


|   |   |                     |
|---|---|---------------------|
|  | <b>EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS<br/>DU CONSEIL DE BORDEAUX METROPOLE</b> | <i>Délibération</i> |
|   | <b>Séance publique du 29 novembre 2019</b>  | <b>N° 2019-664</b>  |

Convocation du 22 novembre 2019

Aujourd'hui vendredi 29 novembre 2019 à 09h30 le Conseil de Bordeaux Métropole s'est réuni, dans la Salle du Conseil sous la présidence de Monsieur Patrick BOBET, Président de Bordeaux Métropole.

**ETAIENT PRESENTS :**

M. Patrick BOBET, M. Alain ANZIANI, M. Nicolas FLORIAN, M. Emmanuel SALLABERRY, M. Christophe DUPRAT, Mme Christine BOST, M. Jean-François EGRON, M. Franck RAYNAL, M. Jacques MANGON, M. Clément ROSSIGNOL-PUECH, M. Patrick PUJOL, Mme Anne-Lise JACQUET, M. Fabien ROBERT, Mme Claude MELLIER, Mme Agnès VERSEPUY, M. Michel DUCHENE, Mme Brigitte TERRAZA, M. Jean TOUZEAU, Mme Anne WALRYCK, M. Dominique ALCALA, M. Max COLES, Mme Véronique FERREIRA, M. Michel HERITIE, Mme Andréa KISS, M. Jean-Jacques PUYOBRAU, M. Kévin SUBRENAT, M. Alain TURBY, M. Jean-Pierre TURON, Mme Josiane ZAMBON, Mme Emmanuelle AJON, M. Erick AOUIZERATE, Mme Cécile BARRIERE, Mme Léna BEAULIEU, Mme Maribel BERNARD, Mme Odile BLEIN, M. Guillaume BOURROUILH-PAREGE, M. Jacques BOUTEYRE, Mme Marie-Christine BOUTHEAU, M. Nicolas BRUGERE, Mme Sylvie CASSOU-SCHOTTE, M. Alain CAZABONNE, M. Didier CAZABONNE, Mme Chantal CHABBAT, M. Gérard CHAUSSET, Mme Solène CHAZAL-COUCAUD, Mme Brigitte COLLET, Mme Emmanuelle CUNY, M. Yohan DAVID, Mme Nathalie DELATTRE, Mme Michèle DELAUNAY, M. Stéphan DELAUX, M. Arnaud DELLU, Mme Laurence DESSERTINE, M. Gérard DUBOS, Mme Michèle FAORO, M. Vincent FELTESSE, M. Marik FETOUH, M. Jean-Claude FEUGAS, Mme Florence FORZY-RAFFARD, M. Philippe FRAILE MARTIN, Mme Magali FRONZES, M. Guillaume GARRIGUES, M. Max GUICHARD, M. Jacques GUICHOUX, M. Jean-Pierre GUYOMARC'H, M. Daniel HICKEL, M. Pierre HURMIC, Mme Dominique IRIART, Mme Martine JARDINE, Mme Laetitia JARTY-ROY, M. François JAY, M. Franck JOANDET, Mme Conchita LACUEY, M. Marc LAFOSSE, M. Bernard LE ROUX, Mme Anne-Marie LEMAIRE, Mme Zeineb LOUNICI, M. Eric MARTIN, M. Jacques PADIE, Mme Christine PEYRE, Mme Arielle PIAZZA, M. Michel POIGNONEC, M. Benoît RAUTUREAU, Mme Marie RECALDE, Mme Karine ROUX-LABAT, M. Alain SILVESTRE, Mme Gladys THIEBAULT, Mme Anne-Marie TOURNEPICHE, M. Serge TOURNERIE, M. Thierry TRIJOULET, Mme Marie-Hélène VILLANOVE.

**EXCUSE(S) AYANT DONNE PROCURATION:**


M. Michel LABARDIN à M. Daniel HICKEL  
Mme Béatrice DE FRANÇOIS à M. Serge TOURNERIE  
M. Michel VERNEJOU à Mme Andréa KISS  
Mme Isabelle BOUDINEAU à M. Vincent FELTESSE  
Mme Anne BREZILLON à Mme Laetitia JARTY-ROY  
Mme Anne-Marie CAZALET à M. Philippe FRAILE MARTIN  
M. Jean-Louis DAVID à M. Jean-Pierre GUYOMARC'H  
M. Bernard JUNCA à M. Christophe DUPRAT  
M. Pierre LOTHAIRE à Mme Emmanuelle CUNY  
Mme Emilie MACERON-CAZENAVE à M. Benoît RAUTUREAU  
M. Thierry MILLET à M. Guillaume GARRIGUES  
M. Pierre De Gaétan NJIKAM MOULIOM à Mme Marie-Hélène VILLANOVE  
Mme Dominique POUSTYNNIKOFF à Mme Gladys THIEBAULT  
Mme Elisabeth TOUTON à Mme Solène CHAZAL-COUCAUD

**PROCURATION(S) EN COURS DE SEANCE :**

Mme Agnès VERSEPUY à M. Kévin SUBRENAT jusqu'à 10h30  
Mme Nathalie DELATTRE à M. Yohan DAVID à partir de 10h30  
Mme Laurence DESSERTINE à Mme Florence FORZY-RAFFARD à partir de 10h45  
Mme Brigitte COLLET à Mme Maribel BERNARD à partir de 11h00  
Mme Christine PEYRE à Mme Chantal CHABBAT à partir de 11h30  
M. Alain SILVESTRE à Mme Karine ROUX-LABAT à partir de 11h30  
M. Eric AOUIZERATE à Mme Magali FRONZES à partir de 11h45  
Mme Anne-Lise JACQUET à M. Max COLES jusqu'à 11h45  
M. Franck RAYNAL à M. Eric MARTIN jusqu'à 12h00  
M. Marik FETOUH à M. Fabien ROBERT à partir de 12h20  
M. Jacques MANGON à M. Jacques BOUTEYRE à partir de 12h20  
Mme Christine BOST à Mme Véronique FERREIRA à partir de 10h45  
M. Jean-Jacques PUYOBRAU à Mme Josiane ZAMBON à partir de 11h  
M. Guillaume BOURROUILH-PAREGE à Mme Brigitte TERRAZA à partir de 11h00  
M. Jean TOUZEAU à M. Alain ANZIANI à partir de 12h00  
Mme Marie RECALDE à M. Thierry TRIJOULET à partir de 12h00  
Mme Conchita LACUEY à Mme Emmanuelle AJON à partir de 12h00  
M. Michel HERITIE à M. Jean-Pierre TURON à partir de 12h00  
M. Jean-François EGRON à Mme Michèle FAORO de 11h00 à 12h00  
M. Arnaud DELLU à Mme Anne-Marie TOURNEPICHE à partir de 12h00

**EXCUSE(S) EN COURS DE SEANCE :**

**LA SEANCE EST OUVERTE**

|   |  |                            |
|---|--|----------------------------|
|  | <b>Conseil du 29 novembre 2019</b>   | <i><b>Délibération</b></i> |
|   | Direction générale des Territoires<br><br><b>Direction du développement et de l'aménagement - Pôle ter Ouest</b> | <b>N° 2019-664</b>         |

---

**Mérignac - Le Haillan - Saint-Médard-en-Jalles - Boulevard technologique - Opération d'intérêt métropolitain Bordeaux Aéroparc - Arrêt du bilan de la concertation - Information - Approbation**

---

Monsieur Nicolas FLORIAN présente le rapport suivant,

Mesdames, Messieurs,

**1 – RAPPEL SUR LE PROJET SOUMIS A LA CONCERTATION**

**CONTEXTE DU PROJET**

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.

En septembre 2015, la création d'un périmètre stratégique et de gouvernance partenariale dite Opération d'intérêt métropolitain (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 du Village 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.

L'aéroport de Bordeaux a une des meilleures croissances des grands aéroports régionaux français avec plus de 6.8 millions de passagers en 2018.

Ce secteur économique, fort de 40 000 emplois, dispose d'une forte attractivité, comme en témoignent le regroupement des établissements Thalès à Mérignac (2 600 salariés contre 1 000 précédemment), le développement de Dassault Falcon Services, l'ouverture d'une nouvelle usine d'Ariane Group (tuyères d'Ariane 6), la création d'un nouveau hangar pour l'A380 pour Sabena ou encore le rapatriement du bureau d'étude de Dassault aviation sur son site de Mérignac (30 000 m<sup>2</sup> de surface de plancher, 1 000 salariés). Le projet vise la création de 10 000 emplois à l'horizon 2030.

**LES ENJEUX DE CIRCULATION ET DE DEPLACEMENT**

Le développement de ce vaste secteur d'activité économique dépend étroitement des performances offertes en matière d'accessibilité et des relations établies avec le système de transports collectifs de l'agglomération.

L'OIM 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 ou programmé des investissements importants en matière de desserte en transports en commun (arrivée de la ligne A du tramway prévue pour 2022), 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.

La desserte du secteur de l'Opération d'Intérêt Métropolitain Bordeaux Aéroport, au sein duquel se trouve l'aéroport Bordeaux Mérignac, et son accessibilité depuis le centre de l'agglomération constituent l'un des enjeux majeurs du schéma de déplacements métropolitain.

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 Aéroport a été élaboré.

Les objectifs de ce schéma sont :

- d'une part, assurer un report modal vers les modes alternatifs à l'automobile pratiquée en solitaire. Pour ce faire, il convient notamment de faciliter l'accès vers le réseau des transports en commun en site propre, 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. Un travail est conduit en parallèle avec les entreprises et toutes les collectivités concernées pour favoriser le covoiturage : création d'aire de regroupement, de solution informatique de mise en relation, gratification des pratiquants, facilités de stationnement à destination, aménagement de voies dédiées...
- d'autre part, faire cohabiter le flux de transit 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.

## **LE BOULEVARD TECHNOLOGIQUE, UN EQUIPEMENT AU CŒUR DES ENJEUX DE MOBILITE DU SECTEUR SOUMIS A CONCERTATION**

Le boulevard technologique, élément structurant de ce schéma, a vocation à relier par un itinéraire identifié et de qualité, le terminus actuel de la ligne A du tramway au Haillan Rostand au cimetière intercommunal de Mérignac, en desservant plusieurs zones d'aménagement économique (Cinq Chemins, Parc du 21, Cœur Aéroparc, 45° Parallèle, ...). Un équipement de cette ampleur entre, en tant que tel, dans la liste des aménagements soumis à concertation préalable au titre des articles L103-2 et suivants du Code de l'urbanisme.

Aussi, par délibération n°2017-360 du 16 juin 2017, le Conseil métropolitain a-t-il décidé d'ouvrir une concertation portant spécifiquement sur cet équipement de voirie.

Le Boulevard technologique a été réaffirmé comme un équipement majeur du projet d'opération d'aménagement Bordeaux Aéroparc-Aéroport par la délibération n°2019-277 du 24 mai 2019, décidant l'ouverture d'une concertation d'ensemble à l'échelle plus vaste du projet d'aménagement et de développement. Cette concertation globale ne remet pas en cause la pertinence de la concertation organisée depuis 2017 à l'échelle du projet de boulevard technologique qui, compte-tenu de son ampleur et de ses enjeux, méritait un traitement particulier permettant au public de se prononcer sur les caractéristiques des aménagements envisagés.

Cette concertation propre au Boulevard technologique s'est déroulée du 10 juillet 2017 au 1<sup>er</sup> juillet 2019, le public ayant été informé préalablement par voie de presse des dates d'ouverture et de clôture.

Le présent rapport a pour objet de présenter le bilan de cette concertation.

## **RAPPEL DES OBJECTIFS DU PROJET**

Le projet de réaménagement du boulevard technologique situé sur les communes du Haillan, Mérignac et Saint-Médard-en-Jalles poursuit plusieurs objectifs adoptés à l'ouverture de la concertation (délibération du 16 juin 2017) :

- **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 comme un simple support d'écoulement des flux ; réaliser un aménagement pouvant offrir des espaces publics utiles et porteurs d'une ambiance et d'une qualité renouvelées, et partagé par les différents usagers qui le traversent, qui y travaillent ou s'y rencontrent,
- **Offrir une meilleure cohabitation des différents modes de déplacements**, en premier lieu par une augmentation significative des espaces en faveur des modes de déplacements collectifs (en développant des

emprises réservées au covoiturage et aux transports en commun) et des modes doux. Pour autant, il s'agira de ne pas obérer sa capacité à gérer les déplacements et écouler le trafic en véhicules légers dont le nombre pourrait augmenter, en trouvant le meilleur équilibre possible entre la gestion du trafic, notamment aux heures de pointe, et la qualité d'usage attendue,

- Compte tenu de l'importance du projet envisagé et de son rôle à l'échelle du projet d'aménagement porté par l'OIM Bordeaux Aéroport, **intégrer l'exemplarité en matière de performance environnementale et de prise en compte écologique** : qualité paysagère, biodiversité, gestion des eaux pluviales, ...

## 2 – DEROULEMENT DE LA CONCERTATION

### 2.1 – CONSISTANCE DU PROJET PRESENTE AU PUBLIC

#### 2-1.1 – Etudes versées à l'ouverture de la concertation :

A l'ouverture de la concertation en juillet 2017, des éléments de contexte et de diagnostic sur le projet et son environnement ont été présentés à la concertation (dans la notice de présentation).

Ces éléments ont permis de présenter des éléments de contexte (présentation de l'OIM, les atouts, les perspectives de développement, le déroulement des études) et de diagnostic tel que la localisation du projet au sein du réseau viaire, du réseau de transport collectif, des grands systèmes environnementaux et dans son environnement économique et urbain. Les difficultés de déplacement du secteur ont été réexposées et le document a présenté les objectifs du schéma directeur multimodal des déplacements de l'OIM Bordeaux Aéroport d'une part et ceux définis par Bordeaux Métropole pour le projet de réaménagement du boulevard.

#### 2-1.2 – Etudes réalisées et mises à disposition en cours de concertation :

Bordeaux Métropole a retenu à l'été 2018 une équipe de maîtrise d'œuvre qui a été missionnée à l'automne 2018 pour réaliser les études préliminaires. Cette équipe est un groupement de bureaux d'études composé d'Alfred Peter, paysagiste, RRA spécialiste des études de déplacements, Egis spécialiste de l'ingénierie des infrastructures et Biotope spécialiste en études environnementales. Ces études techniques ont couvert un spectre de domaine étendu dans le but d'enrichir la concertation.

Ces études ont permis de présenter le projet envisagé et soumis à l'avis du public, consistant en un aménagement multimodal incluant les caractéristiques suivantes :

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

Le tracé projeté du boulevard a été présenté : le projet de boulevard technologique démarrerait au Nord au terminus de la station tram A Le Haillan Rostand au droit de l'échangeur 9 de la rocade. Il se poursuivrait à l'ouest sur l'avenue de Magudas jusqu'au rond-point des 5 Chemins. Il continuerait ensuite sur un axe Nord-Sud via la rue Toussaint Catros, le chemin du phare puis l'avenue de Beaudésert jusqu'à l'Aéroport. Après avoir traversé l'avenue Kennedy et l'avenue René Cassin, le projet se développerait encore plus au Sud sur l'avenue Roland Garros pour rejoindre l'avenue François Mitterrand jusqu'à l'échangeur 12 de la Rocade. Le tracé serait long de plus de 8 km et franchirait une quinzaine de carrefours.

Des coupes types du projet et des variantes ont été présentées pour l'avenue de Magudas, la rue Toussaint Catros, le chemin du phare, l'avenue de Beaudésert, l'avenue Roland Garros et l'avenue François Mitterrand.

Les variantes de profil en travers concernent l'avenue de Magudas à l'Ouest du carrefour 5 chemins et le tronçon Nord/Sud de la rue Toussaint Catros et le chemin du phare. La solution de base s'appuie sur les orientations du schéma de déplacements multimodal de l'OIM présenté fin 2016 au comité de projet de l'OIM, avec un programme d'aménagement d'une 2x2 voies de circulation sur l'avenue de Magudas entre le giratoire des 5 chemins et le giratoire de Feydit d'une part et, d'autre part, sur la rue Toussaint Catros et le chemin du phare. Sur le reste du tracé, il est envisagé un profil en travers avec 2x1 voies de circulation générale et 2x1 voies de circulation covoiturage/bus. A été présentée lors de la concertation une variante d'aménagement de profil sur la séquence Dassault-5 Chemins-Feydit, ayant pour intérêt de développer des alternatives performantes à l'autosolisme (régularité, temps de parcours du covoiturage et des transports en commun). Cette variante d'aménagement permet d'assurer une continuité de la voie de covoiturage ouverte aux transports en commun sur le long du boulevard.

Le planning prévisionnel de l'opération a également été décrit avec un démarrage des travaux envisagé fin 2021 et des mises en service par phase.

## **2.2 – MODALITES DE LA CONCERTATION**

L'information sur le déroulement de la concertation et sur le projet a été assurée à travers différents supports de communication, conformément aux modalités définies par la délibération du 16 juin 2017. De plus, plusieurs outils ont été mis à disposition du public pour lui permettre d'apporter sa contribution.

### **2-2.1 – Modalités d'information sur la concertation et sur le projet :**

Les différents supports et outils de communication qui ont permis au public de s'informer sur la concertation et sur le projet ont été les suivants :

#### **Annnonce de la concertation et des réunions publiques :**

Le public a été informé par voie de presse (journal Sud-Ouest), d'affichage et sur le site internet de la participation de Bordeaux Métropole de la date de début de concertation.

Le public a été informé par voie de presse (journal Sud-Ouest du 19 avril 2019) et sur le site internet du versement au dossier, à compter du 6 mai 2019, d'une plaquette de présentation du projet, des vues en plan et coupes du projet et des dates de réunions publiques des 4 et 12 juin 2019.

La date de clôture de la concertation, soit le 1<sup>er</sup> juillet 2019, a été portée à la connaissance du public par avis et par publication dans la presse ainsi que sur le site internet de la participation de Bordeaux Métropole.

#### **Dossier public de présentation du projet :**

Le public a eu la possibilité de prendre connaissance des pièces du dossier de concertation à l'Hôtel de Bordeaux Métropole, au Pôle territorial Ouest et dans les mairies de Mérignac, Saint-Médard-en-Jalles et Le Haillan ainsi que sur le site internet de la participation de la Métropole.

Ce dossier de présentation comportait la délibération de lancement de la concertation, un plan de situation, un dossier explicatif sur les objectifs du projet, une synthèse du schéma de déplacements multimodal de l'OIM Bordeaux Aéroport, un registre de concertation et une série de pièces complémentaires, telles que la plaquette de présentation du projet, les vues en plan et coupes du projet (solution de base et variantes), versées le 6 mai 2019 ainsi que le diaporama des réunions publiques.

#### **Site internet de la participation :**

Le site de la participation ([participation.bordeaux-metropole.fr](http://participation.bordeaux-metropole.fr)), qui comportait les mêmes éléments que le dossier papier, a été actualisé au fur et à mesure du déroulement des études (présentation du projet, mise à disposition du dossier de présentation, annonce de réunions publiques, mise à disposition de pièces complémentaires, annonce de la clôture de la concertation) offrant à la population la possibilité de s'informer sur le projet.

### **2-2.2 - Modalités d'échange sur le projet :**

Au-delà des dossiers de présentation mis à disposition du public, deux réunions publiques ont été organisées pour permettre au public de participer directement à la concertation, demander des informations complémentaires, donner un avis ou faire des suggestions.

Ces réunions ont eu lieu :

- Le 4 juin 2019 à 17h30 au Pôle territorial Ouest au Haillan
- Le 12 juin 2019 à 17h30 à la salle des Associations à Mérignac

Ces réunions publiques ont porté sur l'objet de la concertation, les enjeux et objectifs du projet, la présentation du projet (description de l'aménagement, le principe d'aménagement des carrefours, les coupes types du projet et des variantes envisagées pour le profil en travers des voies, l'impact foncier et le calendrier prévisionnel).

La participation à ces deux réunions publiques a été d'environ :

- 25 personnes le 4 juin 2019
- 15 personnes le 12 juin 2019

Pour chacune de ces réunions, le public a été invité à lire le dossier de concertation ainsi qu'à déposer sur les registres ses observations et ses remarques. Les personnes présentes ont pu poser des questions auxquelles il a été répondu et faire part de leurs préoccupations et attentes.

### **2-2.3 - Autres modalités de participation :**

Outre les réunions publiques qui ont permis l'expression des participants et des échanges avec les porteurs du projet, des outils ont été mis à disposition du public pour qu'il puisse apporter ses contributions :

Registres papiers :

Un registre de concertation a été déposé avec le dossier de présentation à l'Hôtel de Bordeaux Métropole, au Pôle territorial Ouest et dans les mairies de Mérignac, Saint-Médard-en-Jalles et Le Haillan.

Ils étaient accessibles aux jours et heures d'ouverture des bureaux.

Registre en ligne (sur le site internet) :

Parallèlement, le public a pu faire part de ses avis et réactions aux avis déjà déposés sur la page du site de la participation de Bordeaux Métropole dédiée au projet.

### 3 – BILAN DE LA CONCERTATION

#### 3.1 – ANALYSE QUANTITATIVE

Il convient de noter la participation suivante du public avec :

- 40 personnes ayant participé aux réunions publiques
- 50 avis écrits recueillis durant la concertation.

Les contributions consignées sur les registres et sur le site Internet se répartissent de la manière suivante :

- Une contribution sur le registre de la mairie de Mérignac
- Aucune contribution sur le registre de la mairie du Haillan
- Aucune contribution sur le registre de la mairie de Saint Médard en Jalles
- Aucune contribution sur le registre de l'hôtel de Bordeaux Métropole
- Une contribution sur le registre du Pôle territorial Ouest
- 48 avis sur le registre mis en ligne sur le site de la participation émanant de 48 participants distincts

Parmi ces avis, deux sont des contributions collectives :

- La contribution sur le registre de la ville de Mérignac de l'association « Movable » (Mobilité Urbaine Verte de l'Agglomération Bordelaise) en date du 28 août 2017 qui demande que « *le boulevard soit aménagé de façon à ce que les transports en commun sur la totalité de l'itinéraire aient la garantie d'une fiabilité et d'une robustesse des temps de parcours pour les usagers soit par un site propre dédié soit par tout autre dispositif donnant la priorité aux intersections* »
- La contribution des entreprises du Plan de Mobilité Inter-Entreprises de Bordeaux Aquitaine Aéronautique et Spatial (BAAS) de la zone Aéroparc (Aéroport de Bordeaux, Ariane Group, Dassault Aviation, la base aérienne 106, Sabena, Stelia et Thalès) qui représentent plus de 12 000 salariés et demandent, «  *dans le cadre de la concertation :*
  - *la mise à 2\*2 voies dont une réservée aux transports collectifs et covoiturage dans chaque sens, avec une piste cyclable séparée et les aménagements piétons adaptés, depuis la station du Tram A au Haillan jusqu'à l'échangeur 12 ;*
  - *que les travaux soient réalisés dans un délai le plus court possible (de nuit ou avec la prise en compte des heures de pointes) et avec un objectif de perturber le moins possible l'accès aux sites, avec un fléchage efficace et une aide à la régulation de la circulation ».*

Ce collectif demande également sur l'exploitation du réseau de transport en commun :

- *une liaison entre la future ligne de Bus à niveau de service performant (BNSP) qui reliera Le Haillan Rostand à Pessac et la future ligne de bus à haut niveau de service (BHNS) qui reliera Bordeaux à Saint Aubin du Médoc ;*
- *un passage aux heures de pointe du BNSP jusqu'à l'arrêt IMA ;*
- *la réalisation de parcs de stationnement pour les véhicules des salariés résidant « hors zone » avec des liaisons par navettes vers les zones d'activités à des fréquences adaptées aux heures de pointe.*

#### 3.2 – ANALYSE QUALITATIVE ET REPONSES APPORTEES AUX OBSERVATIONS ET PROPOSITIONS DU PUBLIC

Les avis exprimés portent principalement sur l'opportunité du projet. Les autres principaux thèmes abordés sont :

- Les aménagements pour les modes doux (**plus de la moitié des avis**)
- Les transports en commun
- La circulation automobile
- Le calendrier

#### L'opportunité du projet :

Beaucoup de personnes expriment leurs difficultés de déplacement aux heures de pointe quel que soit leur mode de déplacement. Ces remarques concernent principalement :

- Les cheminements piétons et cyclistes jugés insuffisants et peu sécuritaires au droit des carrefours

notamment,

- Le réseau de transport en commun où l'utilisateur perçoit l'offre comme sous dimensionnée (nombre de lignes, fréquence) et peu performante (problèmes de régularité, d'amplitude horaire et de vitesse commerciale),
- Les infrastructures routières considérées comme fortement congestionnées aux heures de pointe.

Pour la majorité des personnes, le réaménagement du boulevard technologique est l'occasion de remédier à des dysfonctionnements et d'améliorer leurs conditions de circulation (sécurité, temps de parcours, etc...). L'opportunité du projet ainsi que son caractère prioritaire sont ainsi majoritairement reconnus par les différents acteurs et le public.

### **Les aménagements pour les modes doux :**

- 1) Beaucoup de cyclistes se sont exprimés dans le cadre de la concertation. Certains considèrent le réseau cyclable comme insuffisant et font part de leurs difficultés à cohabiter avec les automobilistes.

Réponse du maître d'ouvrage :

Le réseau cyclable ne cesse de se développer sur le territoire de Bordeaux Aéroport : des travaux conséquents ont été récemment réalisés sur le secteur comme les bandes cyclables de l'avenue de Magudas entre Le Haillan/rostand et le carrefour 5 chemins (en 2017), les voies cyclables de la voie nouvelle Marcel Dassault (en 2017), celles au droit de l'échangeur 10, Grange Noire, Roland Garros et Beaudésert (en 2018). Les aménagements actuels au droit du tracé du boulevard technologique sont constitués soit d'une voie verte soit d'une bande cyclable. Au droit des carrefours, les cyclistes peuvent effectivement se retrouver en conflit avec les automobilistes au niveau des traversées et dans l'anneau des giratoires lorsqu'il n'y a pas de site propre pour les cyclistes autour des giratoires.

La prise en compte de la sécurité est un enjeu fort dans les projets. Aussi, le maître d'ouvrage prévoit d'aménager une piste cyclable en site propre sur l'ensemble du linéaire de manière à « isoler » les cyclistes de la circulation générale. Avec un travail collaboratif avec les associations de cyclistes, les études s'attacheront à retenir les configurations les plus sécurisées et confortables.

- 2) Quelques cyclistes demandent la réalisation d'une piste cyclable de chaque côté du boulevard :

Réponse du maître d'ouvrage :

Le projet prévoit pour les modes doux une piste cyclable bidirectionnelle à côté d'un cheminement piétons d'un côté et de l'autre la réalisation d'un trottoir ou cheminement pour les piétons. La nécessité de doubler les pistes cyclables bidirectionnelles sera examinée dans le cadre des études ultérieures en fonction des besoins identifiés tels que les projets d'urbanisation. Une solution pourrait consister à modifier le trottoir projeté pour lui conférer le statut de voie verte. Les études à venir expertiseront cette alternative.

- 3) Des cyclistes demandent comment sera organisé le déplacement des cyclistes lors de la réalisation des travaux

Réponse du maître d'ouvrage :

Les itinéraires cyclables existants seront maintenus lors du déroulement des travaux. S'agissant d'un projet qui prévoit un élargissement des emprises actuelles et une implantation des cheminements à l'extérieur du profil en travers de la voie, il est tout à fait envisageable de démarrer les travaux du réaménagement du boulevard par la piste cyclable avant de poursuivre par les autres travaux d'élargissement de la voirie afin de mieux sécuriser leur déplacement durant l'exploitation du chantier.

### **Les aménagements pour les transports en commun :**

- 1) Des participants considèrent que le réseau de transport en commun actuel est insuffisant

Réponse du maître d'ouvrage :

Le réseau de transports collectifs est en cours de renforcement, sur le périmètre considéré, avec les actions structurantes suivantes, qui ne sont pas prises en compte dans le cadre du projet objet de la présente concertation :

- La mise en place d'une nouvelle ligne de bus entre Pessac Bersol, la gare de Pessac Alouette, l'aéroport et la station de tramway Le Haillan Rostand fin 2019, ligne dont la performance sera notamment assurée par sa circulation sur la bande d'arrêt d'urgence de la rocade
- L'extension de la ligne A du tramway jusqu'à l'aéroport avec la création de nouvelles stations extra-rocade dont la mise en service est prévue à l'horizon 2022,
- Plus au nord, la mise en service prochaine du bus à haut niveau de service Bordeaux-St Aubin viendra offrir de nouvelles liaisons en correspondance. Il en est de même des perspectives de renforcement de la desserte TER de la gare de l'Alouette au sud,
- Le réseau de bus offre de réelles capacités d'adaptation à la demande. Ces évolutions, arbitrées en continu, sont toutefois contraintes par les capacités financières de la métropole et le dimensionnement

du parc de véhicules et de ses dépôts de remisage.

- 2) Des participants estiment que les aménagements actuels pour les transports en commun ne permettent pas au bus d'avoir des temps de trajets attractifs

Réponse du maître d'ouvrage :

Effectivement, il y a encore peu de couloirs bus sur le territoire de Bordeaux Aéroport ; l'aménagement de la voie nouvelle Marcel Dassault a permis la création de voies réservées en rive qui permettent à la Liane 11 d'avoir dans chaque sens une bonne vitesse commerciale sur les 1 200 m de voie nouvelle.

Cependant, le projet de boulevard technologique prévoit également la création d'environ 13km de voies réservées ouvertes aux transports en commun qui vont permettre au réseau bus actuel et futur d'avoir une bonne vitesse commerciale à tout moment de la journée.

En outre, d'autres projets en cours de réflexions permettraient l'amélioration des temps de parcours des transports en commun :

- Bordeaux Métropole envisage le prolongement de la voie de covoiturage ouverte aux bus en direction de Martignas.
- De la même façon, les réflexions en cours par le département de la Gironde sur le réaménagement de la RD106 – avenue de l'Argonne devraient permettre d'améliorer la circulation des transports en commun sur ces pénétrantes de l'agglomération bordelaise.
- Dans le cadre de la mise à 2x3 voies de la Rcade, Bordeaux Métropole a, par ailleurs, cofinancé avec l'Etat l'élargissement à 4 m des bandes d'arrêt d'urgence. Il est donc, désormais, possible d'envisager, sur la rocade, la circulation de transports en commun performants, de type car express. Ces services pourront irriguer l'aéroport depuis des territoires situés à moyenne distance.

- 3) Un participant souligne la nécessité d'avoir à terme une ligne structurante de transport en commun extra-rocade en connexion avec le réseau en étoile du tramway.

Réponse du maître d'ouvrage :

Le réaménagement du boulevard technologique est compatible avec cette vision prospective de développement du réseau de transport en commun. En effet, le projet prévoit d'aménager des voies réservées ouvertes aux transports en commun sur la quasi-totalité du tracé. Par ailleurs, les études ultérieures d'avant-projet examineront plus en détail l'implantation des stations pour faciliter les correspondances des usagers.

- 4) Un participant demande comment sera donnée la priorité aux bus dans le projet

Réponse du maître d'ouvrage :

Au droit des carrefours giratoires, le couloir est prévu jusqu'à l'anneau. Au droit des carrefours à feux, un système de détection du bus sera mis en place pour lui donner la priorité.

- 5) Un participant demande des informations sur la future ligne de bus qui sera mise en service entre Le Haillan Rostand et Pessac.

Réponse du maître d'ouvrage :

Ce projet a fait l'objet d'une déclaration d'utilité publique en mars 2019 : la mise en service prévisionnelle est prévue fin 2019. La fréquence sera, à cet horizon, de 20 minutes aux heures de pointe. Le matériel roulant sera un bus de 12m qui pourra évoluer vers un matériel plus capacitair en fonction de l'évolution de la demande. Dès le lancement, ce bus circulera sur la bande d'arrêt d'urgence de la rocade pour ne pas être soumis aux aléas de congestion récurrentes ou accidentelles. La performance de la ligne s'améliorera au fur et à mesure de la réalisation des aménagements de couloirs covoiturage/bus et des créations de station, qu'il est envisagé d'accompagner d'abris vélos sécurisés pour parcourir le dernier kilomètre.

- 6) Des participants indiquent que la fréquence de 30 minutes des lignes de bus TBM sur la route départementale 213 (Lianes 11) est trop faible pour rendre ces transports collectifs attractifs pour les salariés.

Réponse du maître d'ouvrage :

La Liane 11 est une Liane à fréquence 15' entre Villenave d'Ornon Couréjean et Dassault puis offre une fréquence de 30' sur chacune des deux antennes à savoir Martignas et Le Haillan 5 chemins.

Par ailleurs, afin d'améliorer la desserte de Thalès, la Liane 11 assure le détour de l'antenne 5 chemins par Thalès en heure de pointe, dans le sens de la charge, soit entre 7h et 9h45 de Bègles vers Thalès et entre 16h15 et 19h45 de Thalès vers Bègles. Ceci permet d'offrir une fréquence de 15' à l'arrêt Thalès sur ces créneaux horaires.

Cette offre est évolutive, dans la limite des contraintes techniques et financières auxquelles est soumise Bordeaux Métropole.

**La circulation générale :**



- 1) Quelques participants considèrent qu'il faut d'abord privilégier les aménagements pour la circulation automobile si nécessaire au détriment des autres modes

Réponse du maître d'ouvrage :

Le projet de réaménagement du boulevard technologique est un aménagement multimodal qui a pour objectif de répondre aux besoins de l'ensemble des modes de déplacements.

Ainsi, des giratoires feront l'objet de réaménagement : Quelques voies de giratoires seront calibrées à deux voies afin d'améliorer la capacité de ces nœuds et faciliter l'écoulement du trafic. Par ailleurs, le doublement du nombre de voies en section courante participera à l'amélioration de la capacité routière et favorisera le développement du covoiturage par la réservation de ces voies à cette catégorie d'usagers.

La finalisation des travaux de mise à 2x3 voies de la rocade conduira à une amélioration générale des conditions de circulation, y compris sur le boulevard technologique. La saturation récurrente en amont de l'échangeur 8, induit, en effet, aujourd'hui des phénomènes de report sur la voirie de surface.

Les offres alternatives (transports en commun et vélo en particulier) sur la zone mais également au-delà, devraient induire une maîtrise de la croissance du trafic automobile.

- 2) Des participants demandent à développer les infrastructures routières

Réponse du maître d'ouvrage :

Le projet de réaménagement du boulevard technologique s'inscrit dans une opération plus globale de développement urbain du territoire Bordeaux Aéroparc-Aéroport. Le programme des espaces publics qui a été proposé au public (qui comprend notamment la réalisation de voies nouvelles à l'Est du Boulevard, la requalification de l'axe Mazeau/Touban) prévoit de développer encore le maillage du réseau viaire pour mieux répartir les flux automobiles et fluidifier le trafic. Il est accompagné également par un développement du réseau cyclable et de cheminements pour les piétons.

- 1) Les questionnements sur le covoiturage

Peu de participants se sont exprimés sur le covoiturage et l'aménagement de voies réservées au covoiturage sur le boulevard. Les représentants ou salariés d'entreprises qui se sont exprimés sur le sujet sont en majorité favorables au dispositif. La difficulté est d'ordre opérationnelle avec l'information et la mise en réseau des salariés nécessaire à la promotion de ce mode de déplacement. Certains représentants d'entreprises considèrent que le covoiturage peut fonctionner lorsqu'il y a un vrai gain pour l'utilisateur (de temps et d'argent) c'est-à-dire lorsque les distances domicile – travail sont conséquentes (exemple : bordeaux/ bassin d'Arcachon).

- 2) Des personnes demandent des aménagements pour modérer les vitesses des automobilistes

Réponse du maître d'ouvrage :

La signalisation sera renforcée au droit des traversées piétonnes et cyclistes. Aussi, des traversées piétonnes et cyclistes pourront spécifiquement être aménagées en dehors des carrefours si cela est nécessaire.

### **Le calendrier du projet :**

Une personne a souhaité connaître le calendrier des travaux.

Réponse du maître d'ouvrage :

Compte tenu de la longueur du projet et des contraintes relatives au maintien de la circulation en phase travaux, le chantier sera découpé en tronçons avec des mises en service échelonnées dans le temps. Les travaux devraient démarrer à l'horizon 2021 sous réserve des disponibilités foncières et des autorisations environnementales avec des premières mises en service en 2023.

## **4 – LES APPORTS DE LA CONCERTATION QU'IL EST PROPOSÉ DE RETENIR**

Au vu des études et des contributions du public exprimées lors de la concertation, il est proposé de retenir les avancées suivantes :

### **Pour ce qui concerne le profil en travers des aménagements à terme :**

Il est proposé de retenir sur l'avenue de Magudas entre le giratoire des 5 chemins et le giratoire de Feydit d'une part et d'autre part sur la rue Toussaint Catros et le chemin du phare, un profil en travers avec 2x1 voies de circulation générale et 2x1 voies de circulation covoiturage/bus, à l'instar du reste du tracé.

Cette variante d'aménagement permettra ainsi d'assurer une continuité de la voie réservée tout le long du boulevard et de développer des alternatives performantes à l'autosolisme (régularité, temps de parcours du covoiturage et des transports en commun).

**Pour ce qui concerne les cheminements cyclables :**

Il est proposé d'étudier sur les tronçons les plus urbains la possibilité d'avoir des cheminements cyclables de part et d'autre du boulevard si les contraintes techniques et foncières le permettent et de travailler avec les associations pour offrir les traitements les plus qualitatifs possibles.

**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** le Code général des collectivités territoriales et notamment l'article L5217-2,

**VU** le Code de l'urbanisme, et notamment ses articles L103-2 et L.103-3, définissant les modalités de la concertation, et L.103-6 relatif à l'arrêt du bilan de la concertation,

**VU** la délibération n°2017-360 du 16 juin 2017 relative à l'ouverture à la concertation du présent projet

**ENTENDU** le rapport de présentation,

**CONSIDERANT QUE** Bordeaux Métropole souhaite réaménager la voie dite « boulevard technologique » située entre le Haillan Rostand (terminus tram A) et la rocade (échangeur 12), compte tenu de la situation actuelle de saturation du secteur, et de son évolution à venir, avec la réalisation de plusieurs projets d'aménagement économique,

**CONSIDERANT QUE** la concertation organisée par Bordeaux Métropole s'est déroulée conformément aux modalités prescrites dans la délibération d'ouverture et que les habitants et usagers ont pu s'exprimer via les supports mis à leur disposition,

**CONSIDERANT QUE** l'analyse des observations montre que l'opportunité même du projet n'est pas remise en cause,

**CONSIDERANT QUE** le Conseil Métropolitain sera amené à se prononcer sur les caractéristiques précises du projet lors d'une délibération ultérieure, laquelle tiendra compte des engagements annoncés suite à la concertation,

**DECIDE**

**Article 1** : d'approuver le bilan de la concertation préalable relative au projet d'aménagement dit « du boulevard technologique » situé entre le Haillan Rostand (terminus tram A) et la rocade (échangeur 12) et situé sur les communes du Haillan, de Mérignac et de Saint-Médard-en-Jalles tel que proposé dans le rapport de présentation.

**Article 2** : de charger Monsieur le président de l'exécution de la présente délibération, et notamment de l'accomplissement des formalités de publicité du bilan de la concertation.

**Article 3** : de confirmer la poursuite du projet, en prenant en compte les enseignements issus de la concertation.

Les conclusions, mises aux voix, sont adoptées à l'unanimité des suffrages exprimés.  
Abstention : Madame MELLIER, Madame BEAULIEU, Madame BLEIN, Monsieur FEUGAS, Monsieur GUICHARD, Monsieur PADIE;

Fait et délibéré au siège de Bordeaux Métropole le 29 novembre 2019

|   |   |
|---|---|
| <p><b>REÇU EN PRÉFECTURE LE :</b><br/><b>3 DÉCEMBRE 2019</b></p> <p><b>PUBLIÉ LE :</b><br/><b>3 DÉCEMBRE 2019</b></p> | <p>Pour expédition conforme,<br/>le Vice-président,<br/><br/>Monsieur Nicolas FLORIAN</p> |
|---|---|

# Synoptique du tracé et profil en travers type du boulevard technologique

