



Commune du Haillan (33)

**Intégration de la rue Caroline Aigle dans le domaine public routier
Afin de terminer le bouclage routier dans le secteur**

Dossier d'enquêtes conjointes :

- **Enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique**
- **Enquête parcellaire**

Sommaire

Pièce A : Cadre juridique des enquêtes	Erreur ! Signet non défini.
1- Objet de l'enquête.....	Erreur ! Signet non défini.
2- Insertion des enquêtes dans la procédure administrative	6
2.1 Textes régissant les enquêtes	6
2.2 Avant les enquêtes	6
2.3 Durant les enquêtes	6
2.4 A l'issue des enquêtes.....	6
2.5 La déclaration d'utilité publique	6
2.6 L'arrete de cessibilité	7
2.7 Au-delà des enquêtes	7
3- Contenu du dossier DUP.....	7
Pièce B : Plan de situation.....	8
Pièce C : Notice explicative.....	11
1- Le contexte du projet	
2- Les objectifs du projet.....	14
2.1 Plan local d'urbanisme de Bordeaux Métropole.....	14
2.2 Axes majeurs et voies inter-quartiers à l'Échelle de l'aéroparc	15
2.3 L'OIM Bordeaux Aéroparc et ses objectifs	15
2.4 La stratégie mobilité.....	16
3- Les études trafics et insertions.....	177
4- Connexion aux réseaux de Bordeaux MÉtropole.....	244
5 L'absence de concertation.....	244
6- L'absence d'impact sur l'environnement	244
7- La solution envisagée	244
8- Le classement de la voie	24
9- La compatibilité du projet avec les documents d'urbanisme	244
Pièce D : Plan général des travaux.....	255
Pièce E - Caractéristiques principales des ouvrages les plus importants	277
Pièce F : Appréciation sommaire des dépenses.....	29

Figures

Figure 1 : Localisation du projet (source IGN)	9
Figure 2 : Plan masse et parcelle à acquérir.....	10
Figure 3 : Etat actuel de la circulation (Source : Modélisation - Impacts des projets sur l'OIM Aéroparc, Explain 2020)	122
Figure 4 : Localisation de la rue Caroline Aigle par rapport aux avenues adjacentes (Source : Géoportail)	122
Figure 5 : Localisation des prises de vue.....	133
Figure 6 : Localisation des secteurs d'aménagements des communes de Mérignac, Le Haillan et Saint-Médard-en-Jalles (Source : Fiche G32 Mérignac/Le Haillan/St-Médard-en-Jalles)	144
Figure 7 : Schéma d'orientations d'aménagement urbain (Source : fiche G32 Mérignac/Le Haillan/ St-Médard-en-Jalles).....	144
Figure 8 : Axes majeurs et voies inter-quartiers (Source : Programme des espaces publics, Bordeaux Métropole 2018)	155
Figure 9 : Périmètre de l'OAIM Bordeaux Aéroparc (Source : Bordeaux Métropole)	155
Figure 10 : Généralisation des itinéraires piétons et cyclables sécurisés (Source : Bordeaux Métropole)	166
Figure 11 : Développement du maillage viaire complémentaire et renforcement du maillage viaire actuel (Source : Bordeaux Métropole)	177
Figure 12 : Ouverture voie VL par rapport à la situation Fil de l'Eau FDE (Source : Modélisation - impacts des projets sur l'OIM Aéroparc, Explain 2020)	177
Figure 13 : Charges de trafic Heure de Pointe Matin 2030 (Source : Modélisation - impacts des projets sur l'OIM Aéroparc, Explain 2020)	177
Figure 14 : Charges de trafic Heure de Pointe Soir 2030 (Source : Modélisation - impacts des projets sur l'OIM Aéroparc, Explain 2020)	188
Figure 15 : Evolutions des charges de trafic Heure de Pointe Matin (Source : Modélisation - impacts des projets sur l'OIM Aéroparc, Explain 2020)	188
Figure 16 : Evolutions des charges de trafic Heure de Pointe Soir (Source : Modélisation - impacts des projets sur l'OIM Aéroparc, Explain 2020).....	192
Figure 17 : Evolutions de trafic sur les carrefours (existants ou nouveaux) liés au projet Vert Castel (Source : Modélisation - Impacts des projets sur l'OIM Aéroparc, Explain 2020)	20
Figure 18 : Evolution des mouvements tournants Heure de Pointe Soir (Source : Modélisation - Impacts des projets sur l'OIM Aéroparc, Explain 2020)	211
Figure 19 : Evolution de l'occupation Heure de Pointe Matin (Source : Modélisation - Impacts des projets sur l'OIM Aéroparc, Explain 2020)	222
Figure 20 : Evolution de l'occupation Heure de Pointe Soir (Source : Modélisation - Impacts des projets sur l'OIM Aéroparc, Explain 2020)	223
Figure 21 : Plan du giratoire (Source : Avant-projet Volume B-Déplacements - Aménagement du boulevard technologique au sein de l'OIM Bordeaux Aéroparc, Egis 2020)	233
Figure 22 : Dimensionnement du giratoire (Source : Avant-projet Volume B-Déplacements Aménagement du boulevard technologique au sein de l'OIM Bordeaux Aéroparc, Egis 2020)	233
Figure 23 : Matrice de déplacement (Source : Avant-projet Volume B-Déplacements - Aménagement du boulevard technologique au sein de l'OIM Bordeaux Aéroparc, Egis 2020)	233
Figure 24 : Calcul des réserves de capacités sur le carrefour (Source : Avant-projet Volume B-Déplacements - Aménagement du boulevard technologique au sein de l'OIM Bordeaux Aéroparc, Egis 2020).....	233
Figure 25 : Situation avant et après expropriation.....	266
Figure 26 : Plan masse.....	288
Figure 27 : Calcul de l'indemnité de dépossession (Source : Avis du domaine sur la valeur vénale / Valeur locative, Direction régionale des Finances Publiques de Nouvelle-Aquitaine 2022)	300

Photographies

Photographie 1 : Prises de vue de la rue Caroline Aigle 144

Pièce A : Cadre juridique de l'enquête

1- OBJET DE L'ENQUÊTE

Dans le cadre de l'Opération d'Intérêt Métropolitain (OIM) Bordeaux Aéroport, Bordeaux Métropole a réalisé une voie nouvelle d'environ 200 m entre la rue Caroline Aigle au Haillan et l'avenue de la Grande Semaine à Mérignac. Cette infrastructure permet le bouclage routier entre les parcs d'activités Caroline Aigle au Haillan et Vert Castel 2 à Mérignac et plus largement entre deux axes importants situés sur l'OIM Aéroport : l'avenue Marcel Dassault à Mérignac côté sud (échangeur 10) et l'avenue de Magudas au Haillan côté Nord (échangeur 9).

Afin de finaliser le bouclage de ces nouvelles voiries, Bordeaux Métropole souhaite intégrer la rue Caroline Aigle et le système de gestion du pluvial de la voie (bassin d'étalement) dans le domaine public routier. Devant le refus du propriétaire actuel de céder la voirie à la Métropole, cette dernière souhaite réaliser une déclaration d'utilité publique en vue de son expropriation.

Ce dossier est élaboré en application des articles R.112-4 du code de l'expropriation.

Il comprend conformément à cet article :

- 1° Une notice explicative ;
- 2° Le plan de situation ;
- 3° Le plan général des travaux ;
- 4° Les caractéristiques principales des ouvrages les plus importants ;
- 5° L'appréciation sommaire des dépenses.

Cette présente enquête est réalisée conjointement avec l'enquête parcellaire qui a pour objet de déterminer précisément :

- Les parcelles à acquérir
- Les propriétaires de ces parcelles, les titulaires de droit réels et les autres intéressés.

2- INSERTION DES ENQUETES DANS LA PROCEDURE ADMINISTRATIVE

2.1 TEXTES REGISSANT LES ENQUETES

Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, notamment :

- Articles L.1 et L.110-1 sur le principe de l'expropriation ;
- Article L.121-1 à L.121-5 sur les dispositions générales ;
- Articles R.111-1, R.112-1 à R.112-24 sur le déroulement de l'enquête préalable à la DUP ;
- Articles L.131-1, R.131-1 à R.131-14 sur l'enquête parcellaire ;
- Articles L.132-1, R.132-1 à R.132-4 sur la cessibilité ;
- Articles L.311-1 à L.311-3 sur la notification de l'enquête parcellaire ;
- Article L.311-1 et R311-1 sur la notification des offres.

2.2 AVANT LES ENQUETES

Bordeaux Métropole, maître d'ouvrage, adresse au Préfet de la Gironde, autorité compétente désignée pour ouvrir et organiser l'enquête, le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique.

Conformément à l'article R.131-14 du code de l'expropriation, lorsque l'expropriant est en mesure, avant la déclaration d'utilité publique, de déterminer les parcelles à exproprier et de dresser le plan parcellaire ainsi que la liste des propriétaires, l'enquête parcellaire peut être faite en même temps que l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique.

Les propriétaires des parcelles concernées feront l'objet d'une notification du dépôt du dossier de l'enquête parcellaire en mairie, conformément aux articles L 311-1 à L311-3 du code de l'expropriation.

Conformément aux articles R.111-1 et suivants du code de l'expropriation et l'article R.123-5 du code de l'environnement, le Préfet de Gironde saisit le président du tribunal administratif afin de désigner un commissaire enquêteur ou une commission d'enquête. Le commissaire enquêteur est désigné dans un délai de 15 jours par le président du tribunal administratif ou le membre du tribunal délégué à cette fin, à partir d'une liste d'aptitude. Les présentes enquêtes font l'objet d'un arrêté d'ouverture et de mesures de publicité préalables, conformément à la réglementation.

Conformément à l'article R.112-12 du code de l'expropriation, le préfet, après consultation du commissaire enquêteur ou du président de la commission d'enquête, précise par arrêté :

- L'objet des enquêtes, la date à laquelle elles sont ouvertes et leur durée qui ne peut être inférieure à **15 jours**.
- Les heures et le lieu où le public pourra prendre connaissance des dossiers d'utilité publique et parcellaire et formuler ses observations sur les registres ouverts à cet effet. Ces registres à feuillets non mobiles, sont : pour le dossier d'utilité publique, côté et paraphé par le commissaire enquêteur, la commission d'enquête ou l'un des membres de celle-ci et, pour le dossier parcellaire, côté et paraphé par le Maire.
- Le lieu où siègera le commissaire enquêteur ou la commission d'enquête.
- S'il en existe un, il peut indiquer l'adresse du site internet sur lequel les informations relatives à l'enquête pourront être consultées. Si cela lui paraît approprié, il peut prévoir les moyens offerts aux personnes intéressées afin qu'elles puissent communiquer leurs observations par voie électronique.

Le préfet qui a pris l'arrêté prévu à l'article R.112-12 fait procéder à la publication, en caractères apparents, d'un avis au public l'informant de l'ouverture de l'enquête dans deux journaux régionaux ou locaux diffusés dans tout le département ou tous les départements concernés. Cet avis est publié huit jours au moins avant le début de l'enquête. Il est ensuite rappelé dans les huit premiers jours suivant le début de celle-ci.

Dans le cadre de l'enquête parcellaire, il est notifié à chacun des propriétaires connus l'avis de dépôt du dossier d'enquête à la mairie lorsque leur domicile est connu d'après les renseignements recueillis par l'expropriant ou à leurs mandataires, gérants, administrateurs ou syndics. En cas de domicile inconnu ou en cas de doute sur le fait que la notification ait bien touché le propriétaire, la notification est faite en double copie au maire, qui en fait afficher une, et, le cas échéant, aux locataires et aux preneurs à bail rural (article R.131-6 du Code de l'Expropriation).

Un questionnaire est joint à la notification, celui-ci devant être retourné par les propriétaires après l'avoir complété de leur identité précise, coordonnées, qualité d'ayant-droit et avoir dénoncé leur(s) éventuel(s) locataire(s).

L'enquête se tient dans les locaux prévus à cet effet dans la commune concernée par le projet. Le présent dossier, le dossier parcellaire ainsi que les registres d'enquête sont tenus à la disposition du public.

2.3 DURANT LES ENQUETES

Des observations sur l'utilité publique de l'opération ou sur les informations contenues au dossier parcellaire peuvent être consignées, par toute personne intéressée, directement sur les registres d'enquête, ou être adressées par correspondance, au lieu fixé par l'arrêté, au commissaire enquêteur ou au président de la commission d'enquête. Les observations peuvent, si l'arrêté le prévoit, être adressées par voie électronique. Toutes les observations écrites sont annexées aux registres d'enquête.

Indépendamment des dispositions qui précèdent, les observations sur l'utilité publique de l'opération ou sur les informations contenues au dossier parcellaire sont également reçues par le commissaire enquêteur, par le président de la commission d'enquête ou par l'un des membres de la commission qu'il a délégué lors des permanences prévues par l'arrêté.

A l'expiration du délai fixé par l'arrêté, les registres d'enquête sont clos, signés par le maire de la commune concernée et transmis au commissaire enquêteur avec les dossiers d'enquête.

2.4 A L'ISSUE DES ENQUETES

- A l'issue de l'enquête publique préalable à la DUP, le commissaire enquêteur ou le président de la commission d'enquête établira un rapport et émettra un avis avec des conclusions motivées en précisant si cet avis est favorable ou défavorable à l'utilité publique de l'opération projetée.

Cet avis, avec l'ensemble du dossier et des registres, sera ensuite transmis au préfet du département de la Gironde dans le délai d'un mois à compter de la clôture de l'enquête, conformément à l'article R.112-20 du code de l'expropriation.

Le Préfet adressera copie du rapport et des conclusions au Président de Bordeaux Métropole ainsi qu'au maire concerné, pour être tenu à la disposition du public à compter de la clôture de l'enquête conformément à l'article R.112-21 du code de l'expropriation.

Une fois en possession du rapport et des conclusions du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête, les autorités compétentes pourront alors se prononcer sur l'utilité publique de l'opération.

- A l'issue de l'enquête parcellaire et conformément aux articles R.131-9 et R.131-10 du code de l'expropriation, le commissaire enquêteur ou le président de la commission d'enquête donnera son avis sur l'emprise des ouvrages projetés et dressera le procès-verbal de l'opération après avoir entendu toutes les personnes susceptibles de l'éclairer.

Le commissaire enquêteur ou le président de la commission d'enquête transmet le dossier et les registres, assortis du procès-verbal et de son avis, au préfet compétent en vertu de l'article [R. 131-4](#) du code de l'expropriation.

2.5 LA DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE

L'autorité compétente de l'État décidera de la déclaration d'utilité publique.

La décision de refus de déclarer l'utilité publique d'un projet ou d'une opération doit être motivée.

Conformément à l'article L.121-2 du code de l'expropriation, la décision préfectorale doit intervenir au plus tard un an après la clôture de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique. Le délai accordé pour réaliser l'expropriation ne peut excéder cinq ans (sauf si les opérations déclarées d'utilité publique sont prévues par des POS, des PLU ou des DU en tenant lieu). Toutefois, un acte pris dans la même forme peut proroger une fois les effets de la déclaration d'utilité publique pour une durée au plus égale à cinq ans.

Néanmoins, si les opérations déclarées d'utilité publique sont prévues par des plans d'occupation des sols, des plans locaux d'urbanisme ou des documents d'urbanisme en tenant lieu, cette durée maximale est portée à dix ans.

Voie de recours

En cas de contestation de la DUP, un recours contentieux devant la juridiction administrative est possible, dans un délai de 2 mois à partir de la publication de la décision attaquée.

2.6 L'ARRETE DE CESSIBILITE

Postérieurement à la clôture de l'enquête parcellaire, le préfet prononce l'arrêté de cessibilité c'est-à-dire qu'il déclare cessible les propriétés ou parties de propriétés dont l'acquisition est poursuivie par Bordeaux Métropole.

2.7 AU-DELA DES ENQUETES

Lancement de la procédure d'expropriation

Suite à l'enquête parcellaire, en cas de déclaration publique du projet, le Préfet prendra l'arrêté déclarant cessibles les immeubles nécessaires à la réalisation du projet déclaré d'utilité publique. Sauf application notamment de l'article R.311-6, la procédure d'expropriation pourra être ensuite engagée en application des dispositions du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, notamment en ce qui concerne la fixation des indemnités ; les indemnités d'expropriation étant alors fixées par le juge de l'expropriation.

Les accords amiables seront systématiquement recherchés par le maître d'ouvrage.

Etudes de détails

Au cours de l'enquête publique, des adaptations de détail ou des modifications pourront être demandées. A ce titre, le porteur de projet engagera les études nécessaires à la définition du projet en tant que de besoin. Des modifications substantielles entraîneraient la réalisation d'une nouvelle enquête.

3- CONTENU DES DOSSIERS

- Le dossier d'enquête d'utilité publique

La déclaration d'utilité publique (DUP) est l'acte par lequel l'autorité administrative affirme l'utilité publique d'un projet et de l'acquisition de l'emprise foncière nécessaire à sa réalisation.

Cette procédure est régie par les articles R112-1 et suivants du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique.

La composition du dossier d'enquête d'utilité publique est établie conformément aux dispositions de l'article R. 112-4 du Code de l'expropriation.

Ce dossier comprend :

- 1° Une notice explicative ;
- 2° Le plan de situation ;
- 3° Le plan général des travaux ;
- 4° Les caractéristiques principales des ouvrages les plus importants ;
- 5° L'appréciation sommaire des dépenses.

La notice explicative indique l'objet de l'opération et les raisons pour lesquelles, notamment du point de vue de l'insertion dans l'environnement, parmi les partis envisagés, le projet soumis à l'enquête a été retenu.

Conformément à la réglementation en vigueur, le dossier comprend les éléments suivants :

1° Une notice explicative :

Cette partie a pour objectif de présenter le projet (périmètre, superficie, état des lieux, objectifs et enjeux) et ainsi de :

- Présenter l'opération dans son contexte et montrer que la collectivité possède une vision globale et cohérente des aménagements projetés ;
- Indiquer les grandes fonctions assignées au projet : améliorer la lisibilité des échanges, améliorer l'accessibilité et la sécurité, inscrire ce projet au sein d'un maillage de réseaux, intégrer les espaces publics ;

- Démontrer que le parti d'aménagement adopté permet bien de répondre aux fonctions assignées et aux avantages attendus en termes de sécurité, de fluidité, de confort de l'utilisateur et d'environnement.
- Démontrer l'utilité publique de l'opération qui doit répondre à un réel besoin et justifier le recours à la procédure d'expropriation.

2° Le plan de situation :

Il permet de localiser le projet par rapport à l'ensemble de la commune. A titre indicatif, son échelle est comprise entre 1/10 000e et 1/50 000e.

3° Le plan général des travaux :

Ce plan est réalisé sur la base des éléments issus du dossier d'avant-projet (AVP). Il s'agit d'un document particulièrement important puisque ce plan sera annexé à l'arrêté préfectoral de déclaration d'utilité publique.

Il décrit l'emplacement général des travaux pour la réalisation desquels la collectivité est habilitée à exercer le droit d'expropriation dans le but de réaliser le projet.

Il permet d'avoir une idée exacte des travaux envisagés et de visualiser l'emprise du projet. Il s'agit de montrer la disposition d'ensemble des équipements projetés, et de faire apparaître clairement le périmètre des travaux. A titre indicatif, son échelle est comprise entre 1/200e et 1/1000e.

Suivant le cas : Il peut être composé d'une planche format A3 sur laquelle seront figurés les travaux prévus point par point. Le choix de l'échelle sera fait ultérieurement en fonction des plans fournis et de leur format.

4° Les caractéristiques principales des ouvrages les plus importants :

Le document devra présenter de façon littérale et graphique les principaux travaux devant être réalisés dans le périmètre de la DUP (mentionnés sur le plan général des travaux) avec des informations techniques.

5° L'appréciation sommaire des dépenses en distinguant :

- Le montant des acquisitions foncières ;
- Le montant des travaux à réaliser.

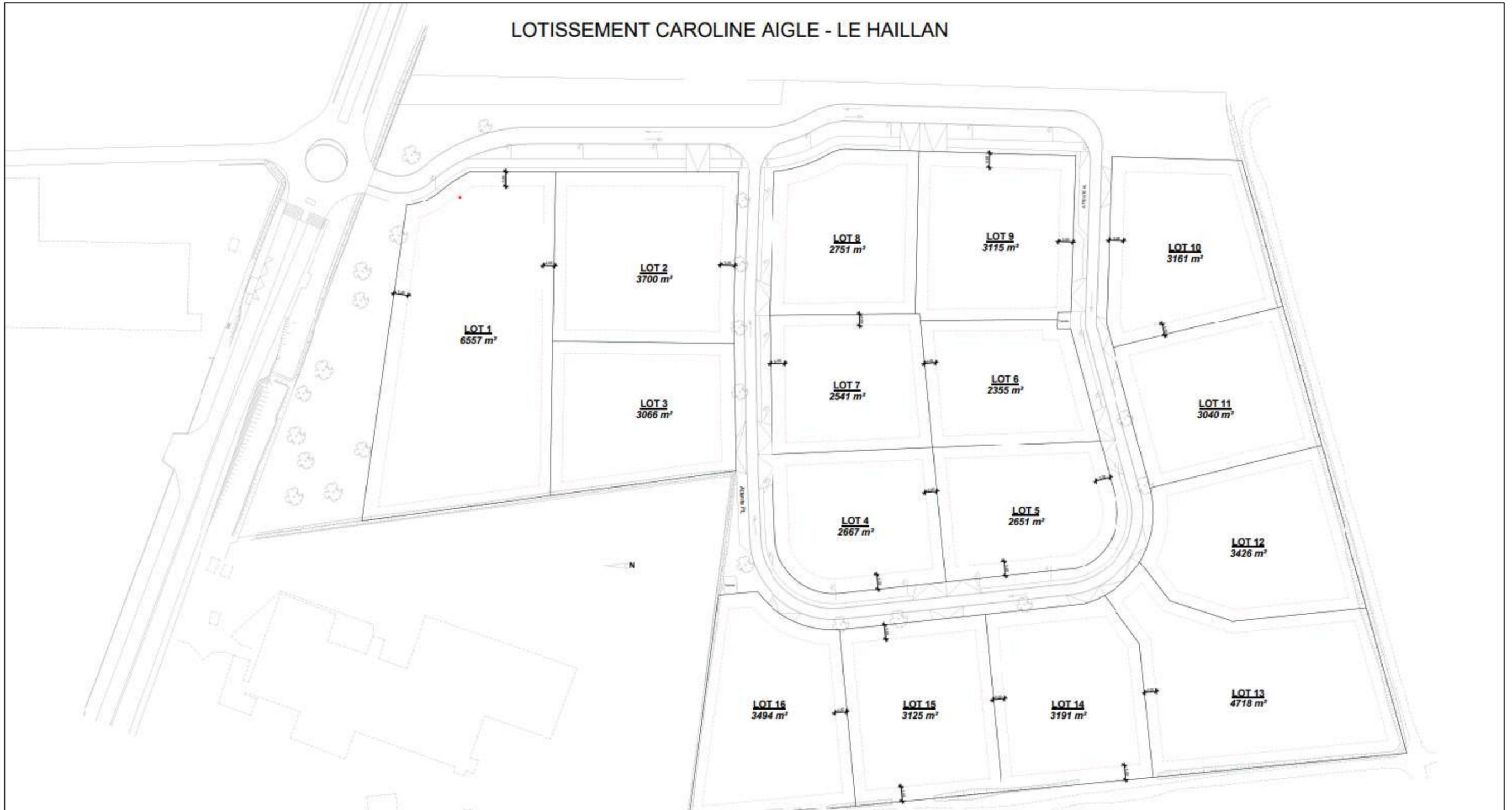
- Le dossier parcellaire

Le dossier comprend :

- **Un plan parcellaire** permettant de visualiser précisément les parcelles impactées par le projet et les emprises qui seront nécessaires à la réalisation de celui-ci. A titre indicatif, son échelle est de 1/1000e
- **Un état parcellaire** qui présente l'ensemble des parcelles impactées, leurs propriétaires selon les informations indiquées au cadastre, ainsi que les informations qui ont pu être relevées par l'Administration. Ce document est destiné à permettre à tout intéressé de vérifier les informations détenues par l'Administration et de pouvoir faire des observations.

Pièce B : Plan de situation

Figure 2 : Plan masse et parcelles à acquérir



Pièce C : Notice explicative

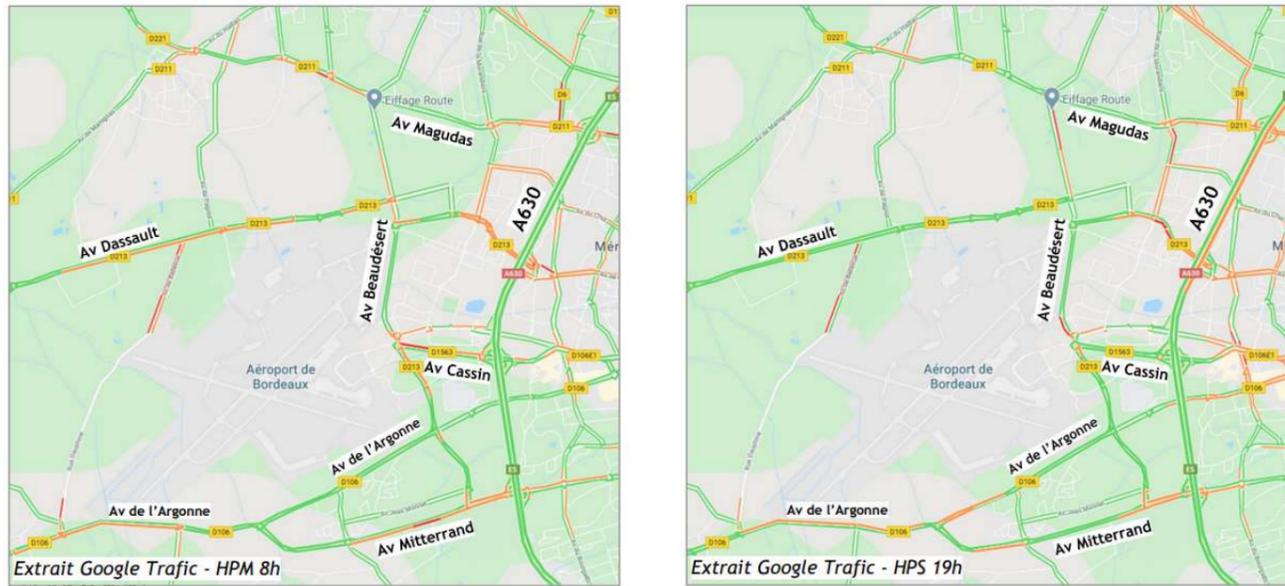
1- LE CONTEXTE DU PROJET

La métropole de Bordeaux compte 750 000 habitants répartis sur 28 communes. Elle connaît ces dernières années une croissance démographique des plus importantes (avec un taux de variation annuel moyen de 1,5 % entre 2011 et 2016 selon les données INSEE), principalement dû au solde migratoire. Il est prévu que la Métropole accueille 1 million d'habitants à l'horizon 2035/2040. Aussi, elle est un pôle d'emplois majeur pour tout le Département et la Région et la source d'un nombre très important de déplacements. La voiture particulière reste le mode de déplacements privilégié et les infrastructures de transports routières sont de plus en plus sollicitées et saturées aux heures de pointe, à l'instar de la rocade. En effet, en 2019, les pratiques de mobilité mesurées dans le cadre du plan de mobilité inter-entreprises auprès des grands employeurs du site montrent la part dominante de l'autosolisme pour les déplacements domicile-travail : **la voiture individuelle représente en effet 78% de part de marché.**

Dans le cadre d'une modélisation macroscopique du projet OIM Bordeaux Aéroport à l'horizon 2030 par le cabinet de conseil EXPLAIN, des problématiques de circulation routière ont été mises en avant dans le secteur. La rocade Ouest (A630) est saturée sur certains de ces tronçons, notamment à l'Heure de Pointe Soir (HPS).

Au niveau territorial de l'OIM, les principales avenues telles que Magudas, Toussaint Catros, Dassault, Beaudésert, Roland Garros et Mitterrand subissent également des ralentissements de circulation.

Les cartes suivantes illustrent la situation actuelle aux heures de pointe du matin (8h) et du soir (19h).



*HPM : Heure de Pointe Matin, HPS : Heure de Pointe Soir

Figure 1 : Etat actuel de la circulation (Source : Modélisation - Impacts des projets sur l'OIM Aéroport, Explain 2020)

Le secteur est donc qualifié par un engorgement du trafic ainsi que par un manque de transversalité. Ainsi, les principales avenues de l'OIM subissent des ralentissements de circulation.

Actuellement, la rue Caroline Aigle est construite et mise en service. Elle fonctionne en impasse et est reliée à l'avenue de Magudas au Nord par un giratoire qui a été créé en coordination avec la création de cette voie. Sa liaison avec l'avenue de la Grande Semaine au sud a été achevée par Bordeaux Métropole en 2021 mais n'est pas ouverte à la circulation publique.



Figure 2 : Localisation de la rue Caroline Aigle par rapport aux avenues adjacentes (Source : Géoportail)

Des prises de vue photographiques ont été réalisées sur le terrain le 22 septembre 2022.



Figure 3 : Localisation des prises de vue



1



2



3



4



5



6



7



8



Photographie 1 : Prises de vue de la rue Caroline Aigle

2- LES OBJECTIFS DU PROJET

2.1 PLAN LOCAL D'URBANISME DE BORDEAUX MÉTROPOLE

La première révision du PLU de Bordeaux Métropole ayant été approuvée par le Conseil de la Métropole en date du 16 décembre 2016, le permis d'aménager initial porté par DL construction pour la construction du lotissement Caroline Aigle a été obtenu sous l'ancien PLU, en 2014.

Le PLU de Bordeaux Métropole (ex Communauté Urbaine de Bordeaux) en vigueur en 2014 définissait des orientations d'aménagement urbain sous forme de fiches. La zone d'étude du projet était concernée par les fiches d'orientations G32 et D36. La fiche G32 présentait les zones à urbaniser sur les communes de Mérignac, Le Haillan et Saint-Médard-en-Jalles. Il s'agissait notamment des secteurs « Secteur de l'aéroport » (site 80), « Lande de Mazeau » (secteur 81), « Les 5 chemins » (site 82), « Morandière » (site 83) et « Marcel Dassault » (Site 134). Ces sites étaient tous à vocation économique.

Comme le montre la figure 6, la rue Caroline Aigle se situe dans le secteur 80.

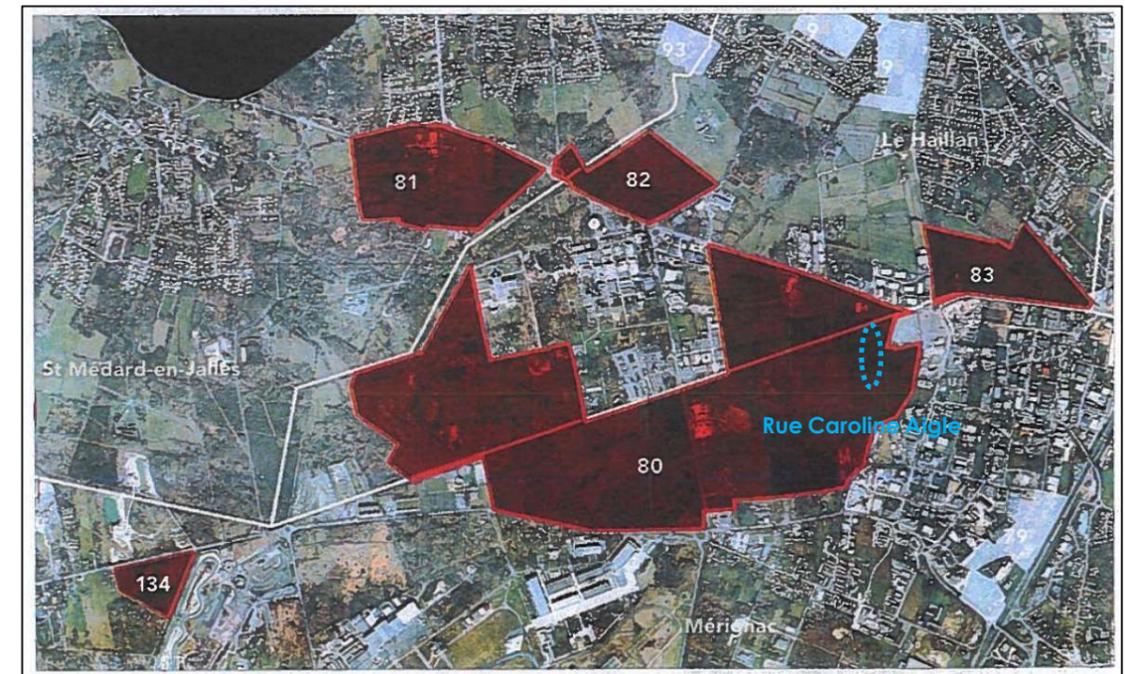


Figure 4 : Localisation des secteurs d'aménagements des communes de Mérignac, Le Haillan et Saint-Médard-en-Jalles (Source : Fiche G32 Mérignac/Le Haillan/St-Médard-en-Jalles)

Dans le cadre des orientations d'aménagement urbain de la fiche G32, il était déjà prévu de mettre en place un axe Nord/Sud entre les avenues Marcel Dassault et Magudas en lien avec les projets d'urbanisme émergents comme Vert Castel et les parcelles économique sur le Haillan comme illustré figure 7.

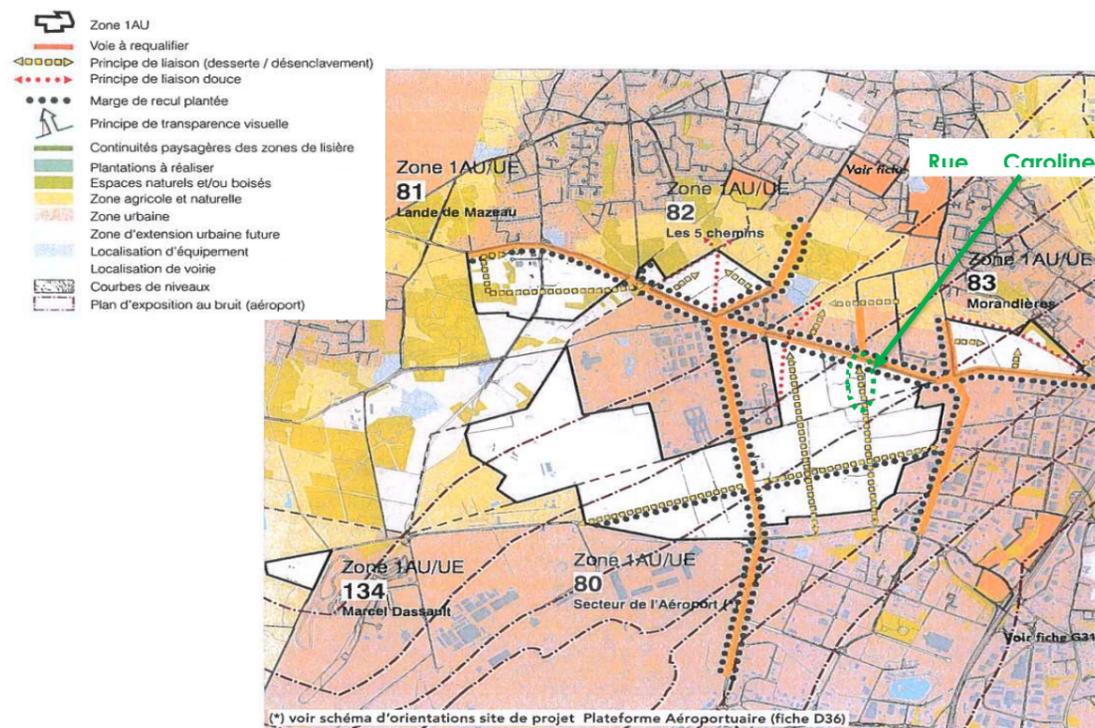


Figure 5 : Schéma d'orientations d'aménagement urbain (Source : fiche G32 Mérignac/Le Haillan/ St-Médard-en-Jalles)

En outre, parmi les enjeux qui ont été ciblés dans la fiche D36 relative au développement des sites économiques d'intérêt métropolitain sur les communes de Mérignac, Le Haillan et Saint-Médard-en-Jalles, la réduction des difficultés d'accès à l'aéroport et l'amélioration de la lisibilité du réseau de voirie » apparaît comme primordiale :

- Préserver les conditions d'un développement économique, urbain et paysager ;
- **Réduire les difficultés d'accès à l'aéroport et améliorer la lisibilité du réseau de voirie ;**
- Améliorer la lisibilité de la vocation économique du secteur aéroportuaire ;
- Organiser le gisement foncier ;
- Articuler des territoires économiques hétérogènes ;
- Protéger les quartiers résidentiels des zones d'activités et des nuisances du trafic aérien ;
- Préserver le cadre paysager boisé de grande qualité ainsi que le réseau hydrologique ;
- Maitriser le développement urbain afin de ne pas tomber dans les travers d'une urbanisation périphérique incontrôlée.

2.2 AXES MAJEURS ET VOIES INTER-QUARTIERS A L'ÉCHELLE DE L'AÉROPARC

A l'échelle de l'Aéroparc, les axes majeurs (avenue de Magudas par exemple) constituent des voies primaires qui structurent le tissu d'activité. Elles en constituent les axes structurants, vitrine de l'Aéroparc à l'échelle de la Métropole. Elles comprennent les avenues qui mènent aux différents échangeurs de la Rocade, le Boulevard technologique, l'avenue Dassault ainsi que la Rocade.

A l'échelle des quartiers, les voies inter-quartiers tissent des liens étroits avec les communes, organisent les futurs développements ou renouvellements, et en initient les nouvelles porosités. Certaines franchissent la rocade pour rejoindre les espaces habités et se déclinent en de nombreux axes nord-sud d'échelles variées (avenue du Chut ou Argonne par ex).

Ainsi, en intégrant la rue Caroline Aigle dans le domaine public routier, les axes majeurs seront liés entre eux par les voies inter-quartiers ce qui permettra de fluidifier le trafic routier. Les liaisons entre la rue Caroline Aigle et les avenues de Magudas au Nord et de la Grande Semaine au Sud sont déjà prêtes à fonctionner.

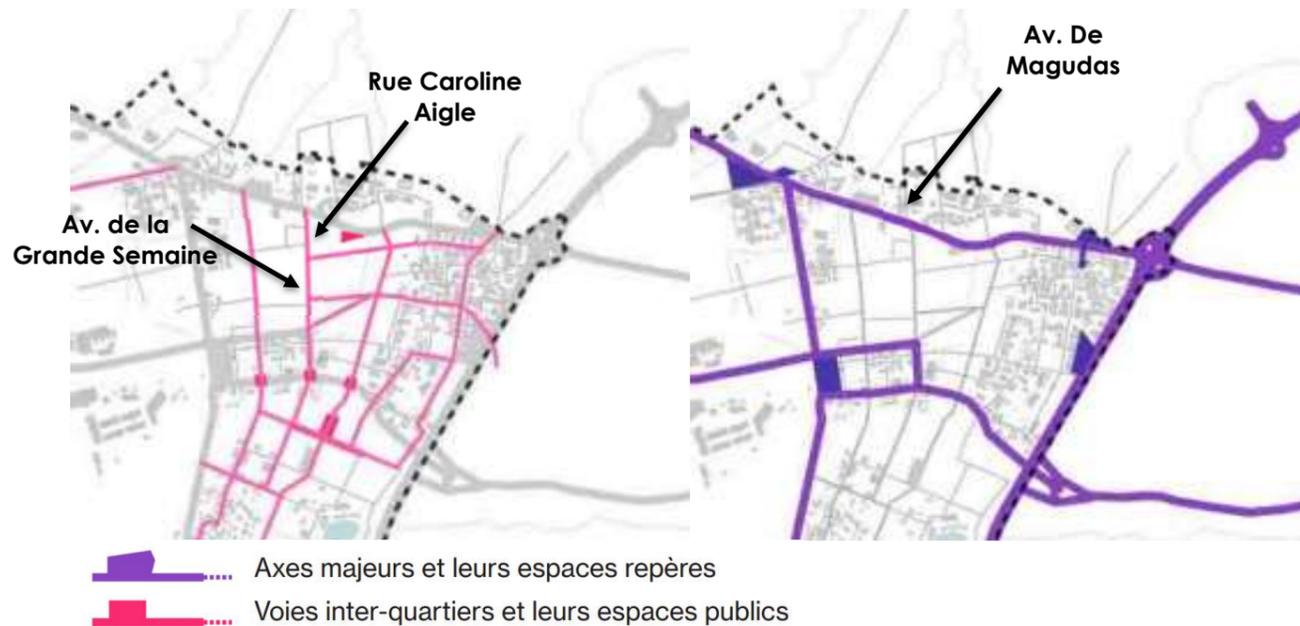


Figure 6 : Axes majeurs et voies inter-quartiers (Source : Programme des espaces publics, Bordeaux Métropole 2018)

2.3 L'OIM BORDEAUX AÉROPARC ET SES OBJECTIFS

Par ailleurs, au regard du dynamisme et du développement du secteur de l'Aéroparc, Bordeaux Métropole a considéré que ce territoire nécessitait l'arrivée d'infrastructures de transport en commun lourds et le développement d'espaces publics permettant de desservir des terrains nouveaux pour accueillir des entreprises. A cette fin, suite à une délibération du 25 septembre 2015, le Conseil métropolitain de Bordeaux Métropole a créé l'OIM Bordeaux Aéroparc (OIM BA) sur un territoire de 2 515 hectares qui s'étend sur 3 communes : Mérignac, Le Haillan et Saint-Médard-en-Jalles.

La rue Caroline Aigle fait partie du périmètre de cette Opération d'Intérêt Métropolitain délimité en figure 9.



Figure 7 : Périmètre de l'OAIM Bordeaux Aéroparc (Source : Bordeaux Métropole)

L'opération d'aménagement Bordeaux Aéroport dans laquelle s'inscrit cette infrastructure recouvre des objectifs de requalification urbaine et paysagère qui visent à structurer et à améliorer le fonctionnement et la lisibilité de ce territoire. En particulier, il s'agit de :

- Améliorer et fluidifier les conditions de circulation sur l'ensemble de l'Aéroport en :
 - o Renforçant les axes structurants, vitrine de l'Aéroport et porteurs d'espaces publics majeurs ;
 - o **Déployant un réseau de voiries secondaires, liens inter quartiers et diffusion des flux de circulation ;**
 - o Réalisant ou raccordant des voies tertiaires au fil des projets d'aménagement ;
 - o Accompagnant et renforçant le réseau de transports collectifs via le programme de voiries.
- Tisser un réseau diversifié, sécurisé et confortable de mobilités douces et accompagnement des voiries pour inciter aux changements de comportement en matière de déplacement, et favoriser la fluidité du trafic :
 - o Déploiement d'un vaste réseau de chemins nature sur les chemins ruraux préexistants ;
 - o Création de nombreuses pistes cyclables, séparés du flux, le long des voies ou des chemins nature ;
 - o Aménagements qualitatifs, confortables et sécurisés des cheminements piétons.

2.4 LA STRATÉGIE MOBILITÉ

La stratégie de mobilité de l'OIM BA vise à permettre le développement de la programmation immobilière de l'opération tout en maintenant des conditions d'accessibilité soutenables pour l'ensemble des usagers du secteur élargi.

Il convient de considérer la nature systémique du sujet de la mobilité. Ainsi, les réseaux de mobilité de l'Aéroport ont à composer avec les facteurs endogènes (déplacements au sein de son périmètre) mais également avec une demande exogène (déplacements qui traversent le territoire en nord-sud et en est-ouest).

Ainsi, la stratégie mobilité agit sur ces 2 échelles en cohérence et en continuité de la stratégie mobilité métropolitaine approuvée en conseil métropolitain le 23 septembre 2021 (Délibération n° 2021-430). En effet, le nouveau Schéma métropolitain des mobilités 2020-2030 vise 5 objectifs stratégiques métropolitains :

- Décongestionner le territoire métropolitain en diminuant de 10% le flux de voitures et en réduisant les « points noirs » de la circulation ;
- Fluidifier les liaisons Rive droite/Rive gauche en reliant mieux la Presqu'île et en augmentant la capacité de franchissement du fleuve ;
- Offrir des alternatives attractives aux liaisons métropole / hors métropole en renforçant l'offre ferroviaire, et en déployant les cars express et en régulant le trafic poids lourds ;
- Décarboner les mobilités notamment en favorisant les modes actifs (marche et vélo) et la mobilité électrique, en faisant évoluer la flotte de véhicules ou encore à travers une Zone à Faible Emission (ZFE) à l'étude ;
- Favoriser une nouvelle gouvernance en poursuivant et renforçant les coopérations engagées.

50 000 emplois d'ici 2035 sur un territoire d'ores-et-déjà très congestionné implique de mobiliser 2 leviers d'intervention :

- Le premier levier est **l'incitation au report modal afin de limiter le recours systématique à la voiture individuelle ;**
- Le deuxième levier est **la restructuration, et la densification des voiries au sein du périmètre** pour fluidifier le trafic, accompagner le report modal, améliorer les accès au réseau autoroutier, mieux diffuser les flux, et hiérarchiser les axes.

En continuité du Schéma métropolitain des mobilités et pour permettre d'atteindre les objectifs de report modal sur l'OAIM B2A, il convient ainsi de mettre en place un plan d'actions qui concerne :

- Les infrastructures de transport dont le réseau viaire structurant ;
- Le réseau viaire secondaire ;
- Le réseau cyclable et les cheminements piétons ;
- L'amélioration du niveau de service des transports en commun ;
- Les plans de mobilité des entreprises notamment pour le développement du covoiturage et des deux roues
- Le stationnement.

Le plan guide d'ensemble du territoire de l'OIM BA définit l'organisation spatiale d'un plan de déplacements et de mobilités à l'échelle de Bordeaux-Aéroport. La stratégie mobilité vise à mobiliser 2 leviers d'intervention (l'incitation au report modal et la restructuration/densification des voiries) qui se traduisent dans le plan guide notamment dans les objectifs et le plan d'actions suivants :

- Généraliser des itinéraires piétons et cyclables sécurisés dans le périmètre à l'occasion de la requalification des voiries existantes et le prolongement des itinéraires cyclables structurants permettant de répondre à la demande

croissante de déplacements en modes doux et bas carbone selon les principes exprimés sur la carte d'intention ci-après.

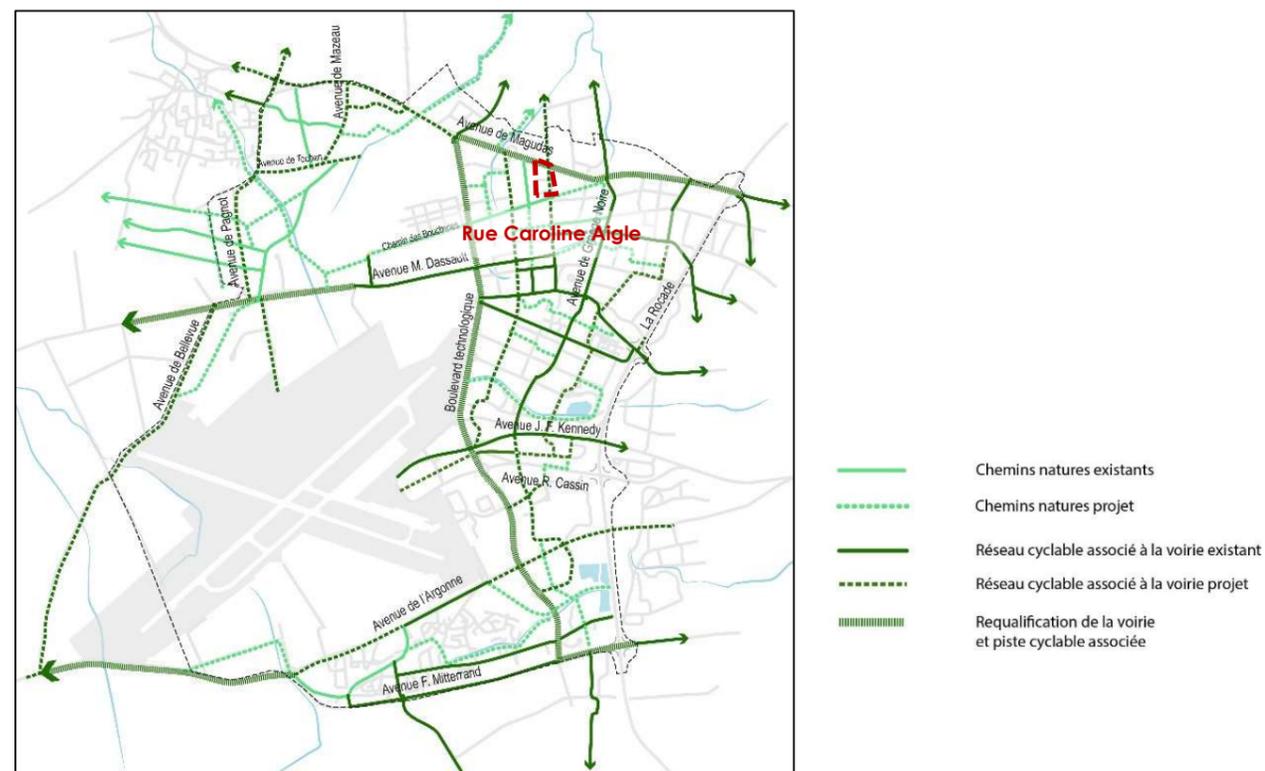


Figure 8 : Généralisation des itinéraires piétons et cyclables sécurisés (Source : Bordeaux Métropole)

- Développer le maillage viaire complémentaire (création de barreaux de liaison, voies de desserte) et renforcer le maillage viaire actuel (restructuration de voiries, carrefours) notamment en soulageant le boulevard technologique par la multiplication de barreaux Nord-sud

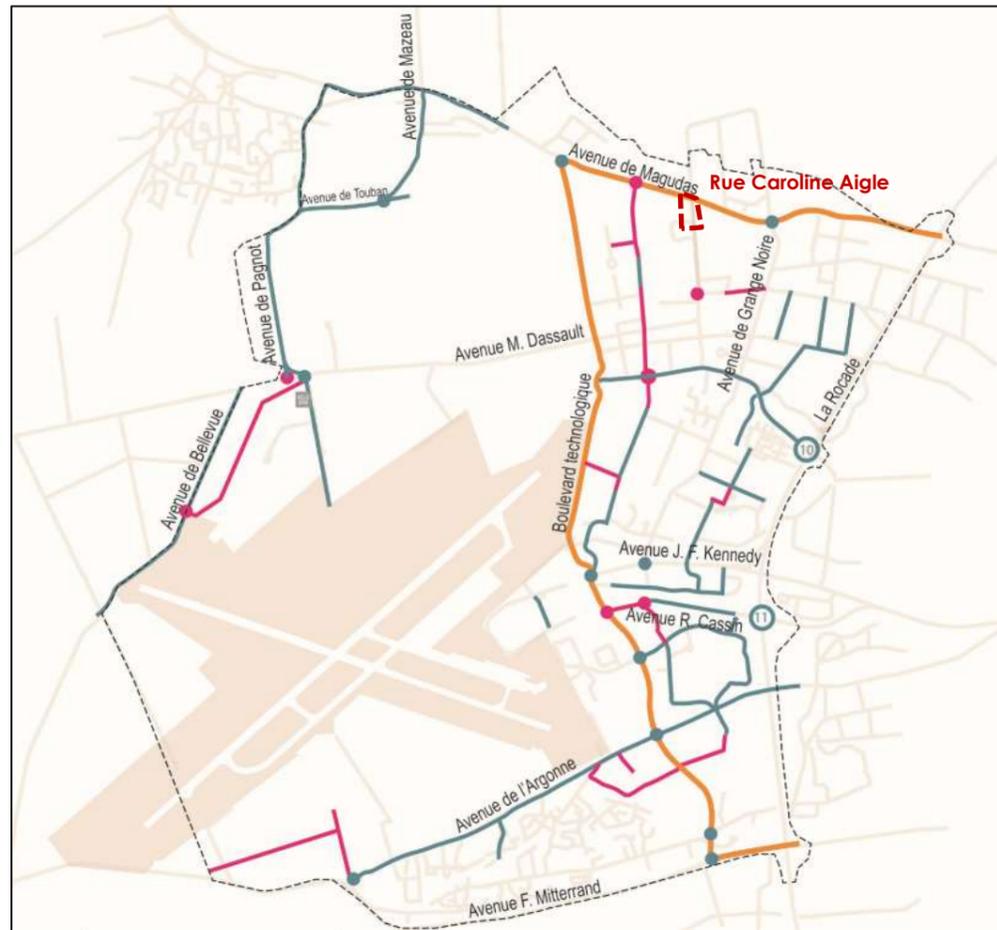


Figure 9 : Développement du maillage viaire complémentaire et renforcement du maillage viaire actuel (Source : Bordeaux Métropole)

Ainsi, depuis les orientations d'aménagement urbain de l'ancien PLU, la création de liaisons Nord-Sud était au cœur des objectifs de mobilité de Bordeaux Métropole afin de fluidifier le trafic dans le secteur. Avec la création de l'Opération d'Intérêt Métropolitain de Bordeaux Aéroport, la rue Caroline Aigle participe déjà à la volonté d'interconnecter les différents quartiers que ce soit via le réseau routier ou via le développement d'itinéraires sécurisés et directs pour les mobilités douces.

3- LES ÉTUDES TRAFICS ET INSERTIONS

Source : Modélisation – Impacts des projets sur l'OIM Aéroport, Explain 2020.

Le scénario Vert Castel intègre le maillage fin du quartier vert Castel auquel appartient la rue Caroline Aigle. Ce projet a pour objectif d'affiner le maillage routier et d'accompagner le développement du quartier Vert Castel élargi. Pour comprendre son impact, ce scénario va être comparé au scénario Fil De l'Eau 2030. Les voiries de maillage ont un profil à 2x1 voie équipée d'un itinéraire cyclable, avec une capacité de 900 veh/h/sens. Les carrefours d'accès au quartier ont été numérotés sur le plan ci-après. La voie barrée en noire ne sera finalement pas réalisée. La voie entre Caroline Aigle et Toussaint Catros fera l'objet d'études techniques en 2023.

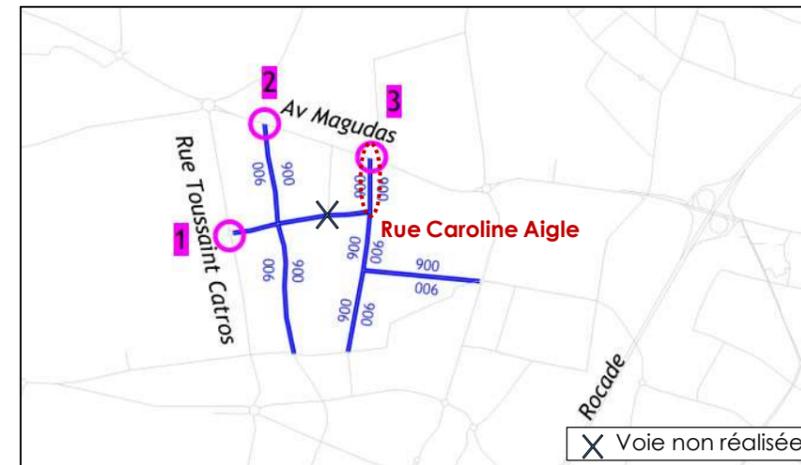


Figure 10 : Ouverture voie VL par rapport à la situation Fil de l'Eau FDE (Source : Modélisation - impacts des projets sur l'OIM Aéroport, Explain 2020)

Charges de trafic :

Les charges de trafic Heure de Pointe Matin 2030 du scénario étudié sont présentées figure 13.

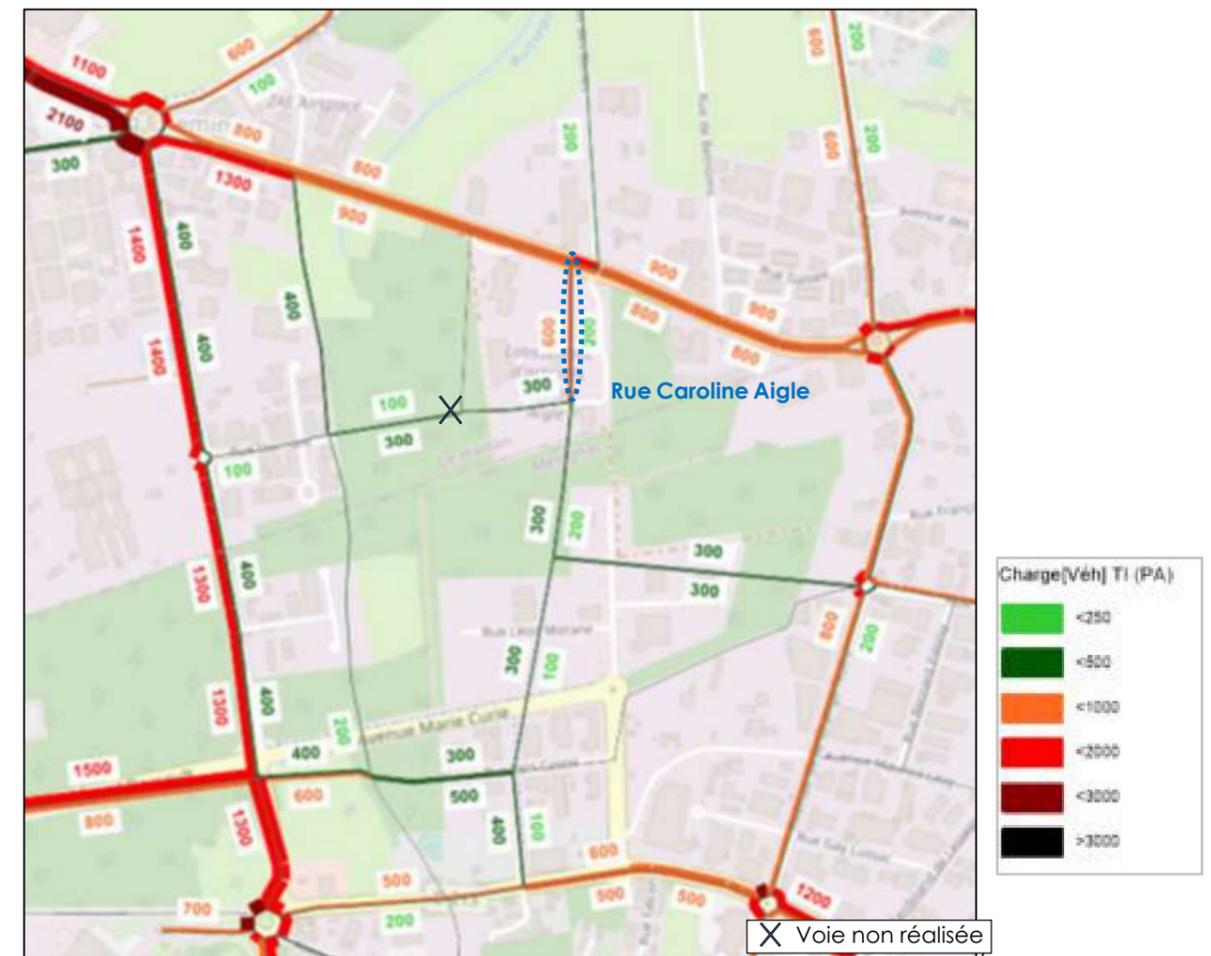


Figure 11 : Charges de trafic Heure de Pointe Matin 2030 (Source : Modélisation - impacts des projets sur l'OIM Aéroport, Explain 2020)

Les charges de trafic Heure de Pointe Soir 2030 du scénario étudié sont présentées figure 14.

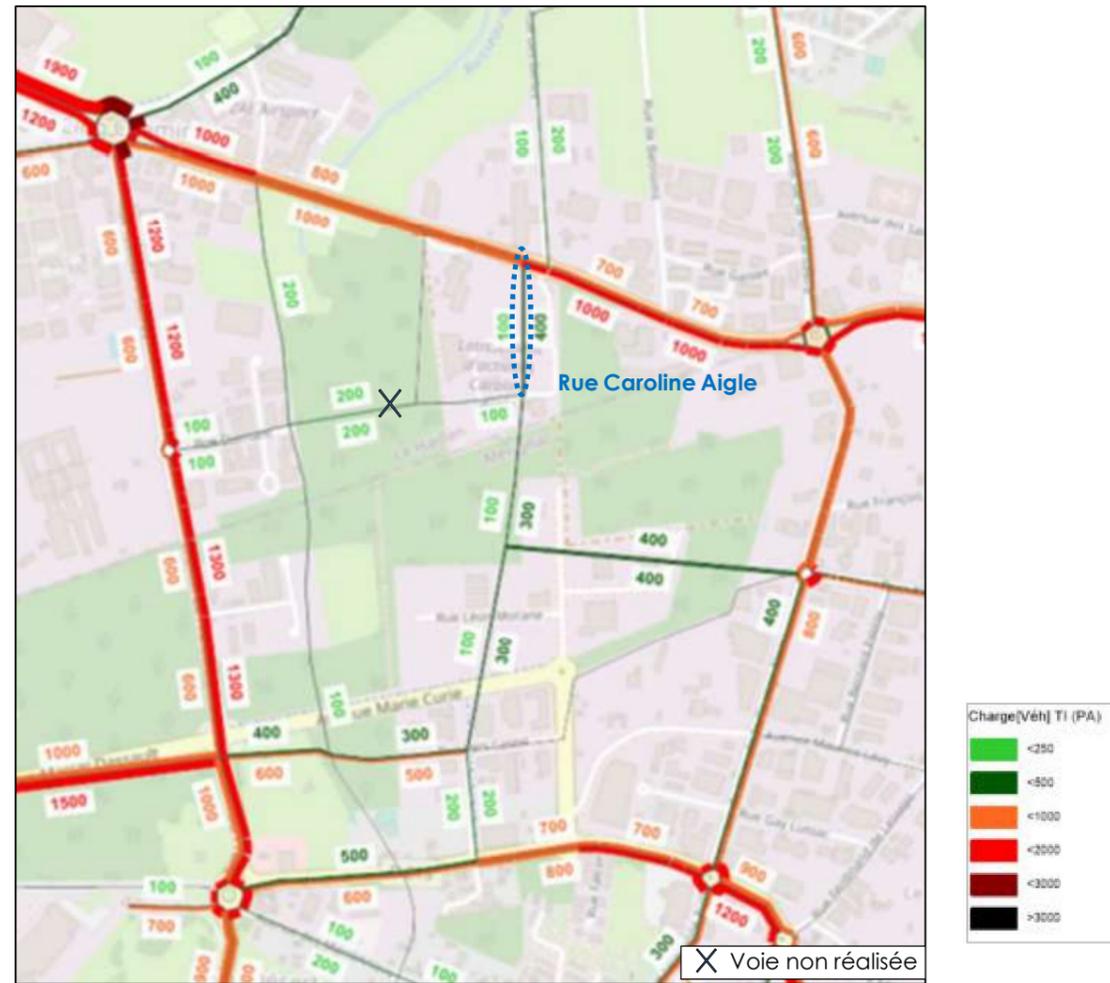


Figure 12 : Charges de trafic Heure de Pointe Soir 2030 (Source : Modélisation - impacts des projets sur l'OIM Aéroparc, Explain 2020)

Evolutions des charges de trafic routier :

Les cartes ci-après mettent en avant les évolutions de trafics routiers Heure de Pointe Matin et Heure de Pointe Soir induits par le projet de maillage routier du quartier Vert Castel par rapport au scénario Fil De l'Eau 2030 (figure 13 et 14).

On remarque dans les deux cas que :

- Les impacts sont très localisés au niveau du quartier ;
- Le maillage du quartier Vert Castel permet de décharger notamment la rue Toussaint Catros, le boulevard de Magudas sur plusieurs tronçons, avenue du Phare ainsi que sur le carrefour des 5 chemins en proposant des points d'accès plus nombreux aux usages. Le maillage permet donc de mieux répartir le trafic sur le réseau majeur de l'OIM avec la création d'un nouveau barreau Nord/Sud.

On observe cependant un trafic de report sur l'avenue de Magudas (Tronçon A) dans le sens Ouest > Est en Heure de Pointe Matin et dans le sens Est > Ouest en Heure de Pointe Soir.

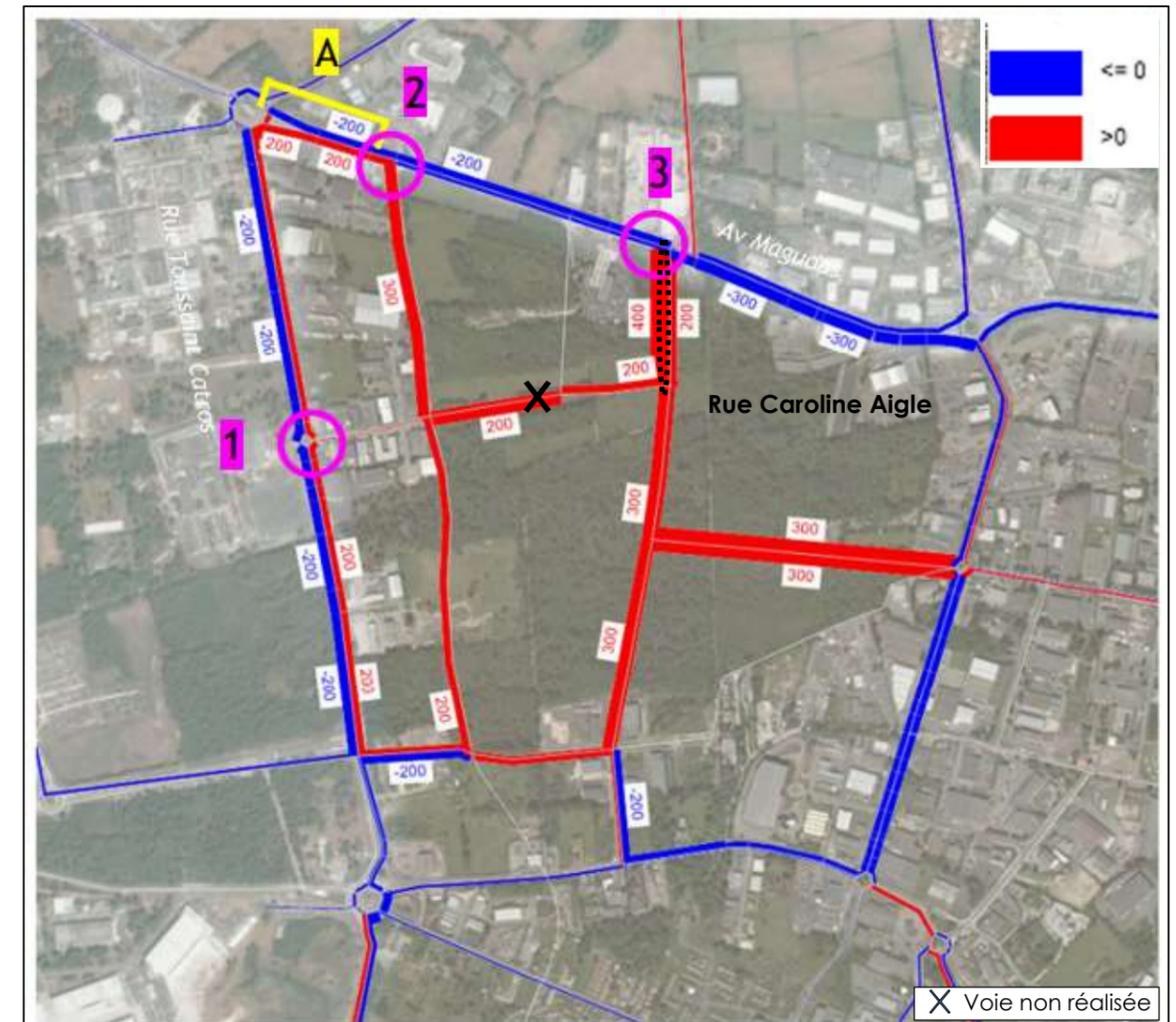


Figure 13 : Evolutions des charges de trafic Heure de Pointe Matin (Source : Modélisation - impacts des projets sur l'OIM Aéroparc, Explain 2020)

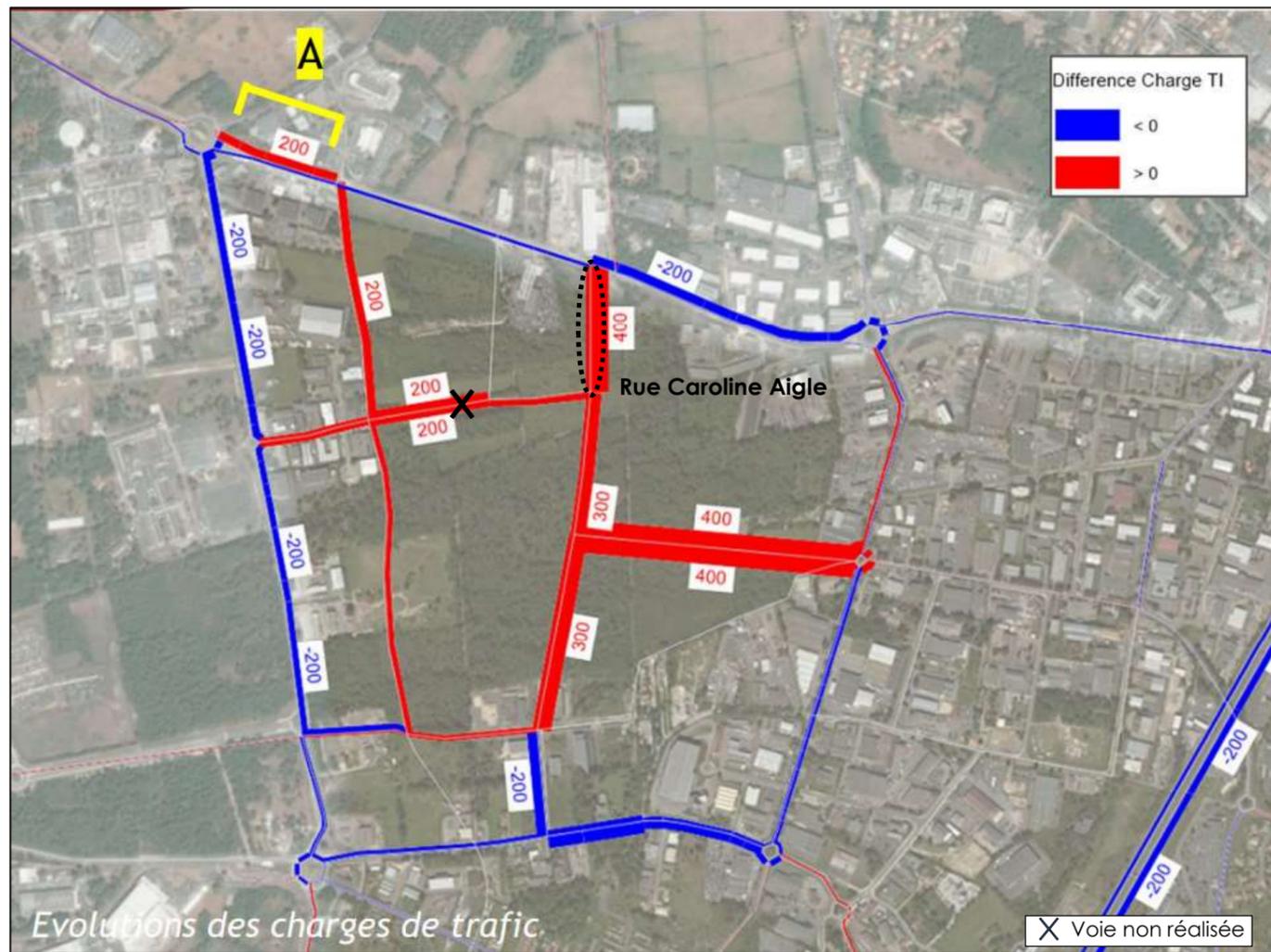


Figure 14 : Evolutions des charges de trafic Heure de Pointe Soir (Source : Modélisation - impacts des projets sur l'OIM Aéroparc, Explain 2020)

Evolution des mouvements tournants :

Les cartes ci-après présentent les évolutions du trafic sur les carrefours (existants ou nouveaux) liés au projet Vert Castel. Les aménagements devront être en capacité de supporter les mouvements directionnels estimés à l'Heure de Pointe Matin 2030.

Les giratoires dessinés dans les plans d'aménagement sont testés sous GIRABASE suivant l'analyse Heure de Pointe Matin 2030.



HPM : Heure de Pointe Matin

Figure 15 : Evolutions de trafic sur les carrefours (existants ou nouveaux) liés au projet Vert Castel (Source : Modélisation - Impacts des projets sur l'OIM Aéroport, Explain 2020)

La même étude a été réalisée pour l'Heure de Pointe Soir 2030.

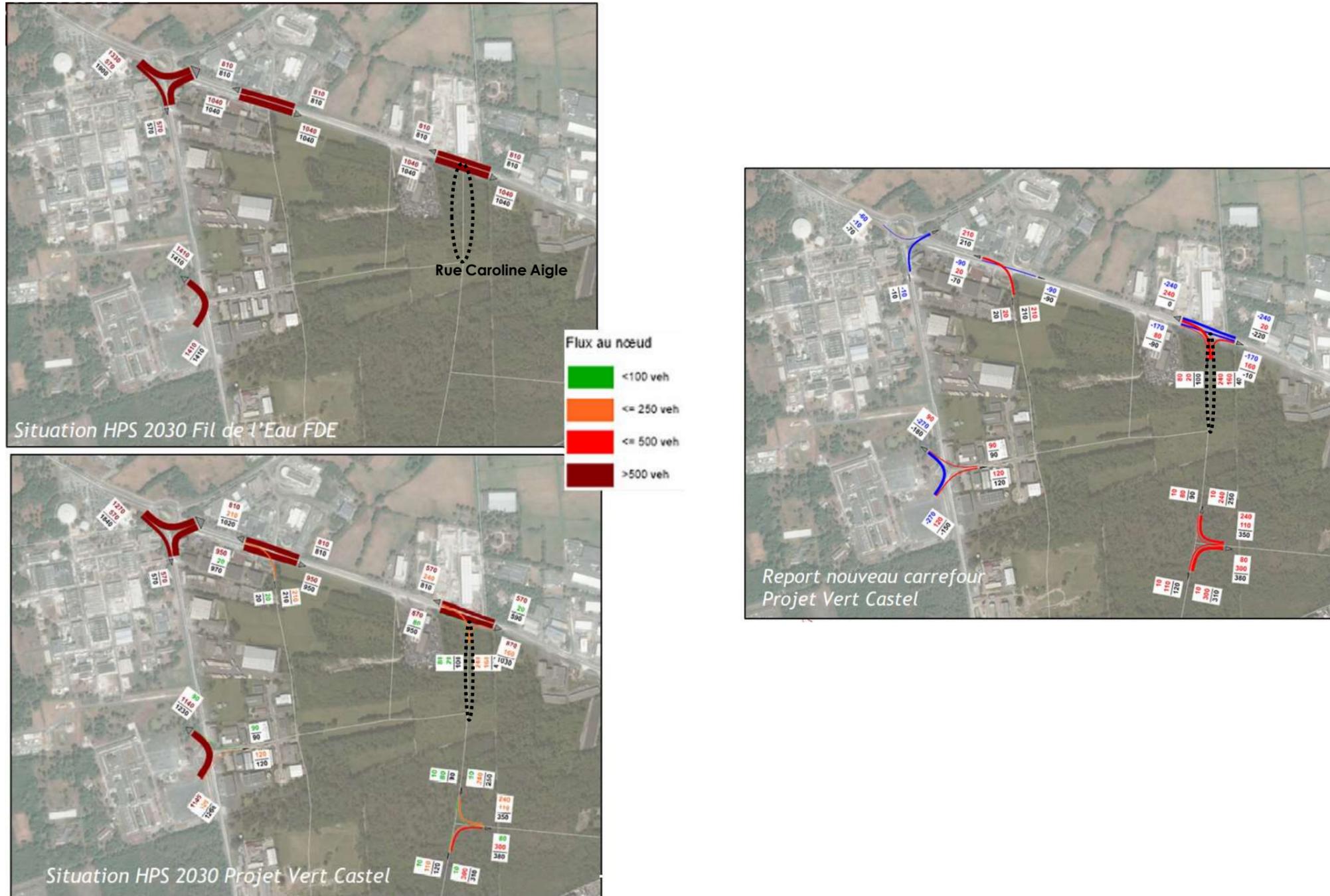


Figure 16 : Evolution des mouvements tournants Heure de Pointe Soir (Source : Modélisation - Impacts des projets sur l'OIM Aéroparc, Explain 2020)

Evolution de l'occupation :

Les cartes figure 19 représentent le taux d'occupation Heure de Pointe Matin 2030 du scénario Fil De l'Eau.

On remarque la dégradation des conditions de circulation sur un petit tronçon de l'avenue de Magudas sens Ouest > Est (indiqué par une flèche rouge). Son taux d'occupation augmente.

Cette situation n'entraîne pas de remise en question du profil en travers sur le tronçon, il convient cependant de s'assurer que le nouveau carrefour d'accès n°2 (indiqué par un rond rose) est suffisamment capacitaire afin d'éviter les remontées de file risquant de perturber le giratoire amont entre l'avenue de Magudas et la rue Toussaint Catros, qui est un point majeur de distribution dans le secteur de l'OIM.

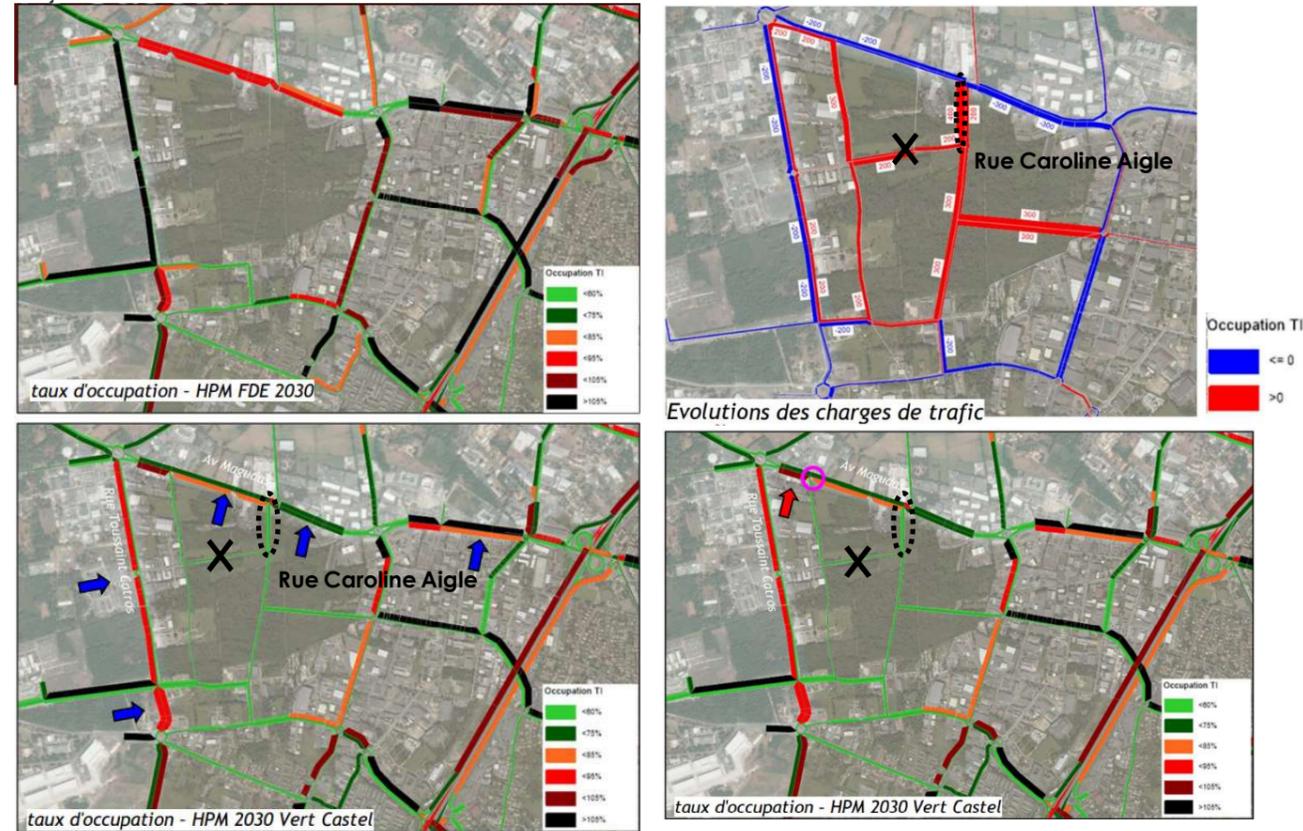


Figure 17 : Evolution de l'occupation Heure de Pointe Matin (Source : Modélisation – Impacts des projets sur l'OIM Aéroparc, Explain 2020)

Les cartes figure 20 représentent les taux d'occupation Heure de Pointe Soir 2030 sur la rocade du scénario Fil de l'Eau. Le projet a un impact positif et on remarque une amélioration des taux d'occupation sur la rue Toussaint Catros et sur l'avenue de Magudas.

Seule une portion courte de l'avenue de Magudas voit son taux d'occupation augmenter (indiqué par une flèche rouge).

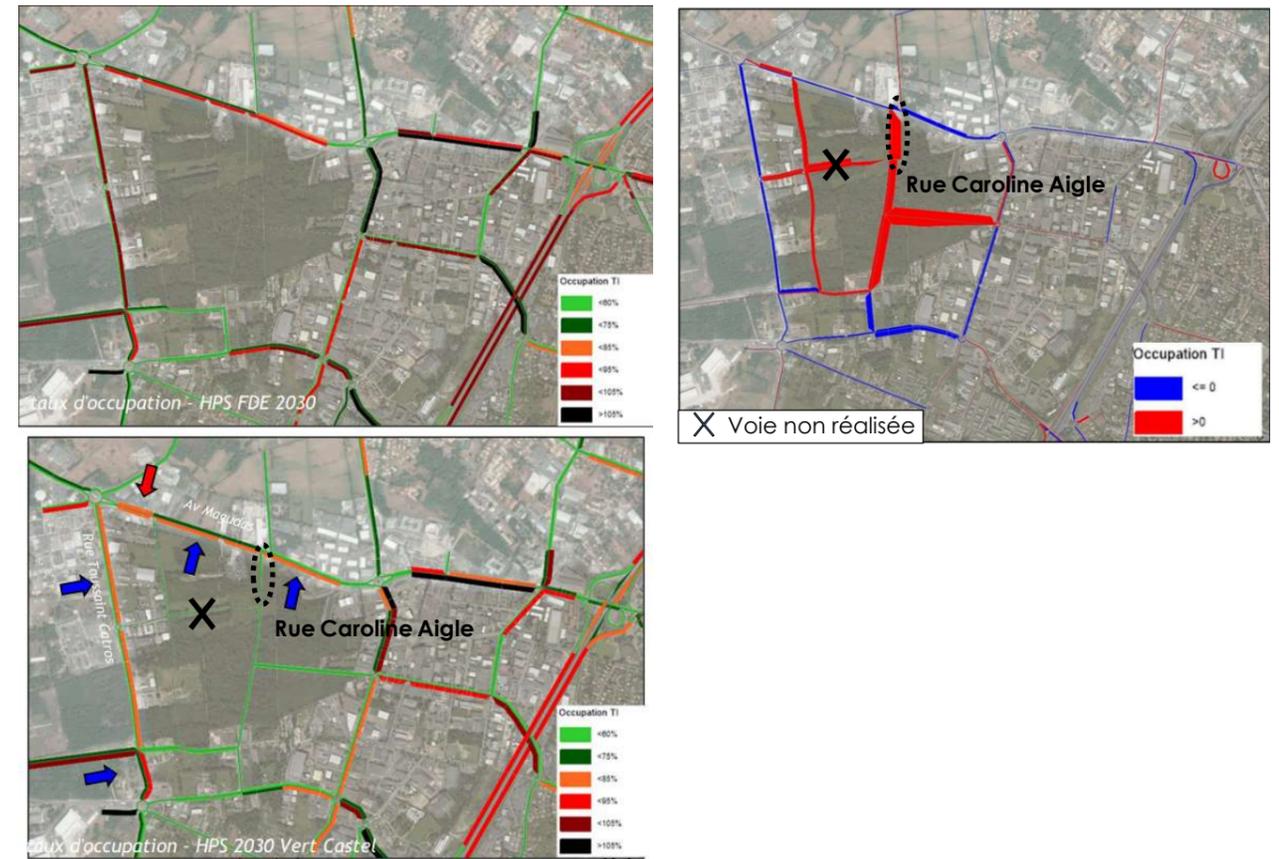


Figure 18 : Evolution de l'occupation Heure de Pointe Soir (Source : Modélisation - Impacts des projets sur l'OIM Aéroparc, Explain 2020)

Fonctionnement de l'intersection :

Le giratoire Avenue de Magudas x Rue Caroline Aigle a fait l'objet d'une étude spécifique dans le cadre de l'avant projet de mobilité du boulevard technologique.

La prise en compte des volumes de trafic à l'horizon projet (2030) a été réalisée à partir des hypothèses suivantes :

- Evolution globale du trafic de 15 % : ce chiffre tient compte de l'évolution de l'ensemble des modes de déplacements (y compris part de covoiturage) ;
- Part de covoiturage à horizon projet (2030) : 10 %.

A noter la limite des outils actuels pour la prise en compte d'une voie dédiée bus/covoiturage dans le cadre du calcul des réserves de capacité. Aussi, pour tenir compte de la gêne occasionnée par une voie dédiée bus/covoiturage en entrée de giratoire sur les autres voies, il a été décidé d'appliquer une hausse arbitraire de 10 % du volume général du trafic (trafic à l'horizon 2030).

A noter également que les résultats des calculs de capacités présentés en suivant ont été effectués avec le logiciel « Girabase ». Ce dernier calcule les résultats pour chaque carrefour pris indépendamment et ne tient donc pas compte des éventuelles interactions des uns par rapport aux autres.

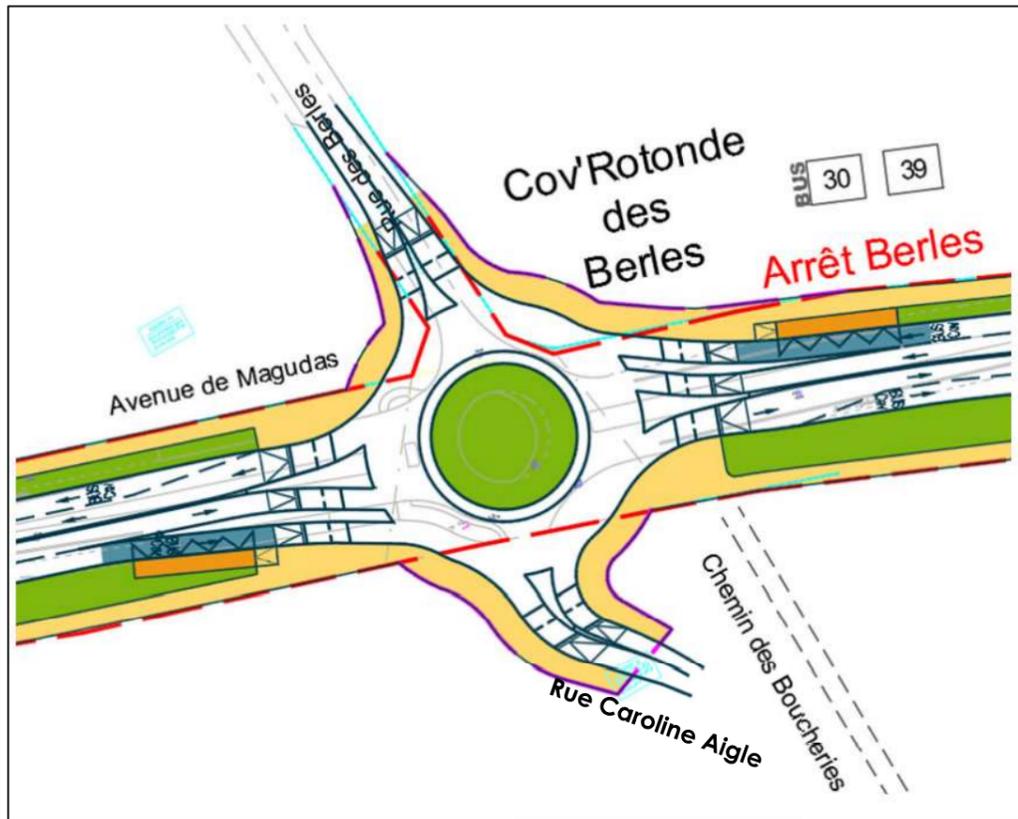


Figure 19 : Plan du giratoire (Source : Avant-projet Volume B-Déplacements - Aménagement du boulevard technologique au sein de l'OIM Bordeaux Aéroport, Egis 2020)

Le dimensionnement du giratoire est expliqué sur la figure suivante :

Nom du Carrefour :	Berles					
Localisation :						
Environnement :	Péri Urbain					
Variante :						
Date :	15/01/2020					
Anneau						
Rayon de l'îlot infranchissable :	12,00 m					
Largeur de la bande franchissable :	2,00 m					
Largeur de l'anneau :	9,00 m					
Rayon extérieur du giratoire :	23,00 m					
Branches						
Nom	Angle (degrés)	Rampe > 3%	Tourne à droite	Largeurs (en m)		
				Entrée à 4 m	Ilôt à 15 m	Sortie
Magudas (EST)	0			4,00	7,60	4,70
Berles (NORD)	90			4,00	5,50	4,50
Magudas (OUEST)	180			4,00	7,20	4,90
Aigle (SUD)	270			4,00	4,60	4,30
Remarques de conception						
Néant						

Figure 20 : Dimensionnement du giratoire (Source : Avant-projet Volume B-Déplacements - Aménagement du boulevard technologique au sein de l'OIM Bordeaux Aéroport, Egis 2020)

Il est prévu de créer des voies de covoiturage sur l'avenue de Magudas (Est et Ouest).

On obtient la matrice de déplacement suivante :

Trafics pris en compte (horizon projet)											
E/S uvp	1	2	3	4	Total	E/S uvp	1	2	3	4	Total
1	24	22	1026	5	1077	1	36	10	1256	1	1304
2	16	0	101	3	121	2	12	0	12	0	23
3	1352	16	2	3	1373	3	830	29	18	1	879
4	0	0	3	0	3	4	7	2	3	0	13
Total	1392	38	1133	12	2575	Total	885	41	1290	2	2218
Trafic HPM						Trafic HPS					

Figure 21 : Matrice de déplacement (Source : Avant-projet Volume B-Déplacements - Aménagement du boulevard technologique au sein de l'OIM Bordeaux Aéroport, Egis 2020)

Le calcul des capacités de trafic est expliqué figure 24 :

Branche Magudas (EST)

Périodes de trafic	Réserve de Capacité		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
HPM	818	43%	0vh	3vh	1s	0,3h
HPS	540	29%	1vh	4vh	2s	0,6h
HPM (x1,1)	708	37%	0vh	3vh	1s	0,4h
HPS (x1,1)	400	22%	1vh	5vh	3s	1,0h

Branche Berles (NORD)

Périodes de trafic	Réserve de Capacité		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
HPM	672	85%	0vh	2vh	3s	0,1h
HPS	615	96%	0vh	2vh	4s	0,0h
HPM (x1,1)	592	82%	0vh	2vh	4s	0,1h
HPS (x1,1)	546	95%	0vh	2vh	4s	0,0h

Branche Magudas (OUEST)

Périodes de trafic	Réserve de Capacité		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
HPM	477	26%	1vh	4vh	2s	0,8h
HPS	972	53%	0vh	2vh	1s	0,2h
HPM (x1,1)	331	18%	1vh	6vh	3s	1,4h
HPS (x1,1)	877	48%	0vh	3vh	1s	0,2h

Branche Aigle (SUD)

Périodes de trafic	Réserve de Capacité		Longueur de Stockage		Temps d'Attente	
	en uvp/h	en %	moyenne	maximale	moyen	total
HPM	590	99%	0vh	2vh	4s	0,0h
HPS	884	99%	0vh	2vh	2s	0,0h
HPM (x1,1)	524	99%	0vh	2vh	5s	0,0h
HPS (x1,1)	816	98%	0vh	2vh	2s	0,0h

Figure 22 : Calcul des réserves de capacités sur le carrefour (Source : Avant-projet Volume B-Déplacements - Aménagement du boulevard technologique au sein de l'OIM Bordeaux Aéroport, Egis 2020)

Le tableau suivant synthétise les remontées de file d'attente moyennes et maximales attendues sur le giratoire :

Tableau 1 : Remontées de file d'attente moyennes et maximales attendues sur le giratoire (Source : Avant-projet Volume B-Déplacements – Aménagement du boulevard technologique au sein de l'OIM Bordeaux Aéroport, Egis 2020)

	nb voies entrée	nb voies	élarg.	HPM				HPS			
				File attente moy.		File attente max.		File attente moy.		File attente max.	
				nb. véh.	longueur						
Magudas (Est)	1+cov.	1		0	0	3	15	1	5	5	25
Berles (Nord)	1	1		0	0	2	10	0	0	2	10
Magudas (Ouest)	1+cov.	1		1	5	6	30	0	0	3	15
Aigle (Sud)	1	1		0	0	2	10	0	0	2	10

On constate qu'en Heure de Pointe Matin et en Heure de Pointe Soir, il n'y a aucun dysfonctionnement au niveau du rond point.

Conclusion sur le scénario :

Ainsi, les analyses concernant le trafic et les insertions au niveau de la rue Caroline Aigle mettent en avant les éléments suivants :

- **Le projet est bénéfique pour fluidifier le trafic lors des heures de pointes du matin (8h) et du soir (19h) en soulageant les voies principales (Rue Toussaint Catros et Avenue de Magudas) ;**
- **Aux heures de pointe du matin et du soir, une partie du trafic de la rue Toussaint Catros est reportée sur l'avenue de Magudas. La rue Toussaint Catros étant en limite de capacité, cette situation permettrait d'améliorer la fluidité du trafic. De plus, le test des giratoires alentours montrent que l'augmentation du taux d'occupation de l'avenue de Magudas n'aura pas de conséquences négatives sur le fonctionnement des ronds-points ou sur le trafic ;**
- **Le giratoire reliant la rue Caroline Aigle à l'avenue de Magudas ne présente aucun signe de dysfonctionnement.**

Ainsi, l'intégration de la rue Caroline Aigle au réseau routier public permettrait l'amélioration générale des flux. Cela permettrait une diminution des embouteillages et de la pollution.

4- CONNEXION AUX RÉSEAUX DE BORDEAUX MÉTROPOLE

La rue Caroline Aigle, construite en 2018, ne fait actuellement pas partie du réseau routier de Bordeaux Métropole. En revanche, elle y est techniquement connectée via l'avenue de Magudas au Nord par un rond-point construit en 2017 et au Sud via l'avenue de la Grande Semaine. De plus, les réseaux secs et humides sont également connectés aux réseaux de Bordeaux Métropole

5- L'ABSENCE DE CONCERTATION

Compte tenu des caractéristiques du projet, celui-ci n'est pas soumis à une concertation réglementaire au sens de l'article L.103-2 et R.103-1 du code de l'environnement, ni au titre de l'article L. 121.15-1 et suivants du code de l'environnement.

6- L'ABSENCE D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT

Compte tenu de l'état actuel du projet, il n'est pas à attendre d'impacts négatifs sur l'environnement. En effet, la voirie est déjà construite et il n'y a pas de travaux prévus. Au contraire, l'intégration de la rue Caroline Aigle au domaine routier aurait un impact positif sur l'environnement puisque cela permettrait la réduction des embouteillages et la mise en place d'accès piétons et cyclistes plus directs.

7- LA SOLUTION ENVISAGÉE

Conformément à l'article R112-6 du Code de l'expropriation, "La notice explicative prévue aux articles R. 112-4 et R. 112-5 indique l'objet de l'opération et les raisons pour lesquelles, parmi les partis envisagés, le projet soumis à l'enquête a été retenu, notamment du point de vue de son insertion dans l'environnement."

La délibération du Conseil de Bordeaux Métropole n°2019-277 du 24 mai 2019 a approuvé l'ouverture d'une concertation réglementée concernant l'opération d'aménagement Bordeaux Aéroport – Aéroport. Elle s'est ouverte le 14 juin 2019 et a été clôturée le 16 septembre 2019. Elle avait pour but de porter à connaissance des résidents, des salariés, des usagers du secteur, des associations locales et autres personnes concernées les objectifs du projet et de les associer à son élaboration. Dans le bilan de concertation du 29 novembre 2019, les objectifs de requalification urbaine et paysagère de l'opération visant à améliorer le fonctionnement et la visibilité du territoire et à valoriser son cadre de vie ont été définis. Il s'agit notamment :

- D'améliorer les conditions de circulation sur l'ensemble de l'Aéroport en confortant le réseau viaire par la requalification de voies existantes et la création de voies nouvelles ;
- De tisser un réseau diversifié, sécurisé et confortable de mobilités douces pour inciter les changements de comportement en matière de déplacement et favoriser la fluidité du trafic.

Le bilan après analyse de la concertation de l'OIM B2A recueillis auprès des participants a relevé l'importance centrale de l'enjeu de mobilité, notamment concernant la congestion des axes existants et le manque de continuité des pistes cyclables. Ainsi, ce bilan vient affirmer la nécessité d'un bouclage routier dans la continuité de ce qui était prévu en 2014 lors de l'obtention du permis d'aménager prévoyant la création de la rue Caroline Aigle.

Dans cette optique, le projet concerné par le présent dossier de Déclaration d'Utilité Publique consiste en l'acquisition de la rue Caroline Aigle par Bordeaux Métropole afin de permettre le bouclage routier entre les 2 parcs d'activités Caroline Aigle au Haillan et Vert Castel 2 à Mérignac et plus largement entre l'avenue Marcel Dassault à Mérignac (échangeur 10) et l'avenue de Magudas au Haillan (échangeur 9).

En effet, le secteur est engorgé et manque de transversalité Nord Sud. L'intégration de la rue Caroline Aigle au réseau routier public permettra de réaliser une liaison Nord-Sud (déjà envisagée au moment de l'obtention du permis d'aménager de 2014). Cette liaison aura un impact positif sur la répartition du trafic sur le secteur Nord de l'Aéroport. L'existence d'un aménagement cyclable viendra aussi sécuriser les déplacements piétons et deux roues. Cela présente un impact très positif sur l'environnement

8- LE CLASSEMENT DE LA VOIE

Une fois les emprises acquises, la voie et le bassin d'étalement feront l'objet d'un classement au domaine public routier de Bordeaux Métropole. L'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique vaut enquête de classement de voie au titre de l'article L.141-3 du Code de la Voierie routière.

9- LA COMPATIBILITE DU PROJET AVEC LES DOCUMENTS D'URBANISME

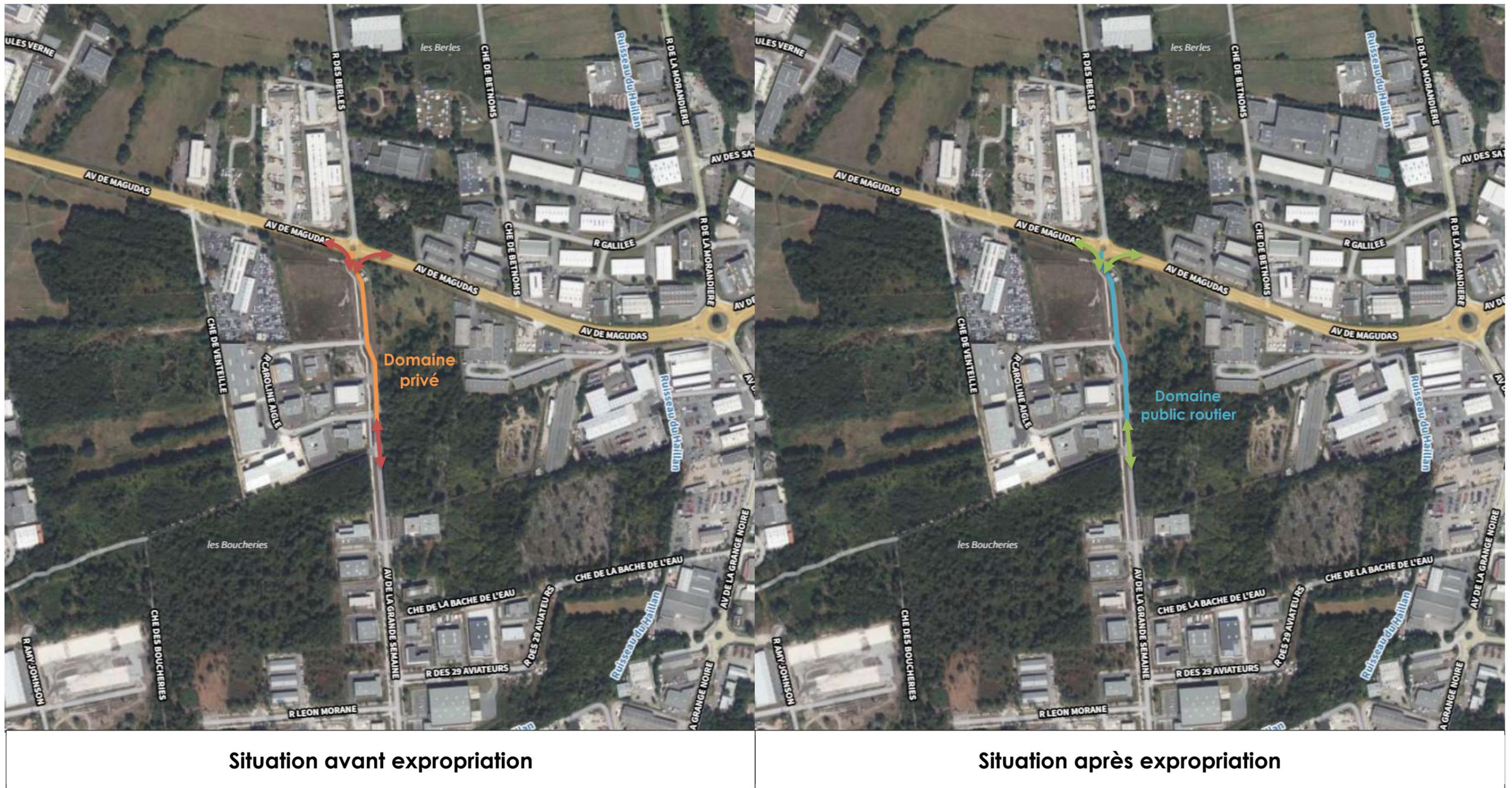
La compatibilité du projet est examinée avec le PLUi version 3.1 de Bordeaux Métropole approuvé. Conformément à l'article L121-4 du code de l'expropriation, la durée maximale de la DUP est portée à 10 ans car l'opération déclarée d'utilité publique est prévue par le PLU.

Le tronçon de la rue Caroline aigle concerné par le projet est situé au droit de la zone : AU8 - Zone de projet, d'aménagement et de renouvellement urbain. Dans cette zone, les projets de services publics ou d'intérêt collectif sont autorisés.

Ainsi, le projet est compatible avec le PLUi de Bordeaux Métropole.

Pièce D : Plan général des travaux

Il n'y a pas de travaux à prévoir. La situation avant et après expropriation est présentée dans la figure suivante.



- ↔ Passage impossible
- ↔ Passage autorisé

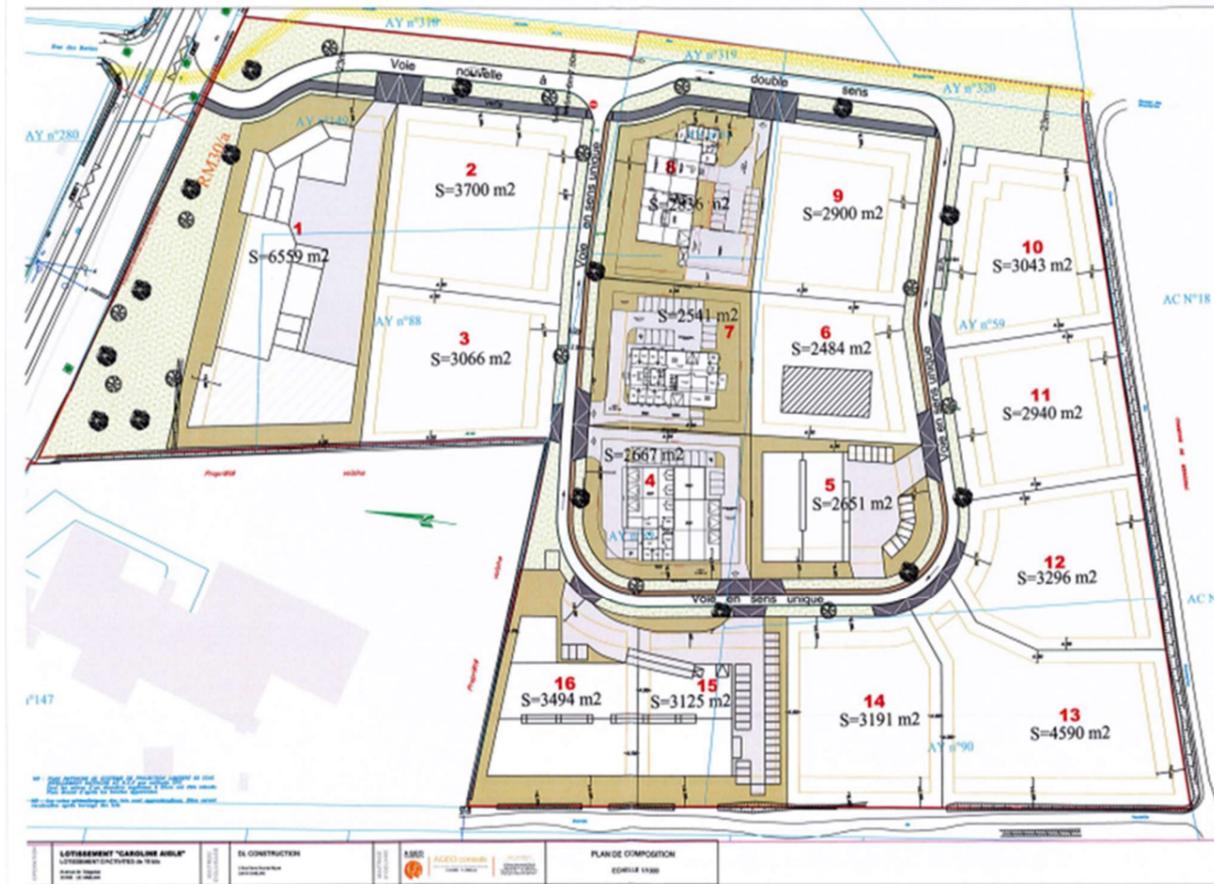
Figure 23 : Situation avant et après expropriation

Pièce E - Caractéristiques principales des ouvrages les plus importants

La rue Caroline Aigle et son bassin d'étalement (système de gestion du pluvial de la voie) ont été construits en 2018 par DL CONSTRUCTION et le rond-point la reliant à l'avenue de Magudas en 2017 par Bordeaux Métropole. Les réseaux secs et humides de la rue Caroline Aigle sont connectés au reste du réseau.

L'aménagement est caractérisé sur le plan masse suivant :

Figure 24 : Plan masse



Voie CAROLINE AIGLE réalisée



Pièce F : Appréciation sommaire des dépenses

Les travaux ayant déjà été réalisés, l'opération n'induit pas de coût supplémentaire lié à d'éventuels travaux.

Néanmoins, la Direction régionale des Finances Publiques de Nouvelle-Aquitaine a estimé la valeur vénale des 8 467 m² à acquérir à 254 000 €, hors taxe et hors droit. Cette valeur est assortie d'une marge d'appréciation de 10 % portant la valeur maximale d'acquisition sans justification particulière à 279 000 € (arrondie). Cette valeur est accompagnée d'une indemnité de remploi de 26 400 € calculée selon les taux usuels soit un montant global d'indemnisation de 280 400 €.

Nature de l'immeuble	Indemnité principale / d'éviction	Mode de calcul	Indemnité de remploi	Total de l'indemnité de dépossession
Immeubles bâtis et non bâtis (libre)	254 000 €	20 % pour la fraction de l'indemnité principale inférieure ou égale à 5 000 €	26 400 €	280 400 €
		15 % pour la fraction comprise entre 5 001 € et 15 000 €		
		10 % pour le surplus		

Figure 25 : Calcul de l'indemnité de dépossession (Source : Avis du domaine sur la valeur vénale / Valeur locative, Direction régionale des Finances Publiques de Nouvelle-Aquitaine 2022)