

Département de la Gironde

Bordeaux Métropole

Enquête préalable à la déclaration d'utilité publique
Projet de requalification des avenues Mazeau, Touban et Pagnot sur le territoire des
communes de Saint-Médard-en-Jalles et de Mérignac
Du 1^{er} au 15 juin 2026

Conclusions et avis du Commissaire-Enquêteur

Destinataires :

Mme la Préfète de la Gironde

M. le Président du Tribunal Administratif de Bordeaux

Commissaire Enquêteur : Carola Guyot Phung

1. Conclusions motivées du commissaire-enquêteur sur la déclaration d'utilité publique

1.1. Déroulement de l'enquête

J'ai été désignée commissaire-enquêteur pour cette enquête, et ai conduit l'enquête pendant 15 jours consécutifs, du 1^{er} au 15 juin 2026 sur les communes de Saint-Médard-en-Jalles et Mérignac.

Une réunion avec le maître d'ouvrage a eu lieu avant une visite des lieux. Elle a été complétée par une deuxième visite après la réunion de synthèse.

L'enquête publique préalable à la Déclaration d'Utilité Publique a été menée de façon satisfaisante, conformément à l'arrêté préfectoral. La publicité réglementaire a été conforme aux textes (insertions dans trois journaux, deux parutions) et des mesures complémentaires ont été prises par Bordeaux Métropole, les communes de Saint-Médard-en-Jalles et de Mérignac. Elles ont permis une information large de la tenue de l'enquête.

Le dossier expose de façon claire les objectifs, enjeux, bénéfices/inconvénients et travaux du point de vue technique (présentation des travaux envisagés par planche, précision des descriptions). Le dossier soumis à l'enquête était conforme à la réglementation.

Il a été disponible pendant toute la durée de l'enquête dans les deux mairies. Une permanence a été assurée dans chaque mairie, soit deux au total. Le public a pu consigner ses observations dans les registres et par courrier.

A l'issue de l'enquête un procès-verbal des observations écrites et orales enregistrées pendant l'enquête publique a été remis au représentant de Bordeaux Métropole le 26 juin 2026. Le mémoire en réponse a été remis le 3 juillet 2026.

L'ensemble de la procédure a été respectée et aucun incident n'est à signaler.

1.2. Présentation du projet de requalification des avenues Mazeau, Touban et Pagnot

Le projet se développe sur les communes de Saint-Médard-en-Jalles et de Mérignac et correspond à la requalification d'une partie de l'avenue Mazeau, de l'avenue de Touban et de l'avenue de Pagnot sur 3.50 km, y compris des carrefours, ainsi que la création d'une voie verte. Il s'intègre dans l'Opération d'Aménagement d'Intérêt Métropolitain Bordeaux Aéroport (B2A).

Les avenues sont à double sens, de faible gabarit, sans accotements et dont l'état est dégradé. **Aucun espace dédié aux mobilités douces** n'est présent au droit des avenues de Mazeau, Touban et Pagnot, ni **aucun aménagement cyclable** le long des voiries du projet la proximité avec le projet Réseaux Express Vélo (REVE).

Le projet doit améliorer l'écoulement du trafic nord-sud, favoriser le report modal vers les modes de transport doux, permettre aux usagers piétons et cyclistes de se déplacer en sécurité, et prendre en compte le développement des entreprises à proximité (hub logistique d'ArianeGroup notamment).

Le projet prend en compte plusieurs problématiques et tente de les concilier.

Des éléments issus de la concertation ont été intégrés. L'intérêt des chemins nature pour les déplacements domicile-travail (« vélotafeurs ») a notamment été pris en compte pour créer un maillage pour les cyclistes.

Par ailleurs, il s'est dégagé un souci réel de préserver la biodiversité, les arbres présents sur l'emprise, justifiant ainsi le choix de ne pas créer de voie dédiée aux vélos et piétons sur certains tronçons, notamment sur une partie de l'axe Pagnot nord, entre l'avenue Touban et la rue du Cdt Charcot. La bonne gestion de l'eau a amené le maître d'ouvrage à réduire l'emprise des voies.

Il est compatible avec le PLUi en vigueur.

1.3. Les problèmes soulevés par le public

Les observations ont émané d'associations et de riverains de l'avenue de Pagnot, qui concentre les demandes, et principalement liées aux questions de sécurité et d'usage des voies.

Sur les usages envisagés, les demandes se contredisent selon qu'on est automobiliste ou cycliste. D'un côté, il faut une largeur de voie suffisante pour que les voitures se croisent de manière sécurisée et par conséquent ne pas créer de voie verte. D'un autre côté, le réseau cyclable doit permettre aux cyclistes de se déplacer tout au long des avenues.

Voies cyclables : Il apparaît que les traversées nord-sud sont effectivement facilitées pour les véhicules, mais pas pour les cyclistes. Le bouclage des parcours cyclables proposé par le projet est sans doute à compléter de tronçons alternatifs pour proposer une palette de parcours correspondant aux différents besoins.

Le chemin nature ne fait pas l'unanimité : si l'on est équipé d'un VTT, on l'emprunte avec facilité. Cependant par mauvais temps ou de nuit, cela n'est plus possible. Pour certaines catégories de personnes, ce type de chemin n'est pas sécurisant.

Sécurité des cyclistes : ce point est évoqué plusieurs fois. Si la présence de voies vertes et de chemins nature met ces derniers à l'abri du flux automobile, elle n'est pas une priorité à partir du moment où ils croisent des véhicules motorisés. Cela est évoqué dans le bilan de la concertation (paragraphe « mobilité et sécurité des modes doux », document non paginé) : « *la priorité ne pourra pas être donnée aux cycles lors des traversées au vu des fréquentations de ces axes* ».

Déplacements des personnes en situation de handicap et à mobilité réduite : le dossier ne mentionne pas le respect des prescriptions réglementaires, alors que c'est le cas (guide du CEREMA). Dans ce domaine également, il s'agit de faire des compromis (feux tricolores).

1.4. Remarques complémentaires du commissaire-enquêteur

Bien que peu nombreuses, les personnes venues formuler des observations avaient différents profils : riverains, associations, hommes, femme, parent, cycliste loisirs/travail, automobiliste. Cette diversité de points de vue est intéressante pour se représenter les retombées concrètes du projet. Pour les futures consultations, il serait intéressant d'impliquer en amont cette typologie pour les futures consultations et aligner les attentes et la conception d'un projet.

Aucune observation n'a été exprimée par des entreprises qui bénéficient des retombées positives du projet. Celui-ci est inséré dans l'OIM qui développe et équipe une vaste zone économique. Il est donc normal que les problématiques des acteurs économiques constituent un objectif. En parallèle, les besoins et attentes des habitants du hameau de Magudas doivent être pris en compte, car ils sont directement concernés par les impacts du projet.

1.5. Bilan du projet

En me fondant sur les éléments du dossier, des observations et avis recueillis, des réponses du porteur de projet aux questions posées pendant l'enquête et dans le PV de synthèse, et sur mon analyse personnelle, j'établis le bilan du projet.

Thème	Effets positifs	Effets négatifs	Remarques	Bilan
Réseau viaire	Pour Bordeaux Métropole : Réseau OIM complété et amélioré Pour les riverains : Réseau requalifié Pour les entreprises : Réseau requalifié			Positif
Trafic routier	Pour Bordeaux Métropole : Trajets liés à l'OIM plus fluides Diminution du trafic à terme	Pour les riverains : Heures de pointe toujours problématiques Difficultés persistantes à s'insérer dans la circulation Nord-Sud Ralentissements accentués aux heures de pointe (écluses, STOP), y compris pour les transports en commun		Positif Neutre à négatif pour les riverains
Déplacements doux	Pour Bordeaux Métropole : Voies cyclables complétées Pour les entreprises : trajets pendulaires bas carbone Pour les riverains : Maillage via les chemins nature			Positif

Thème	Effets positifs	Effets négatifs	Remarques	Bilan
Sécurité	Pour Bordeaux Métropole : Moins d'accidents et de dégâts sur les infrastructures Pour les riverains : Plus grande sécurité (piétons, cyclistes), vitesse ralentie, poids lourds interdits Pour les automobilistes : Moins d'accidents, croisement amélioré (véhicules dans le fossé) Pour les entreprises : Moins d'accidents	Pour les automobilistes : Sortie de la rue de Vergne par l'avenue Mirabeau toujours dangereuse Pour les cyclistes : Sortie de la rue de Vergne vers l'avenue de Pagnot toujours dangereuse Parcours nature non sécurisant Passage de l'avenue de Capeyron dangereux		Positif Neutre (pas d'amélioration) pour les riverains et cyclistes
Qualité de l'air		Pour les riverains : Pollution liée à la circulation pendulaire toujours présente	Pas d'amélioration pour les riverains de l'avenue de Pagnot Pas de changement pour Bordeaux Métropole	Neutre à négatif localement (si augmentation des bouchons le matin)

Thème	Effets positifs	Effets négatifs	Remarques	Bilan
Paysage & Environnement	Pour Bordeaux Métropole : Amélioration de la gestion de l'eau Pour les riverains : Nature préservée	Pour Bordeaux Métropole : 38 arbres abattus (pour 341 conservés) Pour les riverains : nuisance en phase chantier		Neutre à positif
Economie	Pour Bordeaux Métropole : Attractivité des zones d'activités desservies Pour les entreprises : attractivité de la zone			Positif
Coût du projet	Pour la Métropole : Coût du projet (11.5 M€ HT)			Positif

2. Conclusion finale

A l'issue de l'analyse des enseignements de l'enquête, je peux répondre aux questions suivantes :

Le projet soumis à l'enquête présente-t-il concrètement un caractère d'intérêt général ?

Je réponds positivement à cette question.

Le projet vise à fluidifier un trafic nord-sud entre les avenues de Capeyron et Marcel Dassault, en proposant des voies recalibrées plus adaptées à une circulation dans les deux sens. Il complète le réseau viaire de l'OIM et développe le maillage de voies cyclables et piétons.

Le bilan coûts-avantages penche-t-il en faveur de la réalisation du projet ?

Je réponds positivement à cette question.

Le coût financier de l'opération poursuivie est-il supportable ?

Je réponds positivement.

Les investissements sont mesurés au regard de la capacité financière du maître d'ouvrage et de la longévité des infrastructures.

Les inconvénients d'ordre social et l'atteinte à d'autres intérêts publics :

Les inconvénients d'ordre social générés par le projet soumis à l'enquête sont des inconvénients qui existent déjà, ceux que rencontrent les riverains actuellement. Je n'ai pas identifié d'atteintes à d'autres intérêts publics.

Les intérêts environnementaux et le respect de la Charte de l'environnement :

Le souci de préservation de l'environnement se vérifie dans les éléments du dossier et les réponses de Bordeaux Métropole.

La compatibilité avec les documents d'urbanisme existants :

Le projet est compatible avec le PLUi en vigueur.

3. Avis du commissaire-enquêteur sur la déclaration d'utilité publique

Après avoir étudié le dossier, analysé les observations recueillies au cours de l'enquête publique et dans le mémoire en réponse du porteur de projet, dressé le bilan des aspects positifs et négatifs, et constaté le bon déroulement de l'enquête publique,

J'émet **un avis favorable à la déclaration d'utilité publique** du projet de requalification des avenues Mazeau, Touban et Pagnot, sur les communes de Saint-Médard-en-Jalles et de Mérignac avec la réserve suivante :

Réserve 1 : Proposer un itinéraire cyclable nord-sud complémentaire, dans le cadre du réseau constitué des chemins nature qui traversent la forêt de Drolin. Il doit permettre à tous les cyclistes (domicile-travail, domicile-école, loisirs) de pouvoir circuler en sécurité par tous temps.

Je formule plusieurs recommandations, pour ce projet et de portée plus large :

Recommandation 1 : lors de la concertation préalable, inviter officiellement les parties prenantes directement concernées par un aménagement (associations, etc), et veiller à ce que les catégories de personnes pertinentes contribuent en amont. Ceci permettra d'avoir des propositions cohérentes entre la phase de concertation et l'enquête publique.

Recommandation 2 : expliciter le respect de la réglementation en faveur des personnes en situation de handicap. De manière générale, prévoir des aménagements par défaut accueillantes pour ce public.

Recommandation 3 : bien que hors projet, il serait judicieux de sécuriser la traversée de l'avenue de Capeyron par des cyclistes et piétons arrivant de Pagnot Nord (signalisation dynamique évoquée en réunion de synthèse). Plus largement, il serait bon de vérifier que les objectifs du projet ne s'arrêtent pas à l'emprise du projet.

Recommandation 4 : mettre en place un dispositif réellement dissuasif pour empêcher les poids lourds, trafic appelé à augmenter avec le développement des entreprises et de l'OIM (sans compter les applications de mobilité)

Fait à Pessac, le 15 juillet 2026



Carola GUYOT PHUNG