

**St-Médard-en-Jalles – Mérignac - Requalification des avenues de Mazeau, Touban et Pagnot**  
**Bilan de la concertation**

**1. Le déroulement de la concertation**

**a. L'ouverture de la concertation**

Par délibération n°2021-288 du 21 mai 2021, le Conseil Métropolitain a décidé, en application des articles L.103-2 et suivants du Code de l'Urbanisme, de l'ouverture de la concertation réglementaire pour le projet de requalification des avenues de Mazeau, Touban et Pagnot sur les communes de Saint-Médard-en-Jalles et Mérignac.

La concertation s'est déroulée du 28 juin 2021 au 26 avril 2024, 12H00.

Un dossier et un registre destiné à recueillir les avis du public ont été déposés en mairies de St-Médard-en-Jalles et Mérignac, au Pôle Territorial Ouest de Bordeaux Métropole et à l'Hôtel de Bordeaux Métropole. Le même dossier a été mis en ligne sur le site internet de la participation de Bordeaux Métropole (<http://participation.bordeaux-metropole.fr/>).

Lors de l'ouverture de la concertation, ont été versés au dossier :

- la délibération d'ouverture de la concertation,
- une notice explicative présentant synthétiquement les enjeux liés au projet, les objectifs poursuivis et les caractéristiques principales,
- un plan de situation
- le registre de la concertation.

En date du 13 mars 2024, les études préliminaires (dossiers et plans) ont été versées au dossier de concertation.

L'ensemble de ces éléments a permis d'assurer la bonne information des habitants et du public tout au long de l'élaboration du projet.

**b. Les acteurs de la concertation**

Les différents acteurs et parties prenantes de la concertation ont été les suivants :

- Bordeaux Métropole,
- La ville de St-Médard-en-Jalles,
- La ville de Mérignac,
- Les habitants du quartier de Magudas
- Les associations locales, les entreprises et autres personnes concernées

**c. Les réunions publiques**

Une première réunion de présentation du programme s'est tenue le 22 novembre 2021 de 17H30 à 19H30 au Pôle territorial Ouest de Bordeaux Métropole. Cette réunion a rassemblé une dizaine de personnes. Elle avait pour objet de présenter le programme et les grandes orientations du projet.

Une seconde réunion de présentation des études préliminaires s'est tenue le 29 mars 2024 de 18H00 à 20H00 à la Grange de Magudas à St-Médard-en-Jalles. Cette réunion a rassemblé une trentaine de personnes. Elle avait pour but de d'échanger sur le projet et de recueillir l'avis du public, notamment sur les différentes variantes proposées sur l'avenue de Pagnot au stade des études préliminaires.

**d. La clôture de la concertation réglementaire**

La clôture de la concertation est intervenue le 26 avril 2024 à 12h00. Elle a été annoncée le 16 avril 2024 par voie de presse dans le journal Sud-Ouest et sur le site internet de la participation de Bordeaux Métropole.

## 2. Les contributions des participants

### a. Les contributions issues des registres métropolitains et communaux

Aucune contribution n'a été portée sur le registre présent dans les locaux du Pôle territorial ouest de Bordeaux Métropole.

Aucune contribution n'a été portée sur le registre présent à l'Hôtel de Bordeaux Métropole.

Aucune contribution n'a été portée sur le registre présent dans les locaux de la mairie de Saint-Médard en Jalles.

Aucune contribution n'a été portée sur le registre présent dans les locaux de la mairie de Mérignac.

### b. Les contributions issues du site internet de la participation de Bordeaux Métropole

Des contributions ont été portées sur le site internet de la participation de Bordeaux Métropole : 13 contributions et 7 réactions de la part de 12 participants.

### c. Synthèse (hors réunions publiques)

Au total ce sont donc 12 participants qui se sont exprimés.

Sur ces 12 participants, 6 expriment un avis favorable sur l'opportunité du projet et ses objectifs.

Les 6 autres apportent des contributions techniques ou remarques aux aménagements proposés notamment sur le schéma de circulation, la géométrie des voies et les traversées cyclables.

Les thématiques abordées sont les suivantes :

#### **Géométrie des voies :**

- Les avis sont positifs sur la requalification des avenues de Mazeau Touban et Pagnot qui présentent aujourd'hui une chaussée dégradée, étroite et déformée. Des contributeurs émettent des remarques sur la largeur de la chaussée et sur la proposition d'un giratoire à l'intersection Mazeau-Touban.

#### *Réponse de Bordeaux Métropole :*

Le projet prévoit une largeur de 6 mètres pour les voiries double-sens. Cela permettra une circulation des véhicules motorisés de manière sécurisée et notamment le croisement des Poids Lourds. Les accotements seront également retravaillés de part et d'autre de la chaussée. L'option d'un giratoire à l'intersection Mazeau-Touban n'est pas retenue car au vu des comptages de trafics réalisés, le déséquilibre entre les différentes voies n'est pas favorable à ce type d'aménagement. En effet la mise en place d'un panneau STOP sur la rue de Touban assurera la sortie partielle des entreprises Safran et Ariane group ainsi que la logistique de l'entreprise Ariane group.

- Les avis sont positifs sur le projet de voie verte. Un contributeur demande si les piétons et les cycles peuvent emprunter la même voie. Certains contributeurs remettent en question la voie verte pour

un usage des cycles dans le cadre des trajets domicile-travail.

*Réponse de Bordeaux Métropole :*

Le secteur est contraint par une problématique hydraulique (présence de la nappe phréatique) et écologique, le parti pris d'aménagement en voie verte vise à limiter l'imperméabilisation du sol (3 mètres de large) et permet un partage de l'espace public entre les cyclistes et les piétons peu présents dans le secteur. Un trottoir est prévu en complément dans le secteur plus urbanisé au Nord de l'avenue de Mazeau.

- Des contributeurs soulignent l'importance du raccordement sur l'avenue Marcel Dassault

*Réponse de Bordeaux Métropole :*

Le raccordement sur l'avenue Marcel Dassault est à ce stade des études proposés en deux temps. Sur un temps court le raccordement de la voirie se fera sur le giratoire existant. A long terme, un nouveau giratoire complémentaire sera implanté à l'Ouest de celui existant. Le dessin du raccordement sera affiné lors de la phase AVP des études.

**Mobilité et sécurité des modes doux :**

- Les avis sont positifs sur le chemin nature aménagé dans la forêt de Drolin entre l'avenue de Touban et l'avenue de Capeyron. Des contributeurs émettent des remarques sur les traversées peu sécurisées au débouché des chemins nature et aux intersections.

*Réponse de Bordeaux Métropole :*

Dans le cadre des travaux de voie verte de l'avenue de Capeyron, la traversée de l'avenue de Capeyron depuis le chemin nature de Drolin a été aménagée en 2023 avec un îlot central permettant une traversée en deux temps plus sécurisée. Il en est de même entre Pagnot Nord et Capeyron.

Lors des études préliminaires du projet de requalification des avenues de Mazeau Touban et Pagnot, les voies vertes ont été positionnées à l'Ouest de Pagnot Sud et au Nord de l'avenue de Touban pour qu'il y ait une continuité présentant le moins de traversées. Les traversées nécessaires seront sécurisées par un système de ralentissement des véhicules motorisés tel qu'un plateau et un marquage visuel. La priorité ne pourra cependant pas être donnée aux cycles lors des traversées au vu des fréquentations de ces axes.

- Un contributeur demande un aménagement pour les piétons au niveau du nord de l'avenue de Mazeau.

*Réponse de Bordeaux Métropole :*

Un trottoir piéton en calcaire a été aménagé en 2023 provisoirement entre l'avenue de Capeyron jusqu'à l'avenue de Cassiopée. Il permet un déplacement sécurisé des piétons en prévision de l'aménagement global de l'avenue de Mazeau. Lors des travaux globaux, un trottoir définitif sera réalisé à l'Ouest et une voie verte dédiés aux modes doux (piétons, cycles...) sera aménagée à l'Est sur l'ensemble de l'avenue de Mazeau.

- Des contributeurs souhaitent des informations sur les continuités des aménagements cyclables et piétons, notamment sur le raccordement sur l'avenue Marcel Dassault. Un contributeur s'interroge sur la nécessité

de la voie verte au niveau de Pagnot Sud vis-à-vis des chemins nature existants.

*Réponse de Bordeaux Métropole :*

Les voies vertes projetées dans le cadre de la requalification des avenues Mazeau, Touban et Pagnot s'inscrivent effectivement dans un maillage cyclable du territoire. Elles se raccorderont au Nord à la voie verte existante le long de l'avenue de Capeyron. Au Sud, la voie verte de Pagnot Sud se raccordera au futur réseau RevE 11 (réseau Express vélo) qui sera aménagé lors des travaux de l'avenue Marcel Dassault. La liaison se fera au Nord de l'avenue Marcel Dassault, de manière sécurisée et sans traversée de l'avenue.

La voie verte en accompagnement de la voie de Pagnot Sud est nécessaire pour le futur aménagement et raccordement à l'avenue de Bellevue et la desserte de l'Ouest de la Métropole (Martignas-sur-Jalle, St-Jean-d'Illac). Le maillage en termes de circulations cyclables est donc prévu sur le territoire. Il est progressivement mis en place ou amélioré au fur et à mesure des travaux d'aménagements.

#### **Matériaux :**

- Des contributeurs sont satisfaits du revêtement en calcaire mis en place sur le chemin nature de Drolin. L'un d'eux ne souhaite pas d'enrobé sur la future voie verte qui sera située dans un espace naturel.

*Réponse de Bordeaux Métropole :*

Le matériau de la voie verte représentera un marqueur important de la qualité de l'infrastructure. Le choix du matériau n'est pas arrêté à ce stade des études mais il doit être roulant et présenter un confort d'usage très satisfaisant pour les vélos, les piétons et les personnes à mobilité réduite. Lors de la poursuite des études, plusieurs revêtements vont être étudiés et comparés. La comparaison sera menée sur la base de critères environnementaux, qualitatifs et économiques. Elle permettra le choix du type de revêtement. Une teinte claire sera privilégiée.

#### **Végétation et environnement :**

- Des contributeurs émettent des remarques sur la gêne pouvant être occasionnée par les végétaux vis-à-vis des cyclistes.

*Réponse de Bordeaux Métropole :*

La végétation sera plantée de manière à assurer une co-visibilité entre les automobilistes et les modes doux. Une attention particulière sera apportée sur le choix des essences végétales proposées et leur position afin de permettre une circulation confortable des cyclistes.

- Un contributeur souligne les départs de feu fréquents sur des terrains situés le long du secteur de projet

*Réponse de Bordeaux Métropole :*

Les terrains dont Bordeaux Métropole est propriétaire ont fait l'objet d'un défrichage aux abords des voiries limitant ainsi les incendies. Un entretien régulier sera effectué sur les parcelles en bord de voie

conformément à l'Obligation Légale de Débroussaillage (OLD) et au Plan de Prévention des Risque d'Incendie.

### **Schéma de circulation :**

- La faisabilité A propose une mise à sens unique de Pagnot Nord entre l'avenue de Touban et la rue du commandant Charcot. Un contributeur évoque une crainte de l'accroissement conséquent des temps de parcours pour les habitants du quartier de Magudas qui devraient alors emprunter l'avenue de Capeyron déjà saturée le matin. Le contributeur est favorable à la faisabilité B proposant de conserver le double sens véhicules tout en conservant la circulation des cycles sur les chemins nature.

*Réponse de Bordeaux Métropole :*

Pour des raisons environnementales de préservation des arbres existants et des zones humides, en complément des temps de parcours, la faisabilité B (maintien de la voirie en double sens, circulation des cycles sur les chemins nature) sera développée dans la poursuite des études. La faisabilité A avec un sens unique est donc écartée.

#### d. Les contributions issues des réunions publiques de présentation des études

Les réunions publiques ont permis de nombreux échanges, les participants n'ayant pas hésité à poser des questions sur le projet afin de se faire expliciter ce dernier.

Les remarques et questions ont essentiellement portées sur :

- La géométrie des voiries
- La mobilité et sécurité des modes doux
- Les matériaux
- La végétation et l'environnement
- Le schéma de circulation
- Les emprises foncières

Globalement, ce sont donc les mêmes thèmes que ceux abordés sur le site Internet de la participation de Bordeaux Métropole.

Le compte rendu de ces réunions, est synthétisé ci-dessous :

<b><u>Réunion publique du 22 Novembre 2021 : PRESENTATION DU PROGRAMME</u></b>
--

Environ 10 participants dont 8 élus
-------------------------------------

Une unique remarque a été soulevée par les élus présents concernant le planning et l'organisation des différents chantiers du secteur en phase électorale.

<b><u>Réunion publique du 29 Mars 2024 : PRESENTATION DES ETUDES PRELIMINAIRES</u></b>
--

Environ 30 participants
-------------------------

### **Géométrie des voiries :**

Un giratoire peut-il être aménagé au croisement des avenues de Capeyron et de Pagnot ?

Réponse :

Du point de vue de la circulation, l'intégration d'un giratoire au croisement de Capeyron et Pagnot n'améliorera pas la desserte des quartiers avoisinants car les deux giratoires existants permettent déjà de desservir Magudas et le secteur Alzon. L'ouverture pourrait même conduire à créer un shunt par Pagnot nord et Charcot à l'HPM et l'HPS (heure de pointe du matin et du soir) et augmenter le niveau de trafic dans le bourg de Magudas.

Également, du point de vue environnemental, l'intégration d'un giratoire est consommateur d'espace et devrait conduire à augmenter l'imperméabilisation des sols par rapport à une solution de carrefour en croix.

De plus lors de la mise en place de l'îlot central sur l'avenue de Capeyron en 2016 à la suite d'une accumulation d'accidents, l'hypothèse d'un giratoire a été étudiée et non retenue dans la mesure où ce dernier pouvait entraîner une augmentation de trafic sur Pagnot Nord.

Les vitesses pratiquées au niveau de Pagnot Nord sont excessives. Des poids lourds empruntent cette voie malgré l'interdiction des 3,5T.

Réponse :

Un système permettant une réduction de vitesse des véhicules sera étudiée : écluses, plateaux,...

Le carrefour Touban/ Mazeau représente l'entrée et sortie partielle des entreprises Safran et Ariane group ainsi que la logistique de l'entreprise Ariane group.

Réponse :

Une réunion spécifique sera réalisée pour prendre en compte les contraintes techniques d'Ariane Group et Safran.

Un intervenant demande le maintien des places de stationnements existantes notamment pour les poids lourds sur l'avenue de Pagnot.

Réponse :

A ce stade du projet, les places de stationnement ont été conservées. Leur position et leur nombre seront affinés au cours des études.

**Mobilité et sécurité des modes doux :**

Un intervenant demande si un raccord cyclable est prévu jusqu'à Thalès et Dassault.

Réponse :

Oui la voie verte de Pagnot Sud se raccordera au futur réseau RevE 11 (réseau Express vélo) qui sera aménagé lors des travaux de l'avenue Marcel Dassault. Le chemin des Boucheries est un projet de voie verte complémentaire, diagonale qui reliera à terme le giratoire avenue de Magudas/ avenue de la Grange Noire jusqu'à proximité du giratoire avenue Marcel Dassault/avenue de Pagnot. De plus, Un complément de chemin nature sera mis en place entre les chemins Drolin au Nord et l'entrée de Safran et Thales à l'arrière du domaine de Rocquevielle

**Matériaux :**

Certains riverains sont satisfaits du revêtement mis en place sur la voie verte le long de l'avenue de Capeyron.

Réponse :

Ce revêtement en enrobé clair avec liant végétal, Vegecol, sera étudié et comparé à d'autres matériaux lors de la poursuite des études.

Quelle quantité de matériaux sera réemployée ?

Réponse :

La chaussée existante démolie sera réemployée en priorité dans les couches de forme et d'assise (hors enrobé existant pollué). Un travail avec le laboratoire de Bordeaux Métropole sera fait en phase AVP pour étudier la quantité de réemploi.

#### **Végétation et environnement :**

Un intervenant demande si des dispositifs spécifiques seront mis en œuvre dans le cadre du projet pour améliorer la situation actuelle en termes de débordement du Magudas.

Réponse :

Bordeaux Métropole détient désormais une grande partie du foncier permettant de sécuriser les zones d'expansion des crues. Cette question est traitée en dehors du projet.

Une canalisation d'hydrocarbures se situe dans l'emprise du projet. Les travaux seront-ils bien sécurisés vis-à-vis de celle-ci ?

Réponse :

Les échanges avec les concessionnaires (DT/DICT) ont déjà débuté et se feront tout le long des différentes étapes des études. Lors du démarrage des travaux il y aura un marquage de l'implantation des réseaux existants, sécurisant ainsi les interventions.

Un habitant souhaite rappeler l'importance de la conservation des arbres le long de la rue de Pagnot Nord.

Réponse :

Les arbres existants seront conservés au maximum en fonction de leur état phytosanitaire et en fonction des contraintes techniques.

#### **Schéma de circulation :**

Un riverain fait part de sa crainte sur le risque d'augmentation de la saturation de l'Avenue de Capeyron dans le cas de la faisabilité A avec la mise à sens unique dans le sens montant de la rue de Pagnot.

Un intervenant note que dans le cas de la variante Pagnot Nord à sens unique montant, le temps de parcours serait encore plus allongé pour les habitants de Magudas puisque le point de départ peut être à l'intérieur du bourg et ne prend pas en compte le trajet et l'insertion dans Pagnot Nord.

Plusieurs intervenant seraient favorables à maintenir la piste cyclable sous l'ombrage des arbres existants, sur la chaussée actuelle au niveau de Pagnot sud.

Réponse :

Bordeaux Métropole prendra en compte les différents avis et contraintes techniques et économiques à l'issue de la concertation dans le choix des variantes pour la poursuite des études.

#### **Foncier :**

Un riverain note que le projet empiétera sur la parcelle actuelle de la Grande Jaugue. Il précise également qu'il y a une saturation matinale à cet endroit.

Un intervenant note que le projet prévoit un recul de la limite actuelle du complexe sportif avenue de Mazeau (CSE Ariane Group).

Réponse :

Le projet nécessitera des acquisitions foncières. Les impacts fonciers seront précisés en AVP lorsque les limites du projet seront fixées. Les négociations foncières seront ensuite engagées. Une restitution à l'identique des fonctionnalités sera assurée (clôtures, passerelle...).