



ASSOCIATION DE DEFENSE DES INTERÊTS
DES QUARTIERS ET COMITES DE
BIENFAISANCE ET FÊTES
Groupement déclaré sous le n°3240
Agréé protection de l'environnement

Siège social : Salle Le Milton
24 rue Marcade 33600 PESSAC

✉ 17 avenue André Dangles

☎ 05 56 45 55 51

www.federation-quartiers-pessac.com

Courriel : federation@federation-quartiers-pessac.com

Objet : Contribution à l'enquête préalable à la DUP
Mise à 2x3 voies de la rocade ouest de Bordeaux
Section comprise entre les échangeurs 10 et 16
(rocade2x3.08enquête)

Cette contribution à l'enquête publique est une mise à jour des observations faites lors de la concertation locale préalable.

Observations générales :

La rocade est devenue, de fait, un **grand boulevard de distribution et de desserte intérieures** de la CUB en assurant, notamment, des *liaisons de périphérie à périphérie*. Cette fonction principale devient de plus en plus incompatible avec celle de continuité et de jonction autoroutières à l'est comme à l'ouest de l'agglomération en y mêlant des **trafics de transit** - en particulier de poids-lourds - sources de **dangers** permanents, de **congestion** surtout aux heures de pointes, de **pollutions** atmosphériques et de **nuisances sonores**.

La séparation des trafics prévue au SCOT par « barreaux de jonction » à l'est ou par évitement de l'agglomération à l'ouest, devrait permettre

- une *augmentation de capacité, de sécurité et de fluidité* pour les usagers de la rocade
- une *réduction des pollutions atmosphériques et des nuisances sonores* pour les riverains
- une *meilleure accessibilité aux pôles économiques, hospitaliers, touristiques et aéroportuaires de l'agglomération*, métropole européenne
- en définitive une *conduite apaisée* favorisant la sécurité et le bien-être de automobilistes.

L'expérience de la précédente mise à 2x3 voies de la rocade entre les échangeurs 15 à 21 a permis d'observer :

- La **troisième voie ne réalise pas une augmentation de capacité d'un tiers** compte tenu des types de comportement sur ce genre de voirie. En effet, notamment sur les tronçons avec des entrées et sorties rapprochées, la voie de droite est libérée pour leur accès et pour les véhicules « lents », les autres conducteurs qui poursuivent leur route empruntent alors la voie centrale ou la voie de gauche pour les plus rapides. Il en résulte mécaniquement une amélioration de la **fluidité** du trafic en dehors des périodes

de saturation, mais aussi une tendance à l'augmentation de *vitesse* et à la multiplication des *cisaillements brutaux* des deux autres voies par les conducteurs pressés et peu attentifs à l'approche de leur sortie. Pour pallier ces inconvénients, il conviendra d'étudier pour des travaux de même type les *signalisations adaptées, les limitations de vitesse utiles aux heures « ouvrables », l'interdiction de dépassement des poids-lourds et le respect des distances de sécurité...*

- Des **bloques** peuvent se produire par **insuffisance de capacité d'absorption du réseau viaire de sortie de rocade** (exemple vécu sortie zone commerciale Rives d'Arcins *avant son aménagement*). Il importera donc, **en liaison avec la CUB**, de vérifier les capacités du réseau viaire communautaire alimenté par les échangeurs de la rocade et d'engager les adaptations utiles correspondantes.
- Le **séparateur en béton** des deux sens de circulation génère un **effet de paroi** (voire un **effet jeu de quilles** en cas de choc) qui tend à rapprocher dangereusement le conducteur de la voie de gauche vers la voie centrale *sauf à établir une bande de sécurité adjacente*. En outre ce séparateur, compte tenu de sa hauteur permettant la vue sur les voies opposées, a un **effet spectacle** en cas d'évènement facteur de *distraktion* du conducteur, de *ralentissements subits* allant jusqu'au *blocage* pour le moins et au *carambolage* pour le pire. Un petit *dispositif d'occultation*, idéalement sous forme de haie, permettrait d'éliminer ce grave défaut.
- Des **cheminements anciens** ont été **supprimés** lors de la réalisation de la rocade notamment aux « frontières » de Pessac et de Gradignan (au niveau du Campus et du bois de Laburthe) comme de Pessac et de Mérignac (raccordement au Chemin de la Princesse). Le projet devra tendre à les **rétablir** au moins **pour les circulations douces**.
- Les **franchissements de rocade**, véritables « points de suture » des territoires traversés, ont rarement pris en compte correctement les **continuités cyclables et piétonnes**. La réalisation de *passerelles spécifiques* peut être une solution adaptée. La passerelle de Bénédigue enfin réalisée en est l'exemple. En revanche celle de Laburthe-Campus n'est même pas esquissée entre les échangeurs 15 et 16! Ces ouvrages devraient figurer dans le projet comme *travaux concomitants*.

Observations relatives au projet :

- **Le principe et les modalités de la concertation locale préalable ont été appréciés** notamment la *clarté des documents*, accessibles également sur internet, les *réunions générales ou spécifiques* et la *présence de responsables* de premier niveau réellement à l'écoute de leurs interlocuteurs.
- Pour être pleinement efficace, la mise à 2x3 voies de la rocade doit s'accompagner de **mesures d'évitement des trafics de transit à l'ouest comme à l'est** (voirie et péage...) qui *fragilisent* notre agglomération et de **l'adaptation des réseaux communautaires** de transports en commun (*surtout le tramway en desserte des grands pôles de l'agglomération [CHU groupe sud et aéroport] et l'ouverture complète de la ligne de ceinture totalement raccordée au réseau ferroviaire [tram-train, cadencement...]*) et de voiries comme indiqué plus haut.
- Le **système de régulation des accès par feux** aux heures de fort trafic n'a pas fait ses preuves sur les échangeurs 12 et 13. On notera en particulier :
 - *Contradiction* d'un feu d'arrêt sur une voie d'accélération pour insertion ;
 - Les automobilistes « entrants » sont « piégés » en n'ayant pas reçu plus en amont l'information sur le trafic « régulé » ;
 - *Inutilité* du système lors des embouteillages ou de fluidité ;
 - *Saturation* du système par les arrivées en pelotons notamment sur les échangeurs comportant de nombreux feux comme le 13;

- *Temps d'attente* (qui s'additionne souvent à celui des feux de l'échangeur) générateur de stress et de conduite inappropriée ;
- Un système de goutte à goutte générant des *infractions* très nombreuses traduisant l'inacceptation des usagers ;
- Des *stratégies d'évitement* sont renforcées par la recherche d'itinéraires malins sur des voiries de quartiers non adaptées.

Pour ces motifs *l'extension de cette expérience est à écarter* d'autant qu'elle suppose le caractère inopérant de l'élargissement de la rocade sur la fluidité du trafic !

- La **gestion du trafic** doit se faire notamment:
 - Non seulement par *l'information* des usagers sur la rocade elle-même mais aussi *en amont* de ses principaux accès (*plutôt que par le « gadget » du goutte à goutte*) ;
 - Par l'*interdiction* contrôlée de *dépassement des poids-lourds* ;
 - Avec une *régulation de la vitesse* adaptée au trafic réel ;
 - En faisant respecter les *distances de sécurité* ;
 - Par l'installation d'un « *voile de pudeur* » en cas d'accident en attendant l'aménagement permanent du séparateur pour éviter l'effet spectacle source de ralentissements subits et d'accidents...
- **Propositions d'aménagement des échangeurs :**
 - 15 : est réitérée une demande de *sortie directe sur Canterane* ;
 - 13 : *pas d'extension de l'expérience* du goutte-à-goutte ;
 - 12 : *les giratoires* en sortie de bretelles constituent un aménagement en cohérence avec la VDO. En outre dans cette configuration une *passerelle spécifique pour les circulations douces* correspond parfaitement à nos souhaits de prise en considération de ce type de déplacement et de sécurité notamment. L'implantation prévue sur Paul-Boncour rétablira la liaison avec le chemin de la Princesse. Et bien entendu pas d'extension de l'expérience du goutte-à-goutte ;
 - 11 : pourquoi un *giratoire* ne règle-t-il pas le tourne-à-gauche de la sortie extérieure comme sur l'autre côté ?

- **Les pollutions atmosphériques :**

Les progrès de la motorisation des véhicules vont globalement dans le sens de la réduction des émissions d'éléments nocifs mais dans le même temps la *croissance du trafic* a été considérable augmentant les pollutions atmosphériques surtout dans les zones de *blocages, de « stop and go » ou de circulation en accordéon*. C'est donc sur le facteur trafic qu'il conviendra principalement de jouer pour réduire ces pollutions par sa *fluidification et limitation*:

- Par la construction de la 3^{ème} voie ;
- En reportant le trafic de transit PL et VL sur des infrastructures adaptées ;
- En favorisant le report modal vers les transports collectifs et le covoiturage ;
- Par une régulation jouant sur plusieurs facteurs : vitesse, information, respect des distances de sécurité, limitation stricte des poids-lourds....

Un facteur complémentaire pourra également être utilisé pour « absorber » ces pollutions : la plantation de *végétaux adaptés* sur les abords.

Enfin les **innovations technologiques** pourront être ici expérimentées par l'utilisation de *nouveaux revêtements* de voirie et *d'équipements de transformation* (colonne à algues....).

- **Les nuisances sonores:**

Le bruit routier est jugé très défavorablement par les riverains. Ce bruit continu, pour lequel *l'habitation est très faible*, doit être parfaitement maîtrisé au-delà même des

normes réglementaires car le **ressenti de la population** qui le supporte est fondamental pour apporter les moyens de lutte adaptés :

- Réduire, pour le futur, la quantité de personnes potentiellement exposées par la *restriction de l'habitat* dans les zones de gênes sonores traduite dans les documents d'urbanisme comme pour l'environnement des aéroports ;
 - La juste protection des riverains serait une clause de *non aggravation de la situation existante*, d'appliquer un *effet de cliquet* aux relevés effectués avant les travaux quand ils sont au-dessous des normes actuelles ;
 - *Privilégier les protections phoniques collectives* sous forme de matériaux « naturels » comme des buttes plantées [à cet égard il conviendrait de tester les plantations type « laurier palme » dont la configuration du feuillage persistant est un bon absorbant du bruit];
 - Lorsque le *mur* est inévitable il faut *l'habiller de végétaux* et le concevoir de façon à *éliminer les effets pervers* comme le bruit qui passe au-dessus pour atteindre des riverains situés en deuxième rang...
 - Expérimenter les nouveaux revêtements moins bruyants.
- **L'intégration de circulations douces:**
Les aménagements qui précèdent constituent une **opportunité** à saisir avec la CUB **d'intégration d'une piste cyclable** dite piste de rocade en provenance du Campus qui ferait la jonction *entre la voie ferrée* au niveau de La Châtaigneraie/Le Monteil *et la route d'Arcachon (avenue Pasteur)* [face à l'hôpital Xavier Arnozan] et donnant sur la piste en direction de Monbalon d'une part ou sur le cheminement vers le lycée d'autre part.
 - **Le traitement paysager:**
La suppression du terre-plein central, qui était un élément du paysage de cette rocade, doit être fortement compensée par un renforcement du **traitement paysager des abords** intégrant les protections phoniques, les bassins de recueil des eaux pluviales et la lutte contre les pollutions atmosphériques dans les conditions indiquées plus haut. Le concept de « **route parc** » figurant au SCOT y trouvera alors son application.
 - **Le traitement culturel :**
Le projet rentre dans l'aire de protection du monument historique constitué par le **Prieuré de Bardenac** à Pessac. Un panneau devrait indiquer la présence de ce monument lié aux **chemins de Compostelle (Voie de Tours)**.

En conclusion notre association est favorable au projet en prenant en compte les observations ci-dessus et notamment :

- Réaliser les infrastructures et les équipements permettant de **distraire le trafic de transit** par évitement de l'agglomération ;
- Favoriser dans l'agglomération **les modes de déplacements alternatifs** aux véhicules motorisés polluants ;
- Réaliser les **passerelles pour circulations douces** : Paul Boncour (prévue) et Campus/Bois de Laburthe (à inscrire au projet) ;
- Poursuivre la **gestion du trafic** (information, contrôle, régulation vitesse, distances de sécurité, casser la visibilité entre les 2 sens de circulation, forte régulation des poids-lourds) ;
- **Maîtrise et réduction des pollutions atmosphériques ;**
- **Traitement paysager et culturel ;**
- **Réduction avec au moins stabilisation des nuisances sonores** au niveau actuel quand elles sont sous les normes.