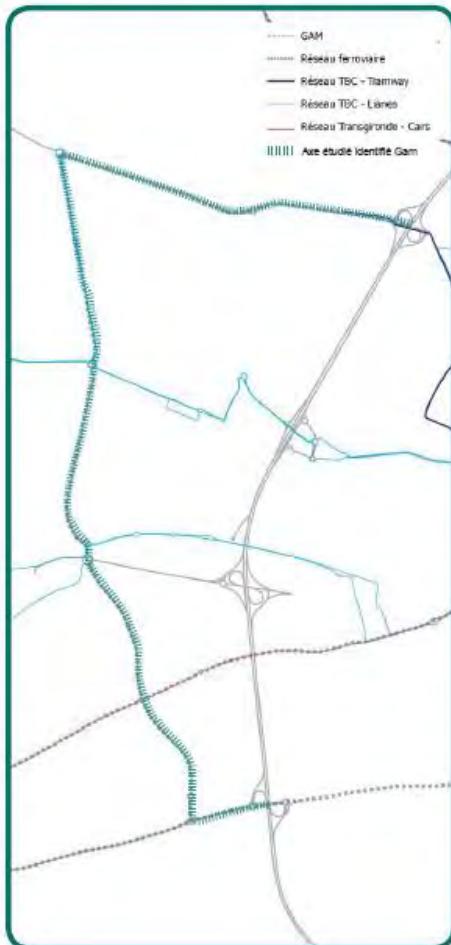
2. ELEMENTS DE DIAGNOSTIC

2.1 LE PROJET ET SON ENVIRONNEMENT

LE SITE À L'ÉCHELLE DU RÉSEAU DES GAM ET DE LA HIERARCHIE VIAIRE MÉTROPOLITaine



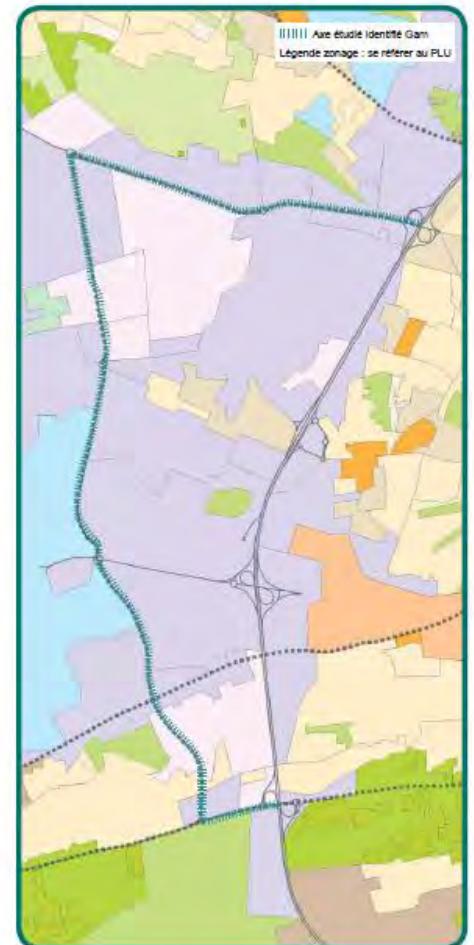
LE SITE AU SEIN DES RÉSEAUX DE TRANSPORTS COLLECTIFS



LE SITE AU SEIN DES GRANDS SYSTÈMES ENVIRONNEMENTAUX



LE SITE DANS SON ENVIRONNEMENT ÉCONOMIQUE ET URBAIN



2.2 LE PROJET : SES ATOUTS ET SES FAIBLESSES

Atouts

- Site fortement fréquenté du fait de sa localisation à proximité de l'aéroport et surtout de la présence d'une diversité de zones d'activités
- Un tissu économique formant l'une des principales zones d'emplois actuelles de la Métropole et comprenant des activités à haute valeur ajoutée, en particulier autour de la filière aéronautique-spatial-défense, et source de développement de futures emplois dans ces domaines ;
- Une proximité de la rocade de Bordeaux ;
- Une voie majeure de l'agglomération (au même titre que les boulevards, les cours ou les quais), car à la fois transversale et parallèle à la rocade, sur en outre une longueur importante de 8.5 Km ;
- Une voie de desserte essentielle au fonctionnement interne du quadrant ouest comme à l'accès de l'aéroport et aux secteurs d'emplois ;
- Des continuités écologiques majeures en présence intégrant parcs, espaces boisés et zones humides ;

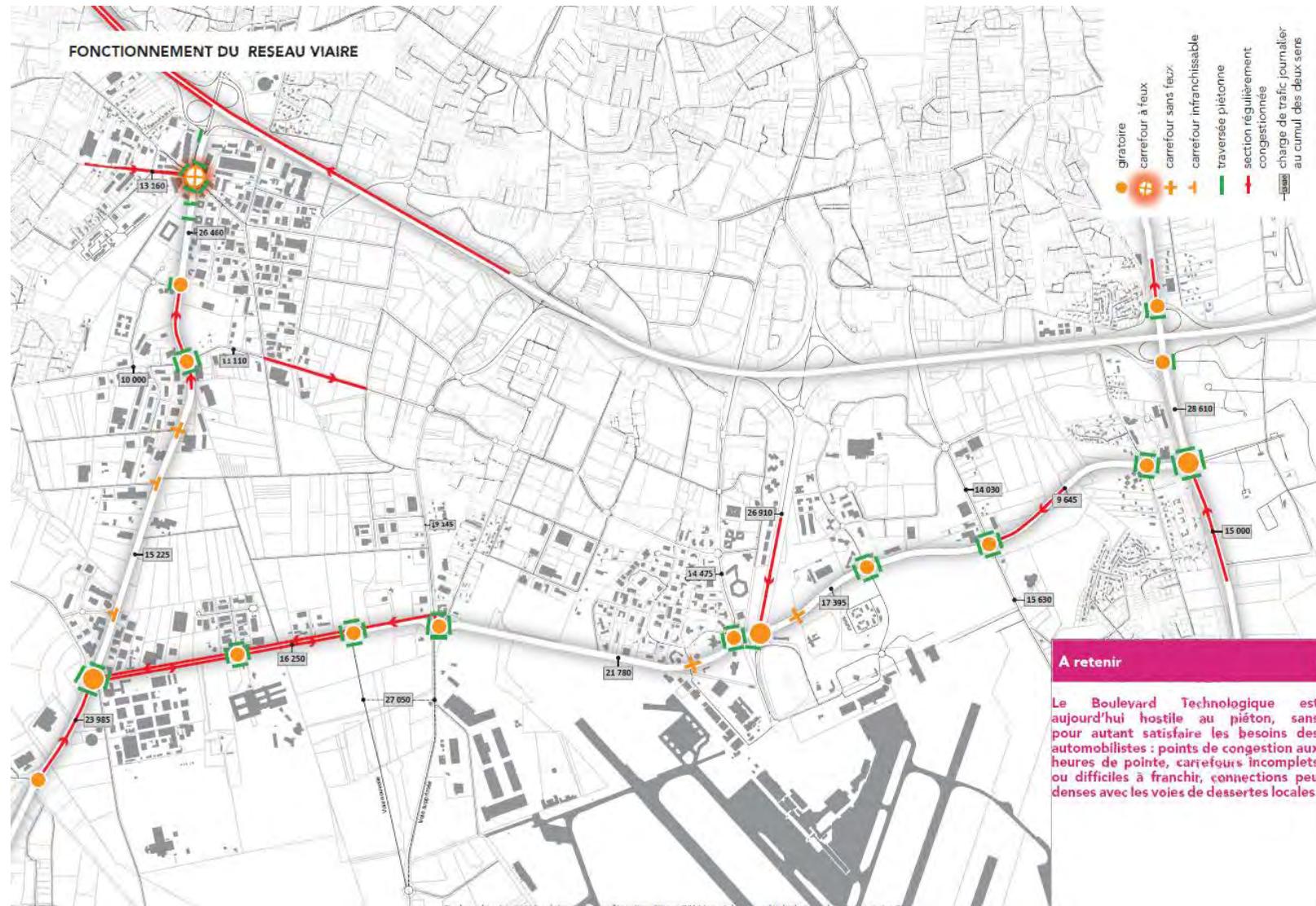
Faiblesses

- Un contexte urbain très routier laissant peu de place aux modes doux ;
- Des giratoires de grande ampleur composé d'une voie en entrée sur les quatre branches, rendant difficile le contournement par les modes doux ;
- Un trafic automobile élevé, avec ponctuellement une forte congestion aux heures de pointes et sur certain tronçon ('avenue Magudas ; RD 213 et sur le boulevard technologique nord (entre 5 chemins et M. Dassault)) ;
- Des dispositifs cyclables incomplets ;
- Une continuité paysagère discrète voire absente alors que le site se situe en périurbain, dans un secteur peu urbanisé ;
- une faible qualité urbaine des bâtiments économiques environnants ;
- une voirie vieillissante, dont l'aménagement est très peu qualitatif et est devenu moins efficace, avec des emprises foncières très variées ;

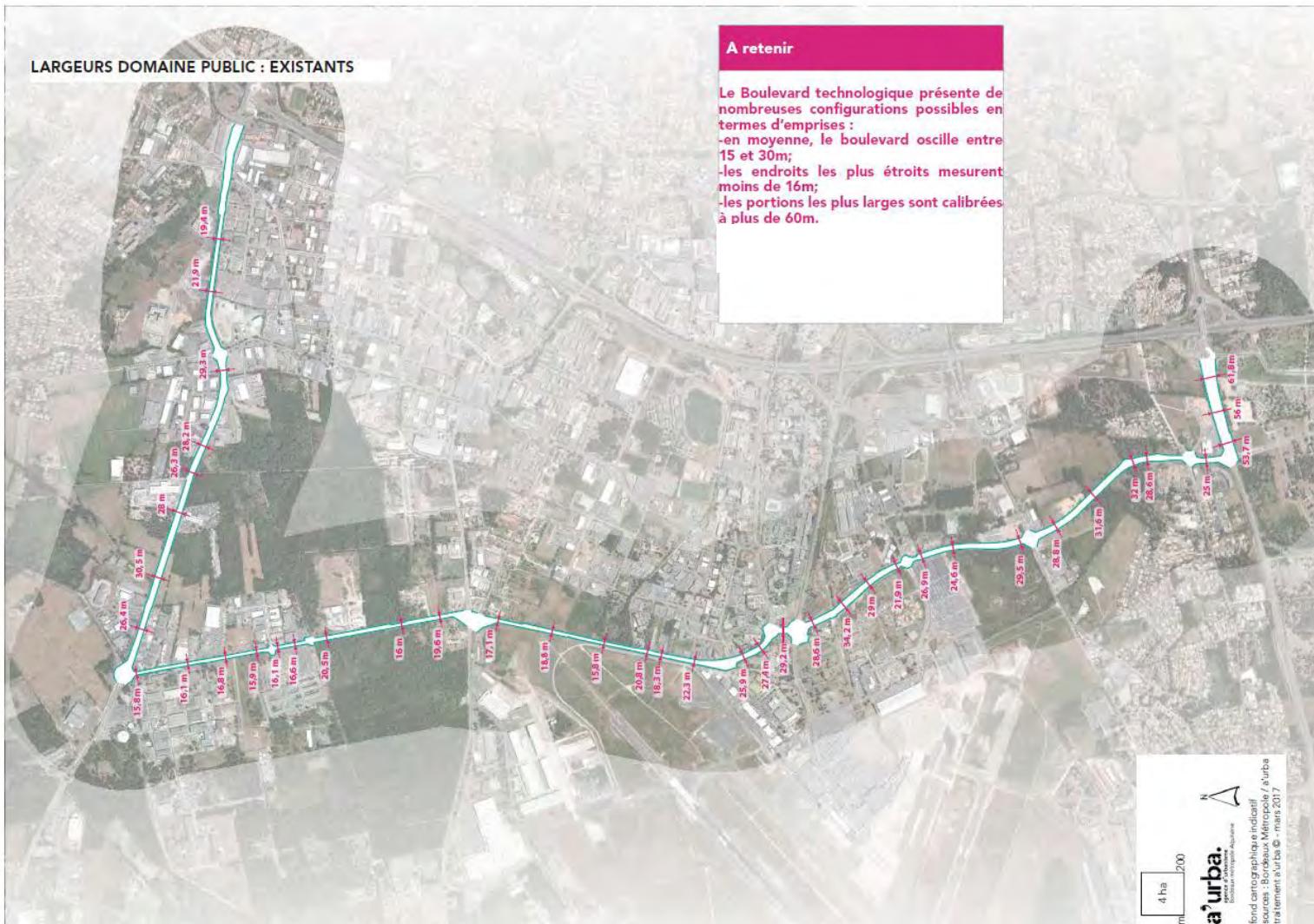
2.3 LE PROJET ET LES TRANSPORTS EN COMMUN EXISTANTS



2.4 LE PROJET AU REGARD DES FONCTIONS ACTUELLES



2.5 LE PROJET ET L'EMPRISE DU DOMAINE PUBLIC EXISTANT



CONFIGURATIONS BOULEVARD TECHNOLOGIQUE : PROFILS EXISTANTS



CONFIGURATIONS BOULEVARD TECHNOLOGIQUE : PROFILS EXISTANTS



3. L'OPERATION « BOULEVARD TECHNOLOGIQUE »

3.1 Le périmètre

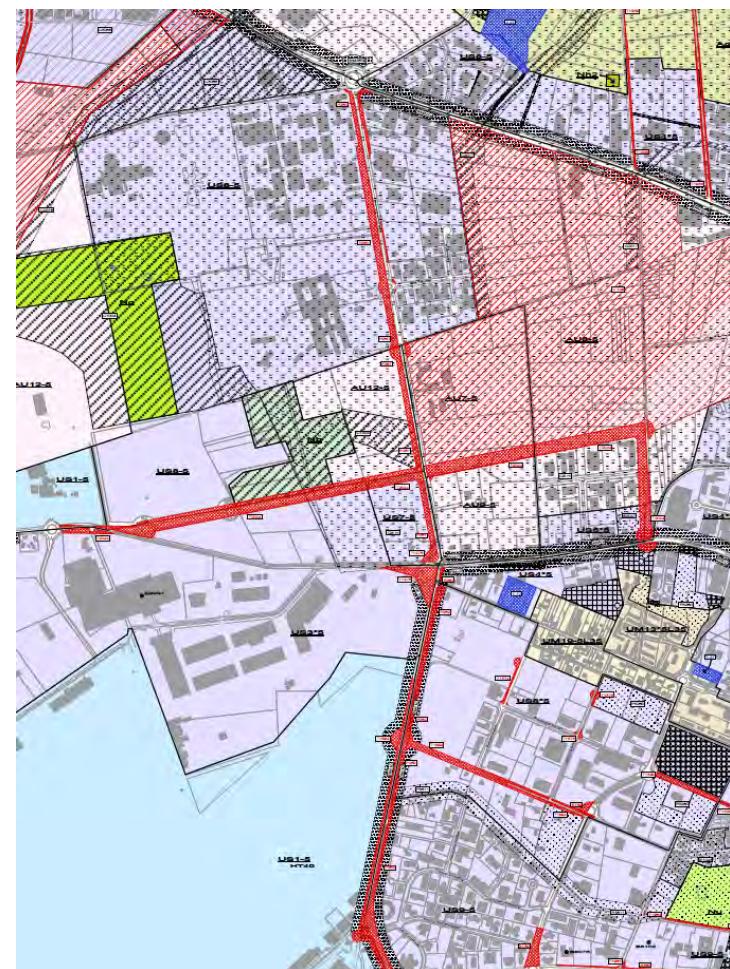
Le projet porte sur un linéaire d'environ 8,5 kilomètres.

De nombreuses parcelles sont concernées sur l'ensemble du linéaire appartenant pour la plupart aux industriels situés le long de cet axe. Le projet visera à minimiser les acquisitions foncières.

3.2 Le PLU 3.1

Le linéaire concerné par ce projet comprend un certain nombre 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; chaussée roulante transport collectifs; pistes cyclables; trottoirs et espaces verts). Les emplacements réservés concernés sont les suivants :

Emplacements réservés P260 ; P261 ; P262



3.3. Objectif du projet

Le réaménagement du boulevard technologique, qui relie la station du tram A Le Haillan Rostand, et son parc relais au Haillan, au cimetière intercommunal de Mérignac, sur une longueur de 8,5 kilomètres environ, constitue l'un des projets majeurs de requalification d'espace public de l'OIM. Ce boulevard longe du nord au sud plusieurs quartiers d'activités récentes où se sont implantées des entreprises moyennes de la filière aéronautique-spatial-défense et de filières diverses, les implantations historiques et immenses d'Ariane Groupe /Safran Ceramics, de Dassault et de Thalès, des espaces verts abandonnés, des friches économiques, les pistes de l'aéroport, les quartiers tertiaires de Kennedy- Saint Exupéry, le secteur de Pelus – mixte entre bureaux et pôle de loisirs autour de Décathlon - et à nouveau de vastes espaces naturels.

Le périmètre de la concertation est le suivant du nord au sud :

- Terminus du tram A Le Haillan Rostand,
- Avenue de Magudas,
- Avenue Capeyron (entre les ronds points de 5 Chemins et de Feydit)
- Rue Toussaint Catros
- Avenue du Phare
- Avenue Marcel Dassault (pour partie)
- Avenue de Beaudésert jusqu'au carrefour Aigle – Beaudésert – Becquerel.
- Avenue Roland Garros
- Avenue François Mitterrand jusqu'à l'échangeur 12

Ce projet d'espace public a vocation à améliorer la desserte des nombreux projets d'aménagement économique qui sont prévus de part et d'autre du boulevard technologique, soit, du nord au sud :

- l'aménagement du site « 5 Chemins » devant accueillir à terme plus de 500 emplois et dont la constructibilité prévoit 40.000 m² sur 10 hectares de terrain viabilisés,
- la mutation de l'ancien site Thalès vers un parc d'activités mixte accueillant des entreprises de taille plus modeste,
- le développement de lotissements d'activités privés dits du Parc 21 (40.000 m² de surface de plancher sur 8 hectares de terrain) et cotes d'argent (20.000 m² de surface de plancher sur 4 hectares de terrains), situés au nord de la voie nouvelle Marcel Dassault inaugurée en septembre 2016 par Bordeaux Métropole,

- l'aménagement du site « Cœur Aéroparc élargi » qui comprendra à minima le nouveau siège de la technopole Bordeaux Technowest, des lieux de formation, des commerces et services, ainsi qu'une offre de bureaux (pour une surface totale envisagée d'environ 10.000m²),
- l'aménagement du projet 45ème parallèle (40.000 m² de surface de plancher) à l'entrée de l'aéroport, comprenant un hôtel de luxe, un lieu de congrès, un important pôle tertiaire, ainsi qu'une offre de stationnement en superstructure,
- la restructuration des halls A et B de l'aéroport et restructuration des 2 parkings P1 et P2, associées à la requalification du parvis et à la réorganisation de la circulation interne,
- la densification du secteur Pelus avec une offre loisirs démultipliée et de nouveaux bureaux.

Ainsi, les objectifs poursuivis par le projet de réaménagement de l'espace public constitué par le boulevard technologique et ses abords mis à la concertation sont les suivants :

- Accompagner les opérations d'aménagement économique, publiques et privées, envisagées de part et d'autre du boulevard technologique, 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 limiter le boulevard technologique à 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 écouter 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 Aéroparc, intégrer l'exemplarité en matière de performance environnementale et de prise en compte écologique : qualité paysagère, biodiversité, gestion des eaux pluviales ... La proposition devra promouvoir des aménagements d'espaces publics vertueux sur le plan de la qualité environnementale et du développement durable.
- Compte tenu de son statut particulier permettant l'accès à l'aéroport international de Bordeaux - Mérignac et de la desserte de nombreuses sociétés de pointe, il sera recherché des solutions innovantes favorisant le partage de l'espace public et autorisant la réversibilité de cette dernière.

4. OBJECTIFS ET MODALITES 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.

4.1 Objectifs de la concertation

La concertation porte sur le projet de réaménagement d'une voie dite « boulevard technologique » sur les communes du Haillan, de Mérignac et de Saint-Médard-en-Jalles.

Le périmètre portera sur :

- La séquence comprise entre le terminus du tram A Le Haillan Rostand, l'avenue de Magudas, l'avenue du Phare et l'avenue de Beaudésert jusqu'au carrefour Aigle – Beaudésert – Becquerel,
- la séquence de la RD 211 comprise entre le giratoire Route de Feydit / route de Capeyron et le giratoire des Chemins,
- La plateforme aéroportuaire comprise entre le carrefour Aigle / Beaudésert – rue Cassin – carrefour Flammarion / Roland Garros,
- La séquence comprise entre le carrefour Flammarion / Roland Garros, l'avenue Roland Garros, l'avenue François Mitterrand jusqu'à l'échangeur 12 de la rocade.

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.

4.2 Modalités de la concertation

Cette concertation s'effectue en étroite association avec les communes du Haillan, de Mérignac et de Saint-Médard-en-Jalles. Elle s'appuiera notamment sur une équipe de maîtrise d'œuvre qui sera retenue courant 2018. Elle sera chargée de réaliser, dans un premier temps, les études préliminaires permettant au maître de l'ouvrage (Bordeaux Métropole) d'arrêter le parti d'ensemble de l'ouvrage. Ces études permettront de :

- préciser les contraintes physiques, économiques et d'environnement conditionnant le projet, à partir des documents de base remis par le maître de l'ouvrage, et se renseigner sur l'existence et l'implantation des ouvrages et réseaux souterrains, subaquatiques et aériens susceptibles d'être rencontrés à l'emplacement des travaux;
- présenter une ou plusieurs solutions techniques, architecturales, d'implantation et d'insertion dans le paysage pour les ouvrages concernés ainsi qu'une comparaison des différents éléments composant ces solutions, assorties de délais de réalisation, et examiner leur compatibilité avec la partie affectée aux travaux de l'enveloppe financière prévisionnelle de l'ouvrage retenue par le maître de l'ouvrage;
- permettre de proposer éventuellement certaines mises au point du programme;
- vérifier la faisabilité de l'opération, au regard des différentes contraintes du programme et du site, et proposer éventuellement la nature et l'importance des études et reconnaissances complémentaires nécessaires.

Un registre et un dossier sont respectivement déposés :

- L'un à la mairie du Haillan,
- L'un à la mairie de Mérignac,
- L'un à la mairie de Saint Médard-en-Jalles,
- L'un à l'hôtel de Bordeaux Métropole,
- L'autre au pôle territorial Ouest de Bordeaux Métropole,

Ils peuvent y être consultés par le public aux jours et aux heures d'ouverture des bureaux, en vue de recevoir des observations et suggestions éventuelles.

Le dossier de concertation est également disponible en ligne sur le site Internet de Bordeaux Métropole (<https://participation.bordeaux-metropole.fr/>) afin que les personnes intéressées puissent faire part de leurs remarques et propositions directement via ce site.

Des réunions publiques seront organisées au cours de la concertation.

Les résultats de cette concertation seront exploités dans le cadre de l'élaboration de l'avant projet à suivre.