

DOSSIER DE PRESSE - 27 SEPTEMBRE 2022

ROCADE BORDELAISE AMÉLIORER LA MOBILITÉ MÉTROPOLITAINE



© J.-B. Mengès - Bordeaux Métropole


**PRÉFÈTE
DE LA GIRONDE**
*Liberté
Égalité
Fraternité*


**BORDEAUX
MÉTROPOLE**

SOMMAIRE

| | |
|--|----|
| FLUIDIFIER LA CIRCULATION SUR LA ROCADE BORDELAISE, UN ENJEU STRATÉGIQUE | 3 |
| LA ROCADE EN CHIFFRES | 4 |
| MISE À 2X3 VOIES DE LA ROCADE, ACHÈVEMENT DES TRAVAUX EN 2023 | 5 |
| CRÉATION D'UNE VOIE AUXILIAIRE D'ENTRECROISEMENT ENTRE LES ÉCHANGEURS 17 ET 18 EN SENS EXTÉRIEUR | 6 |
| CRÉATION D'UNE PASSERELLE CYCLABLE EN ENCORBELLEMENT SUR LE PONT FRANÇOIS MITTERRAND | 7 |
| LORS DES PICS DE POLLUTION, LA MISE EN ŒUVRE DE LA CIRCULATION DIFFÉRENCIÉE SUR LA ROCADE SE POURSUIT | 7 |
| AMÉNAGEMENT ENTRE L'A10 ET L'ÉCHANGEUR 26, FLUIDIFIER LE QUADRANT NORD-EST | 8 |
| RÉDUIRE L'AUTOSOLISME : PROJET DE VOIE RÉSERVÉE SUR L'AUTOROUTE A10 | 9 |
| EXPÉRIMENTATION D'UNE EXTENSION DE L'INTERDICTION DE DOUBLER POUR LES POIDS LOURDS | 11 |
| MODULATION TARIFAIRE POUR LES POIDS-LOURDS SUR L'AUTOROUTE A63 | 12 |
| AMÉNAGEMENT DE LA BANDE D'ARRÊT D'URGENCE EN VOIE RÉSERVÉE POUR LE TRANSPORT EN COMMUN ENTRE LES ÉCHANGEURS N°4A ET N°19 | 13 |
| MISE À 2X3 VOIES DE L'A63 ENTRE BORDEAUX ET SALLES, EN ROUTE VERS LA CONCERTATION | 14 |

FLUIDIFIER LA CIRCULATION SUR LA ROCADE BORDELAISE, UN ENJEU STRATÉGIQUE

Sur 45 km et jalonnée de 27 échangeurs, la rocade de Bordeaux (A630) est un nœud structurant du réseau routier national.

Connectée aux grands axes autoroutiers – l’A10 en provenance de Paris, l’A63 vers la frontière espagnole, l’A62 vers Toulouse, la RN89 et A89 vers Lyon – elle est un maillon des corridors de transit européen de la façade atlantique. L’Etat et Bordeaux Métropole agissent conjointement pour améliorer les déplacements des habitants du territoire.

Faciliter les déplacements du quotidien

Le trafic moyen sur la rocade bordelaise varie selon la section concernée entre 85 000 et 140 000 véhicules par jour dont 6 000 à 18 000 poids lourds. Elle supporte un trafic local à caractère métropolitain, un trafic d’échange et un trafic de transit national et international, ce dernier empruntant surtout la rocade est, avec une part importante de poids lourds. A l’ouest, le trafic est majoritairement local avec une plus forte proportion de voitures particulières.

Le trafic pendulaire regroupant les trajets domicile-travail constitue la part la plus importante, le taux d’occupation des véhicules est faible, l’autosolisme est largement pratiqué.

Aux heures de pointe du matin et du soir, ou en cas d’accident ou de travaux sur l’infrastructure, la métropole bordelaise souffre d’importantes congestions, avec des impacts économiques, sociaux et environnementaux, et des tensions pour les usagers.

Ce constat amène les pouvoirs publics à se mobiliser et proposer des aménagements et expérimentations pour faciliter les déplacements du quotidien.

Agir sur la mobilité avec un ensemble de mesures

Améliorer la circulation des déplacements au niveau de la métropole bordelaise passe par une réflexion globale sur les mobilités et un plan d’actions volontaristes.

Outre la mise à 2X3 voies, un ensemble de pistes est exploré : aménager des voies réservées pour encourager le co-voiturage, fluidifier le quadrant nord-est, étendre l’interdiction de doubler pour les poids lourds, réserver la bande d’arrêt d’urgence aux transports en commun... Ces initiatives et expérimentations lancées par l’Etat et Bordeaux Métropole ont pour but de répondre aux enjeux de mobilités de l’agglomération bordelaise.

La situation de congestion est particulièrement complexe, c’est bien un ensemble de mesures, dans le cadre d’un plan global de mobilité à l’échelle de la métropole et au-delà, qui permettra de produire des effets, avec le concours de tous les usagers. En améliorant l’infrastructure et en adaptant les usages, des solutions à l’encombrement routier pourront émerger.

L’État, gestionnaire des routes nationales et Bordeaux Métropole collaborent dans cette réflexion globale partagée au service des usagers et à l’amélioration de la qualité de vie des habitants. Cette réflexion s’articule également avec le schéma directeur d’agglomération de gestion de trafic de l’Etat et le schéma des mobilités de Bordeaux Métropole.

Le groupe de travail des élus de Bordeaux Métropole sur la rocade s’est saisi du sujet et a contribué à la définition des priorités afin de converger vers une vision commune de cette infrastructure stratégique.

LA ROCADE EN CHIFFRES

La rocade bordelaise fait le tour de l'agglomération sur

45 km

Elle comporte

27 échangeurs

4 concertations publiques en 2022 autour de projets visant à fluidifier les déplacements sur la rocade

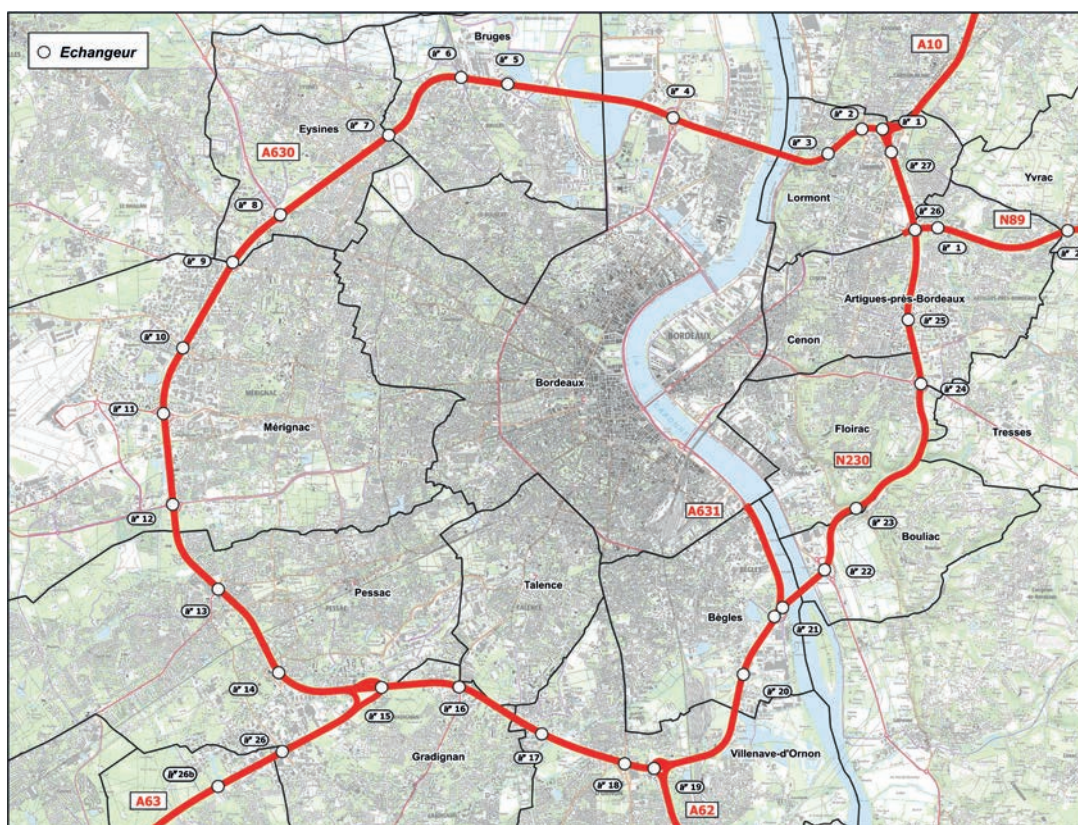
85 000 à 140 000

C'est le nombre de véhicules qui empruntent la rocade quotidiennement dont

6 000 à 18 000 poids lourds

268 Md'€

ont été consacrés par l'État et Bordeaux Métropole au financement de la mise à 2x3 voies de la rocade entre les échangeurs n°4 et 16





MISE À 2X3 VOIES DE LA ROCADE, ACHÈVEMENT DES TRAVAUX EN 2023

En 2006, l'État décidait de mettre à 2 x 3 voies la rocade A630 de Bordeaux dans sa partie ouest, entre les échangeurs n°4 à 16 (Bruges / Talence), en l'élargissant par construction des troisièmes voies dans le terre-plein central, pour limiter les impacts pour les riverains, sur le milieu naturel et le foncier.

L'ouest de la métropole connaît une forte dynamique économique et se développe, avec de nombreux projets récents ou en cours. L'amélioration des voies d'accès est donc un enjeu majeur.

Les objectifs de cette opération sont :

- d'améliorer la fluidité du trafic aux heures de pointe pour fiabiliser les temps de parcours, optimiser l'accès aux pôles économiques, soulager le réseau secondaire et renforcer la sécurité des usagers ;
- d'optimiser le fonctionnement et l'intégration urbaine des échangeurs ;
- de réduire les nuisances sonores et les impacts sur l'eau et les milieux aquatiques.

Le financement de l'opération : sur les 268 millions d'euros consacrés par l'État et Bordeaux Métropole au financement de la mise à 2x3 voies de la rocade entre les échangeurs n°4 et 16 (Bruges / Talence) :

- 131 millions d'euros ont été mis en place avec une clé de répartition de 75 % État et 25 % Bordeaux Métropole ;

- et, à partir de 2017, 137 millions d'euros ont été consacrés au projet avec une clé de répartition de 50 % État et 50 % Bordeaux Métropole.

Le programme d'études et de travaux a été scindé en 2 phases :

- Entre les échangeurs n°10 et 16 (Mérignac / Gradignan / Talence) : les travaux, déclarés d'utilité publique le 3 décembre 2008, ont débuté en novembre 2009 et se sont terminés en novembre 2016 ;
- Entre les échangeurs n°4 et 10 (Bruges / Mérignac) : les travaux, déclarés d'utilité publique le 24 mai 2016, ont débuté en avril 2017 (ajout de bretelle extérieure). La première section de 2x3 voies, entre les échangeurs n°9 et 10, a été mise en circulation en septembre 2018.

La partie comprise entre les échangeurs 7 (Le Vigean) et 9 (Le Haillan) a été mise en service en juin 2022. Les travaux entre les bretelles 5 (Bruges) et 7 ont débuté en septembre 2021.

Après un grand chantier mené conjointement par l'Etat et Bordeaux Métropole la boucle de la rocade sera bouclée en 2023.

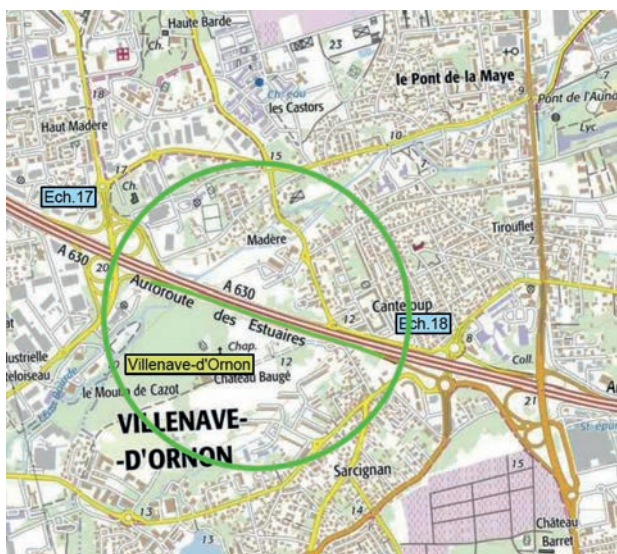
CRÉATION D'UNE VOIE AUXILIAIRE D'ENTRECROISEMENT ENTRE LES ÉCHANGEURS 17 ET 18 EN SENS EXTÉRIEUR

L'État pilote le schéma directeur d'aménagement et de gestion du trafic (SDAGT) de la métropole Bordelaise en association avec les partenaires institutionnels.

Après une première phase de diagnostic, une des priorités est de favoriser les alternatives à l'autosolisme et préserver la fluidité de la rocade. Le projet de création d'une voie d'entrecroisement entre les échangeurs 17 et 18 (Villeneuve d'Ornon), inscrit au schéma des mobilités 2020-2030 de Bordeaux-Métropole (en cofinancement 50 % Etat / Bordeaux Métropole), répond à cet objectif.

Le projet d'aménagement

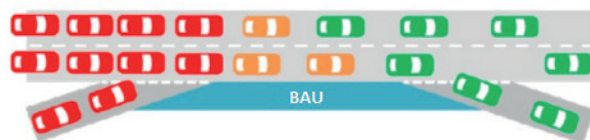
La section entre les échangeurs n°15 (A 63 en direction de Bayonne) et n°19 (A 62 en direction de Toulouse) présente en effet **un des plus forts trafics de la rocade de Bordeaux, avec un trafic moyen par jour de 64 000 véhicules en sens extérieur**, et toute amélioration ponctuelle de fluidité est recherchée.



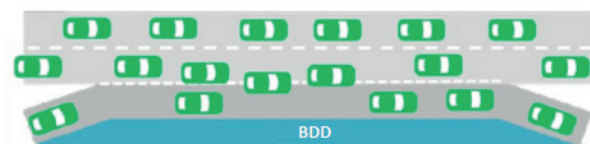
Les objectifs du projet sont doubles :

- Faciliter et apaiser les échanges entre la rocade et les communes de Gradignan et de Villeneuve-d'Ornon.
- Mettre aux normes l'assainissement du tronçon aménagé.

L'opération consiste à créer une voie auxiliaire d'entrecroisement, en sens extérieur de la rocade de Bordeaux A 630, entre l'entrée n°2 de l'échangeur n°17 et la sortie de l'échangeur n°18 dont l'enchaînement rapproché contraint la fluidité des échanges.



Situation actuelle : enchaînement direct



Situation future : voie d'entrecroisement

Elle prévoit :

- L'élargissement de 2 m de la plateforme de la rocade actuellement à 3 voies, en mobilisant la bande d'arrêt d'urgence,
- Le recueil des eaux de ruissellement dans un dispositif d'assainissement longitudinal raccordé au bassin de Sarcignan.

Calendrier du projet

Les grandes étapes du projet :

Concertation publique : automne 2022

Bilan de la concertation : fin 2022

Finalisation des études et lancement de l'appel d'offres travaux : 1^{er} semestre 2023

Travaux : automne 2023, pour une durée d'environ 8 mois

Mise en service : printemps 2024

Le projet d'aménagement, estimé à 3,5 M€, améliorera considérablement, outre les conditions de sécurité des usagers, l'assainissement de ce tronçon de la rocade.

CYCLABLE EN ENCORBELLEMENT SUR LE PONT FRANÇOIS MITTERRAND

Le pont d'Arcins, renommé pont François Mitterrand en 1997, a été inauguré le 7 décembre 1993. Sa largeur permet d'accueillir quatre voies de circulation (3 voies + 1 voie d'entrée-sortie dite voie d'entrecroisement) par sens. Avant sa mise en service, une piste cyclable bidirectionnelle en sens extérieur, sur l'équivalent d'une voie de circulation, a été aménagée.

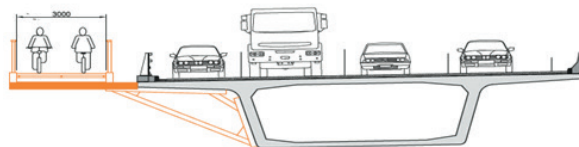
En 1997, la rocade bordelaise, entre les échangeurs 19 et 21 (côté Bègles du pont), est élargie à 2x3 voies générant un « pincement » en amont du pont Mitterrand dans le sens extérieur : il a fallu réduire à 2 voies la rocade juste avant le pont, afin de permettre l'insertion des usagers en provenance des quais.

A l'été 2018, sous la maîtrise d'ouvrage de l'État, les travaux de suppression du rétrécissement en amont du pont François Mitterrand sont réalisés. Ils conduisent à supprimer la piste cyclable. Un itinéraire de substitution par la voirie locale et le pont Saint-Jean est mis en place pour les 300 cyclistes qui empruntent quotidiennement cette piste.

L'État et Bordeaux-Métropole décident en 2020 de rétablir le franchissement piétons-cycles au droit du pont François Mitterrand par une passerelle, cofinancée à parité.

La passerelle

Elle sera accrochée au pont François Mitterrand, en encorbellement sur le viaduc amont.



La réalisation en encorbellement évite la création de nouvelles piles dans la Garonne et limite ainsi les contraintes techniques, environnementales et financières. Cette passerelle fera 700 m de longueur environ et aura une largeur minimale de 3 m. Elle sera autorisée aux piétons et aux vélos.

La passerelle a fait l'objet d'une concertation publique au titre du code de l'urbanisme du 20 juin au 18 juillet 2022. Le public était invité dans ce cadre à s'exprimer sur la passerelle et à faire des propositions notamment sur la largeur, l'éclairage, les matériaux à utiliser. Les premières orientations de la concertation font apparaître le souhait des usagers d'une passerelle permettant une cohabitation en toute sécurité entre les cyclistes et les piétons.

LORS DES PICS DE POLLUTION, LA MISE EN ŒUVRE DE LA CIRCULATION DIFFÉRENCIÉE SUR LA ROCADE SE POURSUIT

La circulation différenciée vise à ne laisser circuler que les véhicules les moins polluants sur la base de leur « certificat qualité de l'air » (vignette Crit'Air). Elle complète de manière graduelle les mesures d'urgence du secteur routier déjà prévues et mises en place lors d'un épisode de pollution, notamment la diminution de la vitesse de 20 km/h.

La circulation différenciée est déclenchée à partir du troisième jour de la procédure d'alerte, pour une entrée en vigueur à compter du quatrième jour. Elle est mise en œuvre entre 6h00 et 22h00 sur l'ensemble du réseau routier situé à l'intérieur de la rocade de Bordeaux (A630 et RN 230) en excluant la rocade elle-même et certains axes (accès aux parkings relais).

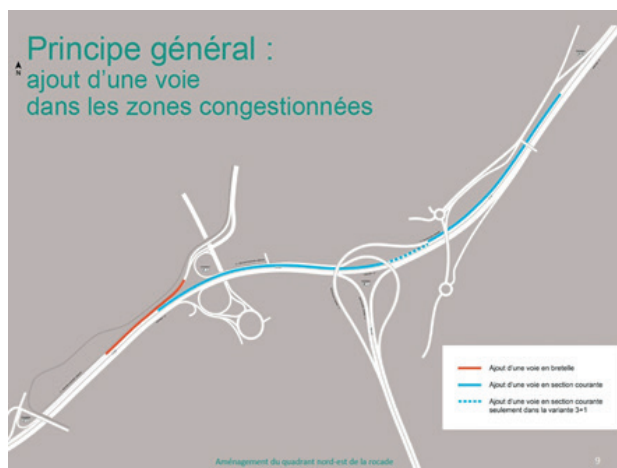
En cas de pollution atmosphérique prolongée, seuls les véhicules équipés de certificats CRIT'AIR 0, 1, 2 ou 3 sont autorisés à rouler. L'apposition du certificat Crit'Air sur le pare-brise est obligatoire pour circuler les jours où la circulation différenciée est activée.

AMÉNAGEMENT ENTRE L'A10 ET L'ÉCHANGEUR 26, FLUIDIFIER LE QUADRANT NORD-EST

Des aménagements sont en cours d'études afin de résoudre les problèmes de congestion constatés quotidiennement dans le quadrant nord-est de la rocade de Bordeaux entre l'arrivée de l'A10 et l'échangeur 26 vers Libourne.

Les études de simulation dynamique de trafic ont montré que l'aménagement de l'arrivée de l'A10 sur la rocade permet d'améliorer fortement les conditions de circulation. Des bénéfices sensibles en termes de réduction de la congestion sont également attendus avec l'aménagement, dans un deuxième temps, de l'échangeur 26 avec la RN89 en direction de Libourne.

Arrivée de l'A10 sur la rocade



Cet aménagement prévoit l'ajout d'une voie en section courante au niveau de la bretelle de l'échangeur 2 (Lormont). Deux options techniques sont possibles et seront présentées à la concertation. Cet aménagement sera particulièrement complexe en mettre en œuvre du fait de l'importance du trafic et de la nécessité de le maintenir.

Bordeaux Métropole souhaite que l'aménagement soit utile aux deux sens de circulation, en permettant un élargissement du sens intérieur de la rocade au droit de l'échangeur n°2.

Échangeur 26 vers Libourne

La situation actuelle



Le projet envisagé



Ce projet comporte un, voire deux franchissements de la rocade destinés aux modes doux, au nord et / ou au sud de l'échangeur.

Une concertation publique est prévue en octobre 2022 dans la perspective d'une enquête préalable à la déclaration d'utilité publique en 2024 puis un début des travaux en 2027, dès lors que ce projet serait inscrit dans la prochaine contractualisation.

RÉDUIRE L'AUTOSOLISME : PROJET DE VOIE RÉSERVÉE SUR L'AUTOROUTE A10

L'accès à la métropole bordelaise par le nord est difficile et constitue une difficulté pour un grand nombre de Girondins, mais aussi pour le trafic de transit.

C'est dans ce contexte que s'inscrivent les études en cours autour de la métropole de Bordeaux pour aménager des voies réservées sur les axes structurants. Le projet le plus avancé concerne l'arrivée de l'A10 sur la rocade de Bordeaux, porté par le concessionnaire Vinci.

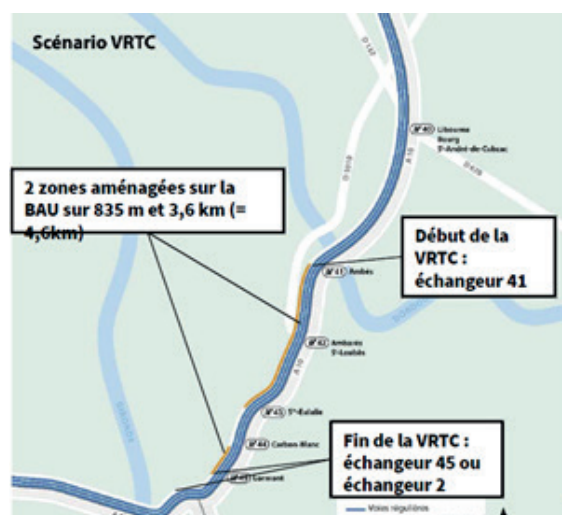
Aujourd'hui, sur ce secteur, la période de congestion s'étend de 6h / 6h30 à 10h, majoritairement centrée entre l'échangeur 41 (Ambès) et la rocade. Les observations montrent un taux d'occupation de l'ordre de 1,1 passagers par véhicule à l'heure de pointe.

Vinci a engagé une étude sur les voies réservées sur l'A10 entre les échangeurs 40a et 45, en amont de la rocade.



Deux systèmes de voies réservées ont été examinés :

- Une voie réservée aux seuls transports en commun, à partir de l'échangeur 41, sur la bande d'arrêt d'urgence ;
- Une voie réservée aux véhicules partagés (VR2+) en amont de l'échangeur 40, sur la voie de gauche activée aux heures de pointe.



En prévision des nouveaux contrats de plan qui devront être conclus avec les sociétés concessionnaires d'autoroutes pour la période 2022-2026, les collectivités concernées ont été invitées par la préfète de région à donner leur avis sur l'option à retenir entre une voie réservée aux transports collectifs sur bande d'arrêt d'urgence et une voie réservée covoiturage et transports en commun sur la voie de gauche.

Les élus métropolitains ont indiqué leur préférence pour le scénario VR2+ lors du conseil de juillet 2022.

Le dispositif choisi pourrait être mis en place sous 3 à 5 ans avec une mise en oeuvre par phase et un plan d'accompagnement global.

Une autre étude sur l'A62

L'étude de faisabilité d'une voie réservée au covoiturage est également en cours sur l'A62 entre La Brède et la rocade à l'arrivée à Bordeaux.



EXPÉRIMENTATION D'UNE EXTENSION DE L'INTERDICTION DE DOUBLER POUR LES POIDS LOURDS

Devant la saturation de la rocade Bordelaise et de ses pénétrantes aux heures de pointe, le groupe de travail « rocade », composé d'élus métropolitains, a demandé d'étudier la faisabilité d'une interdiction de doubler pour les poids lourds sur l'ensemble de la rocade.

Les objectifs visés sont d'améliorer la fluidité des véhicules légers en dédiant certaines voies à ce trafic, tout en préservant la sécurité routière et notamment les mouvements entrants et sortants.

Le trafic poids lourds sur la rocade de Bordeaux

Le trafic moyen journalier annuel (TMJA) de la rocade bordelaise oscillait en 2021 entre 75 000 et 102 000 véhicules par jour sur la rocade ouest en cours d'aménagement à 2x3 voies, et entre 112 000 et 134 000 véhicules par jour sur les rocades est et sud, déjà à 2x3 voies.

Une proposition d'expérimentation par étapes

L'expérimentation repose sur trois principes :

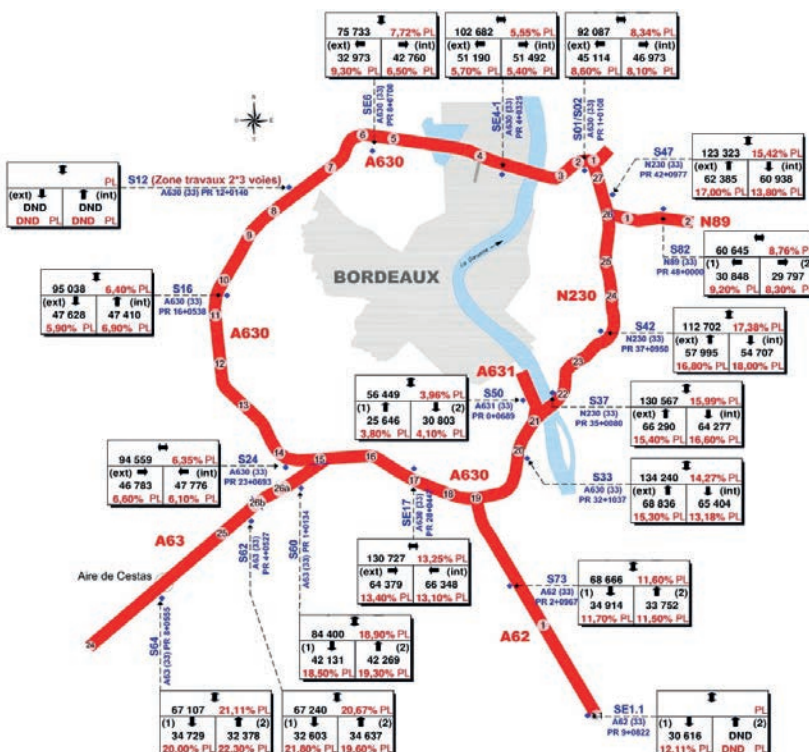
- Le maintien des zones déjà soumises à l'interdiction de doubler comme les ponts d'Aquitaine ou François Mitterrand

dont les dimensions imposent des largeurs de voies réduites pour accepter trois voies de circulation, et la descente de Bouliac afin de maîtriser la vitesse des ensembles routiers

- Une extension proportionnée en lien avec :
 - **Le trafic poids lourds** : une interdiction de doubler pour les poids lourds lorsque leur proportion atteint 15 à 20% du trafic peut générer une file ininterrompue de camions sur la voie de droite. Elle conduirait certains véhicules à « forcer le passage » créant ainsi un risque d'incident ou d'accident,
 - **La présence de points singuliers** : les grands échangeurs autoroutiers ou les voies d'entrecroisement doivent conserver leurs fonctions, une interdiction de doubler ne permettrait pas aux poids lourds de se décaler pour favoriser l'insertion des autres véhicules.

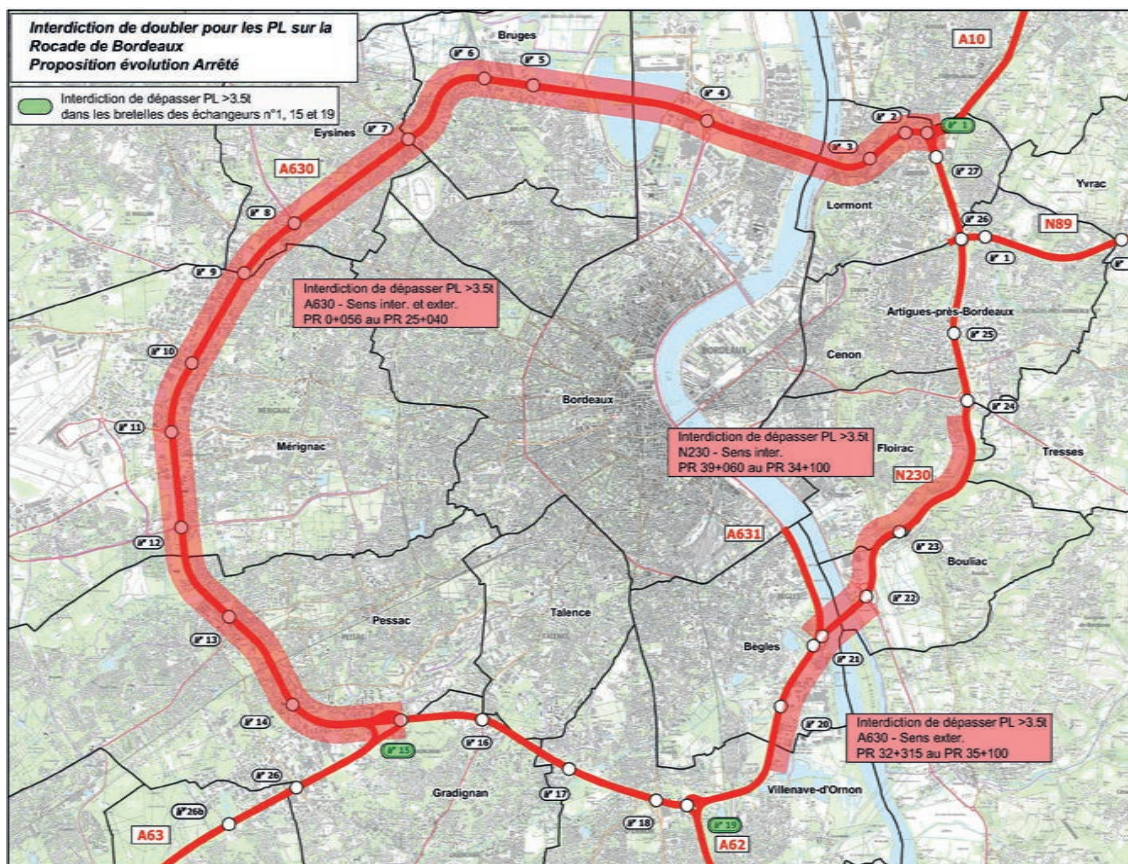
- Une mise en œuvre par étapes, accompagnée d'une évaluation pour faire évoluer la mesure d'interdiction.

La première phase consiste à étendre le dispositif d'interdiction actuel sur la rocade Ouest entre les échangeurs 1 et 15 par Mérignac, en lien avec le trafic poids-lourds observé et afin d'éviter un effet « mur » de camions.



Trafics routiers « tous véhicules et part des poids lourds » en 2021 sur la rocade de Bordeaux et ses évolutions par rapport à 2019

(Source : DIRA – Indicateurs : TMJA et % poids lourds) Depuis la crise sanitaire de 2020, le niveau de trafic de la rocade n'est pas encore revenu à son niveau d'avant crise. Le TMJA global reste inférieur de l'ordre de 4,4 % à celui de 2019 (dernière année de référence hors pandémie). Le trafic poids-lourds sur l'ensemble de la rocade est toutefois en hausse de 3,6 % par rapport à 2019.



Les secteurs entre les grands échangeurs sont préservés et la lisibilité du dispositif nécessite des longueurs d'application suffisantes.

Cette expérimentation d'une durée minimale d'un an, sera accompagnée d'un comité de suivi associant les élus, les forces de l'ordre, les gestionnaires routiers et les professionnels du transport afin d'évaluer le dispositif sur les aspects sécuritaires et écoulement du trafic. Les résultats de l'expérimentation pourront conduire à construire des scénarios d'extensions de la mesure et déployer cette interdiction à l'ensemble de la rocade.

La mise en place du dispositif est prévue pour janvier 2023.

MODULATION TARIFAIRE POUR LES POIDS-LOURDS SUR L'AUTOROUTE A63

L'État et Bordeaux-Métropole se sont engagés pour la mise en place d'une expérimentation sur la modulation du montant des péages pour les poids-lourds, sur l'autoroute A63, en approche de la rocade, de façon à les inciter à circuler en dehors des heures de pointe et ainsi contribuer à diminuer la congestion sur la rocade.

Un projet expérimental de modulation tarifaire sur A63 avec le concessionnaire Atlandes est à l'étude.

Cette mesure nécessite la consultation de la commission européenne qui a donné son aval le 12 mai 2022. L'examen préliminaire des conditions de mise œuvre ne laissent pas apparaître de difficulté particulière. Cette expérimentation s'étalera sur deux ans.

La prochaine étape consistera à travailler, sur la base des éléments d'Atlandes, sur l'adaptation des tarifs. Une concertation puis une communication seront nécessaires cet automne auprès des élus et des professionnels de la route avant la validation formelle de la grille tarifaire en novembre 2022 pour une mise en œuvre au 1^{er} février 2023.

AMÉNAGEMENT DE LA BANDE D'ARRÊT D'URGENCE EN VOIE RÉSERVÉE POUR LE TRANSPORT EN COMMUN ENTRE LES ÉCHANGEURS N°4A ET N°19

Une étude de faisabilité pour aménager la rocade de Bordeaux entre les échangeurs 4a et 19 a été engagée : il s'agit d'étudier la création des voies réservées sur bande d'arrêt d'urgence, pour les transports en commun. Objectif : réduire les temps de parcours et mieux répondre aux besoins de mobilité alternatifs à la voiture individuelle.

Ces voies nouvelles, sur bandes d'arrêt d'urgence, seraient exclusivement réservées aux véhicules assurant des services réguliers de transports publics collectifs à l'image par exemple des cars express..

Déterminer les conditions de la mise en œuvre d'une voie réservée pour les transports en commun

Seules les sections de la rocade entre les échangeurs 12 (St Jean d'Ilac – Hôpital Péllegrin) et 13 (Pessac – Alouette) accueillent des lignes de bus ou de cars, depuis 2019.

L'utilisation de la bande d'arrêt d'urgence par des transports en commun, a été prévue lors de la mise en 2x3 voies de la rocade ouest de Bordeaux, ce qui a permis une première expérimentation par une ligne de bus (Cworol 39) entre les échangeurs 12 et 13.

L'étude vise à déterminer les conditions de la mise en œuvre d'une voie réservée pour les transports en commun sur la rocade ouest entre les échangeurs 4a (Stade Atlantique – Parc des expositions – Bruges – le Testa) et 19 (Toulouse – Pau – Agen) dans les 2 sens de circulation sur la bande d'arrêt d'urgence ou sur la voie d'entrecroisement, en l'absence de la bande d'arrêt d'urgence.

Une telle voie réservée supporte un trafic de moins de 100 véhicules par heure et sa vitesse de circulation est limitée à 70 km/h.

Les premiers résultats de l'étude

L'aménagement d'une voie réservée aux transports en commun est envisageable quasiment en continuité sur la rocade ouest avec une vitesse de référence à 70 km/h pour le bus et en circulation mixte lorsque l'aménagement se situe sur la voie d'entrecroisement et non sur la bande d'arrêt d'urgence.

L'aménagement est plus facile sur la section de la rocade de l'échangeur 4a (Stade Atlantique – Parc des expositions – Bruges – le Testa) à 13 (Pessac – Alouette), dans les deux sens de circulation, sans modification de chaussée. La section de la rocade de l'échangeur 13 à 19 (Toulouse – Pau – Agen), dans les deux sens de circulation est plus contrainte en raison notamment d'une largeur insuffisante de la bande d'arrêt d'urgence qui est inférieure à 4m, par exemple entre les échangeurs 15 (nœud autoroutier A63 St Sébastien, Bayonne, Bassin d'Arcachon) à 19.

Certains points durs, au droit des échangeurs nécessiteront des adaptations.

Les travaux à prévoir sont du marquage au sol mais surtout l'élargissement de la plateforme routière pour les dispositifs d'insertion des bretelles, avec en outre des travaux de chaussée, la reprise des équipements de sécurité, l'assainissement et des modifications de portiques et ensembles de signalisation directionnelle.

La possibilité de créer des arrêts de bus pour assurer des interconnexions avec le réseau de transport existant ou futur a été examinée :

- au droit de la rue de Jean Jaurès vers l'échangeur 7 pour la ligne de tramway D,
- entre les échangeurs 8 et 9 pour le bus à haut niveau de service de St Médard,
- au droit de l'échangeur 11 pour le projet du tramway desservant l'aéroport.

Le coût de la mise en œuvre de cette voie réservée est estimé à ce stade à 20 M€ pour la totalité de la rocade ouest (hors coût des aménagements des arrêts des autobus). Les délais des travaux de l'aménagement global sont estimés à 2 ans par sens, hors démarches administratives et techniques.

Parmi les perspectives envisagées, une ligne de cars express interurbaine venant du Médoc ou de Haute Gironde pourrait emprunter cette voie réservée. Une autre étude est prévue pour examiner de la même manière les conditions d'aménagement d'un dispositif du même type sur la rocade est.

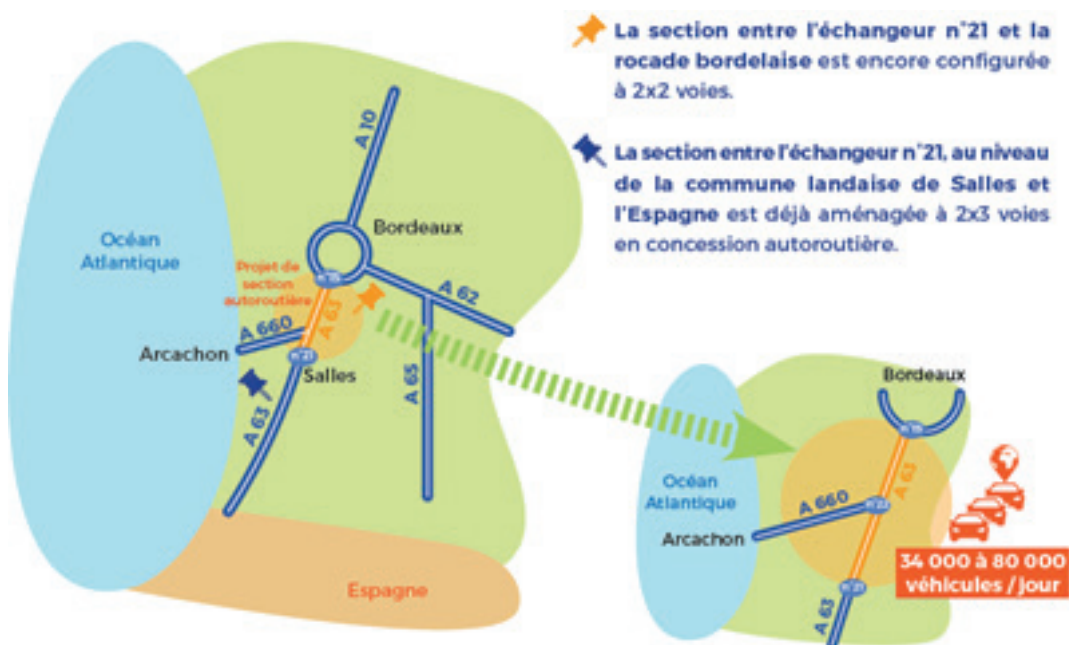
MISE À 2X3 VOIES DE L'A63 ENTRE BORDEAUX ET SALLES, EN ROUTE VERS LA CONCERTATION

L'autoroute A63 entre la rocade de Bordeaux et, au droit de Salles, la section concédée à Atlandes, est à 2x2 voies sur 35 km. Elle supporte un trafic compris entre 34 000 et 80 000 véhicules par jour, générant des phénomènes de congestion et une accidentologie supérieure aux références nationales sur les routes du même type.

Les études réalisées depuis 2009 ont conclu à la pertinence d'un élargissement à 2x3 voies de l'A63 et à la faisabilité d'une concession autonome. Sur la base de ces résultats, le ministre chargé des transports a saisi la commission nationale du débat public (CNDP) pour présenter un projet d'élargissement à 2X3 voies de l'A63 par mise en concession.

Les consultations menées en préalable ont conduit à proposer également un scénario alternatif à la concession consistant à élargir l'A63 à 2X3 voies entre la rocade bordelaise et l'échangeur n°25 de Cestas. Ce scénario serait financé sur crédits publics.

La CNDP a décidé le 2 mars 2022 qu'une concertation avec garant devait être menée sur ce projet d'aménagement de l'A63 en Gironde et deux garantes ont été nommées pour préparer et superviser cette concertation.



La concertation

- Le démarrage de la concertation avec garants est prévu fin janvier 2023 pour une durée de 3 mois.
- Un site internet dédié, un dossier de concertation et des registres, des réunions publiques, des ateliers ainsi que des débats mobiles (aires, universités, zones d'activités...) constitueront le dispositif de concertation.

Contacts presse

BORDEAUX MÉTROPOLE

Virginie Bougant

P. 06 27 52 48 69

vi.bougant@bordeaux-metropole.fr

Benoît Javot

T. 05 56 99 85 59

P. 06 32 55 15 80

b.javot@bordeaux-metropole.fr

PRÉFECTURE DE LA GIRONDE

Sophie Billa ou Laetitia Masson

T. 05 56 90 60 18

pref-communication@gironde.gouv.fr

bordeaux-metropole.fr

