

Procès verbal de la réunion publique du 13 février 2019 à Martignas sur Jalle

Concertation préalable au titre du code de l'environnement sur le projet de prolongement de la déviation de Martignas et la mise en compatibilité du PLU de Bordeaux Métropole

Début de la réunion 18h40

Introduction :

Michel Vernejoul, Maire de Martignas

La déviation de Martignas dans son état actuel est en circulation depuis 2005. La ville de Martignas a intégré Bordeaux Métropole depuis 2013. Dans le futur, cette déviation a aussi pour but de tenir compte de l'évolution des établissements Dassault de Martignas et contribuer à l'apaisement du centre-ville. Cette déviation sera complétée par la mise à 2x2 voies de circulation de l'avenue Marcel Dassault et l'amélioration de la vitesse commerciale de la lianes 11 par un couloir dédié. Le plan vélo intègre également le « désenclavement » de Martignas. Des pistes sécurisées sont en étude entre Martignas et St Médard et le long de l'avenue Dassault à Mérignac.

Walter Acchiardi, garant de la concertation (nommé par la Commission Nationale du Débat Public)

Sont présentés les missions de la CNDP ainsi que le rôle du garant, c'est-à-dire veiller à la neutralité et au bon déroulement de la concertation.

Présentation du projet : Ingrid Lanau, chargée d'opération, et Jean Baptiste Lethier, chef de projet, du Pôle territorial ouest de Bordeaux Métropole.

Le diaporama présenté lors de la réunion est disponible sur le site de la participation.

Intervention du public 1

« Pourquoi ne pas retenir la variante 2bis pour raccorder la voie nouvelle au droit de la passe qui mène vers le camp de Souge ? Un arrêté préfectoral du 7 mai 2014 déclare l'ouverture d'une concertation pour l'aménagement d'une voie locale. »

Réponse :

J.-B. Lethier (Bordeaux Métropole – chef de projet Pôle Territorial ouest) : L'étude environnementale a déterminé les zones sensibles où des espèces protégées et leurs habitats ont pu être observées. La variante 2bis traverse une « zone rouge » à très fort enjeu environnemental. Le code de l'environnement demande à éviter ces impacts dans la mesure du possible. La variante n°4 retenue permet de minimiser l'impact sur les milieux sensibles et ne remet pas en cause un accès vers Dassault.

Intervention du public 2

« Je suis utilisateur du vélo, pour aller travailler et en famille. La piste cyclable a été annoncée dans un 2^{ème} temps par rapport à la voie nouvelle. Quand sera-t-elle réalisée ? Quelle sera la continuité entre cette piste cyclable et celle de l'avenue Marcel Dassault ? Qu'en sera-t-il de la continuité avec la RD 211 ? »

Réponse :

J.-B. Lethier (Bordeaux Métropole – chef de projet Pôle Territorial ouest) : La piste cyclable adjacente à la voie nouvelle sera réalisée dans un 2ème temps afin de respecter les continuités entre les différents projets. Mais son emprise est prise en compte dans le projet de voie nouvelle.

On respecte une certaine hiérarchie dans les projets. On cherche à privilégier la liaison entre Martignas et Saint-Médard-en-Jalles qui est le chaînon manquant entre St Jean d'Illac et la piste cyclable vers Lacanau. Ce projet de piste cyclable inscrit au plan vélo est en cours d'étude. De même, la piste cyclable sur l'avenue Marcel Dassault est à l'étude en remplacement des bandes cyclables existantes. Ces projets doivent faire l'objet de différents dossiers réglementaires. Ils ne pourront être réalisés que si Bordeaux Métropole acquiert le foncier nécessaire, procédure prépondérante sur le délai de livraison.

Intervention du public 3 : Hervé Seyve, maire de Saint Jean d'Illac

« L'idée de désengorger un centre-ville est intéressante. Mais la problématique de déplacement est bien plus large et concerne tout l'ouest de la métropole Il est regrettable que le département ne soit pas présent. Y a-t-il concertation entre les 2 collectivités ? La mairie de St Jean d'Illac n'a pas non plus été contactée. Il y a un problème de synchronisation entre le projet de prolongement de la déviation de Martignas et le contournement de Saint Jean d'Illac (depuis la RD 211, vers la RD 106, puis via la RD 211E2). La remarque porte également sur le ½ échangeur. Pourquoi pas un échangeur complet ?

Le chemin de Baron (tronçon du contournement entre RD211 et RD106) sera en travaux à partir de 2020. Une voie ouverte aux transports en commun et au covoiturage sera construite en 2021 sur la RD 106 depuis St Jean d'Illac jusqu'à l'avenue Mitterrand à Mérignac. Il est nécessaire de mener une réflexion plus globale sur les déplacements à l'ouest de la métropole, entre Bordeaux Métropole, le Département et l'Opération d'Intérêt Métropolitain (OIM) Bordeaux Aéroport. La rue Dauphine est également un sujet à étudier d'urgence car elle constitue un itinéraire malin vers Thalès et n'est pas aménagée pour ça. »

Intervention du public 4 :

« De nombreux poids lourds (PL) circulant sur la RD 211 sont des camions bennes en provenance de Saint Jean d'Illac. Ils circulent également de nuit. Le demi échangeur plus qu'appréciable, est nécessaire. Aujourd'hui, le trafic implique des problèmes de sommeil et de santé, en rapport avec le bruit. Est-ce qu'un arrêté spécifique pourrait interdire ou limiter la circulation des PL la nuit ? »

Réponses :

M. Vernejoul (maire de Martignas) : La réflexion sur les PL à un niveau plus global, sur la métropole, et en particulier la rocade, serait davantage de limiter leur présence de jour, et la favoriser la nuit.

Pour répondre à l'intervention antérieure, les 2 communes Martignas et St Jean d'Illac ne font pas partie des mêmes communautés de commune. Chacune a fait son choix en son temps. Quant au département, peut être que M. Lethier est plus au fait de la coopération entre Métropole et Département.

Mme Palu (1ere adjointe à la mairie de Martignas) : Une précision au préalable. Martignas et Bordeaux Métropole n'ont pas cherché à écarter la ville de St Jean d'Illac des études routières et notamment du demi échangeur. Fin 2017, plan du projet et proposition de rencontre ont été envoyés à la mairie de St Jean d'Illac via les services techniques. La réponse a été sans appel, la mairie s'oppose au projet d'échangeur.

J.-B. Lethier (Bordeaux Métropole – chef de projet Pôle Territorial ouest) : Il y a bien entendu des échanges fréquents entre Métropole et Département même si les dernières lois sur les collectivités territoriales ont bien clarifié la compétence voirie. L'exemple en cours est cette voie dédiée aux transports en commun et au covoiturage sur la RD 106 entre St Jean d'Illac et l'avenue Mitterrand à Mérignac, objet d'une coopération technique et d'un cofinancement.

Mais il n'existe pas pour le moment de plan de mobilité arrêté sur l'ouest métropolitain englobant les communes extra territoire métropolitain. L'opération d'intérêt métropolitain (OIM) Bordeaux aéroport autour de l'aéroport de Mérignac a arrêté son schéma directeur déplacement mais il ne concerne que le territoire métropolitain.

D'autre part, les projets respectifs de déviation des villes de Martignas et St Jean d'Illac ne sont pas incompatibles mais plutôt complémentaires.

Enfin, l'échangeur projeté sur la déviation de Martignas au droit de la route de St Jean d'Illac RD211 a été étudié entier initialement. Mais les études ont montré que les trafics susceptibles d'emprunter les bretelles vers l'ouest de la déviation ne justifiaient pas l'investissement financier.

Intervention du public 5 : représentant du syndicat des sylviculteurs du Sud-ouest

« Est-ce que le projet tient compte de l'impact économique sur le secteur concerné ? Est-ce que le régime hydraulique est préservé ? Les accès défense incendie des forêts sont-ils maintenus ou restitués, et la Défense des forêts contre l'incendie (DFCI) et le syndicat des sylviculteurs contactés ? »

Réponse :

J.-B. Lethier (Bordeaux Métropole – chef de projet Pôle Territorial ouest) : L'impact économique et le régime hydraulique font l'objet de volets spécifiques de l'étude d'impact. Les accès aux parcelles sont maintenus et les propriétaires impactés foncièrement seront indemnisés.

Le projet routier au stade d'étude préliminaire a été envoyé au service du SDISS. Pas de remarque particulière à ce stade. Mais Bordeaux Métropole fera le nécessaire pour prendre l'attache de la DFCI et s'assurer que le projet routier ne porte pas préjudice à la défense de la forêt contre les incendies.

Intervention du public 6 :

« Quelles solutions envisagez vous pour diminuer les vitesses des usagers de la route avenue Jean Moulin ? »

Réponse :

M. Vernejoul (mairie de Martignas) : Des coussins berlinois ont été posés en 2018 pour faire ralentir le trafic. Il a fallu les enlever à la demande des riverains pour cause de bruit. Un autre dispositif reste à étudier.

M. Tauzin (directeur des services techniques de la commune de Martignas) : A titre expérimental une écluse a été mise en place sur l'avenue Pierre et Marcelle Girard. L'expérience s'avère positive, et le dispositif va être pérennisé.

Sur l'avenue Jean Moulin, la configuration de la voie est différente. C'est une succession de courbes empruntée par un trafic bien plus important. Un dispositif efficace et conforme à la législation est à l'étude.

Intervention du public 7 :

« Plusieurs points :

- Pour un habitant à proximité immédiate du rondpoint d'entrée de Martignas, venant de l'avenue Bourgoin et souhaitant se rendre vers Mérignac, la circulation est tellement dense qu'il en devient préférable de retourner vers Martignas, puis passer par Saint Médard en Jalles pour rejoindre Mérignac ;
- Pourquoi concentrer les entreprises dans la seule zone Aeroparc ? Ne peut-on envisager un accès nord au site de Thalès ?
- Est-ce que des passages pour gibier (sangliers, chevreuils) sont prévus ? »
- Une protection sonore est-elle prévue par rapport aux habitations les plus proches ?

Réponse :

J.-B. Lethier (Bordeaux Métropole – chef de projet Pôle Territorial ouest) : Bordeaux Métropole est bien consciente des difficultés de circulation dans le secteur et tache de mettre en œuvre différentes solutions de mobilité pour lutter contre l'autosolisme : voies en site propre pour les transports en commun et le covoiturage, aires de covoiturage, voies cyclables sécurisées,

M. Vernejoul (maire de Martignas) : c'est un souhait et une logique des entreprises de se rapprocher autour d'une activité centrale forte. Cette proximité facilite les échanges et la compétitivité. Le secteur est porté par les activités aéronautiques civiles et militaires, et le BTP.

Un Plan de mobilité inter entreprises (PMIE) est initié au sein de l'OIM aéroparc depuis plusieurs années. Il commence à porter ses fruits.

J.-B. Lethier (Bordeaux Métropole – chef de projet Pôle Territorial ouest) : En ce qui concerne le milieu naturel, des grands mammifères ont été contactés sur l'aire d'étude. Ces espèces ne représentent pas d'enjeu majeur en terme de protection particulière, ni en terme de dangerosité vis-à-vis de la circulation. Par contre, l'étude d'impact a mis en évidence la présence d'autres espèces plus sensibles. Une des mesures du dossier d'étude d'impact est la mise en place de buses sèches sous chaussée pour permettre la traversée de la chaussée par la petite faune sans risque de collision.

Enfin concernant le bruit, des mesures ont été réalisées sur l'habitation la plus proche du projet routier conformément à la loi sur le bruit et les infrastructures. La modélisation « bruit » réalisée dans le cadre de l'étude d'impact indique que, le bruit du trafic de la voie nouvelle ne dépasse pas le seuil au dessus duquel des mesures de protection sont obligatoires.

M. le maire clôt la réunion à 20h45.