A630 - Rocade ouest de Bordeaux
Mise à 2x3 voies de la section des échangeurs n° 4 à 10
BILAN DE LA CONCERTATION PUBLIQUE

1. Déroulement de la procédure

1.1. Rappel du contexte administratif et juridique applicable

En raison de son inscription urbaine, le projet de mise à 2x3 voies de la rocade ouest A630 de Bordeaux entre les échangeurs n° 4 et 10 était soumis à une concertation publique au titre du Code de l'urbanisme (article L.300-2) :

« I. - Font l'objet d'une concertation associant, pendant toute la durée de l'élaboration du projet, les habitants, les associations locales et les autres personnes concernées : [...]

3° Les opérations d'aménagement ayant pour effet de modifier de façon substantielle le cadre de vie ou l'activité économique, dont la liste est arrêtée par décret en Conseil d'État [...]. »

En application de cet article L.300-2, les objectifs poursuivis et les modalités de la concertation ont été fixés par le préfet de département, le projet de mise à 2x3 voies étant à l'initiative de l'État.

De manière générale, ces modalités doivent « pendant une durée suffisante au regard de l'importance du projet, permettre au public d'accéder aux informations relatives au projet et aux avis requis par les dispositions législatives ou réglementaires applicables et de formuler des observations et propositions qui sont enregistrées et conservées par l'autorité compétente » (art. L.300-2.II).

A l'issue de la concertation, l'autorité compétente pour définir les objectifs et les modalités de la concertation en arrête le bilan, lequel doit être joint (art. L.300-2.III) au dossier de l'enquête publique, puisque le projet de mise à 2x3 voies y est assujetti.

1.2. Chronologie de la concertation

Le maître d'ouvrage a souhaité organiser la concertation publique avec deux phases de présentation afin de pouvoir favoriser la contribution de la population à la construction du projet.

- mai 2014 : consultation des quatre communes traversées par le projet sur les modalités de la concertation publique (réunions en mairies le 14 à Eysines, le 15 à Mérignac, le 19 à Bruges et le 20 à Bordeaux) ;
- 25 mai 2014 : arrêté du préfet de la Gironde définissant les objectifs et les modalités de la concertation publique, dont notamment l'organisation en deux phases d'une durée minimale de quatre semaines chacune :
  - 1re phase portant essentiellement sur les fonctionnalités, les dessertes, le trafic, les principes de l'aménagement concernant la chaussée, les échangeurs ;
  - 2e phase portant sur la protection du cadre de vie et le respect de l'environnement : principe des mesures envisagées pour éviter, réduire et éventuellement compenser les effets du projet sur l'environnement et le cadre de vie ;
- annonce de la 1re phase de concertation, du 9 juin au 6 juillet 2014, par communiqué de presse du préfet et par panneaux 4 x 3 m installés dans le terre-plein central de la rocade de part et d'autre de la section de projet ;

- mise à disposition du public de panneaux d'information, du dossier de concertation « 1re phase » et d'un registre de concertation dans les mairies de Bordeaux (hôtel de ville et mairie annexe Bordeaux-Maritime), Bruges, Eysines et Mérignac ainsi qu'à l'hôtel de La Cub et à la cité administrative de Bordeaux pendant toute la période du 9 juin au 6 juillet 2014 ;
- mise à disposition du public du dossier de concertation « 1re phase » depuis les sites internet de la préfecture de la Gironde et de la DREAL Aquitaine ;
- 11 juin 2014 : réunion avec les entreprises du secteur de Terrefort à Bruges ;
- 16 juin 2014 : réunion publique à Bordeaux (salle Pierre Tachou) ;
- 23 juin 2014 : réunion publique à Mérignac (Maison des associations) ;
- 24 juin 2014 : réunion « acteurs économiques » (hôtel Aquitania de Bordeaux) ;
- 26 juin 2014 : réunion publique à Bruges (salle du Grand Darnal) ;
- 2 juillet 2014 : réunion publique à Eysines (salle Marcel Lachièze) ;
- novembre - décembre 2014 : concertation avec les quatre communes traversées par le projet sur les modalités de la concertation publique (réunions en mairies le 21 novembre à Bordeaux, le 24 à Bruges, le 27 à Eysines et le 4 décembre à Mérignac) ;
- annonce de la 2e phase de concertation, du 15 décembre 2014 au 23 janvier 2015, par communiqué de presse du préfet et par panneaux 4 x 3 m installés dans le terre-plein central de la rocade de part et d'autre de la section de projet ;
- mise à disposition du public de panneaux d'information, du dossier de concertation « 2e phase » et d'un registre de concertation dans les mairies de Bordeaux (hôtel de ville, mairie annexe Bordeaux-Maritime et cité municipale), Bruges, Eysines et Mérignac ainsi qu'à l'hôtel de La Cub et à la cité administrative de Bordeaux pendant toute la période du 15 décembre 2014 au 23 janvier 2015 ;
- mise à disposition du public du dossier de concertation « 2e phase » depuis les sites internet de la préfecture de la Gironde et de la DREAL Aquitaine ;
- 12 janvier 2015 : réunion publique à Mérignac (Maison des associations) ;
- 20 janvier 2015 : réunion publique à Bruges (salle du Grand Darnal).

Les publications dans la presse locale ont été assurées.

Les panneaux installés en mairies et sur les autres lieux mentionnés ci-dessus étaient visibles et comportaient l'indication des dates et lieux de réunions.

En annexe du présent document sont joints les comptes rendus des réunions, publiques ou dédiées aux acteurs économiques.

2. Bilan de la concertation publique

Le présent bilan est établi à partir :

- des avis et observations écrits recueillis dans les quinze registres de concertation (sept en 1re phase, huit en 2e phase) ;
- des avis et observations écrits recueillis par messagerie électronique pendant la période de concertation ;

- des courriers reçus pendant la période de concertation, voire un peu après pour l'avis du 16 février 2015 de Bordeaux Métropole, qui traduit les attentes et engagements élaborés en bureau le 18 décembre 2014 ;
- des avis et observations oraux recueillis à la faveur des six réunions publiques et des deux réunions avec les acteurs économiques.

2.1. Bilan quantitatif

Les avis et observations écrits recueillis dans les registres de concertation sont au nombre de sept en 1re phase et de six en 2e phase (tous registres confondus). Ils émanent :

- de Monsieur le Maire de Mérignac ;
- de Madame le Maire d'Eysines ;
- à deux reprises, une par phase, du groupe majoritaire du conseil municipal de Bruges ;
- de l'association Vélo-Cité ;
- de huit particuliers.

Les avis et observations écrits recueillis par messagerie électronique sont au nombre de vingt-quatre : quatorze en 1re phase, deux entre les deux phases et huit en 2e phase. Ils émanent :

- de six entreprises implantées dans le secteur de Terrefort (Bruges) et d'une entreprise de Mérignac ;
- du conseil de quartier de Beaudésert à Mérignac ;
- de l'association Trans'cub ;
- de quinze particuliers.

Les courriers reçus (et non précédés d'un envoi par courrier électronique) sont au nombre de six. Ils émanent :

- de Madame le Maire d'Eysines le 10 juin 2014 ;
- de l'association Vélo-Cité le 1er juillet 2014 (date et contenu différents de ceux de l'avis mentionné ci-dessus) ;
- d'un groupe de riverains de la rue Serge Dejean, du chemin de la Hutte et du jardin de Fleuranceau à Bruges le 2 juillet 2014 (avec pétition à 41 signatures) ;
- de la Fédération française des motards en colère (FFMC) le 20 janvier 2015 ;
- de Madame le Maire de Bruges le 10 février 2015 ;
- de Bordeaux Métropole le 16 février 2015.

Les valeurs chiffrées ci-dessus sont données après élimination des doubles comptes.

Il n'est pas proposé de bilan quantitatif des réunions publiques, parce que les interventions lors de ces réunions ont été assez souvent doublées par des observations portées par les mêmes personnes dans les registres, ou dans des lettres ou courriers électroniques (association Trans'cub notamment) et parce que les comptes rendus de ces réunions sont versés en annexe de ce bilan.

Nous relevons néanmoins que le thème du bruit a été évoqué dix-sept fois lors de ces réunions tandis qu'aucun autre thème n'a été évoqué plus de trois fois.

2.2. Options du projet

Le présent paragraphe est relatif à la définition de l'ouvrage (pré-programme), soit quant aux options envisagées dans le dossier de concertation de 1re phase, soit quant à des ajouts issus de la concertation.

Les remarques et avis recueillis à l'issue de la 1re phase de la concertation ont éclairé les choix de l'État entre les options fonctionnelles qui étaient présentées dans le dossier de concertation de cette 1re phase, et les choix opérés à l'issue de cette phase ou les réflexions qu'elle a initiées ont été présentés par le dossier de concertation de la 2e phase.

2.2.1 Bretelle de sortie 4a

Trois options concurrentes étaient proposées par le dossier de concertation de juin 2014.

Bordeaux Métropole exprime sa préférence pour l'option 1 (« directe »), Vélo-Cité pour l'option 1 ou l'option 3 et un particulier pour l'option 3 (« doublement de branche »), pour sa moindre consommation d'espace et le meilleur fonctionnement du giratoire nord.

> Le maître d'ouvrage retient l'option 1 en accord avec Bordeaux Métropole. Si la consommation d'espace est légèrement supérieure, l'inventaire faunistique et floristique a montré que son impact sur le milieu naturel est moindre que celui de l'option 3, et l'aspect fonctionnel n'est pas significatif.

2.2.2 Liaison entre échangeurs 4a et 5

Trois options concurrentes étaient proposées par le dossier de concertation de juin 2014.

Bordeaux Métropole exprime sa préférence pour l'option 1 qui se limite à la création d'une voie d'entrecroisement en sens intérieur et un particulier pour l'option 2 sans justification particulière. Vélo-Cité demande que l'option 2 soit écartée. Et le groupe majoritaire du conseil municipal de Bruges privilégie l'option 3.

> Le maître d'ouvrage retient l'option 1 en accord avec Bordeaux Métropole. L'étude d'impact a identifié de nombreux impacts négatifs des options 2 et 3 (milieu naturel, emprises foncières, urbanisme, circulations actives) qui ne sont pas contrebalancés par des avantages qui les justifieraient.

2.2.3 Échangeur 6

Trois options concurrentes étaient proposées par le dossier de concertation de juin 2014.

Les trois options ont des inconvénients forts pour les entreprises du secteur de Terrefort lorsqu'on les accompagne des voies de rétablissement qui leur sont indispensables.

Une réunion spécifique a donc été organisée dès le 11 juin 2014 avec les entreprises du secteur, à l'initiative de la Ville de Bruges, et une option nouvelle, baptisée 2 bis, a été proposée en substitution et présentée par le dossier de concertation de la 2e phase.

Cette option reçoit le soutien de Bordeaux Métropole (qui s'oppose fortement à l'option 3 par ailleurs), du groupe majoritaire du conseil municipal de Bruges et de six entreprises implantées sur le site. Un particulier, qui n'avait pas connaissance de l'option 2 bis, exprime une pré-

férence pour l'option 1 par élimination des autres options sur motif technique (option 2) ou de coût (option 3). Vélo-Cité, qui est dans le même cas que le particulier, estime que l'option 1 serait intéressante si elle est accompagnée d'un dispositif cyclable autour du giratoire.

> Le maître d'ouvrage retient l'option 2 bis qui fait l'unanimité des expressions postérieures à sa présentation publique.

2.2.4 Passerelle du Lac de Bordeaux

Deux options concurrentes étaient proposées par le dossier de concertation de juin 2014.

Le tracé nord reçoit le soutien de Bordeaux Métropole, de l'association Vélo-Cité (à deux reprises) et d'un particulier. Aucune expression favorable au tracé sud n'a été recueillie.

> Le maître d'ouvrage retient le tracé nord, pour le motif fonctionnel de fluidité de la circulation cycliste évoqué par les auteurs d'observations mais aussi pour son moindre impact écologique.

Cette passerelle aura une largeur utile de 4 m conformément aux demandes de Bordeaux Métropole et de Vélo-Cité et un éclairage conformément à la demande de Bordeaux Métropole.

Le maître d'ouvrage associera les services techniques de la Métropole non seulement aux étapes de sa réalisation, comme elle le demande, mais également aux étapes de sa conception, puisque cette passerelle a vocation à être transférée à Bordeaux Métropole.

2.2.5 Sortie d'échangeur 8

La mairie d'Eysines demande par courrier du 10 juin 2014 une modification de la sortie 8, sens extérieur de circulation, qui permette une meilleure desserte des zones d'activité de Mermoz, de Balan et du front de rocade ainsi qu'un accès plus simple et direct au centre-ville.

Cet élément de programme ne figurait pas dans le dossier de concertation « 1re phase » ; la demande de la commune a été mentionnée dans le dossier de concertation « 2e phase » à titre de retour sur les observations recueillies en 1re phase, avec avis favorable du maître d'ouvrage.

Bordeaux Métropole la soutient également, en exprimant le souhait que le projet permette de créer une bretelle de sortie supplémentaire en amont de l'échangeur 8 « lorsque le projet d'aménagement de la zone d'activités d'Eysines et des voiries associées sera précisé ».

> Le maître d'ouvrage retient une ramification de bretelles de sortie, qui répond à ce souhait en permettant de greffer, dans un second temps, la bretelle supplémentaire sur la bretelle existante sans augmentation du nombre de points d'échange sur la rocade.

2.2.6 Échangeur 5

La mairie de Bruges demande par courrier du 10 février 2015, à la suite de plusieurs réunions entre la commune et les services de l'État pendant la période de concertation, la création d'une voie supplémentaire reliant l'échangeur 5 (côté sud) et les zones d'activités « Technobruges »

et « E-Parc », pour deux motifs : améliorer la desserte de ces zones et réduire les nuisances aux riverains de la rue Serge Dejean (trafic poids lourds).

Cette demande a également été formulée dans une pétition de riverains de la rue Serge Dejean le 2 juillet 2014, ainsi que par le groupe majoritaire du conseil municipal de Bruges et par un particulier.

Cet élément de programme ne figurait pas dans le dossier de concertation « 1re phase » ; la demande de la commune a été mentionnée dans le dossier de concertation « 2e phase » à titre de retour sur les observations recueillies en 1re phase, en mentionnant le besoin d'une étude de faisabilité avant réponse.

> Le maître d'ouvrage fait évoluer le projet par la création d'un giratoire sur la rue de Fieuzal et d'une voie bidirectionnelle qui épouse la courbe de la bretelle de sortie intérieure afin de relier l'extrémité ouest de la rue Serge Dejean à ce giratoire.

2.3. Autres aspects du projet

Nous présentons ci-après, thème par thème, les conclusions tirées de la concertation par l'État, maître d'ouvrage.

2.3.1 Protection acoustique du bâti

L'augmentation du bruit routier qu'induira l'augmentation du nombre de voies et donc du trafic provoque de l'inquiétude (en particulier à Eysines où une section de rocade verrait son trafic augmenter d'un tiers à la mise en service, selon la prévision affichée par le dossier de concertation 1re phase) en même temps qu'une demande d'explication de la méthode employée pour définir les protections.

L'étude d'impact fournira l'explication exhaustive de la méthode, que le dossier de concertation « 2e phase » a déjà résumée de manière pédagogique.

Bordeaux Métropole souhaite qu'une attention particulière soit portée à la limitation des nuisances sonores et demande que soient privilégiés les traitements à la source. Le maître d'ouvrage confirme que ce principe guidera la définition du dispositif de protection : il y est soumis par les dispositions de la circulaire du 12 décembre 1997, qui est toujours en vigueur.

Le groupe majoritaire du conseil municipal de Bruges souhaite avoir des garanties quant aux compléments de protections qui seront réalisés, en pointant les ruptures du dispositif existant (par exemple au droit de la clinique Jean Vilar) ou l'absence de protections le long des bretelles d'échangeurs, génératrices de « forte pénétration du bruit dans les quartiers ». Il mentionne que l'égalité de traitement entre les habitants de l'agglomération lui paraît fondamentale et souhaite « que les normes basses de bruit actuelles soient considérées comme le plus haut niveau tolérable aux abords de la rocade ».

> Le maître d'ouvrage s'engage à mener une étude acoustique complète de la section concernée par le projet :
>
> - en adoptant un objectif de protection des riverains contre le « bruit maximal que la rocade est susceptible d'engendrer » - cet objectif est donc indépendant de toute simulation de trafic ;

- en appliquant sur l'objectif précédent les seuils réglementaires aujourd'hui en vigueur.

Les ruptures du dispositif existant correspondent à la situation de l'urbanisation et aux règles de protection des riverains à l'époque de la construction de la rocade à 2x2 voies ; elles sont une donnée d'entrée de l'étude acoustique d'aujourd'hui et leurs effets seront d'office corrigés.

Le maître d'ouvrage reçoit très favorablement l'évocation du principe d'équité de traitement des riverains. Les objectifs et seuils déclinés ci-dessus sont ceux qui ont conduit aux protections en cours de réalisation sur la 1re phase du programme d'aménagement à 2x3 voies de la rocade ouest (entre échangeurs 15 et 10) et les riverains de Bruges seront traités à la même enseigne que ceux de Pessac ou Mérignac.

La Ville d'Eysines relève que la logique du traitement acoustique présentée en concertation repose uniquement sur la réglementation de référence et que le respect des textes ne constitue pas une interdiction à rechercher des solutions meilleures. Elle rappelle l'évocation par la DREAL, en réunion publique, de la perception ou non perception de fait, par les riverains, de variations du niveau sonore de l'ordre de 2 à 4 dB et s'en inquiète. Il lui paraît indispensable qu'il soit tenu compte des dégâts éventuels que peut provoquer le bruit routier en termes de santé publique, qu'il soit tenu compte des variations météorologiques et des forts trafics des épisodes de vacances et des nuisances induites par d'autres infrastructures (voirie métropolitaine, aéroport).

Le maître d'ouvrage rappelle que la réglementation définit le niveau de protection à viser et garantit ainsi l'équité de traitement des citoyens, qu'elle a été conçue pour éviter les effets sur la santé publique, qu'elle tient compte des effets météorologiques et qu'elle est basée sur la seule contribution de la route aménagée : un gestionnaire d'infrastructure n'est pas responsable des nuisances générées par les infrastructures appartenant à d'autres gestionnaires.

De même, la réglementation s'applique aux trafics moyens et non aux pointes de trafic ; pour ce dernier facteur, le maître d'ouvrage s'engage cependant selon le « bruit maximal que la rocade est susceptible d'engendrer », bruit maximal qui est forcément supérieur au bruit émis lors des pointes de trafic.

Plusieurs riverains expriment la crainte de ne pas être suffisamment protégés par les futures protections acoustiques en se référant à une opération antérieure.

Le maître d'ouvrage précise qu'il s'agissait d'une action de requalification urbaine, sur 25 quartiers de l'agglomération, qui avait un caractère volontaire. Il rappelle donc que la mise à 2x3 voies emporte pour lui, au contraire de l'opération évoquée qui a apporté néanmoins une appréciable amélioration de leur cadre de vie à nombre de riverains, des obligations réglementaires que le dossier de concertation a explicitées.

Un particulier estime que les mesures de bruit réalisées dans le cadre de l'étude acoustique sont en nombre insuffisant, qu'elles devraient être réalisées en certains lieux où la rocade est doublée par une voie parallèle (échangeur 10 intérieur), déplore que le dossier de concertation « 2e phase » ne présente pas les protections (sur Mérignac), et considère comme inconcevable que la traversée de Mérignac ne comporte pas actuellement d'écrans. Un autre particulier estime que certaines bretelles d'échangeurs (7 notamment) devraient être équipées d'écrans.

Le maître d'ouvrage n'est pas assujetti à une densité de points de mesure et n'a fait réaliser 14 mesures que pour présenter une répartition géographique qui permette une meilleure compréhension par le public ; c'est la modélisation qui est principale dans une étude acoustique qui couvre plus de 11 km^2 de territoire urbanisé. A cet égard, les voies accessoires de la rocade,

dont les bretelles d'échangeurs, ont bien été modélisées. Factuellement, il existe des écrans sur Mérignac (plus de 1 700 m construits en 2006 et 2007 notamment), d'autres vont être construits en 2016 entre les échangeurs 10 et 12, et l'étude acoustique en proposera de nouveaux s'ils sont requis ; cependant, les zones à dominante industrielle ou commerciale appellent évidemment moins de protections que les quartiers résidentiels.

> Pour conclure sur ce thème, le maître d'ouvrage s'engage sur une garantie de résultat, ce qui sera rappelé dans le dossier d'enquête publique : les protections qui, vérification normalisée faite, ne permettraient pas de respecter les niveaux réglementaires seront complétées et soumises à une nouvelle vérification normalisée.

2.3.2 Utilisations alternatives de l'infrastructure

L'association Trans'cub a fait part d'un avis détaillé dans lequel elle indique son souhait de voir le projet de mise à 2x3 voies accompagné d'actions de promotions du covoiturage, avec notamment la réservation d'une voie de la rocade à ce type d'usage. Elle indique l'intérêt qu'aurait le développement du covoiturage mais aussi les difficultés que présente la réservation d'une voie de la rocade à un tel usage. Elle encourage l'État et Bordeaux Métropole à être ambitieux pour lever les difficultés.

L'État et Bordeaux Métropole se sont saisis de cette question dès le début des études de mise à 2x3 voies. Les contraintes relatives à la réservation de voie pour le covoitureurs ont notamment été identifiées dans un rapport en 2011. Face aux évolutions sociétales et réglementaires, un nouvel examen a été mené par les services de l'État et de Bordeaux Métropole lors de réunions techniques dans le cadre des « ateliers rocade » menés en 2014. Les conclusions sur les très fortes difficultés à mettre en place une réservation d'une des 3 voies pour les covoitureurs ont été confirmées.

En revanche, afin de permettre la promotion de modes de déplacement alternatifs à la voiture solo, le projet prévoit une bande d'arrêt d'urgence élargie qui pourra être empruntée par des cars ou des bus, selon des modalités qui seront précisées en fonction des demandes des autorités organisatrices de transports.

Bordeaux Métropole affirme dans son avis précité du 16 février 2015 « la totale cohérence entre la politique des mobilités [qu'elle mène] et le projet de mise à 2x3 voies » en notant que, du fait de l'étendue géographique de la métropole, les trajets automobiles, qui y représentaient 59 % des déplacements en 2009, resteront pour longtemps encore importants et que l'élargissement de la rocade, en offrant une gestion plus efficace de ces trajets, doit permettre d'augmenter, sur le reste du réseau de voirie, l'espace public dévolu aux transports en commun. Bordeaux Métropole annonce son intention d'adopter d'ici fin 2016 un nouveau plan de circulation automobile en relation avec l'élargissement de la rocade, ainsi que celle de développer des parcs relais en extrémité des lignes de transports en commun, « dont seule une rocade efficace pourra assurer l'accès dans de bonnes conditions ».

Bordeaux Métropole rappelle son souhait d'une étude précise sur les possibilités de maximiser l'utilisation de la future 3e voie, en y favorisant le covoiturage ou la circulation des transports en commun, et propose que ses services et ceux de l'État organisent conjointement, dans les prochains mois, un séminaire de travail à destination des élus sur le sujet. Elle est particulièrement satisfaite de la décision prise par le maître d'ouvrage de réaliser un projet comportant des bandes d'arrêt d'urgence dont la largeur est portée à 4 m, ce qui ménage la possibilité d'utilisations alternatives.

2.3.3 Réduction de la vitesse

Le groupe majoritaire du conseil municipal de Bruges exprime son souhait que soient abordées les questions de la vitesse et de la régulation du trafic, comme mesures destinées à limiter la pollution atmosphérique. Un riverain demande l'abaissement à 70 km/h pour les gains de fluidité, de pollution et de réduction du bruit.

Pour mémoire, l'abaissement de la vitesse réglementaire de 110 à 90 km/h a été mis en oeuvre le 21 juin 2007 sur l'ensemble de la rocade.

Le maître d'ouvrage précise :

- qu'il est important que la vitesse réglementaire appliquée sur une infrastructure (qui connaît des heures de congestion mais aussi des heures de fluidité) ne soit pas en contradiction avec les caractéristiques de l'infrastructure ; or le projet consiste à accoler une 3e voie à des voies qui ont été tracées à l'origine pour permettre une circulation sûre à 110 km/h ; le confort en conditions fluides de trafic sera donc élevé ;
- que des tests de régulation de vitesse sur l'A63 au sud de Bordeaux vont être effectués pour limiter les risques de congestion et d'accident et que si le test est concluant, une réflexion d'exploitation pourra être amorcée pour sa transposition sur la rocade.

2.3.4 Pollution de l'air

Quelques interventions ont été enregistrées sur ce thème.

Le groupe majoritaire du conseil municipal de Bruges exprime qu'il serait intéressant de pouvoir étudier l'impact de la réservation d'une voie de circulation au covoiturage, pour limiter la pollution atmosphérique.

Le maître d'ouvrage indique qu'une telle situation serait intermédiaire entre la situation « fil de l'eau » (laisser la rocade à 2x2 voies) et la situation « de projet » (2x3 voies) ; comme les simulations en 2022 et 2042 montrent peu d'écart entre ces situations, ce que le public pourra constater lors de l'enquête publique dans l'étude d'impact ou dans l'étude air complète, l'impact d'une réservation de la 3e voie est sur ce thème non significatif.

Un particulier s'étonne du caractère incomplet du dossier de concertation « 2e phase ».

Le maître d'ouvrage a choisi de présenter en concertation, en annonce de l'étude d'impact, les méthodologies appliquées à chacun des grands thèmes environnementaux. Les éléments complets seront présentés lors de l'enquête publique aux lecteurs soucieux d'en savoir davantage.

2.3.5 Protection acoustique d'espaces extérieurs

Un particulier exprime la crainte que la protection des riverains soit limitée à la protection des résidants et ne s'étende pas à celle des promeneurs et joggeurs usagers du tour du Lac de Bordeaux, progressivement inclus dans le périmètre urbanisé. Il mentionne que le bruit est le plus fort à proximité de la sortie 4b et demande la réalisation d'un écran de la berge ouest du lac jusqu'à la bretelle 4b.

Le maître d'ouvrage ne prévoit pas la protection acoustique de cette promenade, qui n'est pas en zone d'ambiance sonore modérée ; une telle protection, outre qu'elle ne fait pas partie des obligations réglementaires s'imposant au maître d'ouvrage, serait d'un coût disproportionné.

2.3.6 Cheminements cyclistes et piétons

Bordeaux Métropole souhaite qu'une attention particulière soit portée aux circulations actives en cohérence avec le réseau cyclable structurant de la métropole (réseau REVE).

L'association Vélo-Cité et un particulier demandent que la piste cyclable Lormont – Lacanau passe sous la nouvelle bretelle de sortie 4a, à l'ouest du Lac de Bordeaux, ou sous les deux bretelles (la nouvelle et l'existante).

Le maître d'ouvrage accordera la plus grande attention aux circulations actives touchées par le projet, et il s'engage en particulier dans l'étude d'impact à ne pas couper la circulation des cyclistes pendant le chantier. Une circulation cycliste sera aménagée sur le pourtour complet du giratoire nord du boulevard Chaban-Delmas. En revanche, le coût d'investissement et d'exploitation (nappe phréatique peu profonde donc relevage indispensable) d'ouvrages de passage sous les bretelles ne lui paraît pas justifié par l'allongement de parcours via ce giratoire.

L'association Vélo-Cité estime que le dossier de concertation « souffre d'un manque grave en cela qu'il ne présente aucune intention de réaménagement de l'échangeur 4 » en faveur des cyclistes, que cet échangeur devrait être reconfiguré pour aboutir à un partage de la voirie équilibré « en remontant les cyclistes à la surface ».

Le maître d'ouvrage ne peut donner une suite favorable à cette demande : le contournement cyclable (sous le viaduc d'accès au pont d'Aquitaine) existe, il est de la compétence de Bordeaux Métropole et le projet de mise à 2x3 voies ne perturbe pas la condition des cyclistes.

2.3.7 Traitement et collecte des eaux

Bordeaux Métropole demande que soient anticipés le plus en amont possible le dimensionnement du réseau et son articulation avec le réseau métropolitain.

Le maître d'ouvrage veillera à la coordination avec les services de Bordeaux Métropole lors des études de conception détaillée de l'assainissement, notamment dans la section des échangeurs 8 à 9 (extérieur de la rocade).

Le groupe majoritaire du conseil municipal de Bruges ainsi qu'un particulier demandent qu'une vigilance très importante soit accordée aux risques de pollution des sols depuis la plate-forme routière, en mentionnant notamment le Lac, la proximité de la réserve naturelle, la plaine des sports et l'apport de population en cours dans certaines zones.

Le maître d'ouvrage présente un projet dont une composante majeure est la mise aux normes environnementale du système d'assainissement de la rocade, lequel est conforme aux usages obsolètes de l'époque de sa construction. Le projet ne fait pas porter un risque, il va contribuer à l'amélioration souhaitée de collecte et de traitement des effluents. Le maître d'ouvrage rappelle par ailleurs que le projet est soumis à autorisation au titre de la protection de l'eau et des milieux aquatiques et que les dispositions projetées seront donc portées à la connaissance du public, plus précisément que dans le dossier de concertation dont ce n'est pas la vocation, lors de l'enquête publique.

2.3.8 Milieu naturel

Un particulier demande quelles seront les compensations de la traversée des zones humides dans la section des échangeurs 4 et 7.

Le maître d'ouvrage présentera ces compensations dans l'étude d'impact et plus encore dans le document d'incidence sur l'eau et les milieux aquatiques, documents de l'enquête publique.

2.3.9 Échangeur 4

Un particulier s'étonne de ne rien trouver dans le dossier de concertation « 1re phase » comme proposition d'aménagement de l'échangeur 4 (Labarde), en relation notamment avec la livraison prochaine du grand stade de Bordeaux.

Une question similaire a été posée en réunion publique : « au vu de l'augmentation du trafic prévue par le projet et du développement urbain attendu autour du Lac de Bordeaux, ne va-t-on pas retomber dans la situation de congestion passée avant la mise à 2x3 voies [en 2006] du pont d'Aquitaine ? ».

Le maître d'ouvrage précise que la création de la nouvelle bretelle de sortie 4a permettra une meilleure desserte de la zone du parc des expositions et du nouveau stade. S'agissant de l'augmentation du trafic entraîné par le développement urbain autour de Bordeaux Lac, la mise à 2x3 voies de la rocade n'est qu'une amélioration parmi d'autres. L'essentiel de l'augmentation des déplacements motorisés devrait être absorbé par le développement des transports en commun facilité par l'extension du tramway.

Un particulier juge indispensable de donner, par élargissement de l'ouvrage de franchissement de la piste cyclable Lormont – Lacanau, une complète fluidité au mouvement de Bordeaux-nord vers Mérignac alors qu'il est aujourd'hui bloqué par la file d'attente du mouvement en direction de Bordeaux-centre. Un examen de cet aménagement est en cours par Bordeaux Métropole, indépendamment du présent projet.

2.3.10 Échangeur 7

Un particulier demande (sans plus de précision) un renforcement de cet échangeur.

Les études techniques préalables à l'enquête menées par le maître d'ouvrage en concertation avec Bordeaux Métropole n'ont pas identifié d'insuffisance des ouvrages de l'État (bretelles) en regard des besoins. Il est toutefois envisagé que les services de l'État et de Bordeaux Métropole mènent une réflexion conjointe sur l'amélioration du fonctionnement de cet échangeur.

2.3.11 Échangeur 9

Un entrepreneur est alarmé par le chantier d'extension du tramway (ligne A) qu'a vécu la zone et par les aménagements de voirie métropolitaine autour de l'échangeur, qui lui paraissent inappropriés. Il redoute que les entrées et sorties de l'échangeur ne soient pas suffisamment fluides pour améliorer la desserte économique.

Le maître d'ouvrage doit s'assurer que le fonctionnement de l'échangeur, avec les cycles de carrefours à feux imposés par le tramway, ne risque pas de provoquer des remontées de files sur la rocade au droit des bretelles de sortie. Il apportera donc une vigilance toute particulière à ce sujet, bien que la sortie sur cet échangeur soit assurée dans le projet, pour chacun des sens de circulation, par une voie d'entrecroisement dont la capacité de stockage est très supérieure à celle d'une bretelle classique.

2.3.12 Échangeur 10

Un particulier demande une augmentation de capacité pour le mouvement de l'avenue Marcel Dassault vers la rocade extérieure et un élargissement du pont franchissant la rocade.

Les études techniques préalables à l'enquête menées par le maître d'ouvrage en concertation avec Bordeaux Métropole n'ont pas identifié d'insuffisance des ouvrages de l'État (bretelles) en regard des besoins. Les questions de capacité de la voie radiale sont du ressort de Bordeaux Métropole.

Un autre particulier, schéma à l'appui, demande une amélioration pour le mouvement des cyclistes de Mérignac-centre vers l'avenue des Marronniers (aire de stockage et borne d'appel).

Le maître d'ouvrage ne peut donner suite à cette suggestion qui n'est pas de sa compétence.

2.3.13 Bretelles d'échangeur

Un particulier estime que les bretelles de sortie de la rocade devront être élargies à 2 voies afin d'éviter les bouchons aux heures de pointe.

Le maître d'ouvrage répond que cet examen de capacité a été intégré aux études techniques préalables à l'enquête publique.

2.3.14 Signalisation des échangeurs

Bordeaux Métropole souhaite qu'une démarche soit initiée afin d'avoir « une dénomination des échangeurs compréhensible par le grand public », en suggérant par exemple que l'échangeur 4 soit renommé porte du Lac, l'échangeur 8 porte du Médoc ou porte de Lacanau.

Ce sujet relève du schéma directeur de signalisation, qui est élaboré par l'État en concertation avec les collectivités locales ; il est indépendant de la procédure d'enquête publique.

2.3.15 Financement du projet

Plusieurs particuliers ont posé la question ou exprimé leur inquiétude sur les difficultés de mise en place du financement.

Ce point n'était pas l'objet de la concertation mais la question du financement a fait l'objet d'échanges avec Bordeaux Métropole et son président a exprimé, par le courrier précité du 16 février 2015, son intention de proposer au conseil métropolitain une délibération qui actera le niveau de participation de la Métropole à hauteur de 50 %, à parité avec l'État, dans le cadre du contrat de plan État – Région 2015-2020.

2.4. Autres sujets évoqués

2.4.1 Passerelle d'échangeur 10

La Ville de Mérignac ainsi que le conseil de quartier de Beaudésert et un particulier demandent la création d'une passerelle modes actifs dans le prolongement de l'avenue des Marronniers, afin de relier le quartier de Beaudésert au centre-ville.

Le site évoqué est au sud de l'échangeur 10, en dehors de la section du présent projet, et la demande n'a pas en l'occurrence de relation fonctionnelle avec la mise à 2x3 voies : le projet ne modifiant pas l'échangeur 10, il ne perturbe pas la situation actuelle. Cette demande relève de la compétence de Bordeaux Métropole.

2.4.2 Éclairage public

La FFMC déplore la suppression des candélabres « lors de la mise à 2x3 voies de la rocade ouest » et exprime le souhait d'un système d'éclairage de dernière génération, économe en énergie et adaptatif selon le niveau de circulation.

Les candélabres d'éclairage public ont été déposés entre les échangeurs 4 et 15 à la suite d'une décision préfectorale du 25 juillet 2013. Cette dépose n'a pas de relation avec le projet de mise à 2x3 voies.

2.4.3 Passerelle d'échangeur 12

La Ville de Mérignac ainsi que le Conseil de quartier de Beutre, l'association Vélo-Cité et un particulier rappellent que la création d'une passerelle modes actifs dans le prolongement de

l'avenue de l'Europe est nécessaire et prévue au projet de mise à 2x3 voies entre échangeurs 10 et 15, afin de relier le quartier de Beutre au centre-ville.

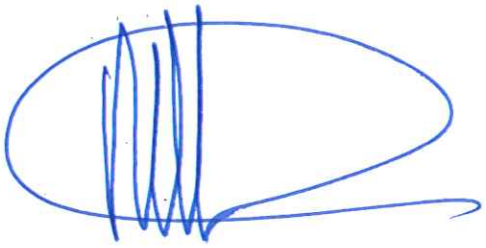
La question ne concerne pas la section objet de la présente concertation publique.

2.5. Conclusion

La concertation publique :

- a respecté les modalités et objectifs prévus dans l'arrêté préfectoral du 25 mai 2014 ;
- a fait évoluer substantiellement le projet notamment quant au choix de certaines options essentielles (liaisons entre la rocade et le réseau de voirie métropolitain) ;
- a suffisamment permis au public de s'exprimer.

LE PREFET



Pierre DARTOUT