

**AMÉNAGEMENT DE LA RD106**  
**COMMUNES DE SAINT-JEAN-D'ILLAC ET DE**  
**MÉRIGNAC**

**VOIES RÉSERVÉES**  
**AU COVOITURAGE ET AU TRANSPORT EN**  
**COMMUN ET CREATION D'UNE VOIE VERTE**

**DOSSIER DE CONCERTATION**  
**PUBLIQUE PRÉALABLE**

**DU 18 NOVEMBRE AU 20 DECEMBRE 2019**



Dossier consultable sur le site :  
[gironde.fr](http://gironde.fr)





SOMMAIRE

---

|          |                                                                                       |           |
|----------|---------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>1</b> | <b>CONTEXTE DE L'OPERATION – OBJET DE LA CONCERTATION.....</b>                        | <b>1</b>  |
| <b>2</b> | <b>LE DISPOSITIF DE CONCERTATION .....</b>                                            | <b>3</b>  |
| 2.1      | Objet du dossier de concertation .....                                                | 3         |
| 2.2      | Cadre réglementaire.....                                                              | 3         |
| 2.3      | Objectifs de la concertation .....                                                    | 3         |
| 2.4      | Place de la concertation publique dans l'opération .....                              | 3         |
| 2.5      | Modalités de la concertation .....                                                    | 3         |
| 2.6      | Bilan de la concertation préalable et suite à donner .....                            | 4         |
| <b>3</b> | <b>UN PROJET ELABORE DANS LE RESPECT DES PRINCIPES DE DEVELOPPEMENT DURABLE .....</b> | <b>4</b>  |
| 3.1      | Le concept HQE - Infrastructures .....                                                | 4         |
| 3.2      | La certification .....                                                                | 5         |
| 3.3      | La certification appliquée au projet de voies réservées .....                         | 6         |
| <b>4</b> | <b>DIAGNOSTIC .....</b>                                                               | <b>6</b>  |
| 4.1      | Le milieu physique.....                                                               | 6         |
| 4.2      | Hydrographie.....                                                                     | 7         |
| 4.3      | Le milieu naturel et les périmètres environnementaux protégés .....                   | 9         |
| 4.4      | Le milieu humain .....                                                                | 12        |
| 4.5      | Documents d'Urbanisme .....                                                           | 14        |
| 4.6      | Le réseau routier .....                                                               | 19        |
| 4.7      | La mobilité.....                                                                      | 28        |
| 4.8      | Les risques naturels et technologiques.....                                           | 30        |
| <b>5</b> | <b>SYNTHESE DES ENJEUX .....</b>                                                      | <b>34</b> |
| <b>6</b> | <b>PRESENTATION DU PROJET PROPOSE A LA CONCERTATION.....</b>                          | <b>36</b> |
| 6.1      | Périmètre du projet.....                                                              | 36        |
| 6.2      | Présentation des principales caractéristiques du projet .....                         | 37        |
| 6.3      | Profils en travers .....                                                              | 37        |
| 6.4      | Gestion des circulations et arrêts de cars interurbains.....                          | 39        |
| 6.5      | Gestion des accès riverains .....                                                     | 41        |
| 6.6      | Dispositions diverses.....                                                            | 43        |
| 6.7      | Les effets prévisibles du projet de voies réservées.....                              | 43        |
| <b>7</b> | <b>CALENDRIER ET POURSUITE DE LA CONCERTATION .....</b>                               | <b>45</b> |
| <b>8</b> | <b>ANNEXE – PLAN DU PROJET .....</b>                                                  | <b>45</b> |



## 1 CONTEXTE DE L'OPERATION – OBJET DE LA CONCERTATION

La RD 106 est un axe routier structurant, reliant la Métropole bordelaise au nord du Bassin d'Arcachon.

Elle est empruntée par un nombre important d'usagers, en croissance de 1 à 2 % par an, en lien avec le développement des zones d'emplois sur la partie ouest de la Métropole.

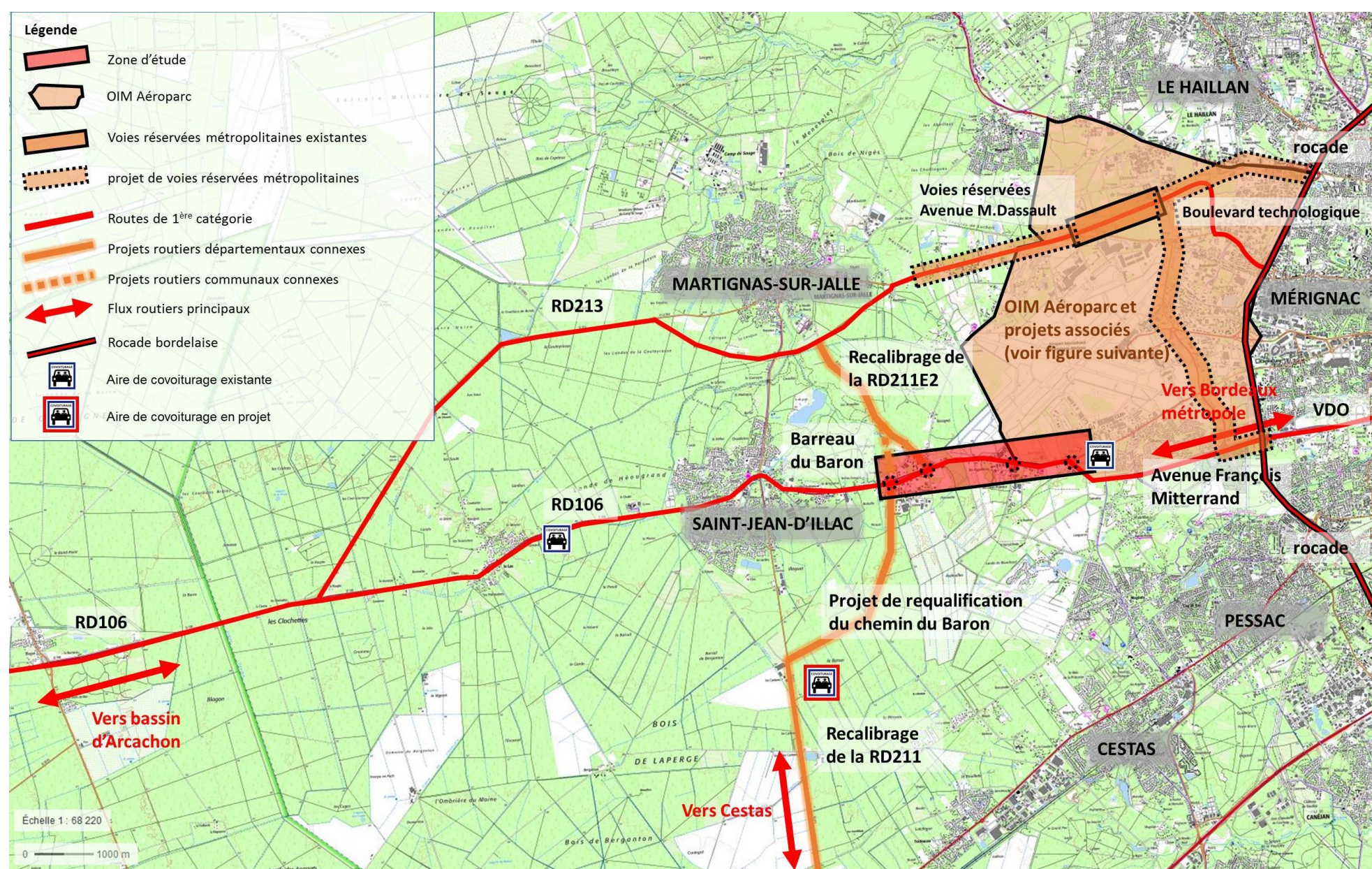
La demande de déplacement est devenue inadaptée au réseau d'infrastructures existantes et génère des zones de congestions quotidiennes aux heures de pointes et du soir, sur Saint-Jean-d'Ilac et Mérignac. Le phénomène est aggravé dans le centre de Saint-Jean-d'Ilac où la RD 106 croise la RD 211, axe nord/sud connaissant également une hausse du trafic.

Cette situation a conduit le Département de la Gironde à élaborer un schéma du réseau routier départemental avec l'objectif de fluidifier le trafic, favoriser le report modal vers les transports en commun, le covoiturage et le vélo et de préserver les cœurs des villes du trafic de transit.

Ce schéma comprend :

- Le recalibrage de la RD 211, depuis Saucats jusqu'à Saint-Jean-d'Ilac, projet déclaré d'utilité publique en 2018,
- La requalification du chemin du Baron, voie communale, pour l'intégrer au réseau départemental, constituant un contournement sud-est de Saint-Jean-d'Ilac,
- Le recalibrage de la RD 211<sup>E2</sup> et sa jonction au giratoire du Baron constituant un contournement nord-est de Saint-Jean-d'Ilac,
- L'aménagement de la RD 106 entre le giratoire du Baron et l'avenue François Mitterrand visant à fluidifier le trafic et favoriser le report modal. Le projet fait l'objet du présent dossier de concertation.

**Figure 1 - Zone d'étude du projet de voies réservées sur la RD106**



Bordeaux Métropole porte l'Opération d'Intérêt Métropolitain (OIM) de l'Aéroport à vocation d'excellence en matière économique dans les secteurs aéronautiques et aéroportuaires. 10 000 emplois supplémentaires y sont attendus d'ici à 2030, générant une augmentation de la demande de déplacements.

Cette opération s'accompagne d'une évolution des infrastructures de mobilité, notamment le développement des infrastructures cyclables, des voies réservées aux transports en commun et au covoiturage (boulevard technologique, voie Marcel Dassault) et l'extension du tram A. Bordeaux Métropole a ainsi inscrit dans le cadre de l'OIM Bordeaux Aéroport un budget de 57 millions d'euros pour améliorer les conditions de circulation sur l'ouest de la Métropole.

Figure 2 – Projet OIM Aéroparc



Le présent dossier de concertation porte sur l’aménagement de la RD106 sur 3.2 kms sur les communes de Saint-Jean-d’Illac et de Mérignac. Le projet proposé consiste à un élargissement à 2x2 voies de la route existante, la réservation d’une voie dans chaque sens pour la circulation des transports en commun et des covoitureurs, le redimensionnement des carrefours giratoires pour fluidifier le trafic et la création d’une voie verte pour les piétons et cyclistes.

Le projet est porté en co-maîtrise d’ouvrage par le Département de la Gironde et Bordeaux Métropole qui a délégué au Département de la Gironde le portage des études, procédures réglementaires et travaux dans le cadre de l’article L 2422-12 du Code de la Commande Publique. La convention entre Bordeaux Métropole et le Département de la Gironde est en cours de signature à ce jour.

## 2 LE DISPOSITIF DE CONCERTATION

### 2.1 OBJET DU DOSSIER DE CONCERTATION

La concertation préalable porte sur le projet de voies réservées de covoiturage et de transport en commun le long de la RD106 en amont de l'élaboration du projet. Le présent dossier a pour vocation de présenter :

- Le dispositif de concertation préalable du public,
- Les objectifs et les principes d'aménagement proposés.

### 2.2 CADRE REGLEMENTAIRE

Le projet d'aménagement routier s'inscrit dans les dispositions réglementaires prescrites par les articles L 121-15-1 et suivants du Code de l'Environnement.

### 2.3 OBJECTIFS DE LA CONCERTATION

La concertation est un processus qui se poursuit tout au long de l'élaboration d'un projet. Elle doit permettre :

- **D'informer** le plus largement possible tous ceux qui peuvent être concernés par le projet : usagers, riverains, élus, associations, chambres consulaires et organisations socioprofessionnelles,
- **D'écouter et de dialoguer** pour mieux prendre en considération les enjeux et les contraintes techniques, environnementaux, économiques et sociaux, mais aussi faire émerger les attentes de la population,
- **Recueillir l'avis du public** sur les projets proposés sur chaque secteur, afin de les enrichir.

Cette étape permet de recueillir les attentes et les observations de la population de manière à pouvoir les intégrer, dans la mesure du possible, lors de la poursuite des études.

### 2.4 PLACE DE LA CONCERTATION PUBLIQUE DANS L'OPERATION

La réalisation d'une opération routière est un processus long et complexe comprenant différentes étapes, dont les études occupent une part importante. Différents types d'études sont nécessaires :

- La **définition du programme de l'opération** qui sert de cadre aux études de conception détaillées,
- Les **études de conception** (avant-projet et projet) qui visent à affiner la définition du projet et appréhender les différentes possibilités de sa réalisation. Elles sont réalisées en même temps que l'étude d'impact. Celle-ci vise à apprécier les conséquences de toutes natures d'un projet pour tenter d'en éviter, réduire ou compenser les impacts négatifs.

Ces différentes phases s'accompagnent de périodes d'échanges avec les divers acteurs du territoire, ainsi qu'avec le public afin d'assurer une bonne prise en considération des points de vues des différentes parties prenantes et nourrir ainsi la définition du projet.

La présente concertation vient en amont de la définition du programme d'opération et permet de porter à connaissance l'intérêt du projet et les premiers éléments du calendrier. À ce stade, les options d'aménagement ne sont pas arrêtées ; elles le seront à l'issue de cette démarche d'association du public.

A partir du bilan qui en sera fait, les études de conception détaillée seront engagées, permettant la définition précise du tracé, donc des emprises nécessaires à sa réalisation. Elles feront l'objet d'une enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique, d'une enquête parcellaire et des procédures réglementaires nécessaires.

### 2.5 MODALITES DE LA CONCERTATION

Les modalités minimales de cette phase de concertation préalable ont été fixées par le Département de la Gironde en tant que maître d'ouvrage de l'opération. Le dispositif a fait l'objet d'une délibération du Conseil Départemental en date du 14 octobre 2019.

La concertation publique préalable est organisée du 18 novembre 2019 au 20 décembre 2019.

En matière de communication, la concertation sera organisée de la manière suivante :

#### • Information du public sur la tenue de la concertation et de ses modalités

Le public est tenu informé du déroulement de la concertation par :

- Publications sur le site internet du Département de la Gironde et sur les sites internet des communes de Mérignac, Saint-Jean-d'Ilac,
- Sur les réseaux sociaux,
- Annonces dans la presse écrite locale,

- Affichages sur les panneaux communaux sur site et en mairies,
- Mise à disposition du dossier au Pôle Territorial Ouest de Bordeaux Métropole
- Distribution de dépliants.

#### • Supports de la concertation

Le présent dossier de concertation contient l'ensemble des informations utiles à la compréhension du projet. Il est mis à disposition du public sous deux formats : en version papier dans la mairie des communes de Mérignac et Saint-Jean-d'Ilac, et en version dématérialisée sur le site Internet du Département de la Gironde : [gironde.fr/voie-reservee-RD106](http://gironde.fr/voie-reservee-RD106)

Il sera également mis à disposition en version papier au Pôle Territorial Ouest de Bordeaux Métropole.

#### • Réunion publique

Une réunion publique de lancement de la concertation est organisée à Saint-Jean-d'Ilac le 25 novembre 2019 à 19h.

#### • Dispositif de participation

Le public est invité à faire part de ses remarques et suggestions sur le projet :

- **En ligne** via le formulaire proposé sur le site internet : [gironde.fr/voie-reservee-RD106](http://gironde.fr/voie-reservee-RD106)
- **Sur les registres de concertation** mis à disposition en mairies de Mérignac, de Saint-Jean-d'Ilac et au Pôle Territorial Ouest de Bordeaux Métropole
- **Par courrier** adressé au Département à l'adresse suivante :  
 Département de la Gironde  
 Direction des infrastructures, Pôle Programmation  
 1 esplanade Charles de Gaulle CS 71223  
 33074 Bordeaux CEDEX

### 2.6 BILAN DE LA CONCERTATION PREALABLE ET SUITE A DONNER

L'ensemble des contributions sera recueilli et analysé par le maître d'ouvrage afin d'établir **un bilan de la concertation**.

Ce bilan rendra compte de son déroulement et permettra d'en garder une trace non seulement en vue des procédures administratives suivantes, mais aussi pour prendre les décisions sur les suites à donner.

La Commission Permanente du Département de la Gironde délibérera sur ce bilan de la concertation, décidera des suites à y donner et des éléments qui seront pris en considération par le maître d'ouvrage pour enrichir le projet.

Le bilan de la concertation et la délibération seront rendus publics sur le site Internet du Département.

## 3 UN PROJET ELABORE DANS LE RESPECT DES PRINCIPES DE DEVELOPPEMENT DURABLE

### 3.1 LE CONCEPT HQE - INFRASTRUCTURES

Développée autour d'un large partenariat intégrant l'ensemble des acteurs du monde de la route, la démarche de certification « HQE – Infrastructures » a vu le jour en 2010. Elle se veut une approche globale et transversale qui considère le projet dans ses dimensions humaines, environnementales et économiques.

En effet, une infrastructure agit sur l'environnement, sur la vie sociale et sur la vie économique d'un territoire, cela à toutes les phases de son cycle. Qu'il s'agisse de sa programmation, de sa conception, de sa réalisation (voire même de son démantèlement), cette infrastructure relève de la décision et de la responsabilité d'un maître d'ouvrage. Celui-ci doit faire en sorte de minimiser son impact environnemental, de garantir sa contribution positive à la vie sociale et économique comme à l'aménagement de l'espace et à la qualité de vie. La « Route Durable » doit être en synergie avec le territoire qu'elle dessert, s'inscrire dans une action positive bénéfique aux habitants, à leurs activités et à leur cadre de vie. La démarche de certification « HQE - Infrastructures » permet la performance du projet au regard de ces différentes thématiques.

Cette démarche recense toutes les questions que doit se poser le maître d'ouvrage soucieux de réaliser une approche développement durable de son projet :

- Faire l'inventaire des enjeux et des projets de territoire afin de donner un sens au projet en termes d'aménagement du territoire et rendre chaque participant acteur du projet (ex collectivités, acteurs économiques et associatifs, riverains),
- Mener une concertation approfondie,
- Concevoir le projet pour obtenir une véritable performance environnementale par des aménagements spécifiques, permettant notamment la protection de la nature et de la biodiversité, une gestion optimale de l'eau,
- Apporter des solutions aux principales interrogations et limiter les nuisances générées par le projet en soignant son insertion paysagère, en réduisant la propagation du bruit, en réduisant l'impact carbone du chantier, en veillant au respect de l'usage des lieux.

L'approche est globale et se structure en deux volets :

- Le volet management guide le Maître d'Ouvrage pour organiser le processus d'élaboration d'une infrastructure,
- Le volet développement durable pour évaluer la performance globale de l'ouvrage selon une approche territoriale et positive de la route au travers d'une hiérarchisation de seize objectifs regroupés en quatre thématiques.

### 3.2 LA CERTIFICATION

Le référentiel de certification « HQE - Infrastructures » confère au Maître d'Ouvrage un outil d'évaluation aux trois stades successifs que sont :

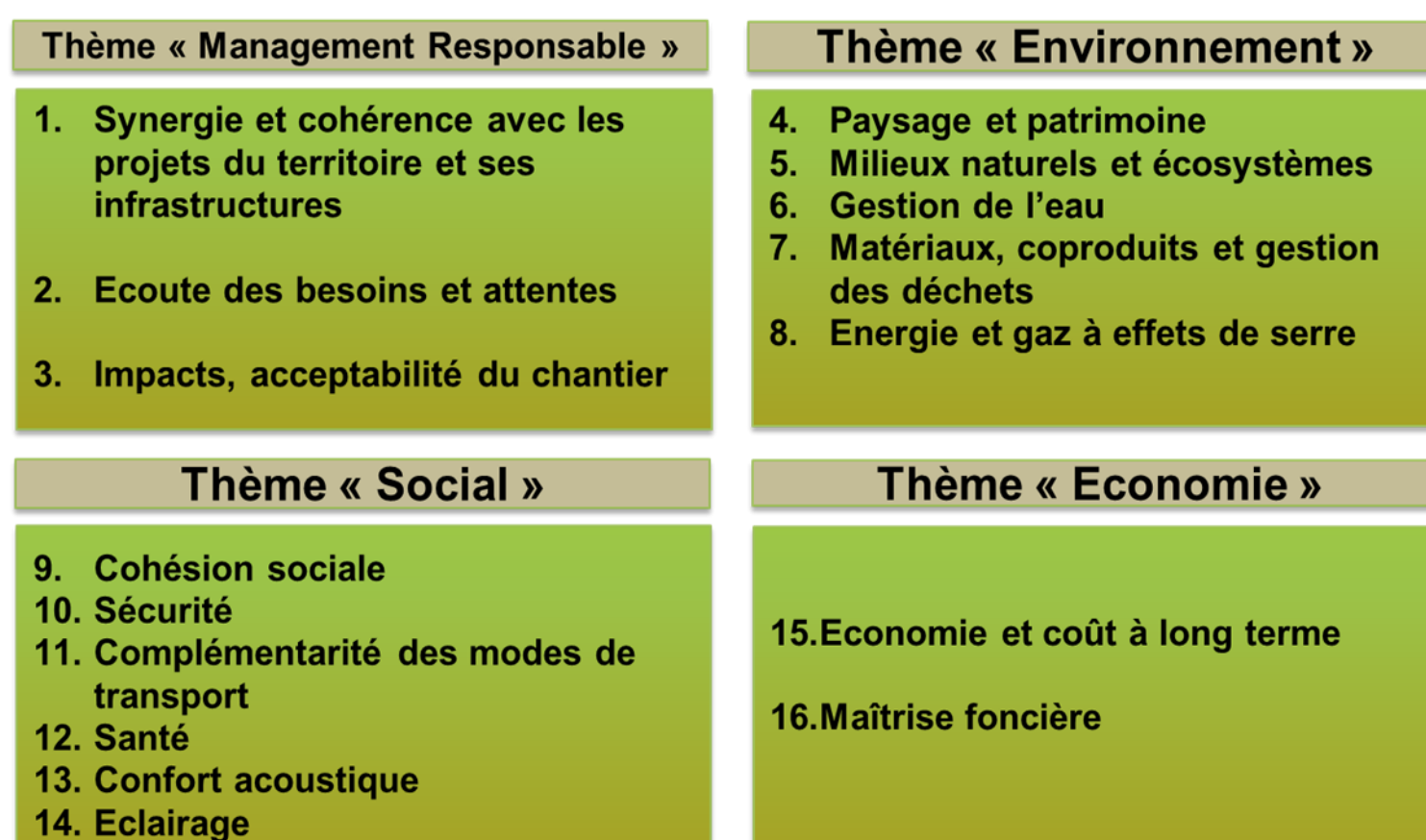
- La programmation,
- La conception
- La réalisation d'infrastructures routières.

La démarche de certification est réalisée par un tiers indépendant (à savoir la société Certivéa, filiale du Centre Scientifique et Technique du Bâtiment).

Les caractéristiques certifiées sont les suivantes :

- La mise en œuvre d'un Système de Management d'Opérations (SMO) permettant de fixer la performance de développement durable de la route, d'organiser l'opération pour l'atteindre tout en maîtrisant les processus de réalisation opérationnelle,
- La capacité d'un maître d'ouvrage à évaluer la performance de développement durable de son projet routier (PDDR). Cette dernière est caractérisée par seize objectifs et une soixantaine d'indicateurs regroupés sous les seize objectifs suivants.

**Figure 3 – Présentation des thématiques HQE**



Pour chacun des seize objectifs, trois niveaux de performance sont possibles :

- Base : niveau correspondant aux obligations réglementaires ou aux pratiques courantes,
- Performant : niveau correspondant à des pratiques supérieures à celles imposées par la réglementation,
- Très performant : niveau correspondant aux meilleures pratiques possibles et pouvant nécessiter de l'innovation.

Il appartient au Maître d'Ouvrage de définir pour chacun des seize objectifs le niveau de performance qu'il souhaite obtenir, cela en fonction des enjeux identifiés du territoire concerné.

Ces évaluations et certificats offrent des garanties d'efficacité et de développement reconnus. C'est une approche novatrice, tournée vers l'avenir.

### 3.3 LA CERTIFICATION APPLIQUEE AU PROJET DE VOIES RESERVEES

La liste des objectifs qui seront traités prioritairement au niveau performant et très performant est définie en fonction des enjeux du territoire dans lequel se situe le projet et de la politique d'aménagement du Maître d'Ouvrage. Elle sera arrêtée ultérieurement au stade de l'Etude d'Impact pour servir de fil conducteur pour les études détaillées et la réalisation du projet.

A ce stade précoce du projet, il n'est pas encore possible de valider un certain nombre d'objectifs du projet. Cependant, certains thèmes sont déjà pressentis pour faire l'objet de niveau performant et très performant conformément à la certification HQE Infrastructure, il s'agit des objectifs suivants :

- Ecoute des besoins et des attentes,
- Milieux naturels et écosystèmes,
- Sécurité,
- Confort acoustique.

Egalement, un soin particulier sera apporté à la mise en cohérence de ce projet avec ceux déjà en cours au sein de la commune de Saint-Jean-d'Illac, du territoire métropolitain et plus particulièrement ceux de Mérignac et de l'Aéroparc.

## 4 DIAGNOSTIC

### 4.1 LE MILIEU PHYSIQUE

#### • Un relief plat

Le secteur d'étude présente un relief plat, avec un profil altimétrique régulier allant de 48 mètres, au niveau du giratoire du Baron à Saint-Jean-d'Illac, à 51 mètres, au niveau du giratoire de Beutre à Mérignac. Le hameau de Boulac à Saint-Jean-d'Illac est situé à un profil altimétrique de 50 mètres sur le repère altimétrique NGF (Nivellement Général de la France).

#### • Un territoire de landes humides, aux sols hydromorphes

Les sols du secteur d'étude sont caractéristiques de ceux des landes humides. Ce sont des sols hydromorphes sur alios ou argile, constitués de sables humidifères noirs avec une nappe peu profonde.

La présence de couches imperméables dans le sous-sol constitue un frein à l'infiltration des eaux. La faiblesse des pentes du territoire entraîne un mauvais écoulement des eaux en saison humide. Face à cette situation, un important réseau de canaux a été créé sur toute la commune de Saint-Jean-d'Illac. Dans le secteur d'étude, il s'agit de fossés permettant à la fois l'infiltration et l'écoulement des eaux, même si le réseau reste sous-dimensionné au regard des problématiques d'écoulement rencontrés sur certains secteurs, notamment au niveau du giratoire de la Peronnette. Une partie de ces fossés s'écoulent dans le secteur d'étude le cours d'eau n°O9731242 rejoignant le Ruisseau d'Estigeac, situé sur la partie aéroportuaire.

L'indice de développement et de persistance des réseaux (IDPR) créé par le BRGM traduit l'aptitude des formations du sous-sol à laisser ruisseler ou s'infiltrer les eaux de surface. Il a pour objet de réaliser des cartes nationales ou régionales de vulnérabilité intrinsèque des nappes aux pollutions diffuses. Selon la cartographie du SIGES du BRGM, l'indice de développement et de persistance des réseaux (IDPR) est supérieur à 1800 - seuil le plus élevé de cet indicateur - sur la partie du projet située à l'ouest des Aiguillères, hameau situé au sud de la zone aéroportuaire.

#### • Etat des masses d'eau souterraines <sup>(1)</sup>

Le projet routier ne prévoit pas de forage ou d'installation en grande profondeur, il n'est concerné que par les masses les plus superficielles, dites de niveau 1.

Le tableau ci-après présente les masses d'eau souterraines sur le secteur d'études. Ces masses d'eau, leur état et les objectifs de conservation sont fixés par le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion de l'Eau SDAGE Adour-Garonne<sup>(2)</sup> (voir ci-après).

| Aquifères                                                                                            | Code Agence de l'Eau | Etat de la masse d'eau <sup>(1)</sup> |                  | Objectif du SDAGE |                  |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------|---------------------------------------|------------------|-------------------|------------------|
|                                                                                                      |                      | Etat chimique                         | Etat quantitatif | Etat chimique     | Etat quantitatif |
| Sables plio-quaternaires du bassin de la Garonne région hydro o et terrasses anciennes de la Garonne | FRFG047              | Bon état                              | Bon état         | Bon état 2015     | Bon état 2015    |
| Calcaires et faluns de l'aquitainien-burdigalien (miocène) captif                                    | FRFG070              | Bon état                              | Bon état         | Bon état 2015     | Bon état 2015    |
| Calcaires du sommet du crétacé supérieur captif nord-aquitain                                        | FRFG072              | Bon état                              | Mauvais état     | Bon état 2015     | Bon état 2021    |
| Calcaires et sables du turonien coniacien captif nord-aquitain                                       | FRFG073              | Bon état                              | Bon état         | Bon état 2015     | Bon état 2015    |
| Sables et graviers du pliocène captif secteur Médoc estuaire                                         | FRFG074              | Bon état                              | Bon état         | Bon état 2015     | Bon état 2015    |
| Calcaires, grés et sables de l'infra-cénomaniens/cénomaniens captif nord-quitain                     | FRFG075              | Bon état                              | Bon état         | Bon état 2015     | Bon état 2015    |
| Calcaires du jurassique moyen et supérieur captif                                                    | FRFG080              | Bon état                              | Bon état         | Bon état 2015     | Bon état 2015    |
| Calcaires et sables de l'oligocène à l'ouest de la Garonne                                           | FRFG083              | Bon état                              | Bon état         | Bon état 2015     | Bon état 2015    |
| Grés, calcaires et sables de l'Hévétien (miocène) captif                                             | FRFG084              | Bon état                              | Bon état         | Bon état 2015     | Bon état 2015    |

**Figure 4 : état des masses d'eau selon l'évaluation du SDAGE 2016-2021, sur la base des données 2007-2010**

#### • Des captages d'eau potable dans la zone d'étude

Concernant les usages des eaux souterraines, d'après le Système d'Information sur l'Eau du bassin Adour Garonne (SIEAG), trois forages sont identifiés sur le secteur d'étude :

- BSS001ZENR (08264X0012/F2), BOULAC (SAINT-JEAN-D'ILLAC - 33), captage destiné à la consommation d'eau potable
- BSS001ZENH (08264X0004/F1), BOULAC (SAINT-JEAN-D'ILLAC - 33), destiné à la surveillance de l'état des eaux souterraines
- BSS001YAMG (08035X0444/F), AEROPORT (MERIGNAC-33), destiné à la surveillance de l'état des eaux souterraines

1 - Une masse d'eau souterraine est définie comme un volume distinct d'eau souterraine à l'intérieur d'un ou de plusieurs aquifères. Un aquifère est constitué d'une ou plusieurs couches souterraines de roches ou d'autres couches géologiques d'une porosité et d'une perméabilité suffisantes pour permettre soit un courant significatif d'eau souterraine, soit le captage de quantités importantes d'eau souterraine.

2 - Le document de référence concernant la présence, l'état et les objectifs de préservation des masses d'eaux souterraines en Gironde est le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) Adour Garonne 2016-2021.

## 4.2 HYDROGRAPHIE

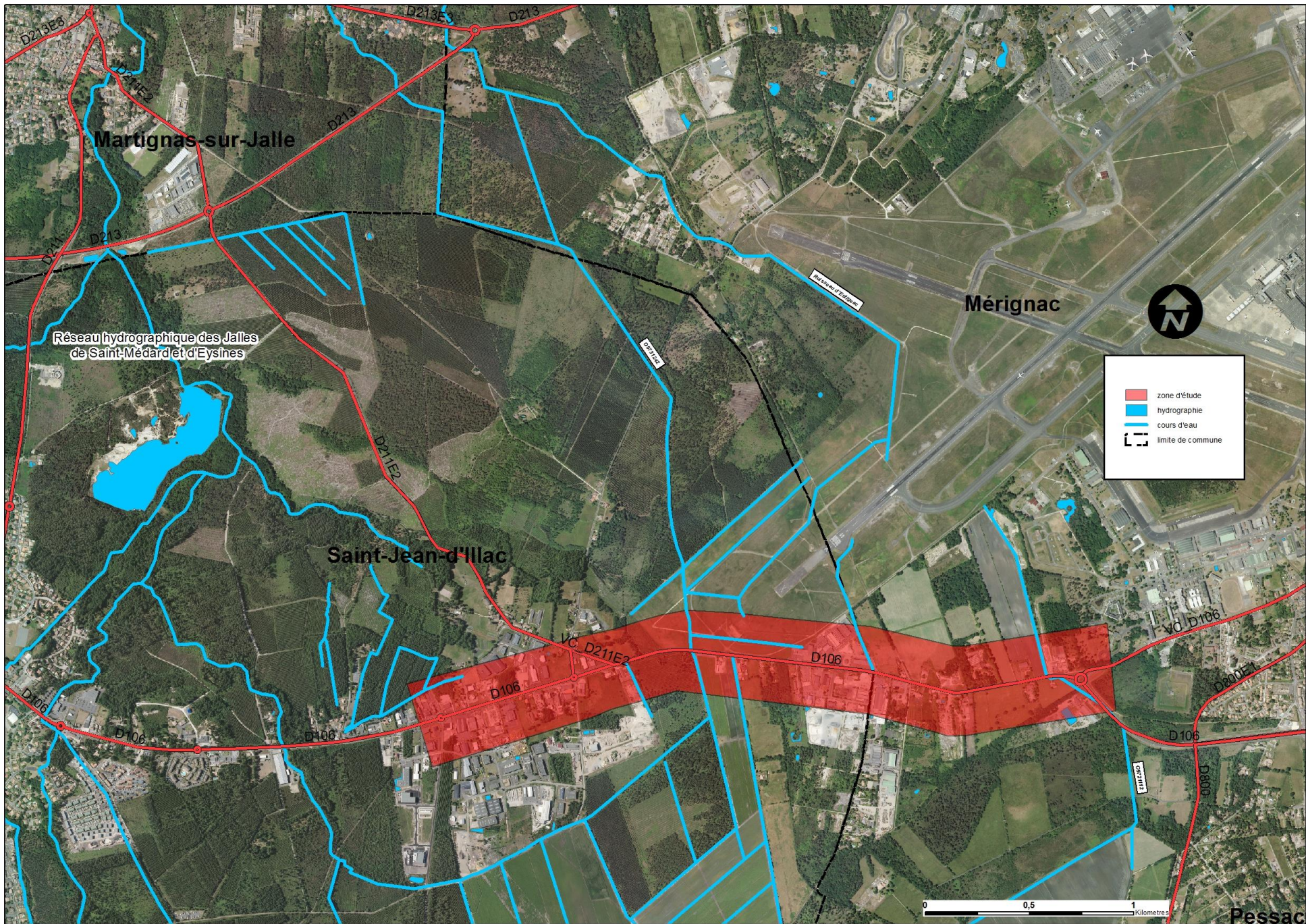
#### • Deux zones hydrographiques distinctes

L'aire d'étude contient deux zones hydrographiques distinctes. Sur la partie située à Saint-Jean-d'Ilac, la zone concernée est celle de La Jalle de Blanquefort de sa source au confluent du Bibey, classée en zone Natura 2000. Sur la partie du secteur d'étude située à Mérignac, la zone concernée est celle de La Garonne, du confluent de l'Ars au confluent de la Jalle de Canteret.

Le projet franchit les deux cours d'eau suivants :

- le cours d'eau O9731242 (A), situé au sud de l'aéroport et rejoignant le ruisseau d'Estigeac (B), à Saint-Jean-d'Ilac. Ce ruisseau rejoint ensuite le cours d'eau La Jalle (O97-0400).
- le cours d'eau O9721112, situé sur la commune de Mérignac (C)

Figure 5 – Hydrographie de l’aire d’étude



• Etat de la masse d’eau du ruisseau La Jalle

La zone d’étude ne comporte pas d’étude de masse d’eau des cours d’eau traversés de la part du SIAEG. Le cours d’eau O9731242 se jette dans le ruisseau d’Estigeac, qui traverse également la zone aéroportuaire, mais ce dernier ne comporte pas non plus de données quant à sa masse d’eau. Néanmoins le ruisseau d’Estigeac se jette dans le ruisseau de La Jalle, dont la masse d’eau est exposée dans le tableau ci-après.

| Nom de la masse d’eau                                      |          | Etat de la masse d’eau |               | Objectifs du SDAGE |               |
|------------------------------------------------------------|----------|------------------------|---------------|--------------------|---------------|
|                                                            |          | Etat écologique        | Etat chimique | Etat écologique    | Etat chimique |
| La Jalle                                                   | FRFR51_1 | Moyen                  | Bon           | Bon état 2021      | Bon état 2015 |
| La Jalle de Blanquefort du confluent du Bibey à la Gironde | FRFR51   | Médiocre               | Bon           | Bon potentiel 2027 | Bon état 2015 |

Etats issus de l’évaluation du SDAGE 2016-2021 sur la base de données entre 2011 et 2013

Le SDAGE prévoit ainsi que tout franchissement hydraulique des cours d’eau appartenant à cette masse d’eau devra respecter les principes de :

- Transparence hydraulique pour une période d’occurrence d’au moins cent ans,
- Transparence sédimentaire,
- Transparence écologiques et de non atteinte aux habitats/zones de reproduction et de libre circulation de la faune aquatique et notamment des grands migrateurs amphihalins.

① Une masse d’eau superficielle est définie comme une partie distincte et significative des eaux de surface, regroupant des milieux aquatiques homogènes telle qu’un lac, une rivière, un fleuve (...) constituant le découpage élémentaire des milieux aquatiques destinée à être une unité d’évaluation.

### 4.3 **LE MILIEU NATUREL ET LES PERIMETRES ENVIRONNEMENTAUX PROTEGES**

Concernant les périmètres environnementaux protégés sur le secteur d'étude, le Réseau hydrographique de la Jalle de Blanquefort est intégré au réseau NATURA 2000 et identifié en ZNIEFF de type 2. Le linéaire de la RD 106 concerné par le projet est situé :

- en dehors de tout périmètre faisant l'objet d'un inventaire scientifique ou d'une protection réglementaire au titre de son intérêt écologique,
- en dehors des corridors écologiques définis dans le cadre du SRCE d'Aquitaine ou définis dans le cadre du SCOT.

Concernant les habitats naturels, ceux riverains de la RD 106 sur le linéaire du projet présentent a priori un intérêt écologique faible. Une description et une caractérisation des habitats naturels est en cours – inventaires faune-flore prévus pour septembre 2020. La partie aval de la Craste du Cerne inscrite dans les enveloppes des zones humides définies dans le cadre du Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux « Estuaire de la Gironde ».

Concernant l'intérêt piscicole des cours d'eau, les cours d'eau de la zone d'étude sont classés en seconde catégorie piscicole. Le contexte piscicole dégradé (état moyen) résulte des perturbations subies par ces milieux aquatiques, en particulier du fait de l'urbanisation du secteur. Les Jalles de Blanquefort sont définies comme zones de frayères de plusieurs espèces (Brochet, Lamproies, Vandoise, Chabot). Néanmoins la Craste du Cerne et le ruisseau d'Hestigeac ne sont pas définis comme zones de frayères.

#### • **Les sites NATURA 2000 <sup>(1)</sup>**

**Le site « Réseau hydrographique des Jalles de Saint-Médard et d'Eysines » inscrit à la Directive Habitats, Faune, Flore** se situe à 740 mètres à l'ouest et à 800 mètres au nord du projet, sur la commune de Saint-Jean-d'Illac. Il est d'une superficie de 964 hectares.

Le site a récemment fait l'objet d'une analyse dans le cadre d'une mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme de la commune de Saint-Jean-d'Illac pour la réalisation de la zone 1AUX, de la zone d'activité « Labory-Baudan en 2017, qui est retranscrite ci-après.

« Qualité et importance

Le site a été rajouté tardivement au réseau Natura 2000, en raison de la présence avérée d'une petite population de Visons d'Europe, notamment par la capture d'une femelle en 2001 sur la Jalle de Blanquefort et, malheureusement, plusieurs cadavres trouvés sur la route entre le site des jalles et la réserve naturelle du Marais de Bruges.

La population de loutres semble plutôt réduite étant donné le faible nombre d'indices de présence, malheureusement complétés par la découverte de cadavres sur le réseau routier secondaire.

Le site accueille en revanche une belle population de Cistudes d'Europe sur des terrains protégés des risques de destruction, du fait de l'existence de périmètres de protection des captages d'eau potable (sources du Thil). En revanche, cette population semble isolée de celle présente sur la réserve naturelle du Marais de Bruges.

Le site se distingue également par la présence d'un peuplement diversifié de lépidoptères rhopalocères, dont certains sont rares et/ou menacés. La population de Fadets des laïches est toutefois rare du fait de la rareté des landes humides atlantiques sur le site. Cet habitat, ainsi que des effectifs importants de fadets, sont observés à proximité du site, sur le secteur des lagunes au Nord-Ouest. On note aussi la présence d'une population importante d'anguilles sur la partie aval des jalles. En raison de la situation critique de l'espèce, une gestion des ouvrages hydrauliques des jalles serait nécessaire afin de permettre à l'espèce de circuler vers les tronçons amont.

Vulnérabilité

A l'aval, le site est bordé de zones urbaines denses. La progression de l'urbanisation est limitée au niveau des sources du Thil (périmètres de protection des captages) et dans la vallée à l'aval (zones rouges du PPRI). L'état du site dépend donc en partie de l'évolution de ces régimes de protection. La maîtrise des rejets d'eaux pluviales joue aussi un rôle important pour la gestion quantitative et qualitative de la ressource en eau, donc sur la qualité des milieux humides ou aquatiques.

Cette problématique se développe de plus en plus à l'amont du site, le développement des zones urbanisées sur les communes de Mérignac, Saint-Jean-d'Illac et Martignas-sur-Jalle se faisant sur la tête du bassin versant des jalles.

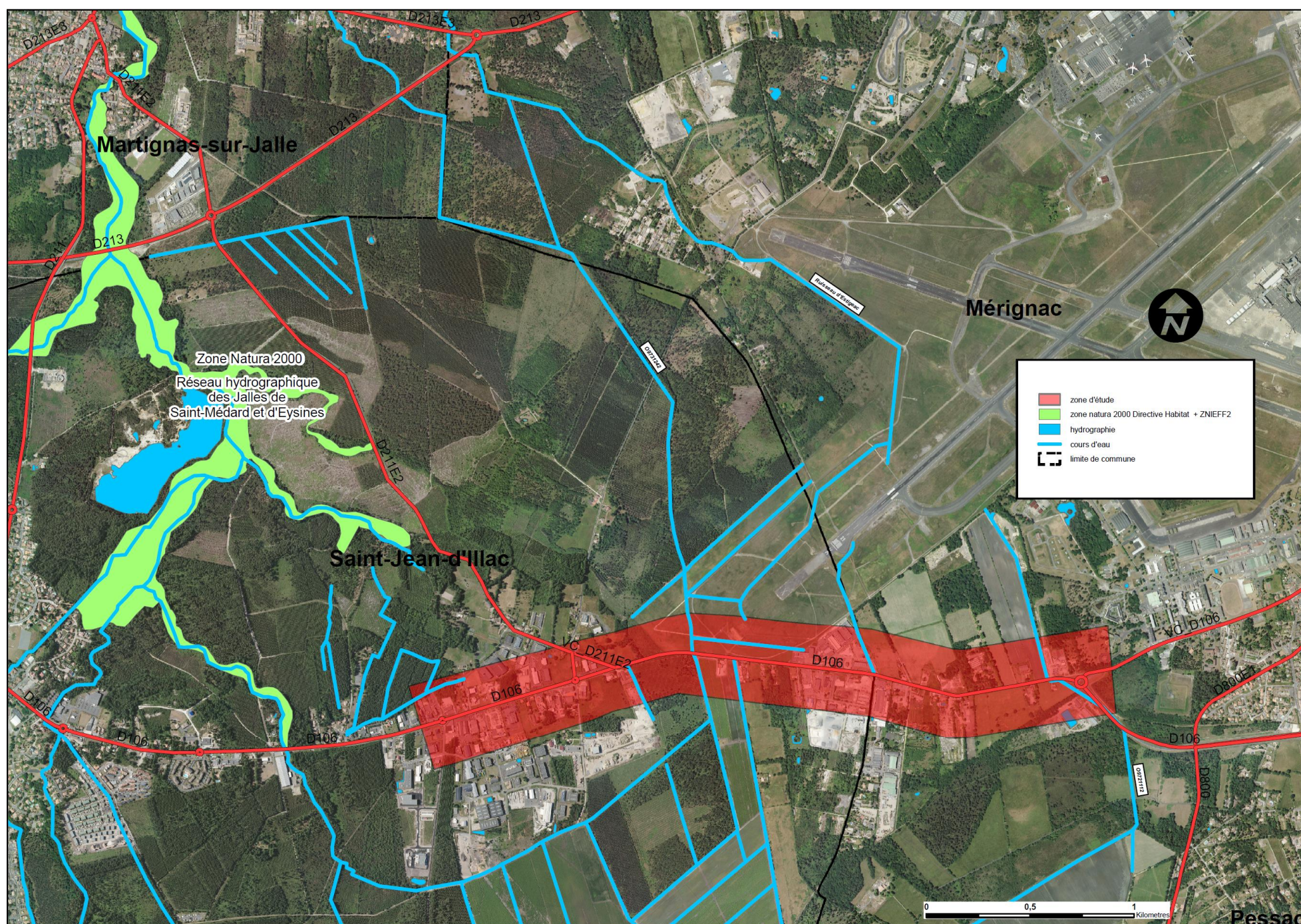
L'évolution éventuelle des pratiques agricoles sur la partie aval du site (élevage, maraîchage) peut aboutir à des modifications profondes des caractéristiques du site (développement de friches, fermeture du milieu).

Caractéristiques du site

Cours d'eau sur substrat sablo alluvionnaire, traversant des affleurements calcaires et bordant des sources exploitées (captages d'eau potable). Les prairies de la basse vallée sont régulièrement inondées. »

La zone Natura 2000 du secteur d'étude est incluante des ZNIEFF présentes le long de la Jalle sur le secteur d'étude.

Figure 6 – Zone Natura 2000 et ZNIEFF 2 du secteur d'étude



Des espèces inscrites à l'annexe II de la directive « Habitats » ont été repérées dans le cadre du travail effectué dans le cadre de la mise en compatibilité du Plan Local d'urbanisme de Saint-Jean-d'Ilac, pour la création de la zone 1AUX de la zone d'activité « Labory-Baudan en 2017 :

- « Papillons observés :
  - Cuivré des marais (papillon des prairies humides, observé sur une prairie de Bruges, vraisemblablement présent sur des prairies à Blanquefort ; la présence de cette espèce est fortement liée à la préservation des prairies pâturées à Rumex),
  - Damier de la succise (espèce fréquentant des milieux humides ou secs (formes différentes) ; sur le site, il s'agirait plutôt de la forme des milieux secs qui se développe sur les landes et pelouses sèches des coteaux du Thil),
  - Fadet des laïches (espèce des landes humides à molinie. L'espèce est peu fréquente sur le site, en lien avec la rareté de l'habitat ; une population importante est présente sur les landes humides du secteur des lagunes (communes de Salaunes et Saint-Aubin notamment)).
- Libellules : Agrion de Mercure (petite libellule des eaux de bonne qualité, bien oxygénées et ensoleillées, observée surtout au niveau de la jalle de Canteret).
- Reptiles : Cistude d'Europe (tortue d'eau douce, présente essentiellement au niveau des sources du Thil, avec un site de ponte hors d'eau sur le coteau en rive gauche de la jalle (lieu-dit Laborie)).
- Mammifères :
  - Vison d'Europe (petit mammifère carnivore capturé sur la jalle de Blanquefort en 2001, pour la dernière fois ; divers individus ont été capturés entre 1999 et 2001, ou retrouvés morts écrasés sur la RD210),
  - Loutre d'Europe (petit mammifère piscivore, peu abondant mais dont 2 cadavres ont été retrouvés, l'un sur la RD210 (aval du site) et l'autre sur la RD107 (amont du site)). »

D'autres types d'animaux ou de végétaux protégés pourront être identifiés sur l'aire d'étude par les inventaires menés à l'heure actuelle par le Département et les études hydrobiologiques menées sur les cours d'eau. Une fois ces inventaires réalisés, ils seront comparés et analysés par rapport à ceux existants sur la zone Natura 2000.

### • Zones d'Intérêt Ecologique Faunistique et Floristique (ZNIEFF) <sup>(2)</sup>

La Zone Naturelle d'Intérêt Ecologique, Floristique et Faunistique (ZNIEFF) de type 2 n°720030039 « Réseau hydrographique de la Jalle, du Camp de Souge à la Garonne, et Marais de Bruges » est d'une superficie de 1 631 ha.

Le site a récemment fait l'objet d'une analyse dans le cadre d'une mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme de la commune de Saint-Jean-d'Ilac, pour la création de la zone 1AUX de la zone d'activité « Labory-Baudan en 2017, qui est retranscrite ci-après :

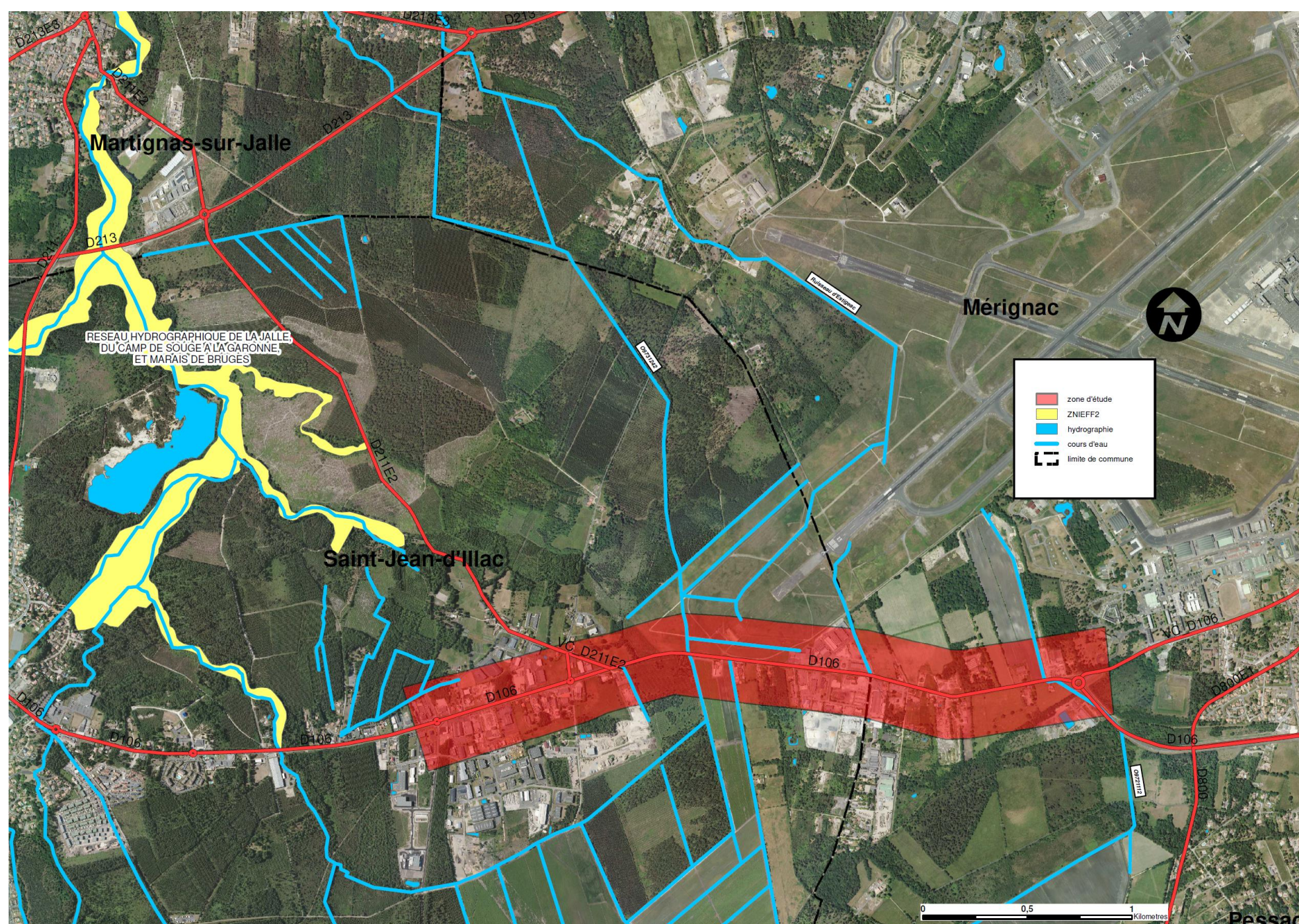
Le réseau hydrographique de la jalle de Saint-Médard (au sens large) prend sa source au niveau du camp de Souge à l'Ouest, du réseau de lagunes au Nord (Salaunes, Saint-Aubin, Saint-Médard) et du plateau landais au Sud (Mérignac, Saint-Jean-d'Ilac). Il rejoint la Garonne après avoir traversé les marais de la vallée de la Garonne, dont le marais de Bruges (réserve naturelle).

Cette variété de milieux favorise la présence d'une faune et d'une flore diversifiée, comprenant de nombreuses espèces d'intérêt patrimonial dans divers groupes taxonomiques : Orchis à fleurs lâches, Fadet des laïches, Cuivré des marais, Agrion de Mercure, Cistude d'Europe, Loutre, etc.

Bien que son maintien sur le site soit à confirmer, le Vison d'Europe a été présent sur ce réseau, comme le confirment les nombreux cadavres trouvés sur la RD210 qui sépare la réserve de Bruges des prairies inondables de Blanquefort.

La partie aval de la zone a déjà été fortement artificialisée, dégradée par divers aménagements et la partie amont est exposée à des risques de pollutions accidentelles. Les zones inconstructibles définies par le Plan de Prévention des Risques d'Inondation bloquent désormais la progression de l'urbanisation sur le tronçon moyen de la jalle.

**Figure 7 –ZNIEFF 2 à proximité du secteur d'étude, source géoportail IGN**



**(1)** Depuis le sommet de Rio en 1992, l'Union européenne s'est engagée à enrayer la perte de la biodiversité sur ses territoires en créant un réseau de sites écologiques nommé Natura 2000. Ce réseau est fondé sur la mise en application de deux directives européennes :

- **La directive Habitats faune flore** du 21 mai 1992 définit les différents types d'habitats naturels (liste établie en annexe I de la directive Habitats), et les espèces animales et végétales (liste établie en annexe II de la directive Habitats) dont la conservation nécessite la désignation de sites Natura 2000

- **La directive Oiseaux** du 30 novembre 2009 définit les règles encadrant la protection, la gestion et la régulation d'espèces d'oiseaux.

Un site désigné Natura 2000 doit être géré de façon à garantir la préservation à long terme des espèces et des habitats.

Le réseau Natura 2000 de sites Français représente 12,9 % de la surface terrestre métropolitaine composée de 1776 sites soit 7 millions d'hectares.

(2) L'inventaire des ZNIEFF (Zone Naturelle d'Intérêt Écologique, Faunistique et Floristique) est un programme initié en 1982 par le ministère en charge de l'environnement et piloté par le Muséum national d'histoire naturelle. Une ZNIEFF correspond à l'identification scientifique d'un secteur du territoire national particulièrement intéressant sur le plan écologique.

Dans sa conception, l'inventaire ZNIEFF est donc un outil de connaissance et non une procédure de protection des espaces naturels. Il n'a pas de portée normative, même si ces données doivent être prises en compte.

Il existe deux types de ZNIEFF :

- **les ZNIEFF de type I**, de superficie réduite, sont des espaces homogènes d'un point de vue écologique et qui abritent au moins une espèce et/ou un habitat rares ou menacés, d'intérêt aussi bien local que régional, national ou communautaire

- **les ZNIEFF de type II** sont de grands ensembles naturels riches, ou peu modifiés, qui offrent des potentialités biologiques importantes.

L'inventaire de sites français représente pour les ZNIEFF de type 1 : 6.2 millions d'hectares et 15.4 millions d'hectares pour les ZNIEFF de type 2.

#### • Des inventaires écologiques complémentaires prévus dans le cadre du projet

Des inventaires écologiques comprenant une description et une caractérisation des habitats naturels est en cours d'étude. Ainsi, des inventaires faune-flore, assortis d'étude hydrobiologiques sur tous les cours d'eau codifiés de la zone d'étude, sont prévus pour septembre 2020.

Pour tous les inventaires qui seront réalisés, l'intérêt est de pouvoir observer d'éventuelles continuités écologiques existantes entre les zones protégées situées à l'ouest de la zone d'étude, et d'offrir une description de l'état initial du milieu naturel le plus exhaustif possible.

**Le projet de voies réservées de covoiturage est situé à plus de 700 mètres à l'est et plus de 800 mètres au sud des zones Natura 2000 et ZNIEFF situées sur la commune de Saint-Jean-d'Ilac.**  
**Le projet n'impacte pas de zones Natura 2000 et de ZNIEFF à proximité, en l'état actuel de nos connaissances.**  
**Les inventaires écologiques sont en cours afin de confirmer que des espèces protégées ne sont pas présentes sur le territoire de projet, dans le cadre de la démarche Haute Qualité Environnementale (HQE) poursuivie. Le cas échéant, il s'agira d'éviter, réduire et compenser tout impact éventuel sur ces espèces.**

## 4.4 LE MILIEU HUMAIN

### • Une démographie en hausse

Les populations des communes concernées par le projet **présentent une démographie en hausse** pour la période 2006-2016. L'arrivée de ménages extérieurs au territoire constitue le facteur principal de croissance de la population. La partie ouest de l'agglomération bordelaise et la commune de Saint-Jean-d'Ilac en particulier profitent d'une forte attractivité en rayonnement de Bordeaux, de la zone d'emploi de Mérignac et du projet d'OIM de l'Aéroparc.

Les recensements 2006, 2011 et 2016 des habitants des deux communes sont présentés ci-dessous :

| Communes              | 2006      | 2011      | 2016      | Evolution 2006/2016 |
|-----------------------|-----------|-----------|-----------|---------------------|
| SAINT-JEAN-D'ILLAC    | 6333      | 6976      | 8156      | + 28.8 %            |
| MERIGNAC              | 65 469    | 65 882    | 70 317    | + 7,4 %             |
| Moyenne de la Gironde | 1 371 235 | 1 463 662 | 1 548 475 | + 12,9 %            |

La commune de Saint-Jean-d'Ilac voit sa population augmenter deux fois plus rapidement que la moyenne girondine, alors que la commune de Mérignac bénéficie d'un développement démographique plus modéré.

### • Une occupation du sol hétérogène

L'habitat sur la zone d'étude comporte une quinzaine de maisons, localisées autour des lieux-dits de Boulac et des Aiguillères sur Saint-Jean-d'Ilac et au lieu-dit de Beauséjour sur Mérignac. Mais la plus grande partie de l'aire d'étude est surtout destinée à de l'activité économique.

L'occupation du sol le long du tracé du projet est caractérisée par :

- Un tissu urbain continu du secteur du Baron au secteur de La Péronnette pour la partie ouest, comprenant une zone d'activités,
- La zone aéroportuaire au nord du lieu-dit des Aiguillères et la zone d'activités des Deux Poteaux,
- Des landes et prairies au sud et à l'est du secteur d'étude, dont certaines sont humides, notamment entre le lieu-dit des deux poteaux et le lieu-dit Biques, sur la commune de Mérignac,
- De l'habitat dispersé de part et d'autre de l'avenue de l'Argonne, sur la commune de Mérignac.

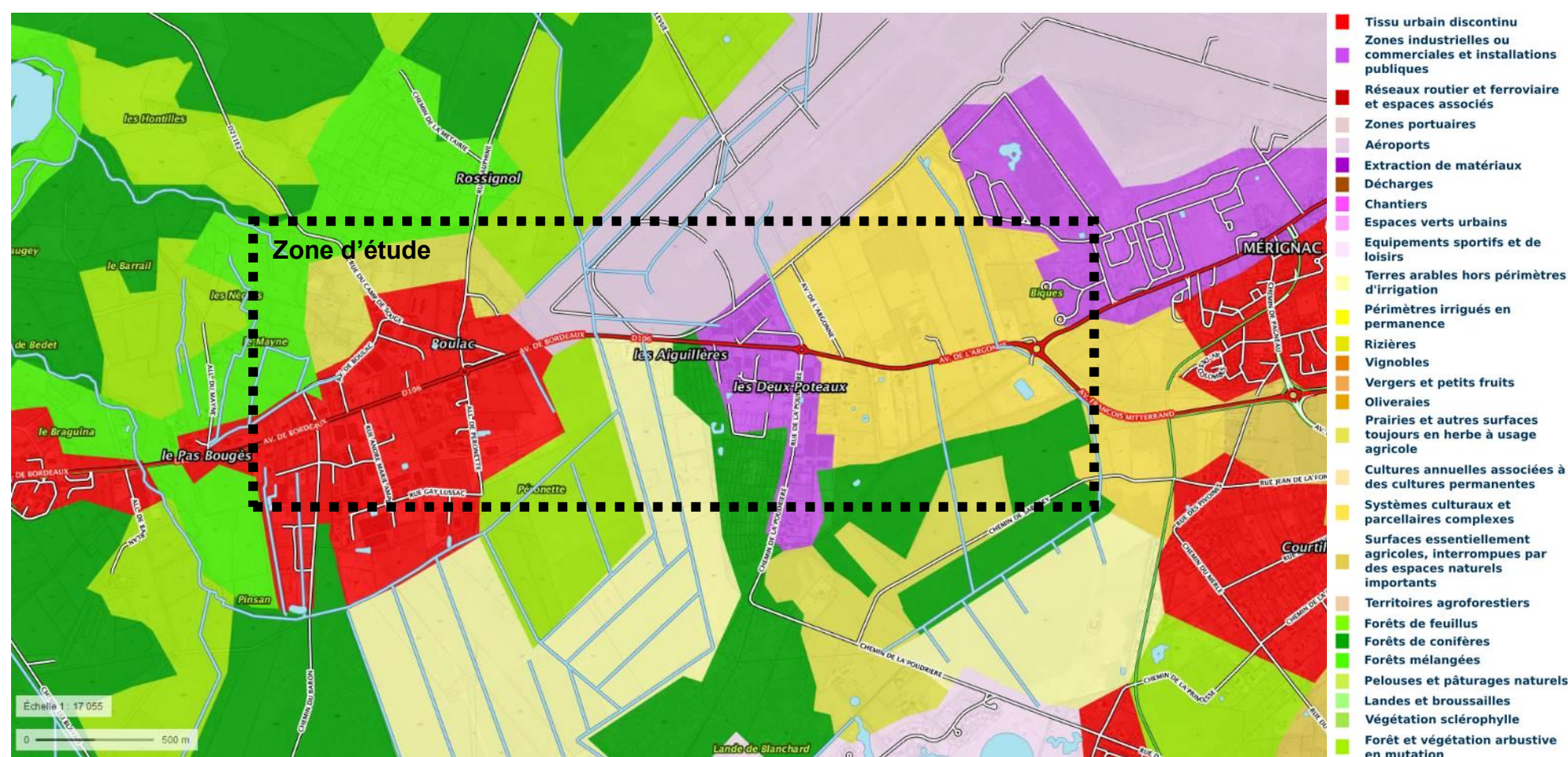
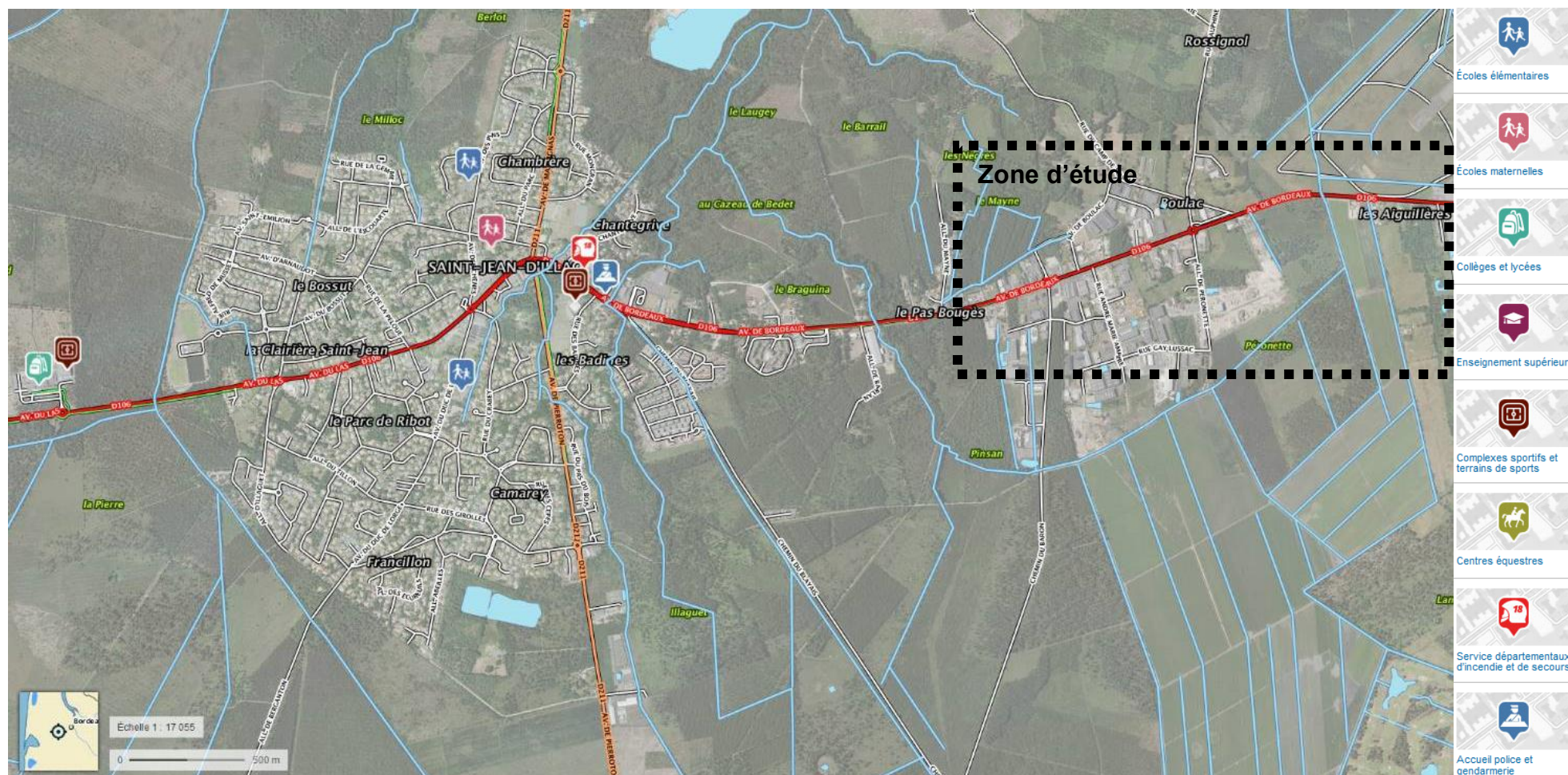


Figure 8 – Occupation du sol – source Geoportail et Corine Land Cover 2018

#### • Des services publics à disposition

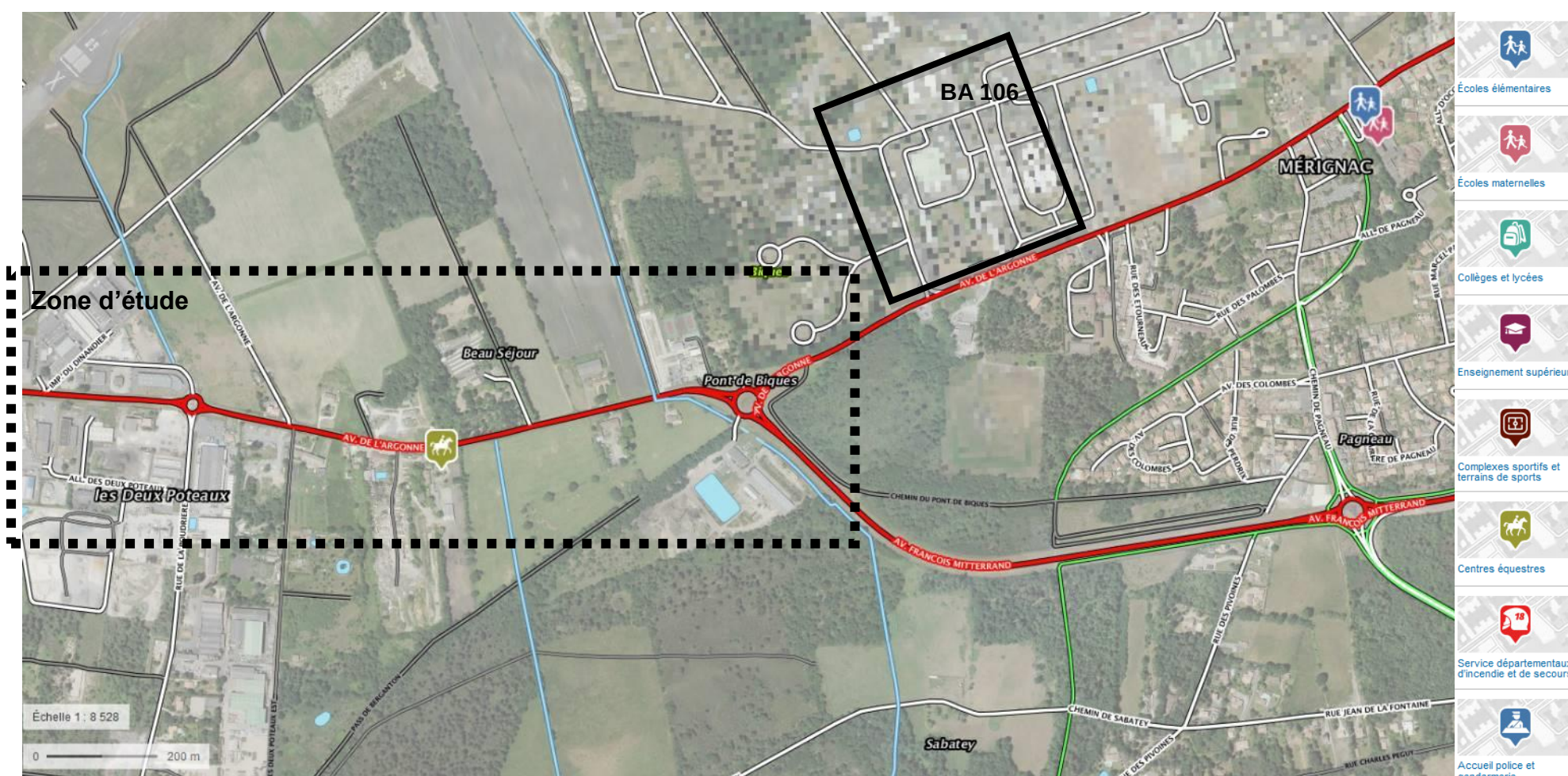
Des services publics sont localisés à deux kilomètres à l'ouest de la zone d'étude, dans le centre ville de Saint-Jean-d'Ilac, qui comporte deux écoles élémentaires, une école maternelle, un stade, un accueil de police et un SDIS, en plus d'un collège et d'un autre stade situés à l'ouest de la ville, sur l'avenue du Las.

Figure 9 – Services publics sur la commune de Saint-Jean-d'Ilac (source Geoportail)



Certains services publics sont situés dans le centre de Mérignac Beutre, situé à 1 kilomètre à l'est, avec une école élémentaire et une école maternelle. Le long du projet, il existe aussi un centre équestre au sud de la RD106. La présence de la BA106, base militaire de 3000 personnes, est également à noter.

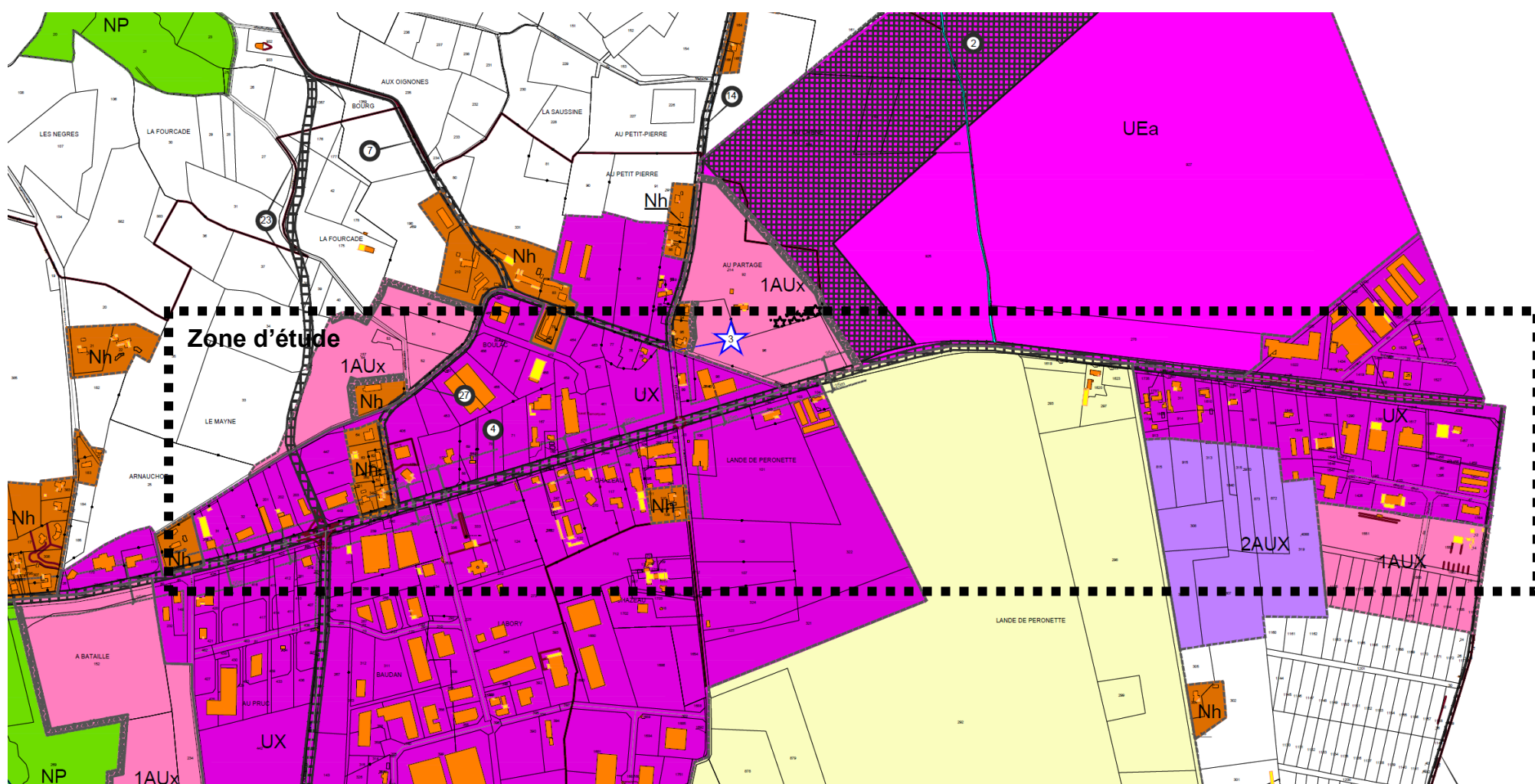
Figure 10 - Services publics sur la commune de Mérignac (source Geoportail)



#### 4.5 DOCUMENTS D'URBANISME

##### • Commune de Saint-Jean-d'Ilac

Saint-Jean-d'Ilac dispose d'un Plan Local d'Urbanisme (PLU) approuvé le 20 décembre 2012. Des emplacements réservés y ont été prévus pour l'élargissement de l'emprise de la RD106 à 22 mètres de la crête du Cerne jusqu'à la limite communale de Mérignac. Ils ont pour vocation de faciliter de futures acquisitions foncières le long de la RD106 : emplacement réservé n°4, sur une emprise de 55000 m².



Le PLU a disposé de zones de recul par rapport à l'axe de la voie en fonction du linéaire des zones d'activités, ayant pour objet d'interdire des constructions et extensions de constructions. Le recul de base est de 25 mètres par rapport à l'axe de la voie, porté parfois à 35 ou 50 mètres en fonction des alignements portés sur le document graphique.

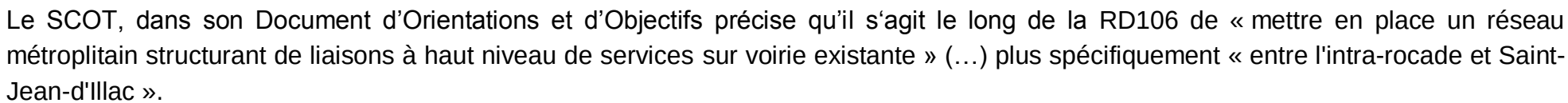
Le Plan Local d'Urbanisme (PLU) de Bordeaux Métropole a été approuvée par délibération du conseil de la Métropole en date du 16 décembre 2016, dans le cadre d'une première révision. Dans le PLU sur le secteur de Mérignac, il existe deux emplacements réservés : le P133 et le P134. Le P133 a pour objet l'élargissement à 16 mètres de l'Avenue de l'Argonne (ancienne RD106) et de l'avenue de la Somme entre la commune de Saint-Jean-d'Illac et l'avenue du Président Kennedy. Le P134 est destiné à l'aménagement du giratoire de Beutre. Par contre, l'emplacement réservé portant à 16 mètres l'emprise de la voie n'est pas suffisant pour permettre l'aménagement de voies réservées de covoiturage et de transport en commun.

Les zones existantes sont deux zones US à vocation d'activité, une zone Ag, à vocation agricole et deux zones Nh, à vocation de gestion de l'habitat existant. Une zone AU99 complète le zonage du secteur. Elle est incluse dans le périmètre de Zone d'Aménagement Différé Opération d'Intérêt Métropolitain Aéroparc et a ainsi pour vocation un aménagement différé de la zone. Une servitude de localisation V.145, imputant ce secteur et la zone US jusqu'à la commune de Saint-Jean-d'Illac, a pour objet la constitution d'un maillage viaire.



Dans le Document d'Orientations et d'Objectifs (DOO) du SCOT, les secteurs aujourd'hui en zone agricole dans le PLU sont désignés comme à préserver, de la zone agricole de Saint-Jean-d'Illac ou celle de Mérignac. Les autres secteurs sont désignés en blanc, soit en zone déjà contenue dans une « enveloppe urbaine ». Ces secteurs bénéficient de l'orientation de : « contenir l'urbanisation dans les enveloppes urbaines », dans le cadre d'un objectif plus global du SCOT de réduire la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers.

**Figure 13 – Atlas des territoires, D.O.O. du SCOT de l'aire métropolitaine bordelaise (extrait)**

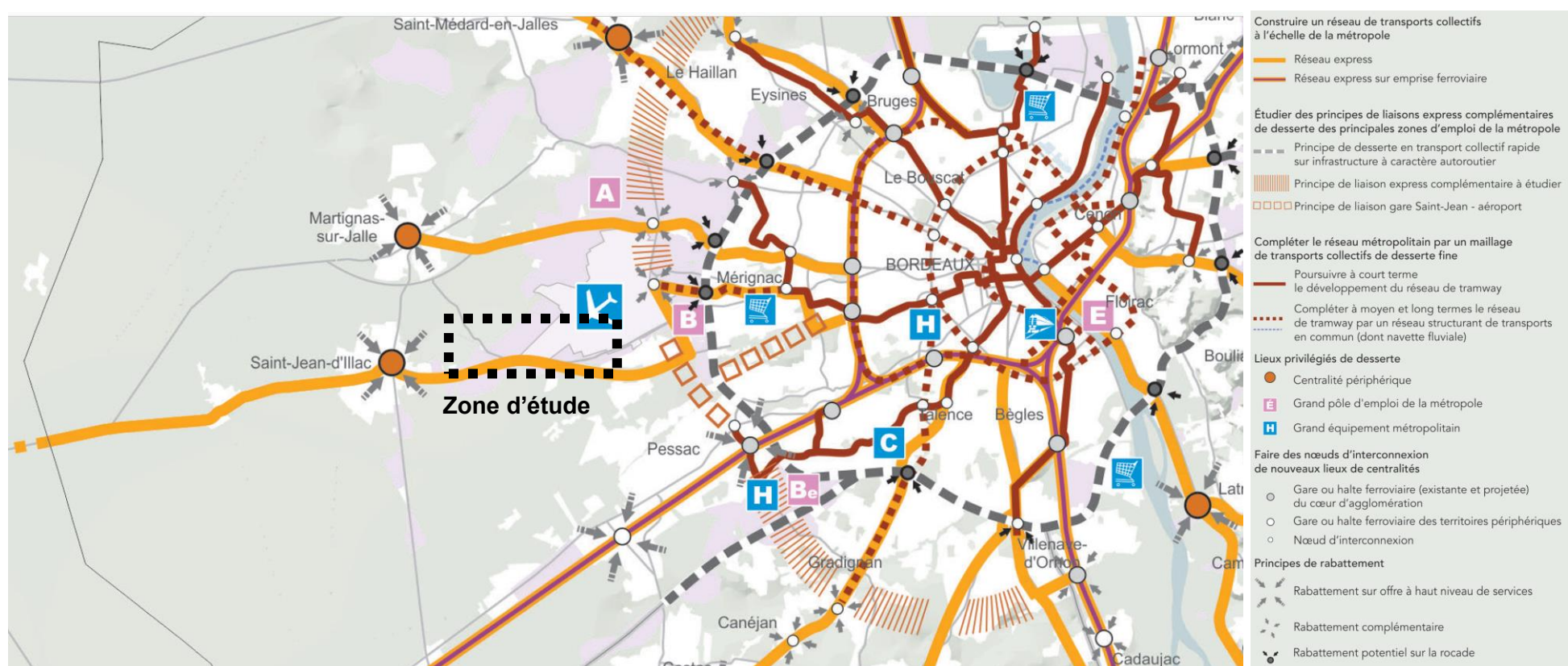


- garantir des temps de trajet attractifs et concurrentiels par rapport à la voiture ;

- proposer des horaires cadencés et renforcés en périodes de pointe ;
- créer, en entrée d'agglomération, des couloirs de transport dédiés, dans des situations de circulation fortement contraintes ou dans des cas particulièrement opportuns, pour garantir une vitesse commerciale fiable et performante ainsi que la régularité ;
- mutualiser ces couloirs de transport entre le réseau urbain et le réseau interurbain ;
- étudier l'opportunité de certaines lignes express qui assurent la desserte de quelques arrêts stratégiques seulement pour maintenir des temps de parcours persuasifs (combinés à une politique de rabattement automobile sur ces points).

Ce réseau doit se donner comme objectif de permettre la desserte :

- des centralités des territoires périphériques (centralités de première couronne et des bassins de vie), qui sont les lieux qui concentrent des équipements, commerces et services, et qui ont vocation à polariser le développement résidentiel ;
- des principaux pôles économiques et des grandes zones d'emploi de l'aire métropolitaine ;
- des grands équipements métropolitains et des « portes d'entrée » de l'aire métropolitaine (gare TGV, aéroport...).



**Figure 14 – « Développer un réseau de transports collectifs métropolitain unitaire », D.O.O. du SCOT de l'aire métropolitaine bordelaise (extrait)**

Il y précise également de favoriser le long de la RD106 un réseaux de Grandes Allées Métropolitaines : ces voies ont pour objectifs :

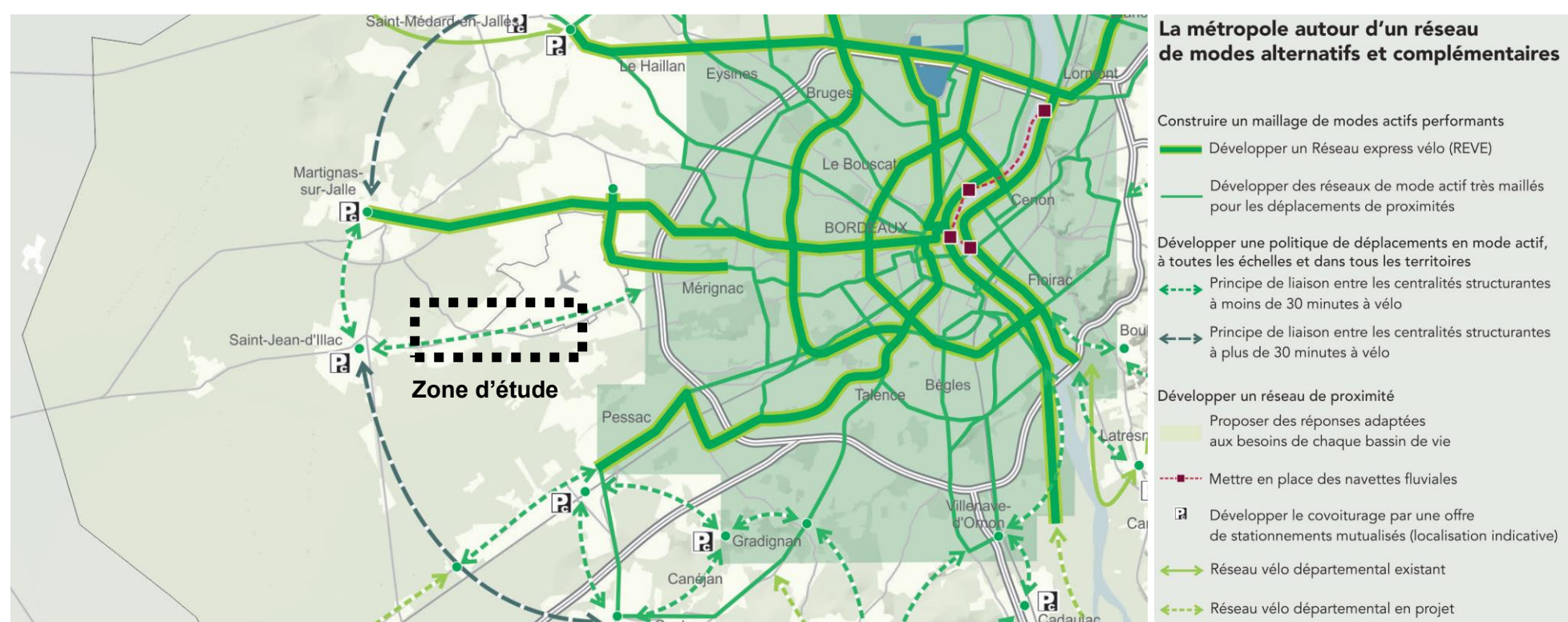
- « d'améliorer l'efficacité générale du système de mobilité tout en facilitant la cohabitation des différents moyens de déplacement ; (...)
- « d'offrir de meilleures conditions d'accessibilité à l'agglomération tout en préservant une offre de déplacements de proximité sécurisés et apaisés ; (...)
- « de concilier fluidité et volume des déplacements en organisant et en optimisant l'accueil des fluidités à la fois rapide et lente (voitures, transports en commun, modes actifs, etc.) » (...).

Dans ce cadre, afin de répondre à ces différents objectifs, des démarches expérimentales peuvent être menées sur les axes pressentis afin de proposer des modalités de mise en oeuvre et des aménagements associés.

Il s'agit également de développer des réseaux de modes doux très maillés pour les déplacements de proximité. Un maillage de circulations douces à vocation de déplacements de proximité doit être développé en articulation avec tous les services de proximité du quotidien (équipements, commerces et services) ainsi qu'avec le réseau REVE et avec l'offre en transports collectifs pour inciter au transfert modal.

Ce maillage doit desservir en particulier, dans un rayon de 1 km pour les déplacements à pied et de 3 km pour les déplacements à vélo (soit 15 mn de déplacement dans tous les cas), les lieux privilégiés de développement :

- les centralités existantes, au sens des centres-villes ou centres-bourgs d'une commune ou toute autre forme de concentration d'équipements, commerces et services en agglomération (centralités de quartier, de secteur, etc.) ;
- les pôles d'échange : gare du réseau express régional, terminus, arrêt principal ou station de rabattement bus, lieux d'échanges intermodaux et de correspondance, lieux d'arrêts communs, etc.



**Figure 15 – « Construire un maillage de modes actifs performants », D.O.O. du SCOT de l'aire métropolitaine bordelaise (extrait)**

## 4.6 LE RESEAU ROUTIER

### • La RD 106, axe structurant et de transit

Le territoire de l'ouest de l'agglomération bordelaise se caractérise par un territoire d'échanges routiers avec le Bassin d'Arcachon. Le Schéma Directeur Routier Départemental 2013-2033 lui confère un rôle d'itinéraire majeur de « desserte du Nord-Bassin », de la commune de Mérignac à la commune de Lège Cap-Ferret. Sur le tronçon d'étude, la RD106 occupe donc trois fonctions distinctes :

- **Une fonction de transit** : elle permet une liaison directe entre Bordeaux et le nord du Bassin d'Arcachon,
- **Une fonction d'accès au territoire** : accès au Nord du bassin d'Arcachon.
- **Une fonction de desserte des activités situées de part et d'autre**

### • La RD 106, un axe de desserte sur le secteur d'étude

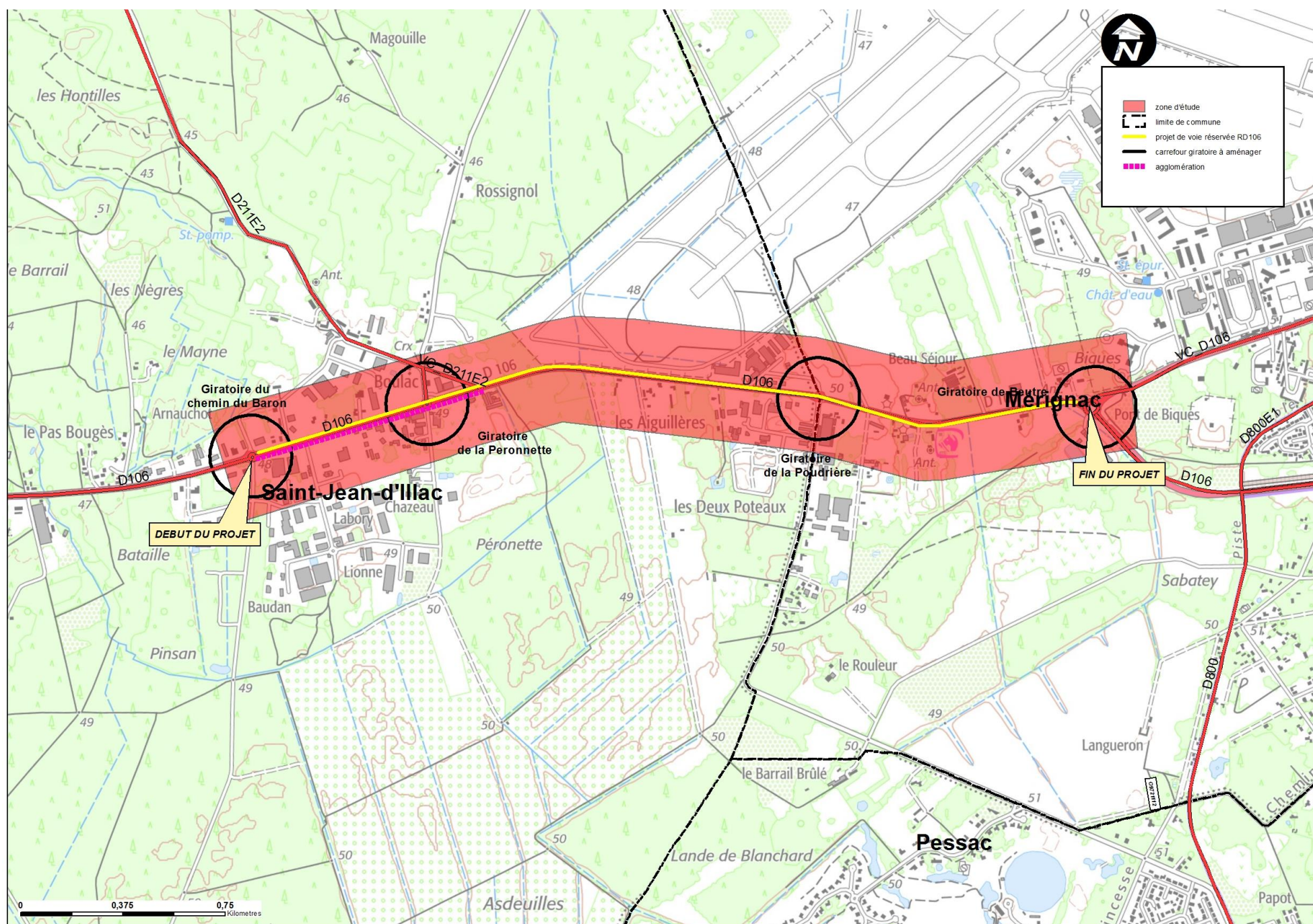
Une fonction de desserte locale des activités économiques et d'habitat : le long du secteur d'étude sur la RD106, des accès adjacents permettent la desserte d'une quarantaine de riverains, dont une quinzaine d'habitations et de nombreuses activités économiques.

La section concernée compte quatre carrefours giratoires et cinq carrefours avec des voies communales.

Aujourd'hui une partie de cette section est à 50 km/h en 1x1 voie avec divers accès adjacents, sur la commune de Saint-Jean-d'Ilac, du giratoire du Baron au giratoire de la Peronnette. La section allant de la limite d'agglomération de Saint-Jean-d'Ilac à Mérignac est aujourd'hui à 80 km/h.

Ce rôle de desserte locale de fait ne contribue pas à une sécurité optimale ni à la fluidité de circulation nécessaire à un axe de transit.

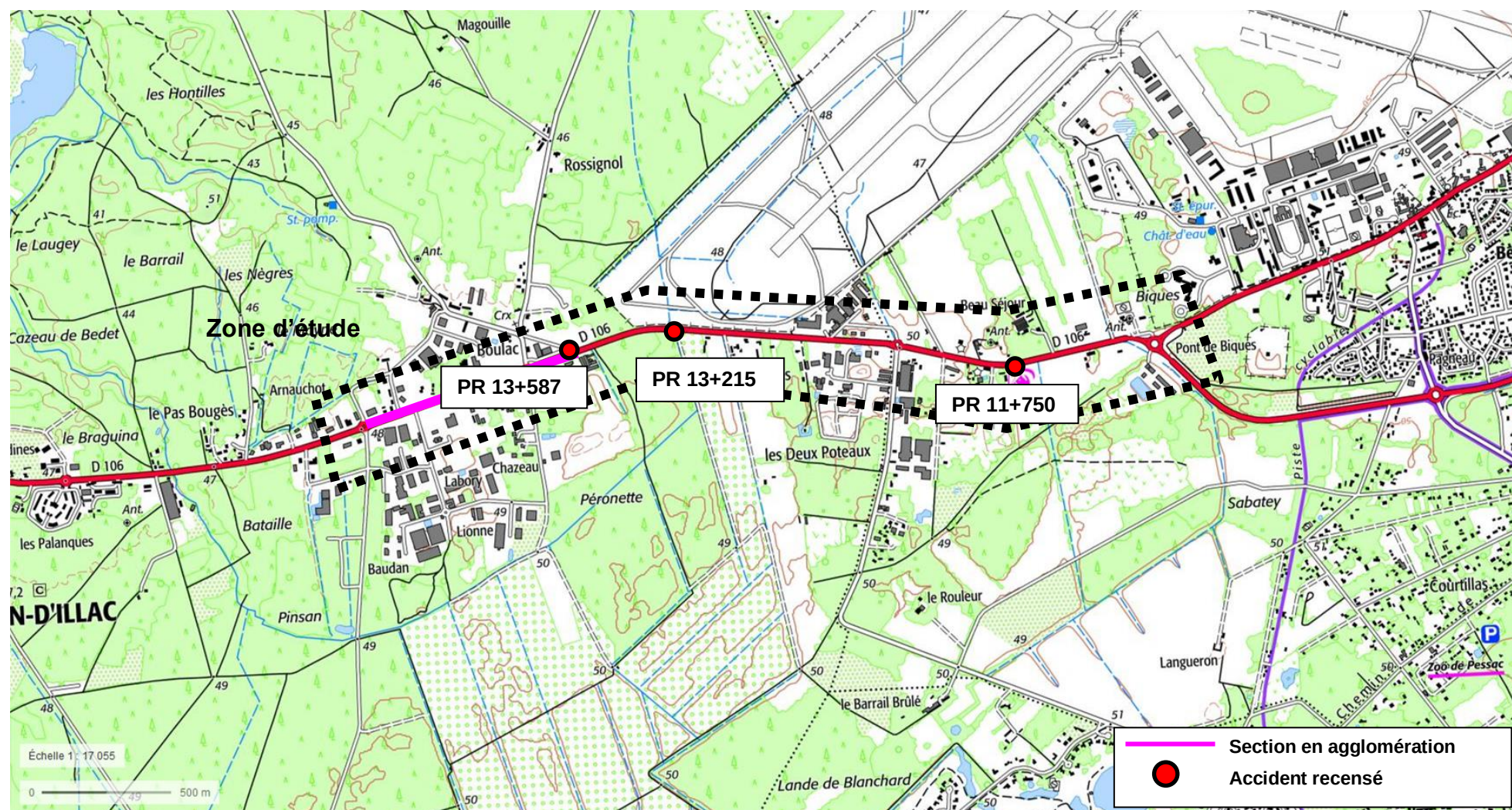
**Figure 16 – localisation de la future voie réservée et des giratoires concernés**



- **L'accidentologie sur la section d'étude**

Trois accidents corporels ont été relevés sur la période 2015/2017 sur la section d'étude de la RD106. Ils ont été recensés en plein jour, ont impliqué dans des collisions frontales à chaque fois deux véhicules sur des tracés rectilignes et dans des conditions normales. Ils ont engendré au total 9 victimes, dont 1 décès et 6 blessés.

**Figure 17 – Accidentologie sur la période 2015-2017 sur l'aire d'étude**



- **Analyse des trafics journaliers enregistrés**

Le trafic journalier sur la RD106 est environ de 25000 véhicules sur l'aire d'étude du projet (données juin 2018) dont 5 % à 6% de poids lourds.

Ce trafic a été accentué sensiblement les dix dernières années, avec une croissance continue de l'urbanisation sur les communes situées entre le nord-bassin et l'agglomération bordelaise depuis 1999. Par exemple, sur la déviation de Beutre (cf. comptage n°2 figure suivante) il est passé de 12 900 véhicules par jour en moyenne en 2008 avec 3% de poids-lourds à environ 21 000 véhicules par jour en 2018, avec 6,3% de poids-lourds.

Le Trafic Moyen Journalier en jours Ouvrés (TMJO) est présenté du Lundi au Vendredi sur les figures 18 à 20. Il permet de mieux caractériser les phénomènes de congestion liés aux flux domicile-travail.

Figure 18 – Carte des trafics recensés sur l’aire d’étude en 2018

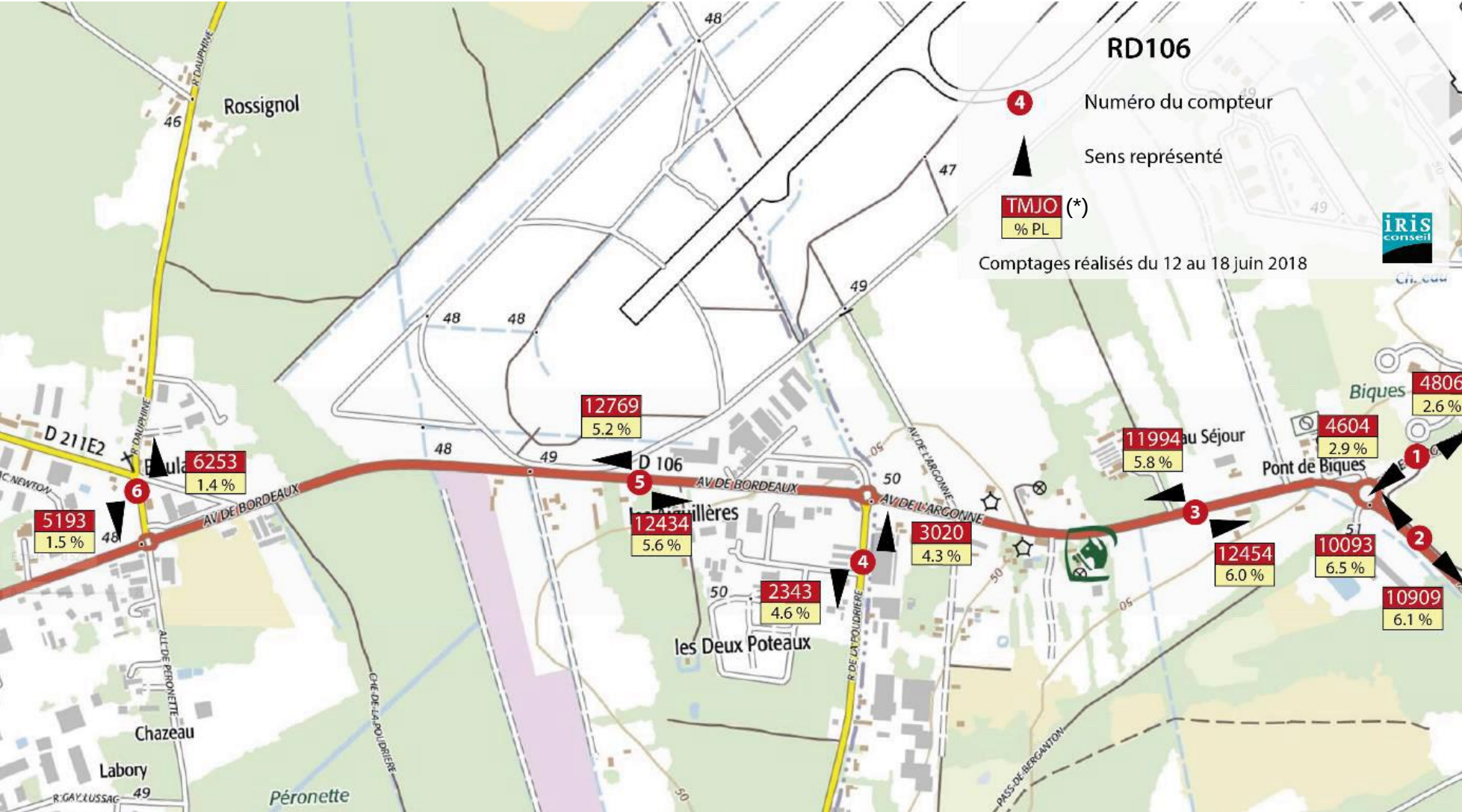
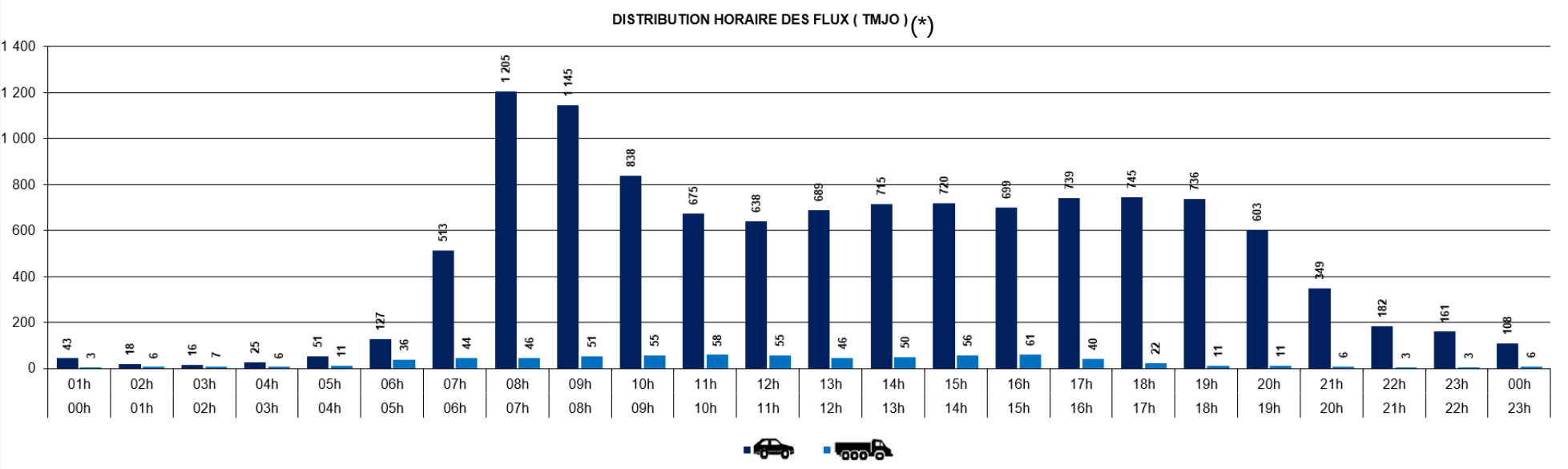
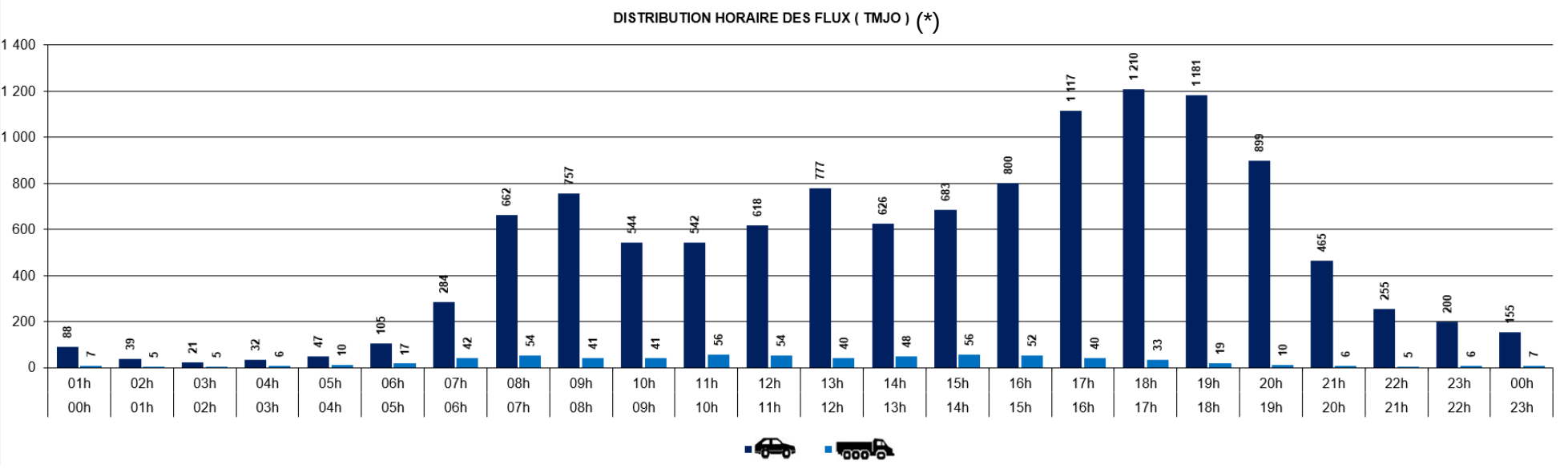


Figure 19– Carte des trafics moyens sur une journée recensés sur la RD106 (vers Bordeaux Métropole)



Les trafics enregistrés démontrent une saturation en heure de pointe du matin vers Mérignac, de 7h à 9h (figure 19), et en heure de pointe du soir vers Saint-Jean-d’Illac, de 16h à 19h (figure 20), avec le dépassement du seuil de 900 véhicules par heure.

Figure 20 – Carte des trafics moyens sur une journée recensés sur la RD106 (vers Saint-Jean-d’Illac)



• Les enquêtes par interview origine-destination

Une enquête a été réalisée auprès des éventuels usagers des voies réservées de covoiturage et de transport en commun de la RD106 sur le secteur d'étude. Le but de cette enquête était d'interroger les usagers, pour connaître leur origine et destination, mais aussi leurs pratiques de déplacements : motifs, fréquence, nombre de personnes dans la voiture. Elles ont été réalisées le matin et le soir en milieu de semaine (mardi ou jeudi).

La ville d'origine la plus importante pendant la matinée est Saint-Jean-d'Illac. Les illacais représentent près de la moitié des usagers interrogés (45%). Martignas est également une ville d'origine importante pour cette départementale dans le sens ouest-est avec 20% des usagers sur les 340 interrogés (échantillon représentatif supérieur à 15%). 25 % proviennent du nord bassin (communes d'Andernos, Lanton, Arès et Lège Cap-Ferret). Le soir, les pourcentages sont similaires quant à la destination des usagers.

|                                                                                               | RD106                                                                                                               |                               |                                                                                                                     |                               |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------|
|                                                                                               | Matin                                                                                                               |                               | Soir                                                                                                                |                               |
| Heure de pointe (TMJO, Tous Véhicules)                                                        | Vers Rocade : 8-9h : 1195                                                                                           | Depuis la Rocade : 8-9h : 798 | Vers Rocade : 17-18h : 767                                                                                          | Depuis Rocade : 17-18h : 1243 |
| Principale ville d'origine                                                                    | Saint-Jean-d'Illac : 45%                                                                                            |                               | Saint-Jean-d'Illac : 44%                                                                                            |                               |
| Principale ville de Destination                                                               | Mérignac Extérieur : 27%                                                                                            |                               | Mérignac Interieur : 15%<br>Mérignac Extérieur : 15%                                                                |                               |
| Principale Origine → Destination                                                              | Saint-Jean-d'Illac → Mérignac Extérieur : 15%                                                                       |                               | Saint-Jean-d'Illac → Mérignac Extérieur : 15%                                                                       |                               |
| Trajet quotidien / Pluri-hebdomadaire                                                         | 86%                                                                                                                 |                               | 59%                                                                                                                 |                               |
| Trajets réguliers Favorables au changement modal                                              | 43%                                                                                                                 |                               | 31%                                                                                                                 |                               |
| Type de report modal envisagé parmi les trajets réguliers (quotidiens et pluri-hebdomadaires) | Covoiturage : 20%<br>Transports en Commun : 13 %<br>Véhicules Propres : 5 %<br>Report multiple : 4 %<br>Total : 42% |                               | Covoiturage : 11%<br>Transports en Commun : 10 %<br>Véhicules Propres : 3 %<br>Report multiple : 4 %<br>Total : 28% |                               |
| Motifs Domicile ↔ Travail                                                                     | → 80%<br>← 0%                                                                                                       |                               | → 3%<br>← 45%                                                                                                       |                               |
| Taux d'occupation des véhicules                                                               | 1.16                                                                                                                |                               | 1.27                                                                                                                |                               |
| Autosolistes favorables au changement modal                                                   | 36%                                                                                                                 |                               | 22%                                                                                                                 |                               |

Globalement, nous remarquons des attitudes sensiblement différentes des usagers entre le matin et le soir.

- Le matin, les personnes interrogées ont pour principale origine leur domicile et pour principale destination leur lieu de travail (entre 70 et 80% sur chaque départementale). A l'inverse, en fin de journée, les trajets retour (travail-domicile) ont une proportion moins élevée (entre 20 et 45%). Les usagers en profitent pour notamment faire des affaires personnelles et aller à des loisirs.

- Le nombre de personnes présentes dans les voitures est également différent en matinée et en soirée. Alors que le matin sur la RD106 il est d'environ 1.16 personnes, le soir il est de 1.27 personnes.

- L'intérêt des usagers réguliers pour un report vers le covoiturage, les transports en commun ou les véhicules propres est plus important le matin avec 43% d'avis positifs sur la RD106 alors que le soir ils sont à 31%. Cela peut être justifié par un confort de circulation suffisant sur ces départementales en fin de journée au moment de l'étude ou bien à des motifs des déplacements autres que Domicile-Travail qui est moins favorable aux nouvelles pratiques.

Parmi ces trois séries d'enquêtes, c'est sur la RD106 que les usagers ont été les plus enclins à changer de comportement et emprunter les voies réservées pour covoiturer.

Figure 21 – Tableau des enquêtes réalisées sur la RD106

Les enquêtes ont montré que plus de **8 personnes sur 10 sont autosolistes sur leur trajet domicile/travail**. Parmi eux, **29% se sont déclarés favorables au report modal** et considèrent que l'aménagement de voies réservées pourrait les amener à modifier leurs pratiques.

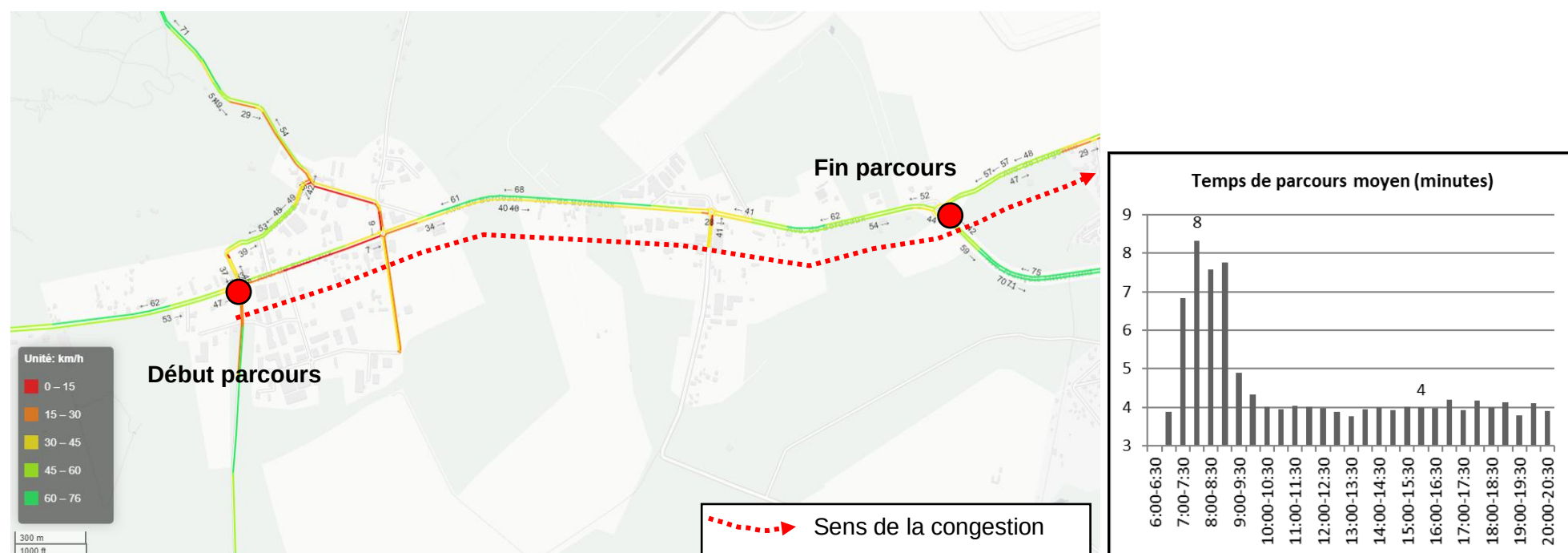
Un file continue peut être observée tout le long de l'aire d'étude le matin et le soir en heure de pointe. Les différents outils utilisés en matière de trafic démontrent le degré de saturation observé : jusqu'à 110% des capacités de la RD106.

On observe que le temps de parcours moyen en semaine en heure de pointe pourrait être réduit jusqu'à **4 minutes le matin** et **3 minutes le soir** en comparant la situation en heure de pointe et en heure creuse.

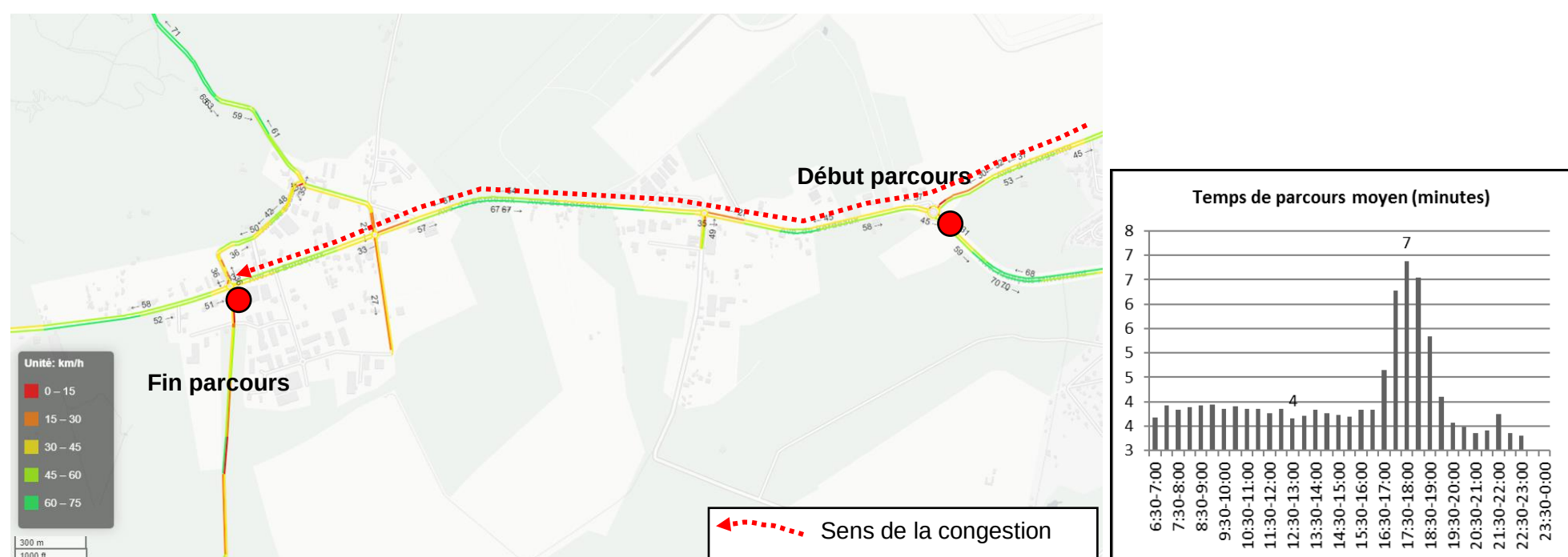
Les figures 22, 23 et 24 représentent par des outils différenciés le problème de la congestion le long de la RD106 sur l'aire d'étude. Les figures 22 et 22 bis représentent les ralentissements observés par le logiciel IBM SMAS, qui permet d'observer les pratiques des véhicules connectés en Gironde.

Dans les figures 15 et 15 bis, le logiciel IBM SMAS sur l'aire d'étude a permis d'observer un ralentissement des vitesses moyennes :

- entre 7h30 et 8h30 le matin un peu avant le giratoire du Baron et cela tout le long du parcours, avec un ralentissement plus prononcé avant les giratoires. Plus particulièrement, le ralentissement le plus important se situe avant le giratoire de la Peronnette, du fait de la jonction avec la RD211E2 et de flux supplémentaires conséquents provenant de Martignas ;
- entre 17h30 et 18h30 le soir, dès le giratoire de Beutre et ceci tout le long de l'aire d'étude jusqu'au giratoire du Baron. Le ralentissement est également plus prononcé avant chaque giratoire.



**Figure 22 – Localisation de la congestion entre 7h30 et 8h30 (avec vitesses moyennes) et temps de parcours avec le logiciel IBM SMAS**



**Figure 22 bis – Localisation de la congestion entre 17h30 et 18h30 (avec vitesses moyennes) et temps de parcours avec le logiciel IBM SMAS**

Les figures 23 et 24 sont des extraits de Google maps qui représentent la localisation des ralentissements le mardi à 8h et à 17h45, soit sur les horaires les plus congestionnées le matin et l’après-midi en semaine.

La figure 23 montre que les ralentissements se situent dès le giratoire du Baron en HPM et sont caractérisés jusqu’au giratoire de la Poudrière. La figure 24 montre quant à elle que les ralentissements existent en HPS bien avant le commencement de l’aire d’étude et se poursuivent jusqu’au giratoire de la Peronnette.

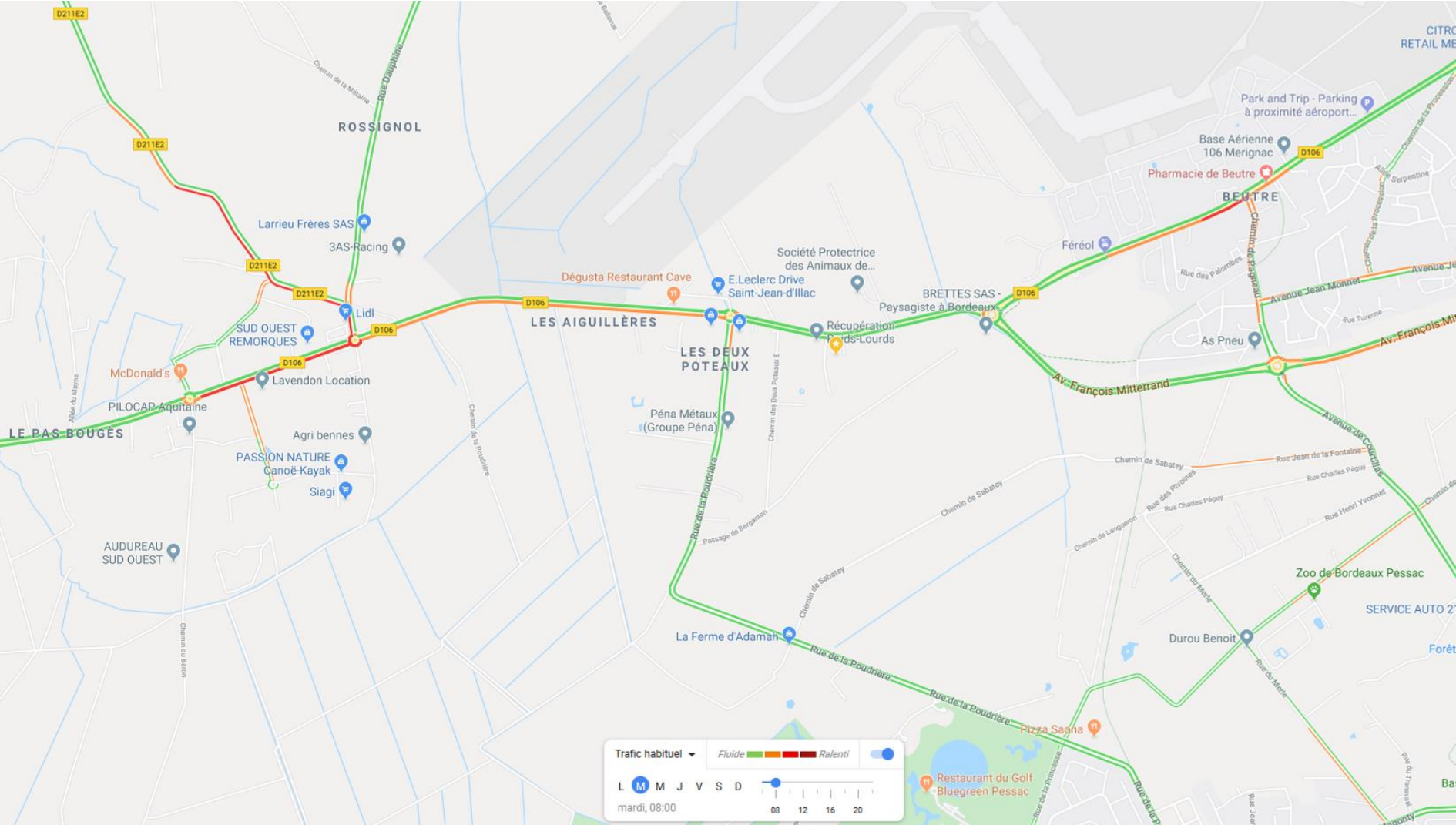


Figure 23 – Localisation de la congestion avec Google maps en HPM (8h)

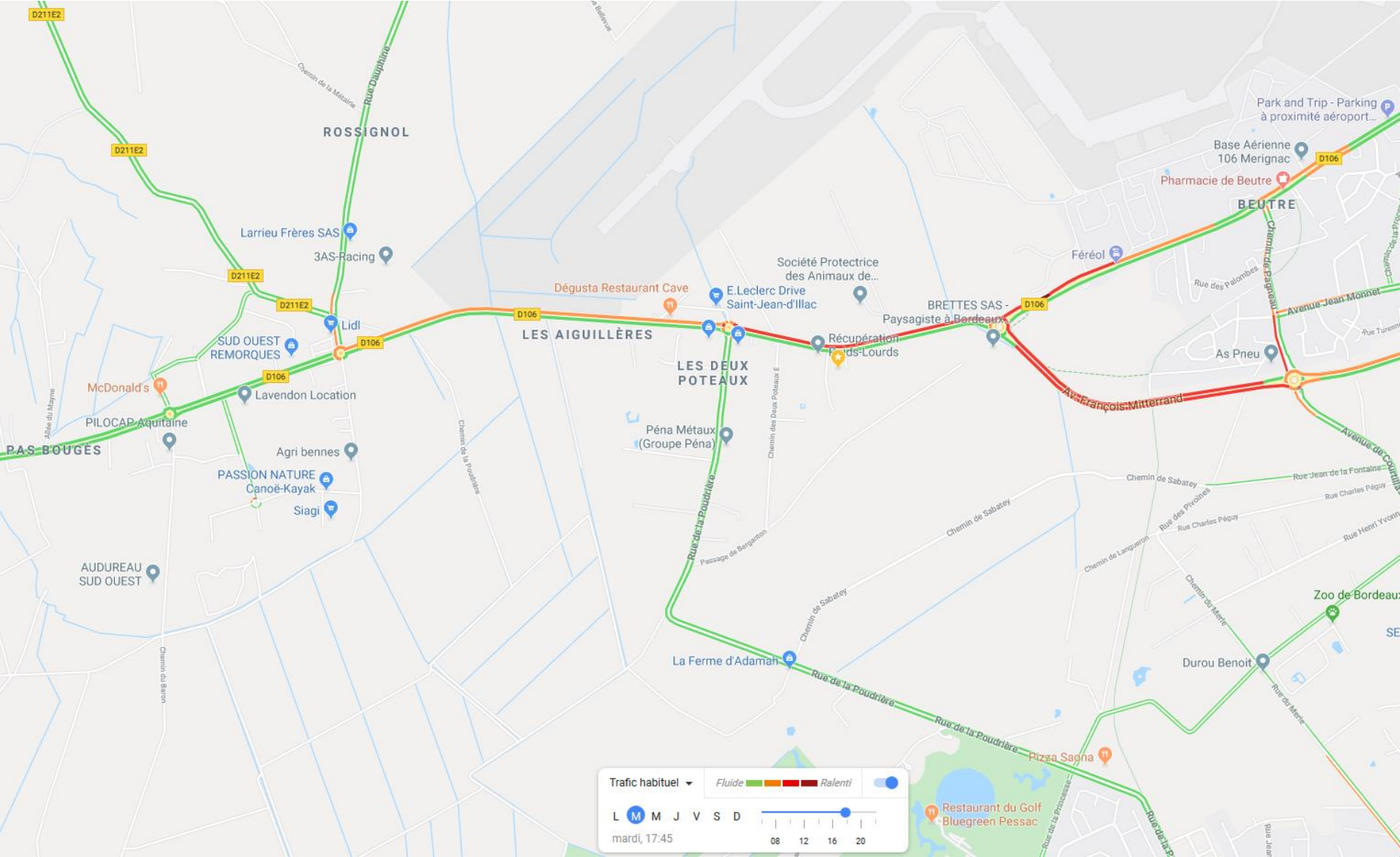


Figure 24 – Localisation de la congestion avec Google maps en HPS (17h45)

### • Les accès riverains et carrefours existants

De nombreux accès riverains sont recensés tout le long de l'aire d'étude, avec un total de 42 accès riverains - dont 17 maisons d'habitations- et 6 carrefours. Les figures 16 à 22 suivantes permettent de visualiser schématiquement les accès riverains ; ces derniers sont matérialisés par des flèches rouges et les voies générant des carrefours avec des lignes oranges.

(A)– Aire d'étude sur Saint-Jean-d'Illac : 24 accès riverains directs et 4 carrefours

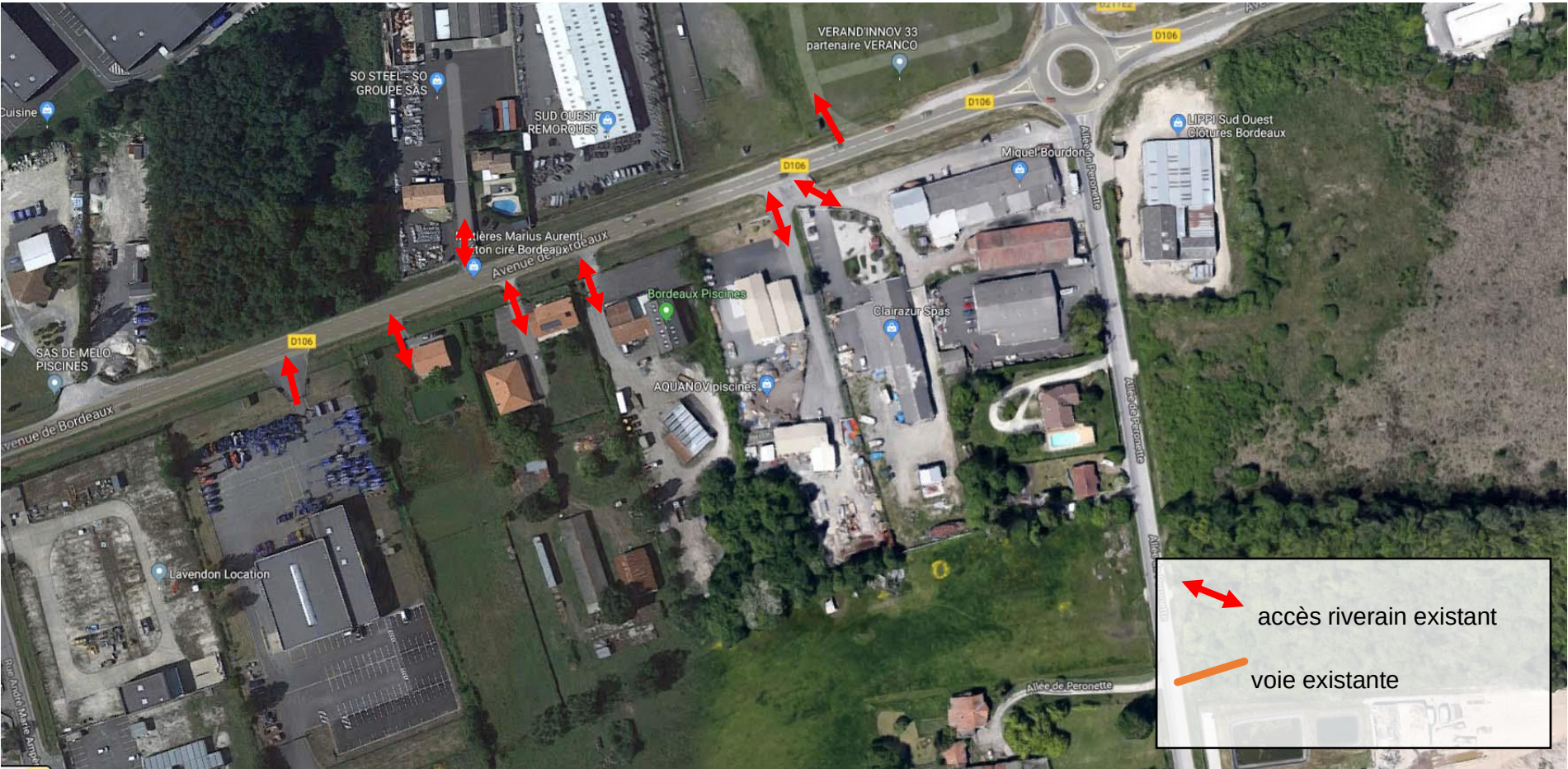
Sur Saint-Jean-d'Illac nous dénombrons 24 accès riverains directs, dont 9 maisons d'habitations, 14 dessertes de bâtiments à vocation d'activité ou commerciale mais aussi des accès à des champs.



La section de RD106 à Saint-Jean-d'Illac en agglomération compte 13 accès riverains directs avec entrée-sortie, une entrée au centre commercial Lidl, une sortie de poids-lourds et deux carrefours : un carrefour avec l'avenue de Boulac et un secteur avec la rue André Marie Ampère.

Parmi ces différents accès, nous comptons quatre accès desservant une maison d'habitation. Les autres accès sont à vocation de desserte de bâtiments commerciaux ou d'artisanat, dont certains sont regroupés.





La limite d'agglomération de Saint-Jean-d'Ilac est matérialisée en pointillés noirs dans la représentation graphique ci-dessous, avec un secteur hors agglomération à l'est et en agglomération à l'ouest.



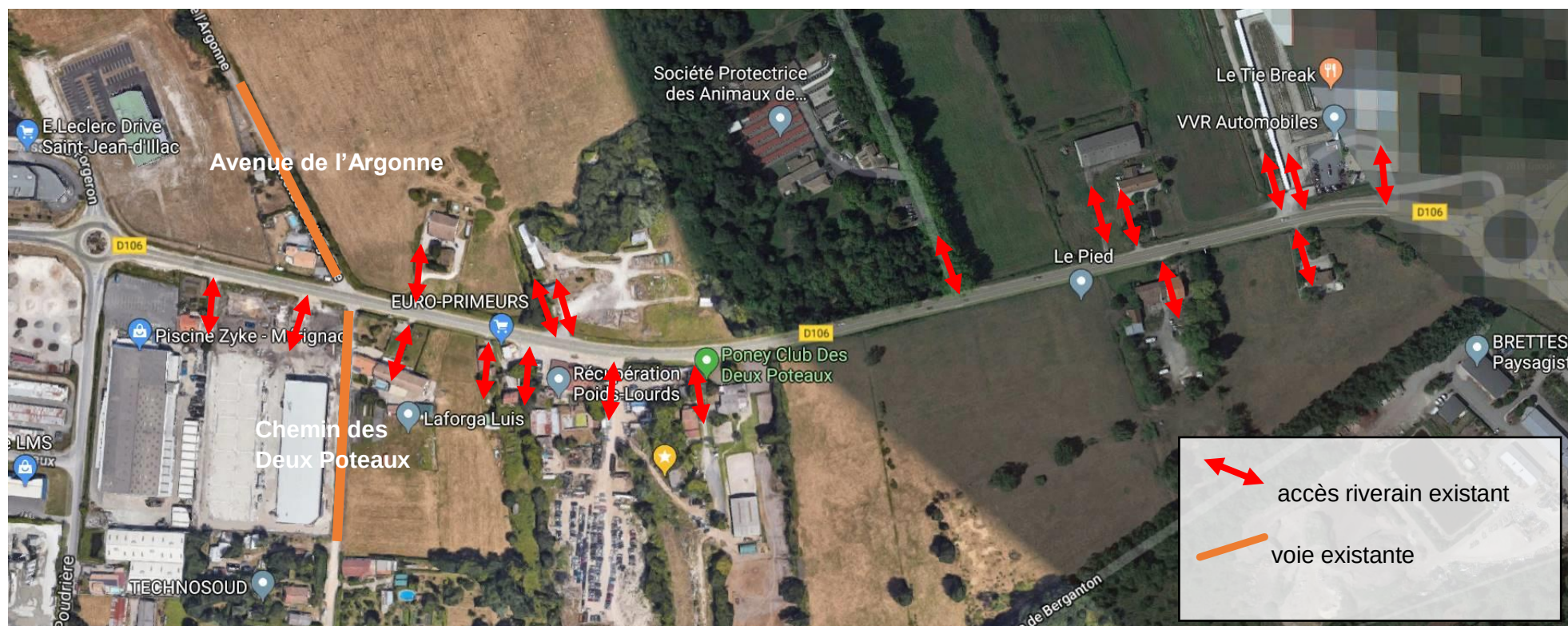
La partie hors agglomération de Saint-Jean-d'Ilac compte 11 accès directs dont cinq à des habitations, trois à des commerces, deux à des champs, un à la zone aéroportuaire. Cette même section compte deux impasses desservant diverses habitations.



(B) Aire d'étude sur Bordeaux Métropole – Mérignac – 18 accès riverains et deux carrefours



La partie située sur la commune de Mérignac compte 18 accès directs dont huit à des habitations, cinq à des commerces ou des artisans, deux à des champs, un à un hangar agricole, un au Poney-club des Deux Poteaux et un à la S.P.A. Cette même section compte deux carrefours.



Figures 25 à 32 – Visualisation schématique des accès riverains et carrefours existants

4.7 LA MOBILITE

• **Transport ferroviaire**

La zone d'étude n'est pas desservie par une ligne de TER. Les gares les plus proches se situent à 7,6 km à l'est à Mérignac Arlac, sur la ceinture ferroviaire reliant le Médoc, et à 6.6 km au sud – gare de Cestas -, sur le trajet Bordeaux-Bassin d'Arcachon.

• **Transport routier interrégional**

La RD106 est desservie par la ligne 601 reliant Bordeaux à la commune de Lège-Cap-Ferret du réseau de cars interurbains administré par la Région Nouvelle-Aquitaine. 18 boucles sont proposées en moyenne à l'heure actuelle (période hivernale) en jours ouvrés. La cadence est en moyenne d'un car toutes les 20 minutes en période de pointe saturée, soit 6h-9h le matin dans le sens Lège-centre/Bordeaux et 16h-19h le soir dans le sens Bordeaux/Lège-centre.

Figure 33 – Arrêts de la ligne régulière TransGironde n°601 sur la zone d'étude (données Transgironde.fr)

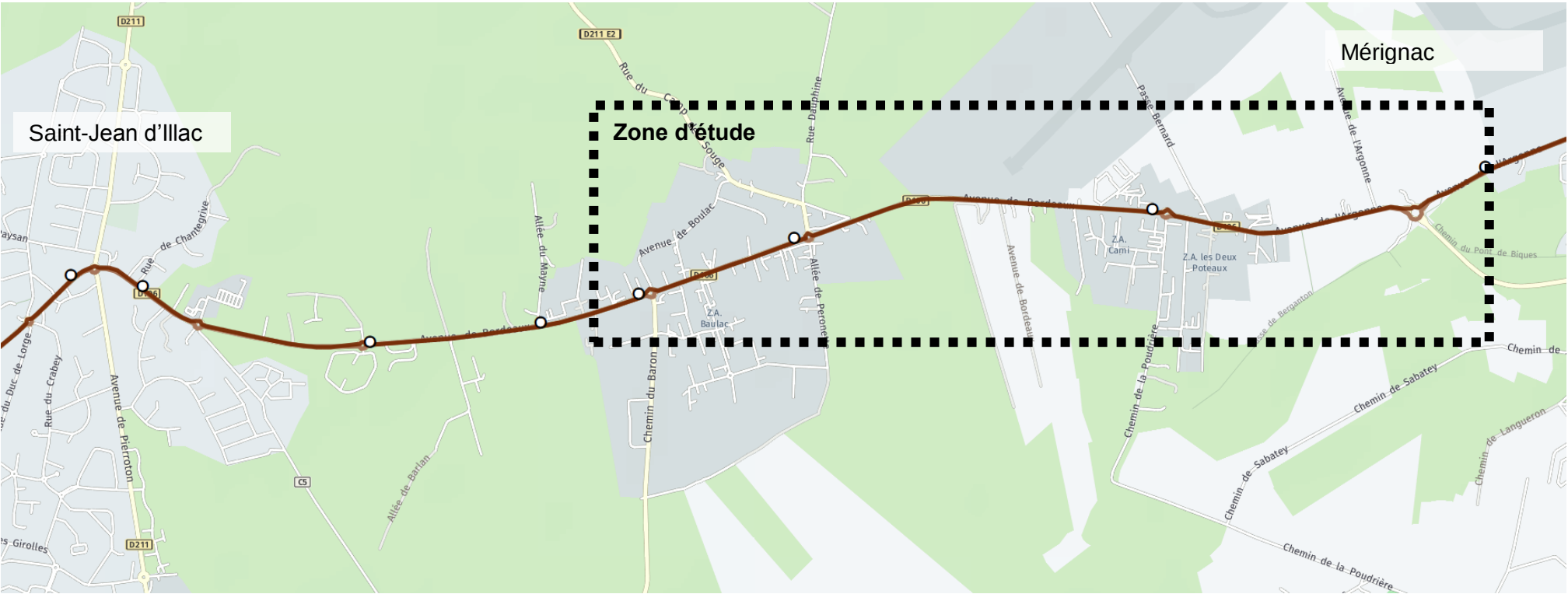


Figure 34 – Réseau Trans Gironde



• **Des aménagements en modes doux existants de part et d'autre de la zone d'étude**

Concernant les modes de déplacement actifs, il n'y a pas dans la zone d'étude d'aménagements spécifiques pour les cyclistes. Ceux-ci doivent partager la voirie avec les autres véhicules routiers sur l'aire d'étude.

Mais de part et d'autre de l'aire d'étude des pistes cyclables existent le long de la RD106 reliant le bourg de Saint-Jean-d'Ilac au giratoire du Baron, et au sud de l'avenue François Mitterrand sur la commune de Mérignac. Un Bus à Niveau de Service Performant est également prévu à partir du dernier trimestre 2019 sur la partie Mérignac à 2,5 km à l'est de la zone d'étude, le long de l'avenue Rolland Garros. Cette avenue est également dénommée dans le présent dossier « Boulevard technologique » et a déjà fait l'objet d'une concertation depuis 2017 et clôturée le 1<sup>er</sup> juillet 2019.



**Légende**

- BNSP (Bus à niveau de service performant)
- LIANES 1
- LIANES 11
- LIGNE 30
- LIGNE 71
- FLEXO 48
- LIGNE 601

- AMÉNAGEMENTS CYCLABLES SÉCURISÉS RÉALISÉS
- AMÉNAGEMENTS CYCLABLES SÉCURISÉS PROGRAMMÉS
- BANDES CYCLABLES PROVISOIRES RÉALISÉES
- STATION V<sup>3</sup>

- LIGNE DE TRAMWAY
- PÉRIMÈTRE DE L'OIM<sup>10A</sup>
- LIMITE DE COMMUNE

**Figure 35 – Carte des réseaux cyclables et des transports en commun sur Mérignac Aéroport**

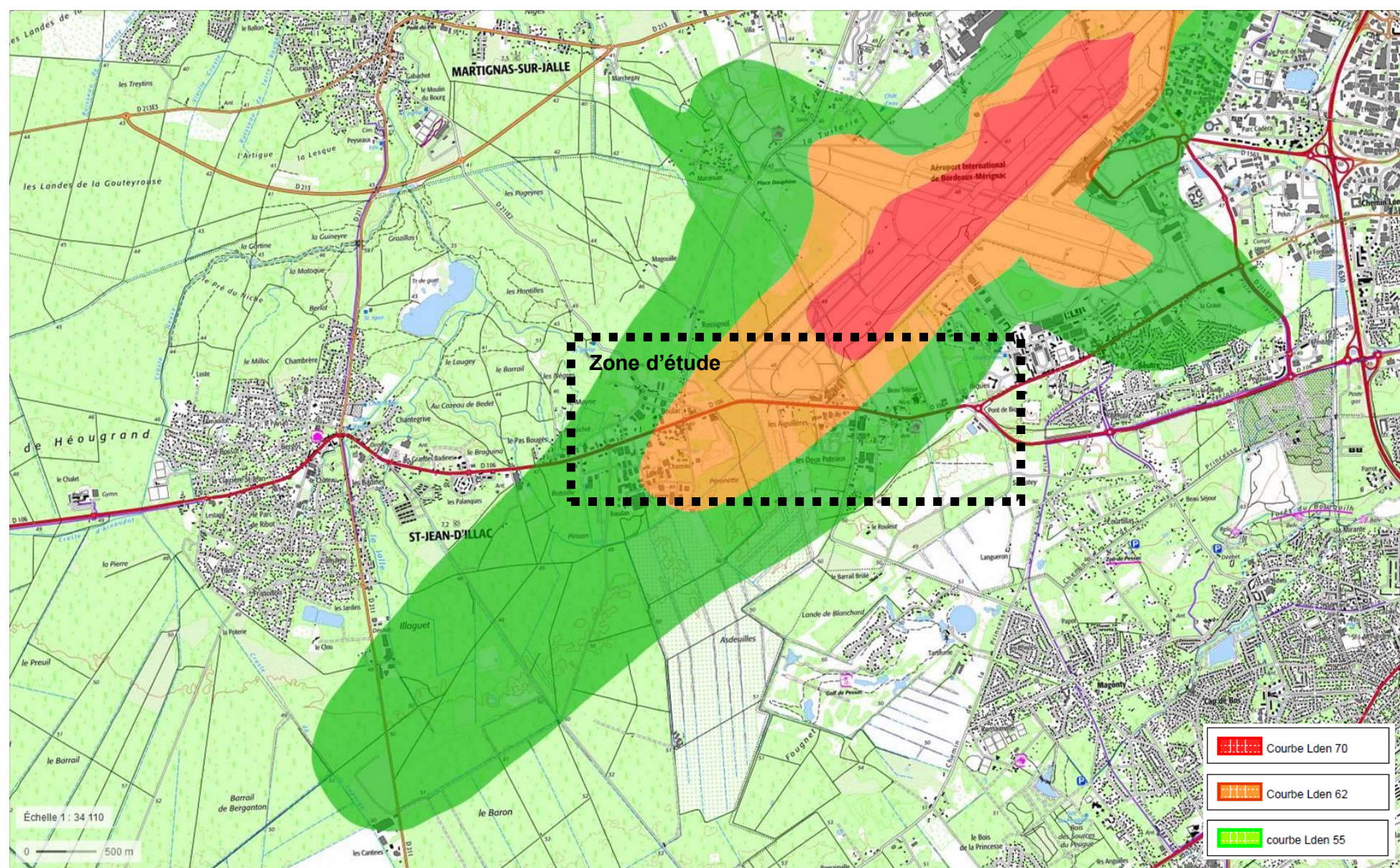
## 4.8 LES RISQUES NATURELS ET TECHNOLOGIQUES

### • Le risque bruit : Plan de Gêne sonore et Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement

La proximité de la zone aéroportuaire a engendré un Plan de gêne sonore (PGS) établi par l'Etat en 2004.

L'aire d'étude est touchée sur la quasi-totalité du linéaire de la RD106 en zone verte, soit une zone concernée par la courbe Lden 55, et une section allant du giratoire de la Peronnette au giratoire de la Poudrière en zone orange, correspondant à la courbe Lden 62. Cela témoigne d'un risque bruit très significatif, caractéristique de la zone d'atterrissage de l'Aéroport, qui entraîne des nuisances sonores pour les riverains. Le PGS a permis d'apporter une aide financière aux riverains pour des travaux d'insonorisation.

**Figure 36 – Le Plan de gêne sonore**



Néanmoins, les riverains subissent également le bruit lié à la RD106, qui s'ajoute au bruit de l'aéroport. La RD106 a fait l'objet d'un Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement adopté le 29 février 2016 par le Conseil Départemental de Gironde. Aucune zone de bruit dépassant les seuils légaux n'a été identifiée sur le secteur d'étude.

### • Un risque « remontée de nappes » faible à inexistant

La sensibilité vis-à-vis du phénomène de remontées de nappes est globalement faible sur la zone d'étude. La sensibilité augmente au fur-et-à mesure que l'on se rapproche de la Jalle, dans la vallée de laquelle la nappe peut être sub-affleurante. Deux types de zones sont identifiées sur l'aire d'étude. Seule la partie sur Saint-Jean-d'Illac est concernée un aléa « Remontée de Cave », mais de nature faible. La partie Mérignacaise n'est quant à elle pas concernée.

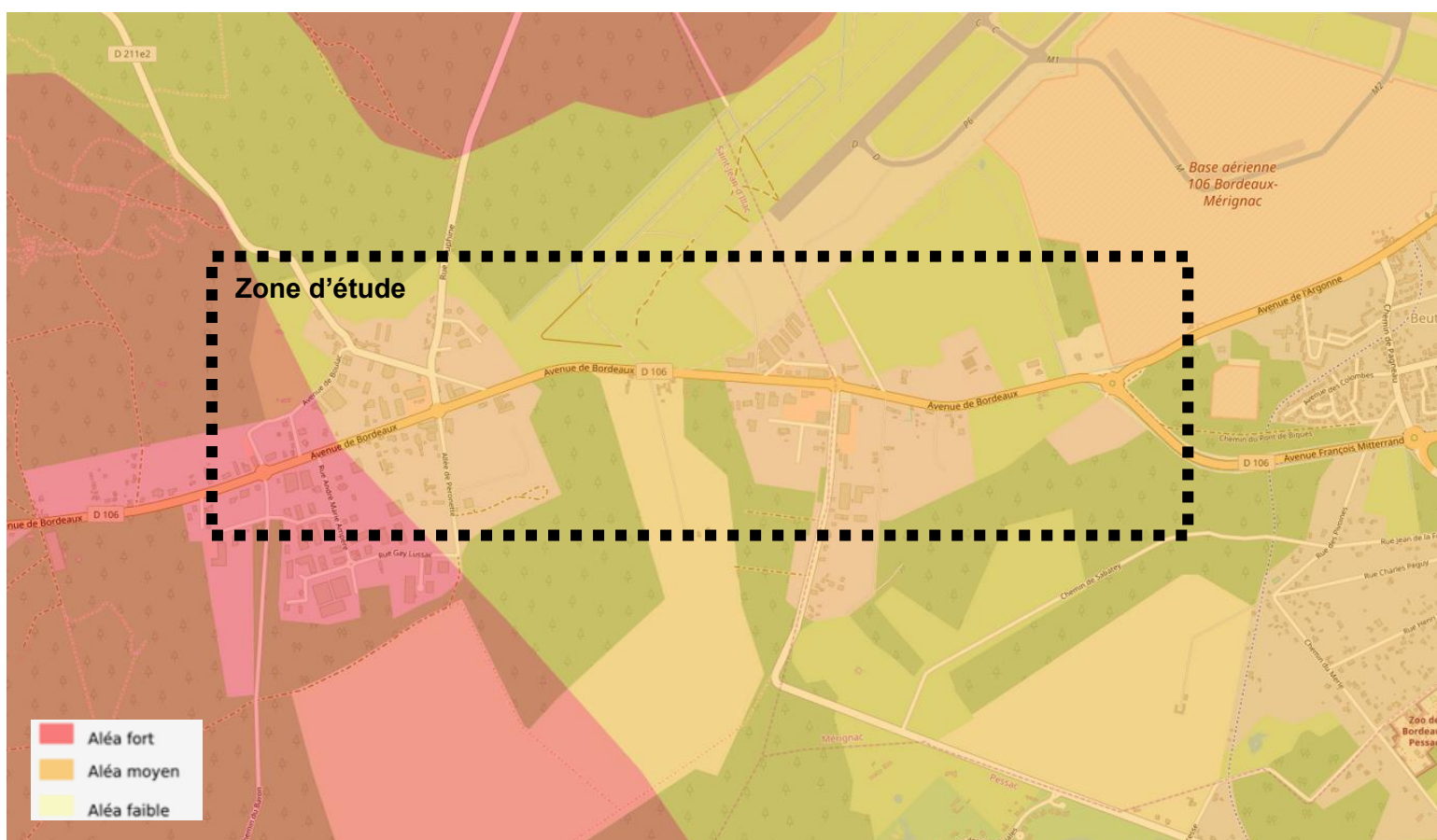
- **Le risque retrait-gonflement des argiles de fort à moyen**

La sensibilité vis-à-vis du retrait-gonflement des argiles est moyen sur tout le secteur d'étude, sauf au niveau du giratoire du Baron.

En rouge sont désignées les zones soumises à un aléa fort et en orange les zones soumises à un aléa moyen.

Toute l'agglomération bordelaise est placée en aléa fort à moyen.

Source : © BRGM (à partir du 1/500 000) (Service WMS BRGM-risques)

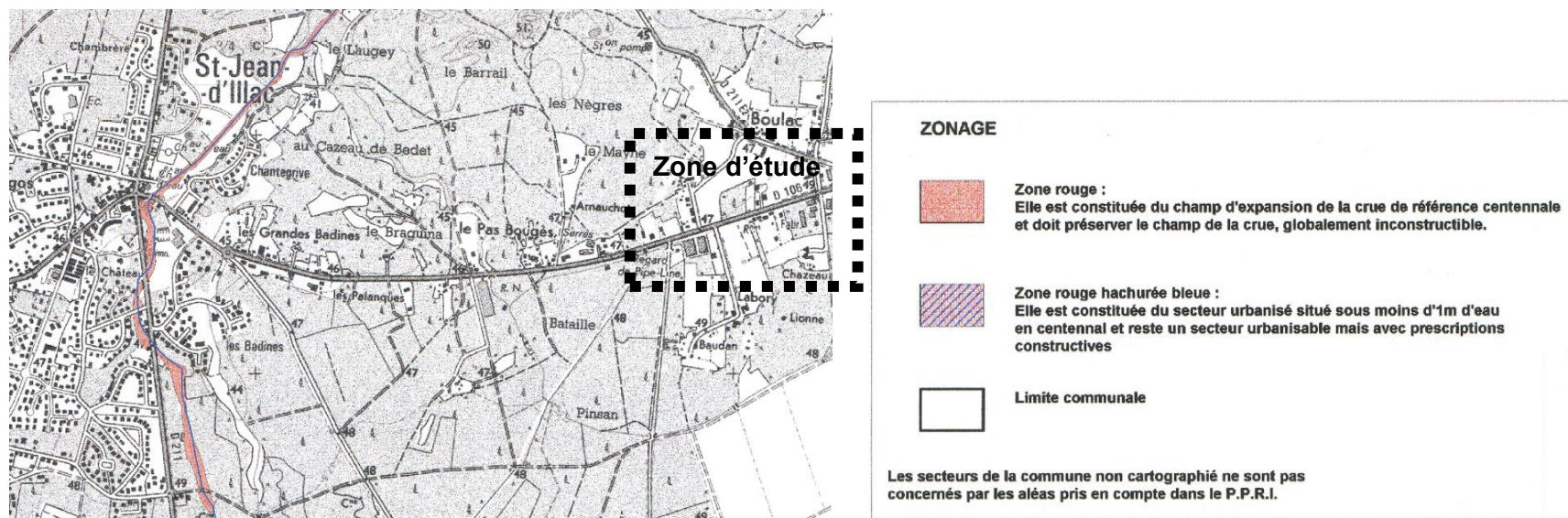


**Figure 37 – Carte de l'aléa retrait gonflement d'argile**

- **Un risque inondation inexistant sur l'aire d'étude**

D'après le Dossier Départemental des Risques Majeurs de Gironde, la commune de Saint-Jean-d'Ilac est concernée par le risque d'inondation fluvial, mais pas le secteur d'études. Un Plan de Prévention des Risques d'Inondation - PPRI est en vigueur à proximité de l'aire d'étude : le PPRI de l'aire élargie de l'agglomération Bordelaise, approuvé le 7-07-2005 pour la commune de Saint-Jean-d'Ilac. Mais l'aire d'étude n'est pas directement concernée par ce PPRI.

**Figure 38 – Plan de Prévention du Risque d'Inondation sur Saint-Jean-d'Ilac (2005)**



- **Un risque d'Incendie de feu de forêt**

La commune de Saint-Jean-d'Ilac est située dans le massif des Landes de Gascogne, composé essentiellement de pins maritimes, résineux particulièrement inflammables, et classé à haut risque de feu. Un PPRI - Plan de Prévention des Risques d'Incendie a été approuvé le 19 août 2010.

Par arrêté préfectoral du 28 juin 2016, le Préfet de la Gironde a prescrit la révision du Plan de Prévention du Risque Incendie de Forêt (PPRIF) en vigueur sur la commune de Saint-Jean-d'Ilac. La base de données sur le incendies de forêt en France (BDIFF) recense 90 incendies ayant ravagés près de 720 ha entre 2006 et 2016 sur la commune de Saint-Jean-d'Ilac.

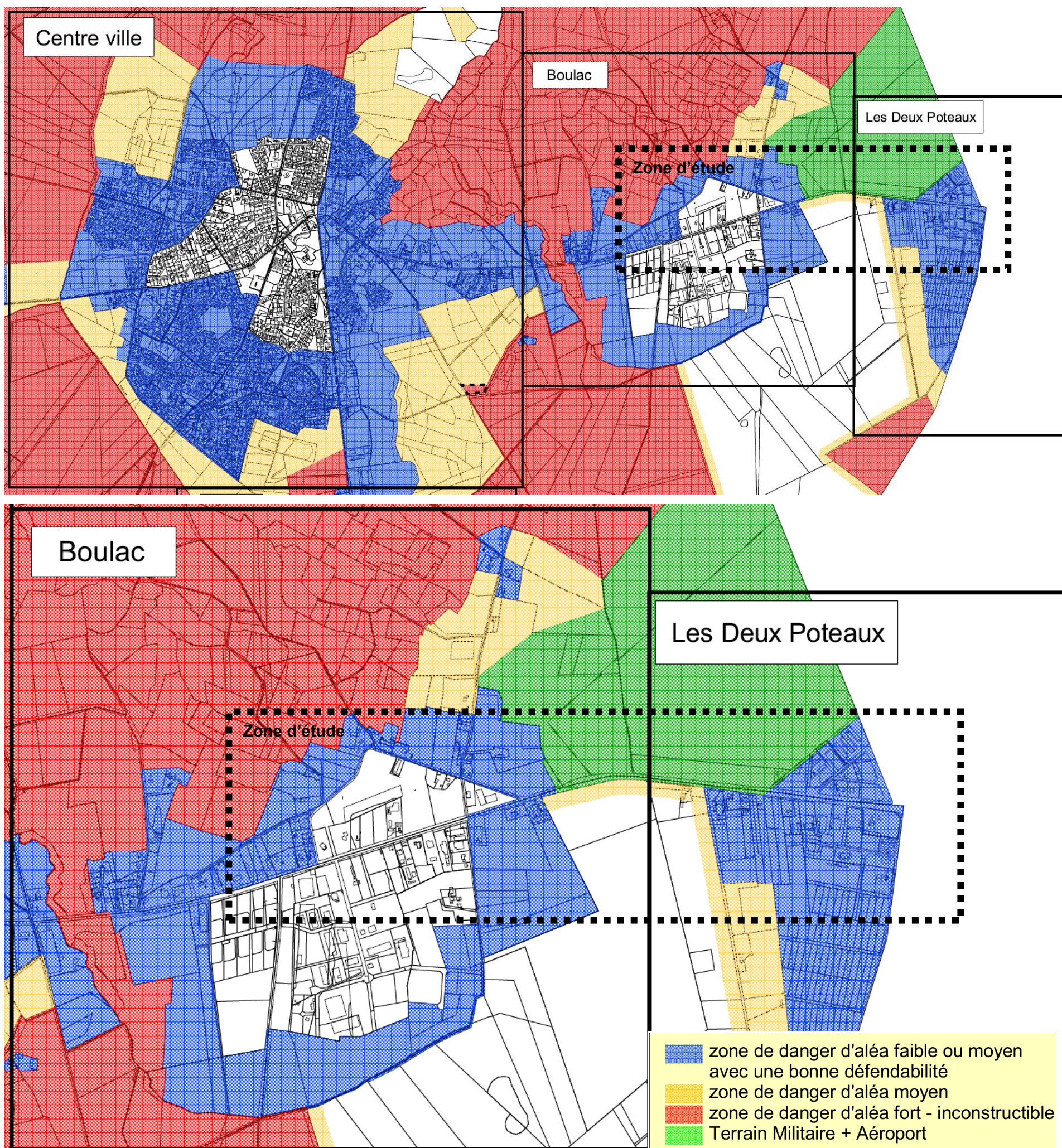
Cette dernière a été particulièrement touchée par les incendies de juillet 2015 qui ont détruit près de 650 ha de forêt et entraîné des évacuations importantes de population ainsi qu'une surveillance de longue durée du feu. Le périmètre d'études s'étend à l'échelle de la superficie communale soit sur 120 km².

Un comité de pilotage présidé par Monsieur le Préfet de Gironde a validé l'actualisation de la carte des aléas ci-après en juin 2018 et l'a soumise à une réunion publique le 12 juillet 2018.

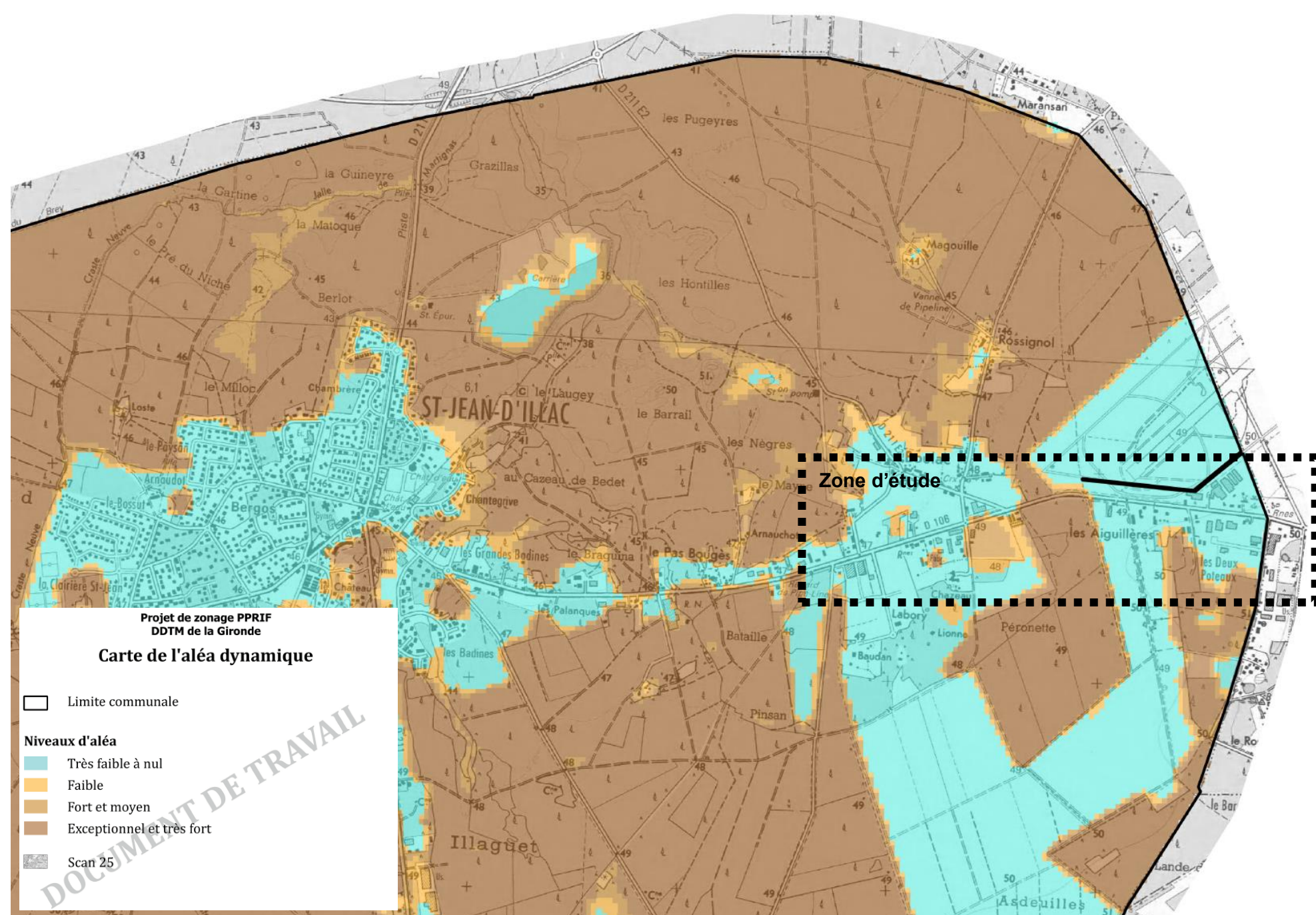
Ce comité de pilotage est composé du Maire de Saint-Jean-d'Illac ou son représentant, du Président de la Communauté de Communes Jalle Eau Bourde ou son représentant, du Service Départemental d'Incendie et de Secours, du Groupement d'Intérêt Public Aménagement du Territoire et Gestion des Risques, du Centre Régional de la Propriété Forestière, de la Fédération girondine de Défense de la Forêt Contre les Incendies, de l'Association Syndicale Autorisée de la Défense de la Forêt Contre les Incendies de Saint-Jean-d'Illac et du Syndicat mixte du SCoT de l'aire métropolitaine bordelaise.

Le dossier réglementaire est en cours de réalisation. L'enquête publique et l'approbation interviendront en suivant.

**Figure 39 - Plan de Prévention des Risques d'Incendie sur Saint-Jean-d'Illac en vigueur (2010)**



**Figure 40 – Carte de l'Aléa dynamique du Plan de Prévention des Risques d'Incendie sur Saint-Jean-d'Illac en projet, présenté en réunion publique en juillet 2018**



Si le PPRIF en vigueur (2010) ne classe qu'une faible partie du secteur en aléa moyen, le nouveau PPRIF en cours de réalisation classe le risque de feu de forêt de faible sur la zone aéroportuaire, sa zone d'activité et sur les zones urbanisées de Boulac à très fort sur les secteurs hors agglomération situés entre les Aiguillères et Boulac.

La Gironde, les Landes et le Lot-et-Garonne doivent faire face aux mêmes enjeux et aux mêmes risques de feux de forêt. Face à ce constat, les préfets de la Gironde, des Landes et du Lot-et-Garonne ont harmonisé les réglementations en vigueur sur leur département pour mieux protéger la forêt contre les incendies à l'échelle du massif des Landes de Gascogne. Depuis le 20 avril 2016, il existe un RIPFI - Règlement Unique Interdépartemental de Protection de la Forêt contre les Incendies.

Ce règlement a créé 5 niveaux croissants de vigilance :

- Le vert (faible) et le jaune (moyen) sont déterminés en fonction de la période.
  - L'orange (risque élevé), le rouge (très élevé) et le noir (exceptionnel) sont déterminés par le préfet de chaque département.
- En fonction de ces vigilances, le règlement présente les différentes mesures à respecter comme l'obligation générale de débroussaillage, l'interdiction du brûlage à l'air libre des déchets verts ou encore l'interdiction de fumer ou d'allumer un barbecue en période jaune, orange, rouge ou noire dans les espaces exposés des communes à dominante forestière.

## 5 SYNTHÈSE DES ENJEUX

Le diagnostic de territoire de l'aire d'étude permet de mettre en évidence les objectifs de l'opération, ainsi qu'un certain nombre d'enjeux à gérer.

Ces enjeux devront obligatoirement être pris en compte dans la poursuite des études et être gérés de manière à ce que les aménagements proposés les intègrent au mieux, en accord avec la séquence ERC – Eviter - Réduire - Compenser.

Les objectifs du projet ne concernent pas uniquement le Département de la Gironde. Les communes de Saint-Jean-d'Ilac et de Mérignac mènent aussi sur leur territoire des démarches en faveur de mobilités nouvelles et de la lutte contre les phénomènes de saturation. Ces enjeux concernent également Bordeaux Métropole, co-maître d'ouvrage de l'opération et compétent en matière de voirie sur la commune de Mérignac, ainsi que la Région Nouvelle Aquitaine dont les cars interurbains utiliseront ces futures voies réservées au transport en commun et au covoiturage.

Le projet de voies réservées proposé comporte des enjeux habituellement rencontrés dans le cadre d'un projet routier : gestion du foncier, protection de l'environnement, gestion de l'eau, traitement paysager, amélioration de la sécurité, prévention des risques. Mais le projet comporte également des enjeux techniques spécifiques, liés notamment au caractère expérimental de la création de voies réservées communes au covoiturage et au transport en commun.

### OBJECTIFS DU PROJET

- Améliorer la fluidité en heure de pointe le long de la RD106 et fiabiliser les temps de parcours
- Favoriser le report modal des usagers auto-solistes de la RD106 vers le covoiturage et le transport en commun
- Compléter le maillage des liaisons cyclables et piétonnes afin de favoriser le report modal vers les modes actifs
- Améliorer la sécurité de tous les usagers et riverains de la RD 106

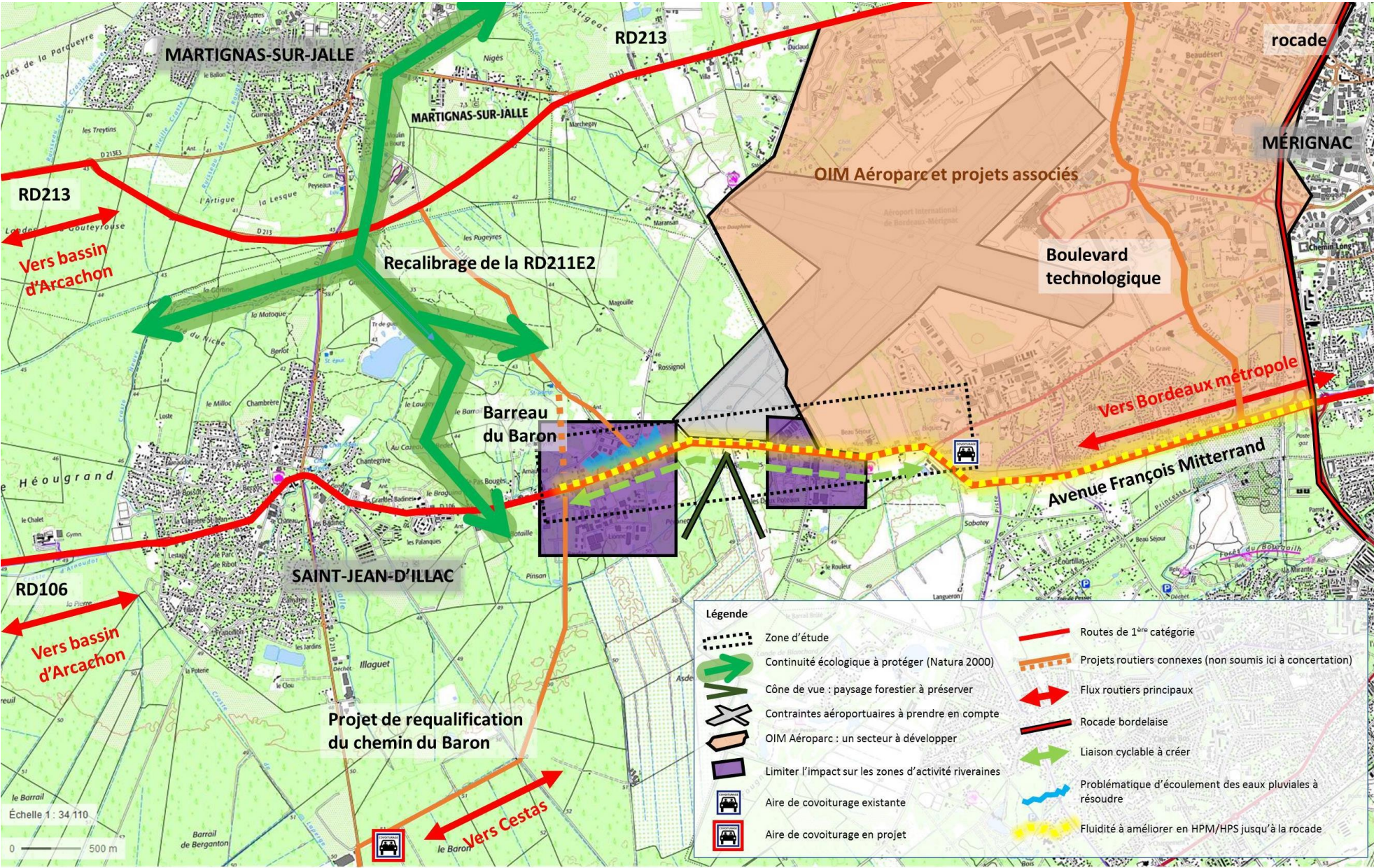
### ENJEUX GÉNÉRAUX

- △ La protection des zones humides, des cours d'eau, des milieux naturels et des espèces remarquables et protégées
- △ La prévention des risques : ex. feu de forêt
- △ Le traitement paysager d'un secteur situé en entrée de ville
  - Entrée de l'OIM Aéroport et de Bordeaux Métropole par l'ouest
  - Traitement paysager à mettre en lien avec les espaces naturels situés au sud de la RD106 et les cônes de vue paysagers existants
- △ Cohérence avec les différents projets d'aménagement menés à proximité

### ENJEUX TECHNIQUES SPECIFIQUES AU PROJET

- La gestion des accès et des flux pour préserver la sécurité et la fluidité du trafic
- Gérer les écoulements des eaux pluviales le long de la RD106
- Réaliser un projet de Haute Qualité Environnementale afin de mettre aux normes environnementales la RD106

Figure 41 – Enjeux en présence



## 6 PRESENTATION DU PROJET PROPOSE A LA CONCERTATION

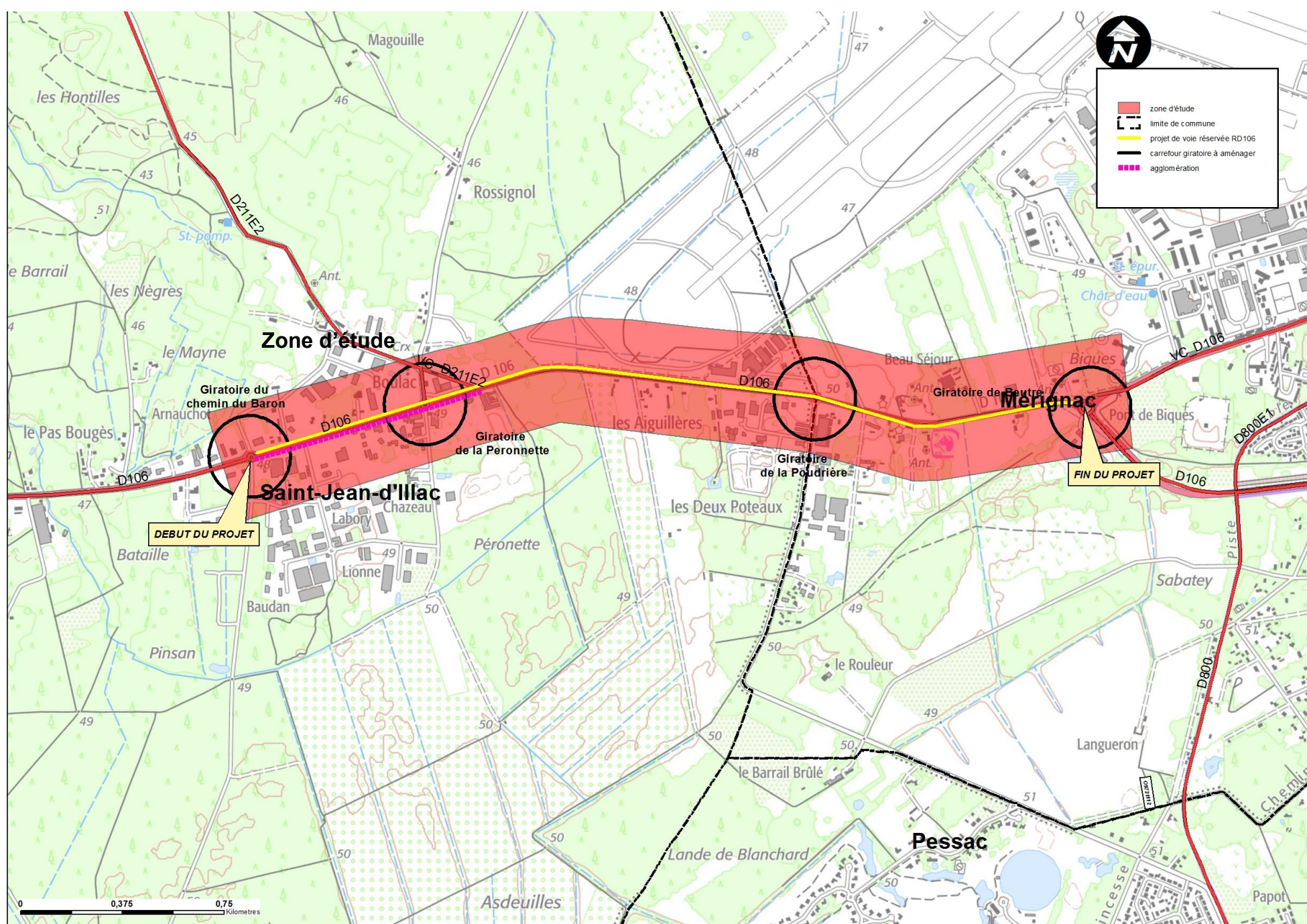
### 6.1 PERIMETRE DU PROJET

Le projet proposé porte sur un linéaire d'environ 3.2 km depuis le giratoire du Baron sur la commune de Saint-Jean-d'Illac jusqu'au giratoire de l'avenue François Mitterrand sur la commune de Mérignac.

Il comprend 3 sections différentes ponctuées par des carrefours intermédiaires :

- Une partie en agglomération, à l'ouest, du giratoire du Baron jusqu'au giratoire de la Péronnette inclus,
- Une partie hors agglomération et non urbanisée, en section centrale, du giratoire de la Péronnette au giratoire de la Poudrière,
- Une partie hors agglomération à l'est mais urbanisée ou comportant du bâti discontinu, jusqu'au giratoire de Beutre inclus.

**Figure 42 – localisation de la future voie réservée et des giratoires concernés**



Il comprend également :

- Une piste cyclable existante à l'ouest du secteur, dans l'agglomération de Saint-Jean-d'Illac, mais aussi à l'est du secteur sur la commune de Mérignac ; dans les deux cas la piste cyclable est située au sud de la RD106,
- Une voirie existante en 2x1 voies, avec des fossés de chaque côté,
- Une faible emprise disponible, avec des emplacements réservés au PLU - Plan Local d'Urbanisme non suffisants pour intégrer l'ensemble des fonctionnalités envisagées à ce stade des études,
- 4 carrefours giratoires majeurs et calibrés pour la voirie actuelle (2x1 voies),
- De nombreux accès riverains : 42 accès riverains ont été recensés, dont 17 maisons d'habitations et 6 carrefours.

De nombreuses parcelles sont concernées sur l'ensemble des linéaires et sont pour la plupart directement desservies depuis la RD 106. Le projet visera à limiter les emprises foncières et à proposer des solutions alternatives de desserte.

6.2 **PRESENTATION DES PRINCIPALES CARACTERISTIQUES DU PROJET**

La RD 106 actuelle étant aménagée en route bidirectionnelle à 2x1 voie, le projet consiste à élargir la chaussée de part et d'autre, pour la porter à 2x2 voies avec terre-plein central, avec des caractéristiques géométriques de type boulevard urbain, limité à 70 km/h. Les carrefours giratoires intermédiaires sont conservés et redimensionnés pour permettre des arrivées à 2x2 voies depuis la RD 106 et en améliorer la fluidité. Dans chaque sens de circulation, une voie sur les deux sera réservée aux transports en commun et aux covoitureurs.

**Qui pourra emprunter la voie réservée ?**

- les bus et autocars de transport urbain et interurbain,
- les autocars de tourisme,
- les véhicules particuliers et utilitaires avec au moins 2 personnes à bord (dont le chauffeur), qu'il s'agisse de covoiturage organisé ou de déplacement en famille, avec des amis, des collègues, ...
- les taxis

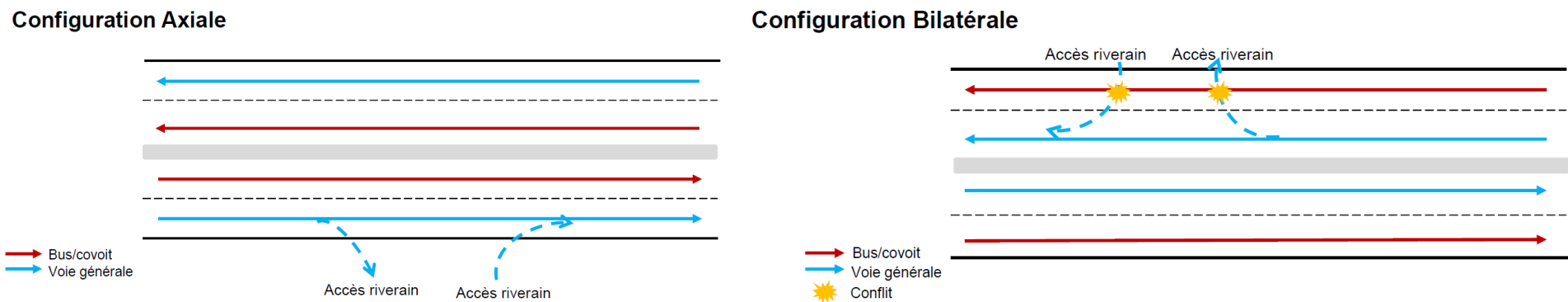
Le projet proposé consiste également à réaliser une voie verte sur l'ensemble du linéaire, permettant de connecter les aménagements cyclables existants de part et d'autres.

6.3 **PROFILS EN TRAVERS**

- Le profil en travers type élaboré à la suite des choix d'insertion de voie réservée vise plusieurs objectifs :
- Le report modal et la création d'une voie supplémentaire permettant un gain en temps de parcours et une congestion diminuée,
  - Une sécurité renforcée par la limitation des chocs frontaux du fait de la création du TPC - terre-plein central,
  - Gérer les usages au niveau des carrefours et des arrêts de transport en commun afin d'assurer la sécurité de tous,
  - Gérer au mieux les accès et les flux riverains,
  - Recueillir les eaux pluviales avant rejet en milieu naturel
- Deux variantes de profils en travers ont été étudiés, positionnant les voies réservées en axial ou en bilatéral. L'analyse de ces principes d'aménagement, à ce stade de l'étude, a permis d'orienter le choix d'une voie réservée cars et covoiturage en axial pour la RD106 car elle permet de :
- Gérer au mieux les accès riverains et les carrefours qui ne pourront pas être remplacés par un système de contre-allées, tout en préservant la sécurité en entrée et en sortie.
  - Favoriser un dépassement par la gauche, permettant de maintenir les usages de dépassement par la gauche (étant la file qui devra être la plus rapide en heure de pointe) et de préserver la sécurité.

Le schéma ci-dessous présente les deux types d'insertion envisagés et les conflits liés à l'insertion de la voie réservée en bilatéral.

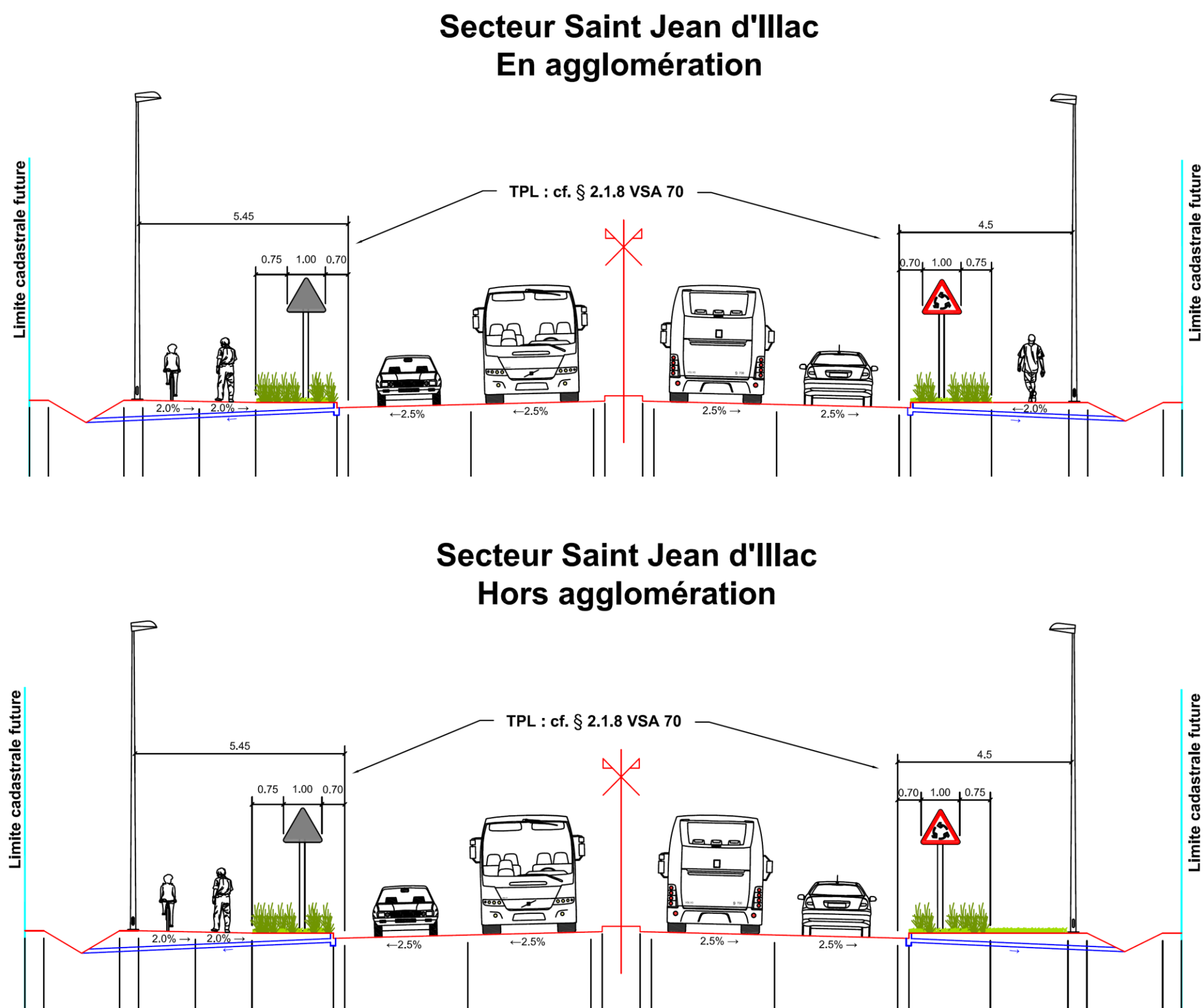
**Figure 43 – Schéma comparatif des configurations bilatérales et axiales de la voie réservée**



Le projet proposé consiste sur Saint-Jean-d'Illac à :

- Créer une piste cyclable ou voie verte sur la partie sud et créer un trottoir en agglomération sur la partie nord,
- Créer un profil de 2x2 voies comprenant :
  - o Quatre chaussées de 3,25 mètres dont une voie réservée axiale de chaque côté,
  - o Un terre-plein central (TPC) de 1,60 mètres, dont 0,30 mètres chaque côté pour la bande dérasée de gauche,
  - o Un terre-plein latéral (TPL) végétalisé de chaque côté de 2,45 mètres, dont 0,30 mètres pour la bande dérasée de droite,
- Mettre la gestion des eaux aux normes environnementales

**Figure 44 – Coupes-type du projet de voies réservées le long de la RD106 à Saint-Jean-d'Illac**

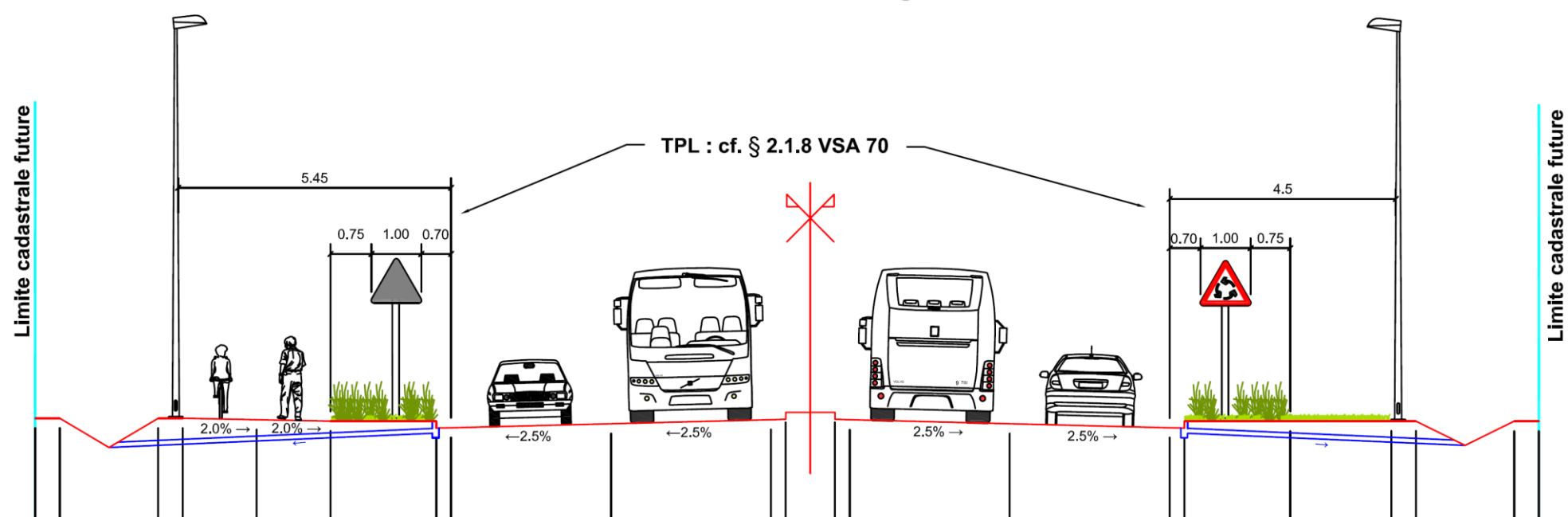


Le projet proposé consiste sur Mérignac à :

- Créer une piste cyclable ou voie verte sur la partie sud et créer un trottoir sur la partie nord,
- Créer un profil de 2x2 voies comprenant :
  - o Quatre chaussées de 3,25 mètres dont une voie réservée axiale de chaque côté,
  - o Un terre-plein central (TPC) de 1,60 mètres, dont 0,30 mètres de chaque côté pour la bande dérasée de gauche,
  - o Un terre-plein latéral (TPL) végétalisé de chaque côté de 2,45 mètres, dont 2,15 mètres de bande enherbée et 0,30 mètres pour la bande dérasée de droite,
- Mettre la gestion des eaux aux normes environnementales

Figure 45 – Coupe-type du projet de voies réservées le long de la RD106 à Mérignac

### Secteur Mérignac



L'éclairage prévu dans les coupes type ne sera pas prévu sur la partie nord du projet. Il sera également exclu tout le long de la zone aéroportuaire. Les noues et fossés aménagés prendront en compte les contraintes liées à l'entretien, afin d'optimiser ce dernier et les coûts afférents.

Les profils en travers types élaborés au cours des études de faisabilité ont permis d'insérer un certain nombre de fonctionnalités nouvelles, souhaitées par le CD33 et ses partenaires afin de faciliter les déplacements sur cet axe.

Néanmoins, l'ajout de 2 voies et d'une piste cyclable bidirectionnelle à la chaussée existante implique un élargissement significatif du profil en travers type. Sur plusieurs secteurs, l'emprise actuelle s'avère insuffisante pour insérer le profil tel que conçu au stade des études de faisabilité. Des optimisations sont envisageables ponctuellement (suppression des fossés au profit de busage ou réservoirs sous espaces circulés par exemple) mais ne permettront pas d'éviter complètement les impacts fonciers.

A ce stade, le projet ne prévoit aucun impact sur du bâti. La poursuite des études, en fonction des conclusions de la concertation, permettra de mieux définir l'impact foncier du projet.

#### 6.4 GESTION DES CIRCULATIONS ET ARRETS DE CARS INTERURBAINS

Le secteur est desservi par les lignes de cars interurbains et de ramassage scolaire, gérés par la Région Nouvelle Aquitaine. Des arrêts existent à l'heure actuelle en sortie des giratoires du secteur d'études. Les arrêts sont en encoche, même en agglomération. Il s'agit, dans le projet, d'anticiper une plus grande fréquence de transport en commun et le report modal souhaité par la création de voies réservées.

Dans le projet proposé, les arrêts de cars sont conservés en sortie de chaque giratoire. Leur implantation vise à :

- Faire ralentir les véhicules en sortie de giratoire tout en maintenant une fluidité du trafic,
- Sécuriser au mieux les traversées piétonnes et la visibilité de tous les usagers,
- Faciliter l'insertion des bus dans la voie réservée,
- Mettre les carrefours aux normes PMR - personnes à mobilité réduite et faciliter leur accès aux cars.

Le schéma de principe d'insertion d'un arrêt de car sur le schéma ci-après permet de visualiser l'aménagement envisagé pour répondre à ces objectifs.

Le principe de fonctionnement envisagé est le suivant :

- les cars utiliseront la voie dédiée pour atteindre le quai car de manière sécurisée et sans bloquer la circulation ;
- les autres véhicules (covoiturage ou non) contourneront le quai car par la voie unique de sortie du giratoire, puis les covoitureurs pourront s'insérer sur la voie dédiée VR2+ une fois la station dépassée ;
- les piétons pourront accéder à la station de manière sécurisée.

Il pourra être prévu un ou plusieurs dispositifs de ralentissement, et le rapprochement au maximum des passages piétons du giratoire, afin d'assurer une visibilité et une sécurité optimale des piétons.

Figure 46 – Principes d’aménagement proposés en phase AVP pour un arrêt de car type sur la RD106 – exemple du giratoire de la Poudrière.

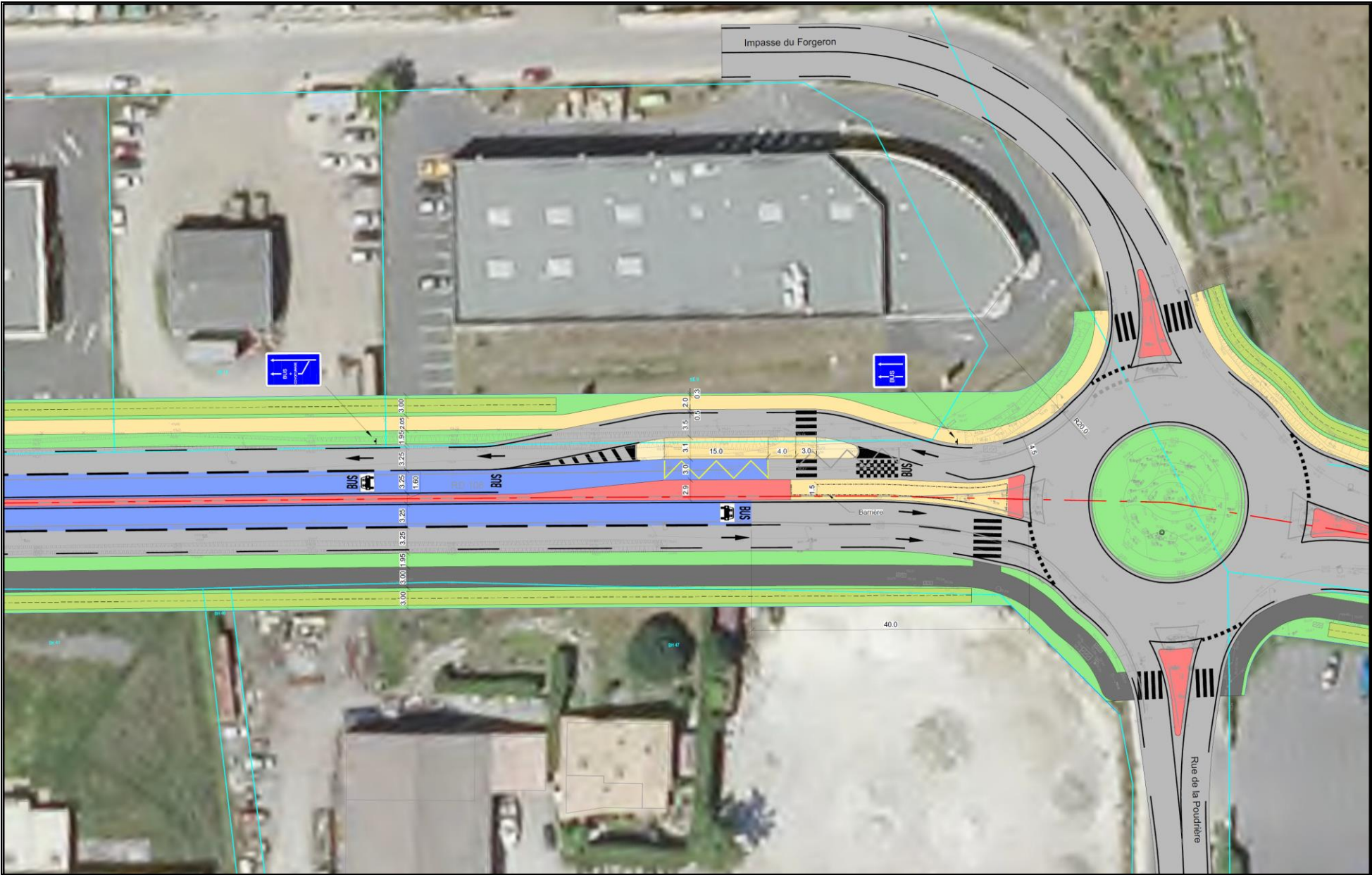
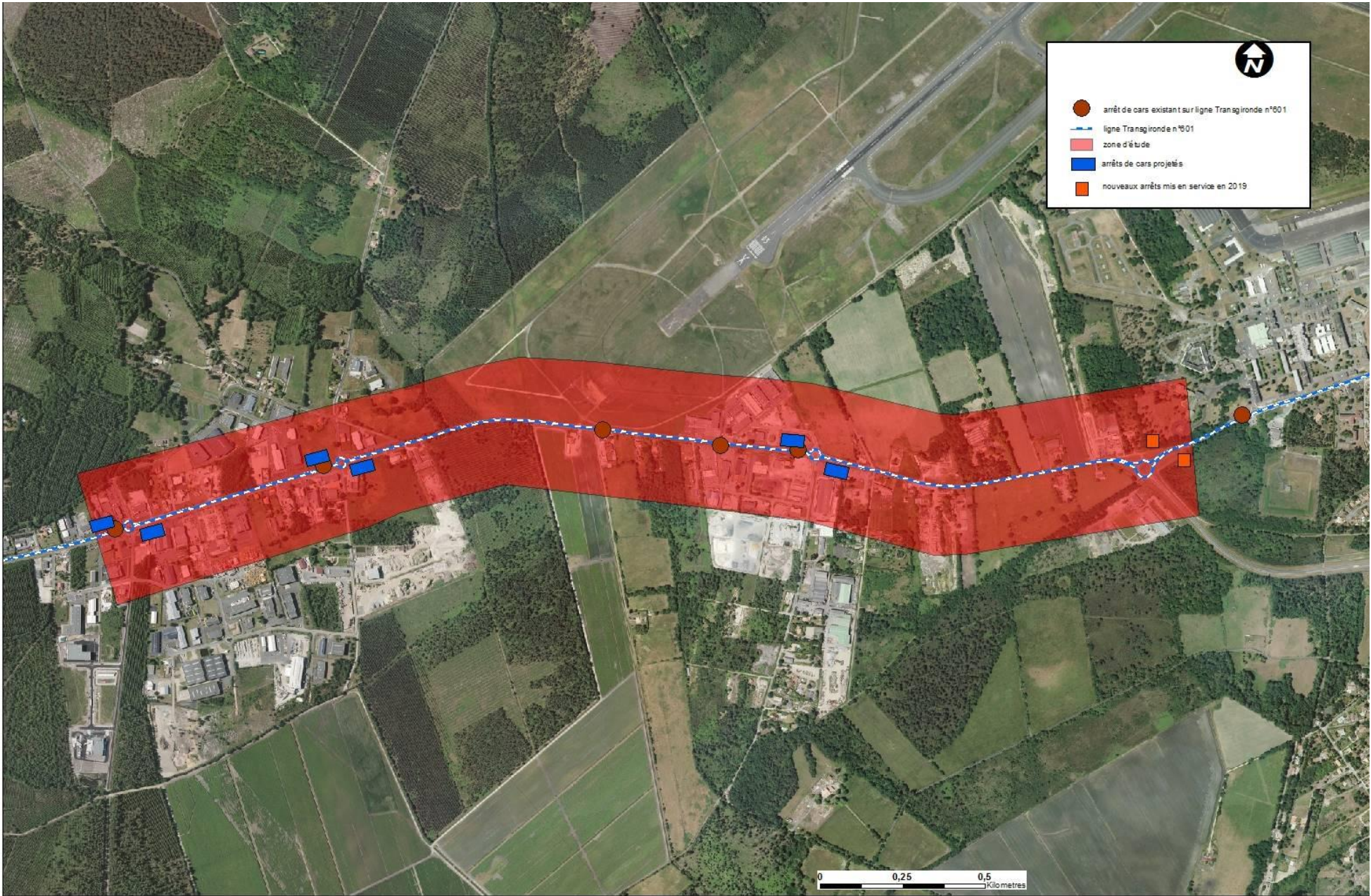
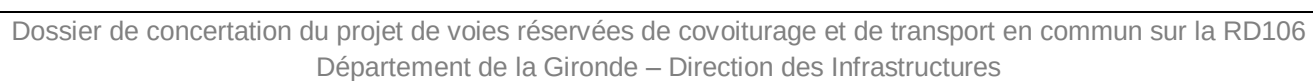


Figure 47 – Localisation des arrêts existants et projetés dans le cadre de l’opération







## 6.6 DISPOSITIONS DIVERSES

### **Assainissement pluvial :**

Les eaux pluviales actuelles provenant de la RD106 sont récupérées dans les fossés adjacents. On constate aujourd'hui des désordres au niveau du giratoire de la Peronnette et de manière générale sur la partie sud du secteur de la RD106 à Saint-Jean-d'Ilac situé en agglomération. La cause de ces désordres n'est pas totalement connue. Parmi les différentes hypothèses, l'urbanisation et l'imperméabilisation des sols associées, sans la gestion de ses conséquences en matière d'écoulement des eaux pluviales est la plus probable. Mais une mauvaise conception du giratoire et de ses abords fait également partie des hypothèses.

Le projet devra donc prendre acte de ces désordres, et pallier l'éventuelle mauvaise conception du giratoire dans sa gestion de l'écoulement des eaux.

Le projet de recalibrage de la chaussée impliquera le redimensionnement du réseau d'assainissement existant, avec la création probable de bassins de rétention des eaux pluviales en présence. Toutes les eaux de ruissellement seront collectées gravitairement dans un réseau d'assainissement (ex. caniveaux, collecteurs, fossés). Le rejet après traitement se fera au niveau des exutoires naturels lorsqu'ils existent, ou par infiltration dans le sol.

Un dossier d'incidence sur l'eau sera élaboré en application de la loi n°2006-1772 du 30 décembre 2006 sur l'eau et les milieux aquatiques.

Bordeaux Métropole profitera, en amont de la réalisation du projet, de l'opportunité de poser un collecteur des Eaux usées entre les giratoires de Beutre et de Poudrière.

### **Protections phoniques :**

Des études préalables de modélisation acoustiques sont en cours afin de déterminer si les seuils légaux sont dépassés et dans quelle mesure le projet devra intervenir pour limiter les nuisances sonores. En toutes hypothèses, le projet sera réalisé de manière à limiter les nuisances sonores en façade des habitations et des autres bâtiments légalement concernés. Au stade de l'étude d'impact, le projet présenté fera l'objet d'une étude acoustique détaillée, indiquant les niveaux de bruit engendrés, ainsi que la localisation précise et le dimensionnement des protections à mettre en œuvre.

### **Aménagements paysagers :**

Une attention particulière sera apportée aux abords du projet, celui-ci étant situé entre deux entrées de villes : Saint-Jean-d'Ilac et Mérignac. Des aménagements paysagers sont prévus types engazonnement, massifs arborés, reconstitution de haies, traitement des franges forestières. Déjà prévus dans la coupe-type, ces aménagements paysagers seront réalisés sur l'ensemble du tracé, et feront l'objet d'une étude paysagère en concertation avec les communes et acteurs concernées, au stade de l'étude d'impact.

## 6.7 LES EFFETS PREVISIBLES DU PROJET DE VOIES RESERVEES

### **Amélioration de la desserte du Nord Bassin :**

L'aménagement de voies réservées au covoiturage et au transport en commun en supplément des voies existantes va permettre d'améliorer le niveau de service de la desserte d'une partie de l'ouest de l'agglomération bordelaise, à savoir : les communes de Saint-Jean-d'Ilac, Martignas et du Nord Bassin. L'augmentation de la fluidité et la fiabilisation des temps de parcours, en particulier en heure de pointe du matin et du soir, seront autant d'éléments favorables au transit.

Ce projet, combiné à l'augmentation de la fréquence de desserte des transports en commun et à la mise en place de dispositifs favorisant le covoiturage, permettra de favoriser les conditions de circulation à toute heure du jour. Les échanges entre la métropole bordelaise, les communes de Saint-Jean-d'Ilac, de Martignas et du nord du Bassin d'Arcachon seront améliorés.

### **Sécurité des usagers et riverains :**

La création d'une voie réservée axiale permettra de maintenir le principe des accès riverains existant et de les sécuriser dans le cadre du nouveau projet. La création de trottoirs en agglomération à Saint-Jean-d'Ilac et sur la partie métropolitaine, mais aussi la création d'une liaison cyclable ou d'une voie verte, permettront d'offrir une alternative pour les déplacements des usagers. Ces derniers seront sécurisés, du fait de la création de l'aménagement cyclable / voie verte séparée physiquement de la voirie, et des aménagements prévus aux carrefours giratoires. Le projet permettra ainsi de sécuriser tous les trajets piétons, en particulier aux carrefours, y compris pour les personnes à mobilité réduite.

### **Cadre de vie :**

Le cadre de vie des habitations en « première ligne » sera impacté du fait de leur proximité de l'infrastructure routière. Le bruit généré par les véhicules empruntant la voirie sera majoré, même si la réduction de la vitesse hors agglomération et le choix d'enrobés à forte performance phonique pourraient tempérer cet impact.

Le choix des protections sonores à mettre en place (ex. butte, écran antibruit, protection de façade) sera défini de manière à trouver le meilleur compromis entre une insertion du projet conforme aux attentes paysagères, une bonne protection des riverains et une optimisation du coût des aménagements nécessaires.

Sur la partie Mérignac, l'aménagement de la zone d'activités sur le secteur des Deux Poteaux n'est pas défini à ce jour, notamment ses nouveaux accès, l'implantation des activités et le traitement paysager. Ils feront l'objet d'un dossier de concertation spécifique.

### **Paysage :**

Le projet prévoit de minimiser les impacts sur l'aspect paysager, notamment en conservant l'axe de la voirie existante et en collant au terrain naturel le plus possible. La voirie actuelle est composée d'une voirie en enrobé avec des accotements enherbés et des fossés végétalisés. Afin de conserver cette forte présence d'espaces verts, il est prévu de conserver les mêmes principes d'aménagements.

Les extrémités de projet constituant des entrées de ville, celles-ci seront travaillées afin de restituer le principe de seuil paysager existant qui symbolise ces entrées.

### **Milieus naturels :**

La création de voies réservées impactera le milieu naturel en termes d'emprise. Une partie de celle-ci sera artificialisée pour accueillir les voies de roulement. Ces impacts seront étudiés dans le cadre d'un objectif de certification Haute Qualité Environnementale et de la démarche « Eviter - Réduire - Compenser » que poursuit le Département de la Gironde pour la réalisation d'infrastructures.

### **Milieus agricole et forestier :**

Les impacts sur les milieux agricole et forestier seront limités. La majeure partie du secteur concerne des zones déjà urbanisées et la zone aéroportuaire. Dans tous les cas, la desserte de toutes les parcelles sera assurée. De plus, le Département assurera le respect de la législation de l'article L111-6 du code de l'urbanisme qui précise qu'une bande de 75 mètres de part et d'autre des routes à grande circulation - ce qu'est la RD106 - est inconstructible. Le département veillera aussi à assurer la coupure d'urbanisation existante entre les secteurs de la Peronnette et des Argentières sur la commune de Saint-Jean-d'Illac, cela dans le but de maintenir la vocation de transit de la RD106.

### **Incidence sur le bâti :**

La création de voies réservées ne nécessitera pas de destruction de bâti. Toutefois, des clôtures et une partie des terrains des propriétaires à proximité seront impactés, avec une acquisition nécessaire de terrains. Les tracés envisagés et la coupe-type ont été définis afin de limiter dans la mesure du possible les incidences sur le foncier, tout en respectant les normes de conception routière et les contraintes environnementales. L'acquisition de foncier a été anticipée sur certains secteurs du projet, favorisant ainsi l'anticipation des impacts du projet pour les particuliers.

### **Anticipation de la phase chantier :**

Le projet a choisi de conserver au maximum l'axe de la RD106 actuelle ainsi que son nivellement afin de réduire au maximum les impacts fonciers et financiers. Le Département sera aussi chargé d'anticiper les travaux à effectuer et d'organiser la phase chantier de manière à impacter au minimum les riverains et tous les usagers de la RD106. En effet, les 25 000 véhicules par jour devront pouvoir continuer à circuler tout au long de la phase travaux et les riverains pourront toujours accéder à leur propriété.

## 7 CALENDRIER ET POURSUITE DE LA CONCERTATION

Comme indiqué précédemment, un bilan de la concertation sera établi par le maître d'ouvrage (Département de la Gironde) à l'issue de la concertation, et rendu public. Ce bilan dressera une synthèse des différentes remarques formulées et précisera les suites que le Département donnera à chacune d'elles. Il permettra au maître d'ouvrage de définir les modalités de poursuite des études dans la perspective de la préparation du dossier destiné à servir de support à l'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique - DUP - de l'opération.

Des études se dérouleront sur 2020 et comporteront notamment :

- Etude hydraulique,
- Finalisation des inventaires écologiques,
- Etude d'impact et études préalables à l'Autorisation Environnementale Unique, conformément aux articles R122-1 et suivants du Code de l'Environnement,
- Pré-étude d'aménagement foncier,
- La finalisation de l'AVP et l'élaboration du projet (PRO), intégrant dans la mesure du possible les différentes remarques émises lors de la concertation et visant à éviter, réduire et/ou compenser les différents impacts mis en évidence dans le cadre de l'étude d'impact.

Seront alors abordés précisément les points suivants (sans exclusivité) :

- L'impact acoustique de la voie et les mesures associées, et dont la prise en compte peut s'accompagner de la mise en place de protection types merlons, écrans ou protections de façade par exemple,
- L'impact du projet sur les riverains et les mesures associées,
- L'impact du projet sur les milieux naturels et les mesures associées,
- Les conditions d'insertion du projet dans son environnement paysager.

Le public sera alors de nouveau amené à s'exprimer sur le projet dans le cadre de la procédure d'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) fin 2020.

Le calendrier général des grandes étapes du projet est présenté ci-dessous :



## 8 ANNEXE – PLAN DU PROJET

Planche n°1 RD106 au 1/1000 - 3200\*650 : vue en plan des aménagements et impacts fonciers