



PRÉFÈTE
DE LA RÉGION
NOUVELLE-AQUITAINE

*Liberté
Égalité
Fraternité*

DOSSIER DE CONCERTATION



A63^{EN} GIRONDE

POURSUITE DE L'AMÉNAGEMENT DE L'A63/A660

JANVIER 2023

INTRODUCTION

QUELS SONT LES OBJECTIFS DE LA CONCERTATION ?

Toute concertation est d'abord un temps d'information et d'échanges : l'État aura l'occasion d'y expliquer son projet, et il pourra approfondir sa connaissance du territoire, notamment en ce qui concerne les logiques de déplacements et les usages de l'A63 et l'A660.

La concertation préalable intervient en amont, alors que toutes les possibilités sont encore ouvertes (voir page 10). Elle apportera un éclairage sur l'opportunité du projet : faut-il moderniser l'A63 avec un financement de l'aménagement complet par concession ou par un aménagement réduit sur crédits publics ?

La concertation est aussi le point de départ pour de nouvelles études. Elle doit donc faire émerger les sujets importants pour le territoire et permettre d'identifier les besoins en études complémentaires.

Enfin, la concertation est un temps qui permet d'imaginer de nouvelles solutions, qu'il s'agisse de variantes des scénarios présentés par l'État, ou d'approches totalement différentes.

QU'EST-CE QU'UN DOSSIER DE CONCERTATION ?

Ce qu'il est...

Le dossier de concertation permet au public de s'informer sur le projet à partir d'éléments objectifs. Il présente le projet dans son ensemble et résume les études à caractère technique, environnemental et socio-économique. Sur cette base, chacun peut formuler ses observations et ses propositions. Son auteur est l'État, maître d'ouvrage du projet, à partir des études qu'il a précédemment coordonnées.

L'élaboration du dossier de concertation est suivie par les garantes de la CNDP, qui veillent à la qualité de son contenu et à sa pédagogie. Avant le lancement de la concertation préalable, le dossier est soumis à la Commission nationale du débat public tel que prévu par l'article R121-8 du code de l'environnement.

Ce dossier est le support de référence de la concertation préalable à partir duquel chacun peut s'exprimer au travers de contributions sur le projet. Ainsi, il constitue le socle pour les échanges permettant d'aboutir à un projet partagé. Il aborde l'opportunité du projet et présente plusieurs solutions alternatives, dont l'absence de projet.

Ce qu'il n'est pas...

Ce dossier n'est pas une compilation exhaustive des études réalisées à ce jour. Il ne constitue pas une présentation du projet dans sa version finale, dans la mesure où sa conception évoluera au gré des études et des concertations menées jusqu'à son éventuelle autorisation. La concertation préalable fait partie du processus d'amélioration du projet.

Le dossier de concertation n'est pas non plus un objet de promotion du projet. Les éléments qu'il expose sont factuels et visent à informer les lecteurs, sans les orienter.

SOMMAIRE

p. **6** TOUT SAVOIR SUR...
LE PROJET
LA CONCERTATION

p. **15** **1/** LE CONTEXTE DU PROJET

p. **25** **2/** FONCTIONNEMENT ACTUEL
DES MOBILITÉS

p. **37** **3/** LES ENJEUX ET OBJECTIFS
DE L'OPÉRATION

p. **43** **4/** LES SCÉNARIOS
D'AMÉNAGEMENT DE L'A63

p. **67** **5/** COMPARAISON
DES SCÉNARIOS

p. **70** ANNEXE

TOUT SAVOIR SUR LE PROJET.....	P.6
TOUT SAVOIR SUR LA CONCERTATION PRÉALABLE DU PUBLIC	P.10
PARTICIPEZ ET APPORTEZ VOS CONTRIBUTIONS.....	P.12
L'AGENDA DE LA CONCERTATION	P.14

1.1. Périmètre d'étude	P. 16
1.2. DÉMOGRAPHIE.....	P. 18
1.3. ÉCONOMIE.....	P. 19
1.4. CADRE DE VIE.....	P. 20
1.5. EAU ET MILIEU NATUREL.....	P. 20
1.6. PATRIMOINE ET PAYSAGE	P. 22
1.7. LES ENGAGEMENTS DE L'ÉTAT EN FAVEUR DU CLIMAT.....	P. 23

2.1. LA DEMANDE DE MOBILITÉ DES PERSONNES ET DES MARCHANDISES	P. 26
2.2. LE FONCTIONNEMENT DE L'A63 ET DE L'A660	P. 32

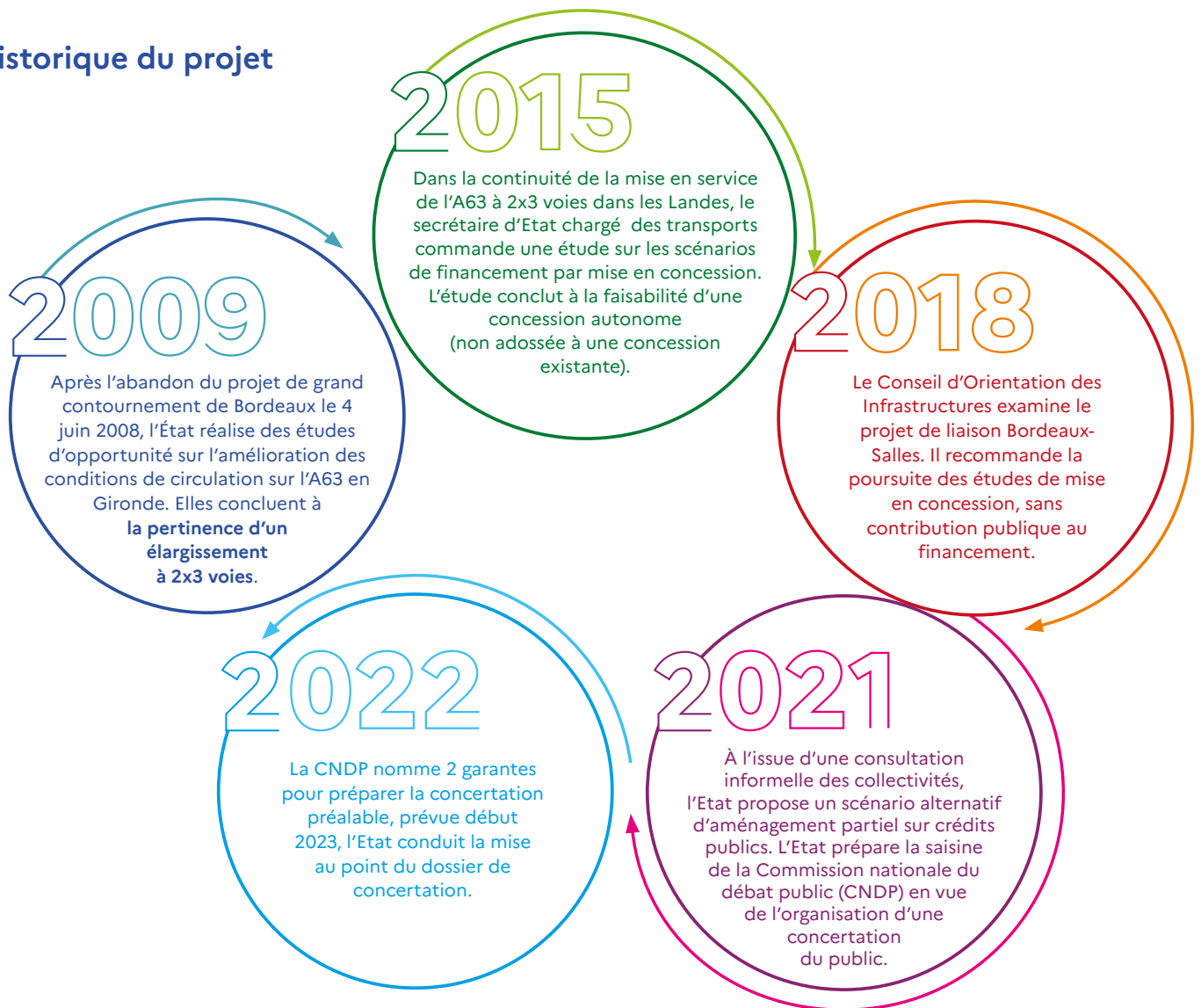
3.1. ENJEUX DU TERRITOIRE	P.38
3.2. LE DIAGNOSTIC DE L'ÉTAT	P.39
3.3. PERSPECTIVES D'ÉVOLUTION DE L'OFFRE DE MOBILITÉ..	P.40
3.4. OBJECTIFS DE L'AMÉNAGEMENT.....	P.42

4.1. SCÉNARIO 1 : ABSENCE D'AMÉNAGEMENT	P.45
4.2. SCÉNARIO 2 : MISE À 2X3 VOIES COMPLÈTE DE L'A63 EN GIRONDE	P.48
<i>LES EFFETS DE L'AMÉNAGEMENT COMPLET</i>	<i>P.54</i>
<i>DEUX OPTIONS POUR L'EMPLACEMENT DES POINTS DE TARIFICATION</i>	<i>P.56</i>
4.3. SCÉNARIO 3 : AMÉNAGEMENT PARTIEL DE L'A63 EN GIRONDE.....	P.58
4.4. UNE VOIE DÉDIÉE AUX VÉHICULES À FORT TAUX D'OCCUPATION ?.....	P.65

ANALYSE MULTICRITÈRE DES SCÉNARIOS.....	P.68
------------------------------------------------	-------------

TOUT SAVOIR SUR LE PROJET





Historique du projet



Une fiche thématique sur l'historique détaillé du projet est disponible sur le site internet de la concertation.

Des moyens de transport proches de la saturation

4 axes de transports majeurs structurent les déplacements dans le périmètre du projet. Sous l'effet d'une forte croissance démographique (+8 % de population entre 2011 et 2016), tous connaissent un niveau d'utilisation élevé, parfois proche de la saturation. Ainsi, sur l'A63, on atteint plusieurs heures par jour la capacité maximale d'une 2x2 voies (3 600 unités de véhicules particuliers par heure ; détail en page 39).

 <p>AUTOROUTE A63 Axe gratuit à 2x2 voies De 35 000 véhicules/jour (entre Salles et Mios) à 82 000, à l'approche de la rocade.</p>	 <p>AUTOROUTE A660 Axe gratuit à 2x2 voies Un peu plus de 26 000 véhicules/jour en moyenne, et jusqu'à 40 000 en été.</p>	 <p>TER BORDEAUX-ARCACHON 50 trains/jour actuellement 9 000 voyageurs en 2020 15 000 voyageurs/jour en 2030 avec le projet de RER métropolitain</p>	 <p>LIGNE BORDEAUX-BAYONNE 15 TGV et 20 trains de fret circulent chaque jour entre Bordeaux et Bayonne.</p>
--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Les objectifs de l'aménagement de l'A63 en Gironde

- **Améliorer la fluidité et le fonctionnement de l'itinéraire actuel**
Il doit permettre de concilier les flux locaux et en transit, en fiabilisant les temps de parcours.
- **Améliorer les conditions de sécurité**
L'aménagement devra rendre l'A63 plus sûre.
- **Garantir une meilleure intégration environnementale de l'infrastructure**
L'aménagement permettra une mise aux normes environnementales, pour une meilleure protection des eaux et du milieu naturel.

Pour y répondre, 3 scénarios sont proposés. Ils sont résumés ici puis détaillés au chapitre 4.



2050

année cible pour l'atteinte de la neutralité carbone en France



3 voies

au minimum par sens pour mettre en place une voie réservée au covoiturage

SCÉNARIO 1 : L'absence d'aménagement

Le premier scénario ne prévoit aucun aménagement de l'A63. Il repose donc sur l'hypothèse d'une diminution du trafic sous l'effet combiné d'une réduction des déplacements et du développement des moyens de transports alternatifs.

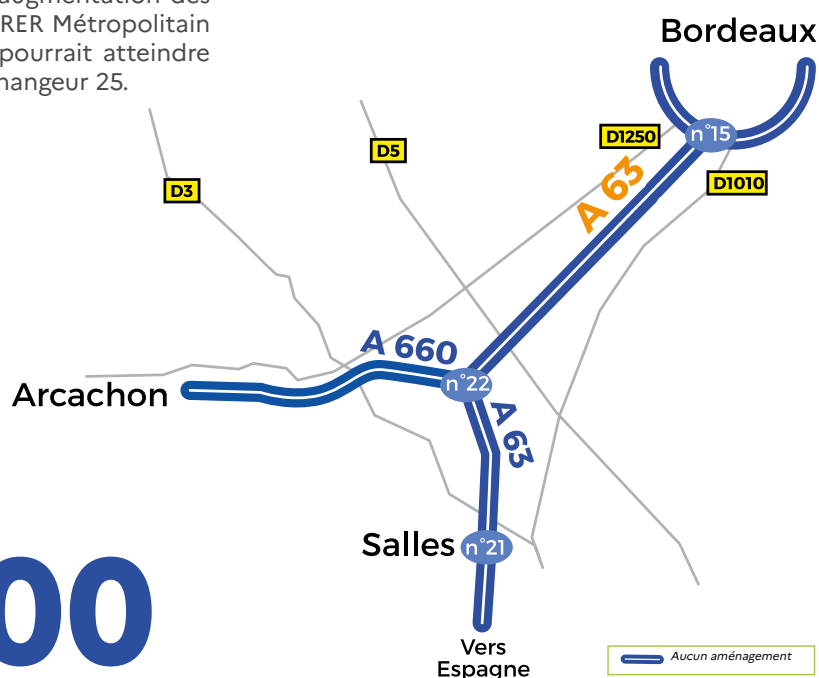
À l'horizon 2030, le dynamisme économique et démographique laisse présager une augmentation des déplacements. Même si le projet de RER Métropolitain portait ses fruits, le trafic sur l'A63 pourrait atteindre 86 000 véhicules/jour au nord de l'échangeur 25.

La congestion de l'axe s'aggraverait alors, avec des conséquences négatives pour la sécurité des usagers, le fonctionnement de l'économie, et même pour le cadre de vie le long des voiries secondaires.



86 000

véhicules/jour attendus au nord de l'échangeur 25 à l'horizon 2030 en l'absence d'aménagement



SCÉNARIO 2 : L'aménagement complet de l'A63 financé par concession

Quelle portion serait mise à 2x3 voies ?

C'est toute l'A63 en Gironde, de l'échangeur 21 à Salles jusqu'à la rocade bordelaise, qui serait aménagée à 2x3 voies.

En dehors de la mise à 2x3 voies, que prévoit le projet ?

Sur l'A63 en Gironde comme sur l'A660, le projet prévoit aussi une mise aux normes environnementales et des aménagements plus légers d'amélioration de la sécurité et de mise à niveau de l'infrastructure. Sur l'A63, la mise en place d'une voie dédiée aux véhicules à fort taux d'occupation (bus, taxis, covoiturage) serait envisageable, après étude d'opportunité.

Comment seraient réalisés les travaux ?

Le terre-plein central de l'A63 est très large. C'est là qu'une 3^{ème} voie serait ajoutée dans chaque sens.

Comment serait financé le projet ?

Estimé à 290 M€ HT (valeur 2020), le projet serait intégralement financé par concession. Un concessionnaire serait donc chargé des travaux et rémunéré par un péage. En dehors des études, il n'y aurait aucune dépense de crédits publics.

Quel serait le montant du péage ?

Pour les véhicules légers, il est estimé à environ 4 cts TTC/km (valeur 2020), soit près de 1,40 € de Salles à la rocade. Pour les poids lourds, il serait d'environ 20 cts HT/km soit près de 7 € de Salles à Bordeaux. Le péage concernerait l'A63, mais aussi l'A660. Les aménagements sur l'A660 étant moins coûteux, le montant kilométrique du péage sur cet axe sera moindre. Il sera précisé à la suite de la concertation. Un système de flux libre permettrait aux usagers de payer sans s'arrêter. Deux variantes d'implantation des péages sont proposées dans ce dossier.

Quel effet sur la circulation ?

Le temps de trajet serait plus fiable, avec un gain de temps pouvant atteindre 10 minutes entre l'échangeur 21 et la rocade de Bordeaux, et plus sûr, avec moins d'effet « accordéon ». Le péage aurait pour effet de réduire le trafic sur l'A63 (-9 %) et l'A660 (-17 %), entraînant un report sur les voiries secondaires (étude de trafic Egis 2022) pour les usagers ne souhaitant pas le payer.

Quel effet pour l'environnement ?

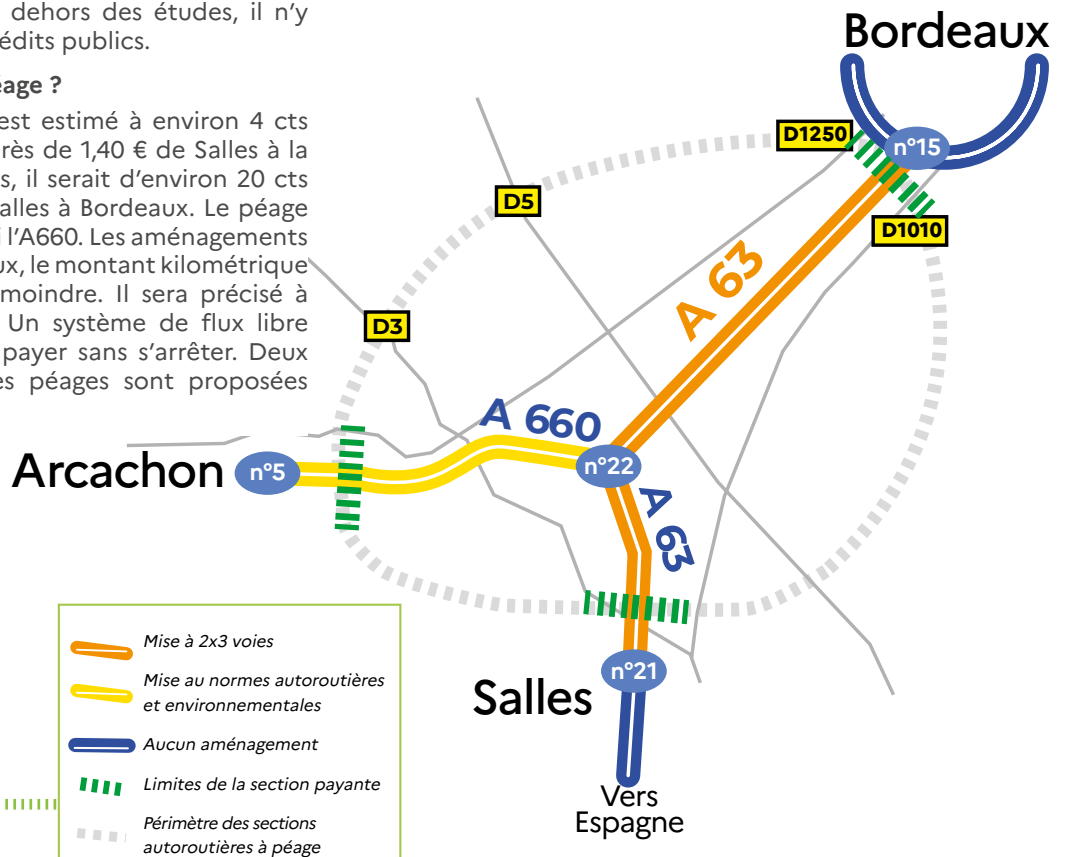
Le projet améliorerait la protection de l'eau et l'intégration paysagère et environnementale sur l'A63 et sur l'A660, grâce à la création d'équipements hydrauliques et de nouvelles traversées hydrauliques et dédiées à la faune.

Quel serait le calendrier du projet ?

Si ce scénario est retenu, une déclaration d'utilité publique est envisageable en 2027, et un début des travaux en 2031.

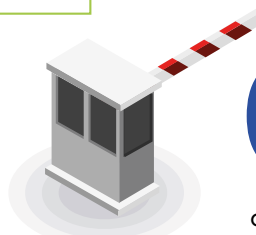
35 km

section de l'A63 à 2x2 voies en Gironde dont la mise à 2x3 voies est prévue



290 M€

coût HT (valeur 2020) de la mise à 2x3 voies complète de l'A63 en Gironde



0,04 €TTC/km

coût indicatif envisagé (valeur 2020) pour le péage des véhicules légers sur l'A63 en cas de mise en concession

SCÉNARIO 3 : L'aménagement partiel de l'A63 financé sur crédits publics

Quelle portion serait mise à 2x3 voies ?

La mise à 2x3 voies concernerait la partie la plus fréquentée de l'A63, à partir du sud de l'échangeur 25 (Cestas) sur 7 km.

En dehors de la mise à 2x3 voies, que prévoit le projet ?

Sur la section comprise entre le sud de l'échangeur 25 de l'A63 et la rocade bordelaise, le projet prévoit la mise aux normes environnementales, la mise à niveau de l'infrastructure et des améliorations de sécurité. La voie de gauche nouvellement créée pourrait être dédiée aux véhicules à fort taux d'occupation (covoiturage, bus, taxis), après étude d'opportunité.

Comment seraient réalisés les travaux ?

Le terre-plein central de l'A63 est très large. C'est là qu'une 3e voie serait ajoutée dans chaque sens.

Comment serait financé le projet ?

Le projet serait financé sur crédits publics pour un coût de 54,5 M€ HT (valeur 2020), dans le cadre des futurs contrats de plan Etat-Région (CPER). Il n'y aurait aucun péage.

Qui financerait ces travaux ?

Dans le cadre du CPER, une négociation serait engagée entre l'État et les collectivités pour établir les participations de chacun au financement.

Quel effet sur la circulation ?

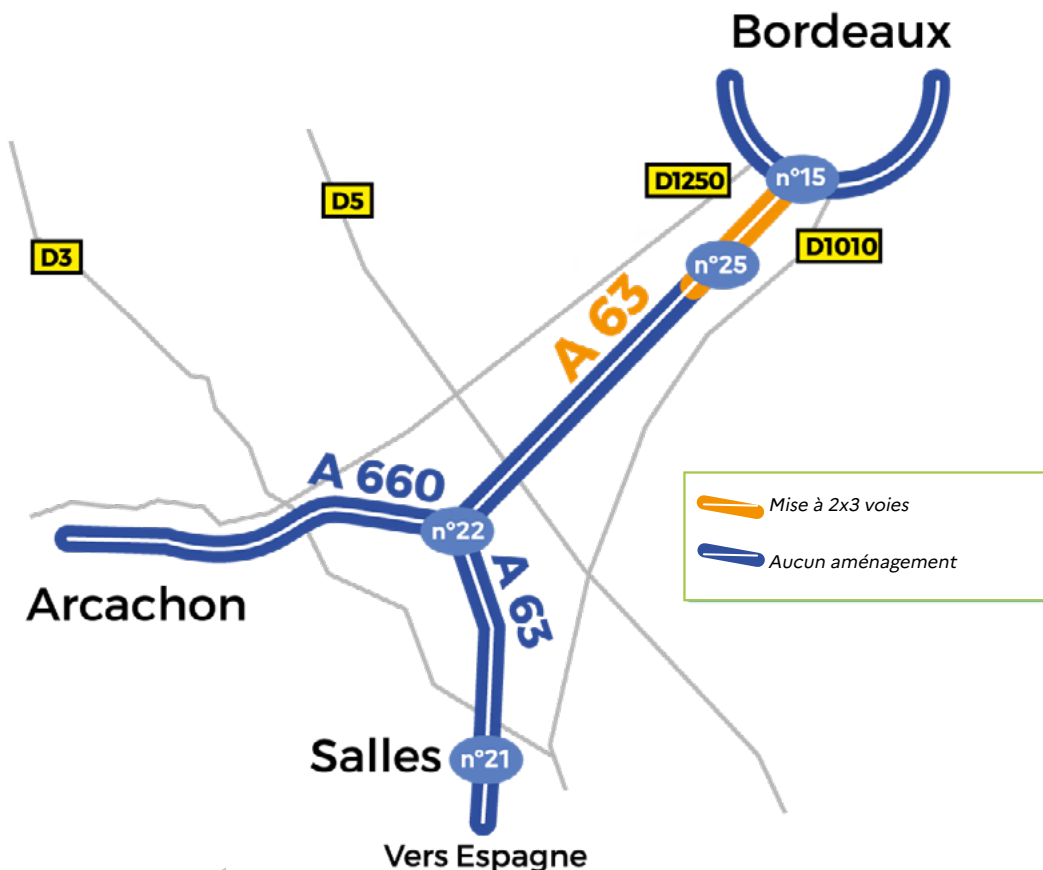
Le temps de trajet serait réduit sur la portion concernée, avec un gain pouvant atteindre 4 minutes. L'A63 pourrait connaître une augmentation de trafic de l'ordre de 6 % car elle resterait attractive (sans péage) dans un contexte de croissance des besoins de déplacement. Le trafic sur l'A660 serait quasiment inchangé (étude de trafic Egis 2022).

Quel effet pour l'environnement ?

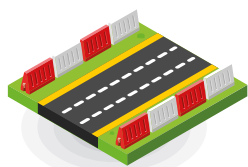
Le projet améliorerait la protection de l'eau et l'intégration environnementale du projet sur la portion de 7 km aménagée.

Quel serait le calendrier du projet ?

Si ce scénario est retenu, la déclaration d'utilité publique pourrait intervenir en 2027, ce qui permettrait un début des travaux en 2031.



7 km



section au nord de l'A63 dont la mise à 2x3 voies est prévue par le scénario d'aménagement partiel



54,5 M€

coût HT (valeur 2020) de la mise à 2x3 voies partielle de l'A63 au nord de l'échangeur 25

TOUT SAVOIR SUR LA CONCERTATION

Une concertation est un dispositif participatif dont l'objectif est de recueillir l'ensemble des avis des parties prenantes et/ou du grand public sur un projet, avant que la décision ne soit prise.

Qu'est-ce qu'une concertation préalable ?

Depuis 2016, la procédure de concertation préalable a fait son entrée dans le Code de l'environnement. Elle s'applique à des projets, plans et programmes ayant de forts enjeux socio-économiques ou des impacts significatifs sur l'environnement et l'aménagement du territoire.

La concertation préalable se distingue de l'enquête publique par son déroulement en amont du projet, quand toutes les options sont encore possibles. Elle permet ainsi de débattre de l'opportunité, des objectifs et des caractéristiques principales d'un projet, ainsi que des solutions alternatives, y compris l'absence de mise en œuvre. Elle a lieu avant tout dépôt de demande d'autorisation administrative et en amont de la validation par le porteur de projet de son opportunité.

« La concertation préalable permet de débattre de l'opportunité, des objectifs et des caractéristiques principales du projet ou des objectifs et des principales orientations du plan ou programme, des enjeux socio-économiques qui s'y attachent ainsi que de leurs impacts significatifs sur l'environnement et l'aménagement du territoire. Cette concertation permet, le cas échéant, de débattre de solutions alternatives, y compris, pour un projet, son absence de mise en œuvre. Elle porte aussi sur les modalités d'information et de participation du public après la concertation préalable. »

Article L.121-15-1 du code de l'environnement (extrait)

Pourquoi ce dispositif de concertation et pourquoi maintenant ?

La concertation préalable du public doit permettre à l'État d'intégrer la vision du public dans sa décision d'aménager l'A63 à 2x3 voies, soit par une mise en concession, soit par d'autres modalités. Elle constitue donc un jalon important avant de prendre une décision sur l'approfondissement des études et le lancement d'un processus devant aboutir à l'autorisation du projet.

L'organisation d'une concertation préalable a été décidée par la Commission nationale du débat public (CNDP) en réponse au courrier de saisine de Monsieur Jean-Baptiste Djebbari, ministre chargé des transports du 23 février 2022.

Avant ce courrier, l'État (DREAL Nouvelle-Aquitaine) a mené une première série d'études, ainsi qu'une consultation informelle des élus et acteurs du territoire. Un dossier d'information a été produit et deux temps d'échange ont été organisés les 17 mars et 6 septembre 2021.

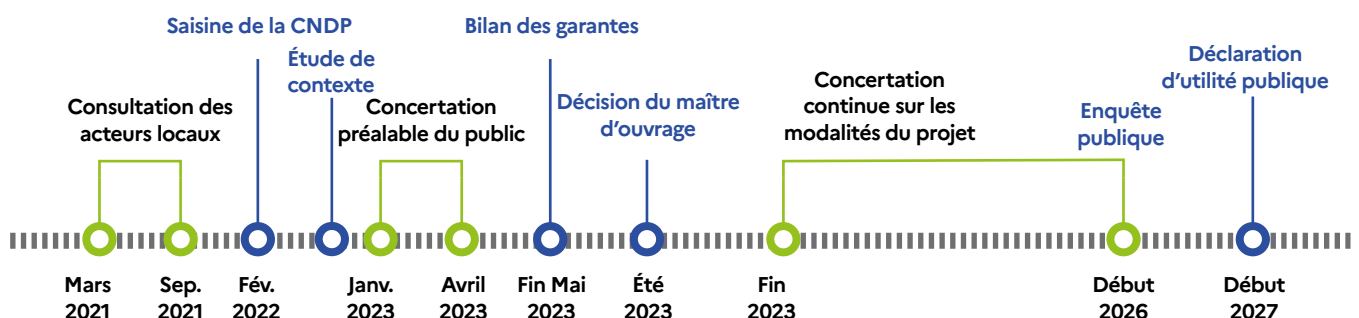
À l'issue de la concertation préalable, les échanges se poursuivront, sur la base des décisions prises par l'État, et selon des modalités à définir. Le projet, s'il est poursuivi, sera affiné jusqu'à l'enquête publique.

Le bilan : un document qui fait date...

Exactement un mois après la fin de la concertation, les garantes publieront leur bilan de la concertation. Elles décriront la démarche et mettront en évidence les thèmes et arguments ayant fait débat, avant de formuler des attentes pour la suite du projet.

En réponse, l'État publiera ensuite les enseignements tirés de la concertation. Il y annoncera les études et les modalités de concertation pour les mois à venir.

Tous les temps de la concertation



CONCERTATION PRÉALABLE DU PUBLIC

Qui fait quoi dans la concertation préalable ?



LE PORTEUR DU PROJET

L'État assure l'organisation pratique de la concertation et prend à sa charge les frais. Il informe les participants de la teneur de son projet, partage les résultats des études et recueille les contributions du public.

Ses équipes animent le dispositif, écoutent les avis et remarques exprimés et répondent aux questions posées par le public. En ce sens, la concertation enrichit le projet, ouvre de nouvelles options et questionne l'opportunité du projet. Sur la base des enseignements de la concertation, le porteur de projet indique les mesures qu'il envisage de prendre : abandon, modification ou poursuite du projet, études complémentaires...

C'est la Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) de Nouvelle-Aquitaine qui conduit les études et la concertation, sous la responsabilité de la préfète de Nouvelle-Aquitaine qui pilote l'opération pour le compte de l'État, Ministère de la Transition écologique et de la cohésion des territoires.



LE PUBLIC

Toute personne intéressée par le projet possède un droit à l'information et à l'expression durant toute la concertation, dans le respect des règles fixées par l'État et les garantes. Le public peut ainsi questionner le projet et son opportunité, mais aussi proposer des optimisations et compléments au projet, ou émettre des contrepropositions. Il participe ainsi à son élaboration.

Le public a la possibilité d'adresser ses contributions directement au porteur de projet et/ou aux garantes.



LES GARANTES

Dans le cadre des articles L.121-8 et R.121-8 du Code de l'environnement, la CNDP se prononce sur le contenu du dossier, les modalités, le périmètre et le calendrier de la concertation.

Désignées par la Commission nationale du débat public, deux garantes assurent la sincérité et le bon déroulement de la concertation, en garantissant la bonne information et la participation du public. Au cours de la concertation, les participants peuvent s'adresser directement à ces personnalités neutres et indépendantes s'ils estiment par exemple que l'information n'est pas complète sur le projet ou que le débat n'est pas équilibré. Elles participeront à toute cette concertation préalable et pourront réagir pendant son déroulement sur tout le processus de concertation.

Les garantes ont réalisé une étude de contexte en rencontrant les différents acteurs locaux permettant l'analyse précise du territoire, des enjeux du projet et des publics afin de définir les modalités de la concertation et de formuler des recommandations quant au contenu de ce dossier de concertation.

Un mois après la clôture de la période de concertation préalable, elles établissent un bilan accessible à tous. Ce bilan figurera, en cas de poursuite du projet, dans le dossier d'enquête publique préalable à sa déclaration d'utilité publique.

Les valeurs de la CNDP

Indépendance

Neutralité

Transparence

Egalité de traitement

Argumentation

Inclusion

En savoir plus sur www.debatpublic.fr

PARTICIPEZ ET APPORTEZ VOS C

Comment s'informer ?



LE DOSSIER DE CONCERTATION

C'est le **document le plus complet**. Il rassemble un large ensemble d'informations sur le projet, les études associées et la concertation. Conformément à l'article R121-20 du code de l'environnement, il comprend notamment :

- les objectifs et caractéristiques principales du projet, y compris son coût estimatif ;
- le périmètre du projet ;
- une présentation des enjeux socio-économiques qui s'y attachent ;
- leurs impacts significatifs sur l'environnement et l'aménagement du territoire ;
- les solutions alternatives envisagées, y compris l'absence de mise en oeuvre ;
- les modalités d'information et de participation du public..

Le dossier de concertation est téléchargeable sur le site internet de la concertation et disponible en consultation dans toutes les mairies du périmètre de concertation.



LES FICHES THÉMATIQUES

Pour **aller plus loin sur des thèmes particuliers**, l'État pourra mettre en ligne des fiches thématiques sur le site de la concertation. Elles ont vocation à alimenter le dossier avec des données complémentaires.

Certaines seront mises en ligne dès le début de la concertation, d'autres au fil des réunions en fonction des questionnements émis pendant celle-ci.



PLAQUETTE DE PRÉSENTATION

Pour **découvrir le projet en quelques minutes**, la plaquette de présentation constitue une synthèse du dossier de concertation. En six pages, elle résume l'essentiel du projet et donne le calendrier de la concertation. Vous la trouverez dans toutes les mairies et intercommunalités du périmètre de la concertation, ainsi que sur le site internet dédié.



LE SITE INTERNET

Il rassemble les documents relatifs au projet, avec notamment les principales études techniques ayant servi de base au dossier. Vous pourrez aussi y visionner en intégralité les réunions publiques. Pour y accéder, rendez-vous à l'adresse :

www.A63Nord.fr

Partagez vos documents...

Vous avez lu un document dont le contenu vous paraît intéressant pour éclairer les participants à la concertation ?

N'hésitez pas à le partager. Pour cela, envoyez-le par e-mail aux garants. Après en avoir validé l'intérêt, ceux-ci le transmettront à la DREAL Nouvelle-Aquitaine, qui le mettra en ligne sur www.A63Nord.fr, rubrique « documentation ».

CONTRIBUTIONS



Comment s'exprimer ?

JE M'EXPRIME PAR ÉCRIT

Sur le registre dématérialisé

Sur le site www.A63Nord.fr, je vais à la rubrique « je m'exprime » pour utiliser l'espace de contribution, du 30 janvier au 30 avril 2023.

Chaque contribution conforme aux règles d'expression fera l'objet d'une réponse de l'État. Transparence oblige, les contributions comme les réponses seront publiées.



Par e-mail et courrier

>>> marion.thenet@garant-cndp.fr

>>> marion.juliot@garant-cndp.fr

ou un courrier à la Commission nationale du débat public :

>>> **CNDP - Garant de la concertation sur le projet d'aménagement de l'A63/A660 par concession**
244 boulevard Saint-Germain
75007 PARIS



LA CONCERTATION VIENT À MOI

Les débats mobiles

Des débats mobiles seront organisés sur le territoire, à la rencontre des riverains et des usagers de l'A63 et de l'A660. Des médiateurs y recueilleront en quelques minutes votre avis. Si vous les voyez, faites-leur bon accueil et partagez vos arguments avec eux.

JE ME RENDS À UN TEMPS D'ÉCHANGE

Les réunions publiques

Le périmètre de concertation est situé sur cinq intercommunalités différentes. Une réunion publique sera organisée dans chacune d'entre elles. Ces réunions seront organisées dans des salles de grande capacité, et retransmises simultanément en visioconférence, pour permettre à chacun de participer.

Le public, qu'il soit présent ou à distance, pourra poser toutes les questions et interagir avec l'équipe projet et les acteurs locaux, sur l'ensemble des thématiques liées au projet. Une réunion publique sera plus spécifiquement dédiée à la question des péages. Sauf évolution négative du contexte sanitaire, ces réunions sont ouvertes à tous sans inscription préalable. Elles seront mises en ligne en intégralité sur le site internet de la concertation quelques jours après leur déroulement.

Les ateliers thématiques

En plus petit comité, les ateliers thématiques facilitent l'expression des participants et la formulation de solutions complémentaires. Un atelier sera dédié à l'environnement. Le thème des mobilités sera traité dans trois ateliers, afin d'aborder les spécificités du Bassin d'Arcachon, du Val de l'Eyre et de la ceinture urbaine de Bordeaux. Les ateliers se déroulent uniquement en présentiel.

La participation est limitée à 40 personnes, avec une inscription obligatoire : sur le site internet de la concertation ou par téléphone au 06 68 76 92 45 (ligne accessible du lundi au vendredi, de 9h30 à 17h30).



Les jeunes ont la parole !

En complément de ces réunions ouvertes à tous, la concertation prévoit des temps d'échanges avec les étudiants en management de la logistique et des transports de l'Université de Bordeaux.

Les points de vue des nouvelles générations sont précieux, leur participation à l'ensemble des réunions est encouragée.

L'AGENDA

DE LA CONCERTATION

30/01	OUVERTURE DE LA CONCERTATION ET DE LA PLATEFORME NUMÉRIQUE D'EXPRESSION			
31/01	18h30	Réunion publique	Biganos Salle des fêtes - 1 rue Jean Zay	Public + visioconférence
16/02	9h-13h	Débat mobile	La Teste-de-Buch Marché couvert - rue des halles	
16/02	15h-19h	Débat mobile	Pessac Galerie commerciale Géant - av. de la Tuileranne	
21/02	12h-14h	Débat mobile	Cestas Bistrot de la Pinède - chemin du Pot au Pin	
21/02	15h-19h	Débat mobile	Cestas Aire de service - A63	
21/02	18h30	Réunion publique	Gradignan Salle du Solarium - 24 chemin du Solarium	Public + visioconférence
23/02	18h30	Réunion publique spécifique « péage »	Cestas Halle du Centre culturel - place du Souvenir	Public + visioconférence
07/03	18h	Atelier Environnement	Le Barp Salle du Bateau Lyre - 73 avenue de Gascogne	Inscription obligatoire*
09/03	10h30	Débat avec les étudiants	IUT Management du Transport, Bordeaux Campus Bastide - 35 avenue Abadie	Réservé aux étudiants
09/03	18h	Atelier Mobilités	Canéjan Bergerie du Courneau - chemin du Courneau	Inscription obligatoire*
13/03	18h	Atelier Mobilités	Belin-Béliet Salle de Béliet - 6 place des frères Estrémé	Inscription obligatoire*
14/03	18h	Atelier Mobilités	Mios Salle des fêtes - allée Val de San Vicente	Inscription obligatoire*
01/04	8h-12h	Débat mobile	Salles Marché municipal - place du Champ de foire	
04/04	18h30	Réunion publique	Salles Salle des fêtes du Bourg - place du Champ de foire	Public + visioconférence
25/04	18h30	Réunion publique	La Teste-de-Buch Théâtre Cravey - rue Gilbert Sore	Public + visioconférence
30/04	CLÔTURE DE LA CONCERTATION ET DE LA PLATEFORME NUMÉRIQUE D'EXPRESSION			

* Inscription sur www.A63Nord.fr ou par téléphone au 06 68 76 92 45

Les horaires et lieux des réunions peuvent être sujets à des aléas.
Consultez le site internet pour connaître les dernières mises à jour.

1. LE CONTEXTE DU PROJET

Le projet d'aménagement de l'A63/A660 s'inscrit dans un vaste quart sud-ouest de la Gironde. Il s'étend sur 3 grands territoires hétérogènes : la périphérie urbaine de Bordeaux, le bassin d'Arcachon et la forêt des Landes. L'aire d'influence du projet s'inscrit même au-delà, sur les territoires desservis par l'A63 en direction de la frontière espagnole.

Ils partagent certains points communs, comme une démographie en forte croissance ou une sensibilité importante en matière d'eau. Sur le plan économique, ils présentent en revanche des fonctionnements très différents, en prise directe avec les infrastructures de transport.

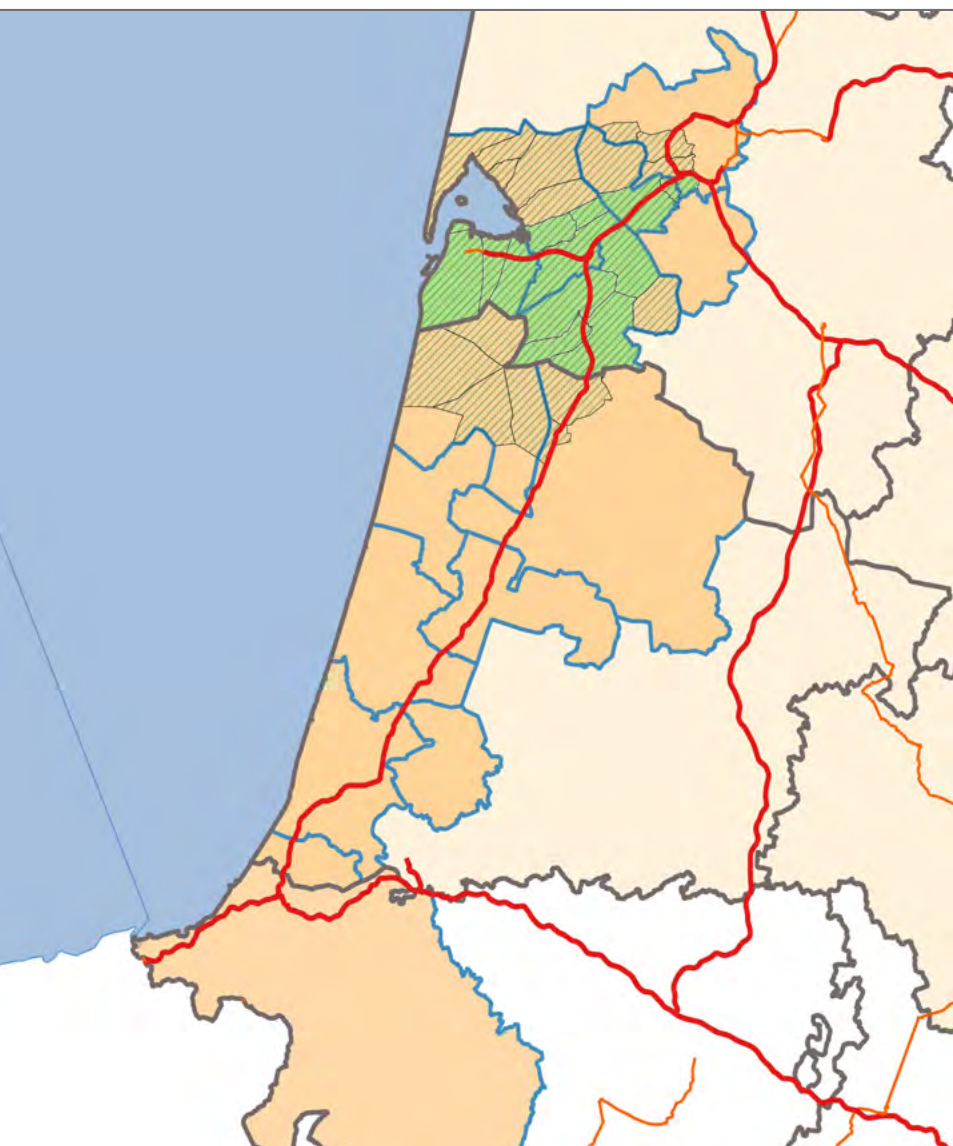


1.1. PÉRIMÈTRE D'ÉTUDE

Le périmètre d'étude considéré est présenté sur la carte ci-après.

Il prend en compte les communes :

- de Bordeaux Métropole situées dans un quadrant sud-ouest à proximité de l'A63 : Mérignac, Pessac, Gradignan, Martignas-sur-Jalle ;
- de la communauté de communes du Val de l'Eyre : Le Barp, Salles, Lugos, Belin-Beliet et Saint-Magne ;
- de la communauté de communes de Jalle Eau Bourde : Canéjan, Cestas et Saint-Jean d'Illac ;
- de la communauté d'agglomération Bassin d'Arcachon Nord (COBAN) : Marcheprime et Mios ;
- de la communauté d'agglomération du Bassin d'Arcachon (COBAS) : Arcachon, La Teste-de-Buch, Gujan-Mestras, Le Teich ;
- constituant la « frange bordelaise » du nord du département des Landes : Biscarrosse, Liposthey, Parentis, Sanguinet, Saugnac-et-Muret et Ychoux.



L'aire d'étude de l'opportunité de l'A63. Réalisation : CETE du Sud-Ouest/DAI/GTI

Quel périmètre de concertation ?

L'État a fait le choix de procéder à un affichage réglementaire dans toutes les communes qui pourraient être concernées par des travaux (en vert ci-contre). Par conséquent, on y trouve seulement les communes traversées par l'A63 et l'A660 ou à proximité immédiate.

Une information du public sur un large périmètre, comprenant l'ensemble du périmètre d'étude, une partie du département des Landes et une partie des Pyrénées-Atlantiques est prévue.

Routes

— Autoroute

— Nationale

□ Limites départementales

▨ Communes du périmètre d'étude

■ Communes potentiellement concernées par les travaux

■ Intercommunalités du périmètre d'information

1.2. DÉMOGRAPHIE

305 030
habitants



dans la zone
d'étude en 2016

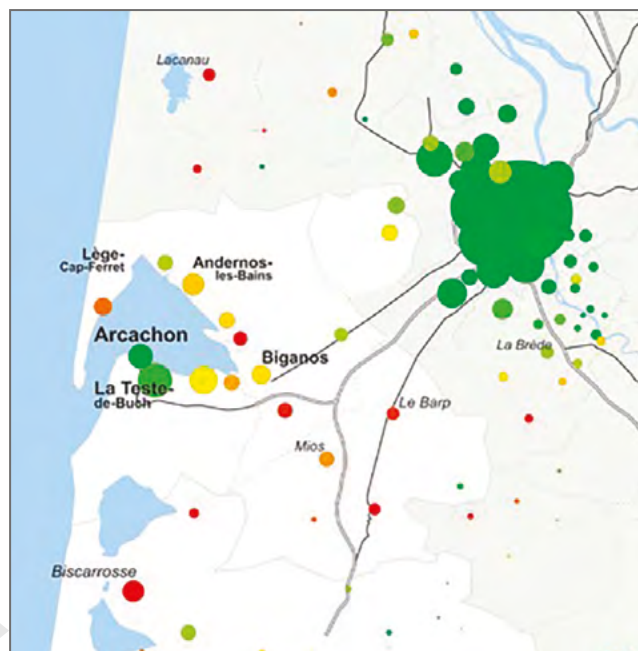
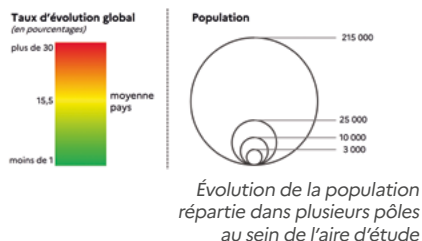
CROISSANCE ENTRE 2011 ET 2016

+ 8% soit + 23 200 habitants

Cette croissance démographique est surtout due à un **solde migratoire positif**. Les jeunes ménages actifs entre 25 et 39 ans avec leurs enfants comptent pour 37,7 % des entrants. Les retraités représentent aussi une part importante.

Le vieillissement de la population est constaté, comme partout dans la région, mais il est contenu en raison des installations d'actifs.

Autre tendance : l'étalement urbain. Il se traduit depuis l'agglomération bordelaise en direction du Bassin d'Arcachon par une évolution de l'occupation du sol (artificialisation par le tissu urbain et les zones industrielles et commerciales), et par la densification des territoires.



Source : « Diagnostic territorial du Bassin d'Arcachon Val de l'Eyre » pour l'élaboration du Scot, étude publiée en décembre 2008 par le SYBARVAL et réalisée par l'A'Urba

Prospective : les ambitions du SRADDET à l'horizon 2030

Le Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) est une stratégie que chaque Région doit élaborer pour réduire les déséquilibres et offrir de nouvelles perspectives de développement et de conditions de vie. Le Conseil Régional de Nouvelle-Aquitaine a adopté son SRADDET le 16 décembre 2019.

Il définit les ambitions suivantes :

- une **consommation foncière divisée par deux** en Nouvelle-Aquitaine à l'horizon 2030 ;
- la **fin de l'étalement commercial** effréné qui dévitalise les centres-villes/bourgs ;
- la **réduction de la consommation énergétique** des bâtiments ;
- de **nouvelles solutions de transport** pour réduire non seulement les **pollutions atmosphériques** et les émissions de GES mais aussi les **coûts de transport** et les **temps de parcours** ;
- la Nouvelle-Aquitaine prépare dès à présent son **adaptation aux dérèglements climatiques** ainsi que la **prévention des risques** auxquels elle est exposée ;
- un modèle de développement qui **respecte la nature, les paysages** et favorise la **restauration de la biodiversité**.
- Et en 2050 la Nouvelle-Aquitaine sera **une région à énergie positive**.

En savoir plus sur <https://territoires.nouvelle-aquitaine.fr/node/4544>

1.3. ÉCONOMIE

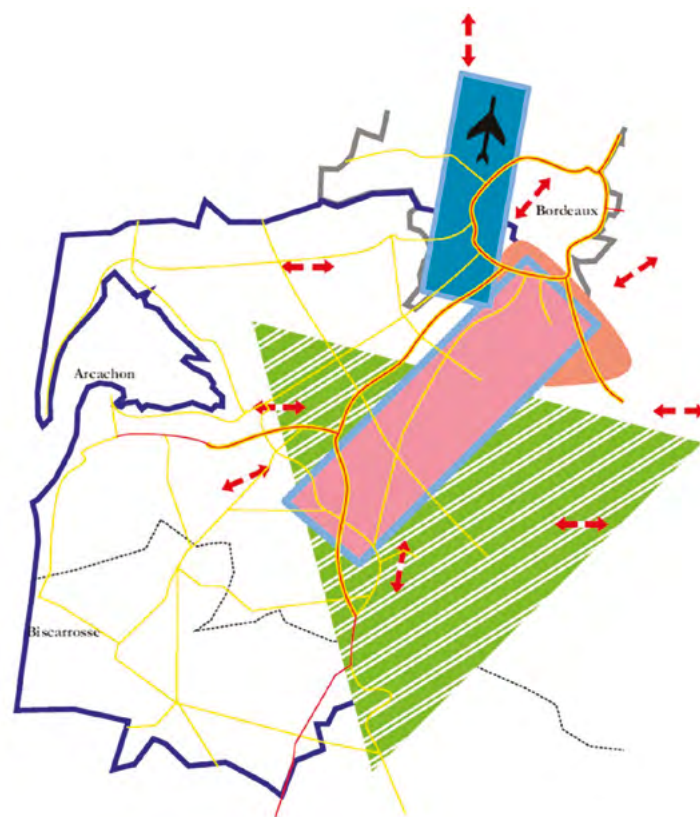
Un bassin d'emplois considérable...

L'espace périurbain traversé par l'autoroute A63 à la sortie de l'agglomération bordelaise est dominé par **des zones industrielles et d'activités où sont parsemés quelques îlots d'habitats groupés**.

La principale zone industrielle longée par l'autoroute A63 est le **parc industriel de Pessac**, situé à l'Ouest de la rocade et au nord de l'autoroute, dans le prolongement du domaine universitaire. Il offre **18 000 emplois** sur la ville de Pessac, répartis dans environ **500 entreprises**. Le territoire étudié est directement concerné par les activités des pôles de compétitivité « Route des Lasers » (400 emplois dans environ 40 entreprises de la filière optique-laser) et « Xylofutur » (pôle concernant les technologies et l'éco-développement des filières bois papier liées au pin maritime). Au cœur de l'aire d'étude, la plateforme logistique de Cestas est un enjeu important aussi bien pour l'économie que pour les mobilités.

Les échangeurs 21 à 26 de l'A63 desservent de nombreuses zones d'activité sur les communes de Pessac, Gradignan, Canéjan, Cestas, Mios et Salles.

On peut également citer la présence du Centre d'études scientifiques et techniques d'Aquitaine (CESTA), du Commissariat à l'énergie atomique et aux énergies alternatives (CEA), localisés à l'Est de l'autoroute A63 sur la commune de Le Barp au nord de la RD5 et des terrains de l'Atelier Industriel de l'Aéronautique sur la commune de Cestas.



Localisation des pôles de compétitivité.

Source : CETE du Sud-Ouest, « Analyse prospective de l'évolution de l'espace entre le Bassin d'Arcachon et l'agglomération bordelaise sous l'angle du développement économique et ses impacts sur l'aménagement ».



Nombre d'emplois au lieu de travail en 2017.

Source INSEE

... mais inégalement réparti

Entre 2012 et 2017, le nombre d'emplois dans la zone d'étude a augmenté globalement de 5 %, mais ces gains varient, jusqu'à +40 % à Canéjan et Mios.

On voit sur la carte ci-contre des volumes d'emplois logiquement élevés dans les zones densément peuplées, mais aussi de manière plus inhabituelle dans des communes peu denses comme Cestas, Salles, Le Barp et Mios.

L'aire d'influence de l'agglomération bordelaise est importante pour les communes situées le long de l'A63 jusqu'à l'échangeur A660/A63. Le bassin d'Arcachon a un fonctionnement plus autonome, avec des emplois locaux. Le secteur touristique est source d'emplois jusque dans le Val de l'Eyre. Il est aussi un important facteur de l'utilisation de la voiture, moyen de transport privilégié pour gagner le littoral.

1.4. CADRE DE VIE

La qualité de l'air affectée par l'A63

Des données générales d'émissions en polluants au niveau national, à l'échelle de la région Aquitaine ou de l'agglomération bordelaise, montrent que le trafic routier a un poids prépondérant dans les émissions d'oxyde d'azote et de monoxyde de carbone, et qu'il contribue de façon importante aux émissions de dioxyde de carbone. Aux abords immédiats de l'A63, comme aux abords de toute infrastructure routière, la pollution décroît rapidement avec la distance. **C'est donc au nord de la section étudiée, là où l'urbanisation est la plus forte, que la pollution de l'air présente la plus forte sensibilité.** Plus au sud, la sensibilité vis-à-vis de la pollution de l'air est plus faible, puisque l'autoroute traverse des zones agricoles et sylvicoles.

Des nuisances sonores malgré les protections mises en œuvre

Les grands axes autoroutiers et routiers, comme l'A63 et l'A660, sont source de nuisances sonores importantes pour les populations habitant à proximité. Des protections acoustiques (écrans, merlons) ont été réalisées pour réduire l'impact acoustique :

- Sur l'A63, au niveau du raccordement à la rocade bordelaise, dans le sens Bayonne – Bordeaux ;
- Sur l'A660, au Nord-Est de l'échangeur n°4 de Césarée (écran) et à l'est de l'échangeur n°3 (merlon).



Écran acoustique sur l'A660

Les résultats de l'étude acoustique menée dans le cadre des études d'opportunité de 2010 sont les suivants :

- L'isophone 65 dB(A) de jour se situe entre 100 et 120 mètres de la voie et l'isophone 60 dB(A) de nuit se situe entre 120 et 160 m de la voie suivant la configuration du site.
- Plusieurs bâtiments se situent à l'intérieur de ces isophones et sont en zone d'ambiance sonore non modérée.
- Les bâtiments situés au-delà de ces isophones sont en zone d'ambiance sonore modérée.

Quelques éléments de lexique

Isophone : zone dont l'exposition acoustique est homogène. Aux abords d'une infrastructure, les courbes isophoniques délimitent différents niveaux d'exposition, à la manière d'une courbe topographique.

dB(A) : unité de mesure du niveau sonore. Le décibel est une courbe logarithmique ; à chaque augmentation de 3 dB(A), le niveau sonore est doublé.

À proximité des deux infrastructures, 33 bâtiments subissent une exposition à plus de 70 dB(A) de jour et 44 à plus de 65 dB(A) de nuit. Les bâtiments à usage d'habitation faisant partie de ces bâtiments sont des points noirs du bruit. La majeure partie des bâtis a un niveau d'exposition plus modéré, de l'ordre de 60-55 dB(A) de jour et 55-60 dB(A) de nuit.

L'atténuation des nuisances sonores occasionnées par l'A63 et l'A660 est un enjeu important. Les données à ce sujet seront réactualisées dans la suite des études au regard des nouveaux trafics observés.

1.5. EAU ET MILIEU NATUREL

Continuités écologiques

L'autoroute A63 traverse le vaste **massif des landes girondines**, caractérisé par un boisement continu, à dominante de résineux, jouant le rôle de **réservoir biologique**. Au sein de ce massif, des **vallons boisés, humides** jouent un rôle de **corridors écologiques** ; ils sont des **axes particulièrement favorables aux déplacements de la faune**.

Un nombre important de collisions avec la faune est recensé sur l'A660 (environ 80 collisions de 2016 à 2018), majoritairement localisées entre les échangeurs n°2 et n°3, dans la vallée de l'Eyre, couloir naturel reliant deux territoires riches en biodiversité : les landes et le bassin d'Arcachon.

Très peu d'aménagements permettent la traversée de la faune sur les sections étudiées de l'A63 et l'A660. L'ouvrage de franchissement du cours d'eau l'Eyre est le principal point de rétablissement de la continuité écologique de l'A660.



Passage grande faune et banquette au niveau de l'ouvrage de franchissement de l'Eyre

Les zones humides

Les zones humides sont sensibles à divers titres : intérêt patrimonial souvent marqué, de petite taille pour certaines (lagunes par exemple), et surtout sensibles à toute modification du régime d'alimentation et d'écoulement de l'eau.

Flore et habitats naturels



La Leyre à Salles

Les inventaires écologiques réalisés en 2010-2011 sur la zone d'étude autour de l'A63 dans sa section girondine ont permis de recenser 18 habitats naturels d'intérêt patrimonial et 12 espèces floristiques protégées et/ou d'intérêt local.

L'aire d'étude est aussi concernée par plusieurs **sites naturels** d'importance qui peuvent faire l'objet de **protections réglementaires, ou de zonages d'inventaires** :

- site Natura 2000 « Vallée de la Grande et de la Petite Leyre »,
- ZNIEFF 2 « Vallée de la Grande et de la Petite Leyre »,
- ZNIEFF 1 « Station botanique des Pierrettes » et « Station botanique des Argileires ».

Les secteurs présentant les plus fortes sensibilités se concentrent autour des cours d'eau traversés par l'autoroute A63, dans le bassin versant de l'Eau Bourde comme dans celui de l'Eyre.

La faune terrestre

Au cours des inventaires écologiques réalisés en 2010-2011 sur la zone d'étude, 41 espèces faunistiques patrimoniales ont été identifiées : dix mammifères, dont huit chauves-souris, cinq oiseaux, six amphibiens, trois reptiles, huit poissons et neuf insectes.

Les vallées et plans d'eau de la zone d'étude sont riches du point de vue faunistique, car ils accueillent des espèces patrimoniales de mammifères (Vison d'Europe, Loutre), d'amphibiens (Triton marbré, Rainette verte), de reptiles (Cistude d'Europe), et de poissons (trois espèces de Lamproie). Les enjeux de transparence écologique y sont donc forts.

Protéger les cours d'eau pour protéger le bassin d'Arcachon

La préservation des sites naturels faisant l'objet de protection est primordiale, d'autant que la majorité d'entre eux est en relation directe avec le site d'envergure nationale du bassin d'Arcachon.



Cistudes d'Europe



Parc de la Chêneraie à Gujan-Mestras

Prospective : la Stratégie Régionale de l'Eau

La Région Nouvelle-Aquitaine a identifié cinq enjeux prioritaires pour les années à venir :

- la complémentarité entre préservation de l'eau, développement économique et aménagement du territoire ;
- l'équilibre des usages pour répondre aux tensions sur la ressource ;
- l'adaptation aux effets du changement climatique ;
- la préservation de l'écosystème des têtes de bassin versant ;
- la dégradation de la qualité de l'eau par les activités humaines.

Ressource en eau

L'autoroute A63 se situe sur le **Bassin aquitain**, deuxième plus grand bassin sédimentaire de France. Ce territoire est **riche en nappes d'eau** superficielles et plus profondes. On recense **12 captages d'alimentation en eau potable** à proximité de l'autoroute A63 sur la section étudiée, pour la majorité, localisés au nord de l'échangeur n°23.

Le plateau landais est également parcouru par un **réseau dense de canaux de drainage**, notamment au centre de la section étudiée de l'A63. Ce réseau contribue à l'assainissement de cette zone, jadis marécageuse. Bien qu'importante dans la zone d'étude, la ressource en eau est fortement exploitée pour l'alimentation en eau potable, l'agriculture et l'industrie.

De nombreux enjeux liés aux ressources en eaux souterraines et superficielles ont été recensés aux abords de l'A63 et de l'A660 (protections réglementaires, zone humide, cours d'eau à forts enjeux, etc.).

Le réseau d'assainissement existant sur l'A63 et sur l'A660 est insuffisant pour faire face aux enjeux identifiés.

Les enjeux liés à la ressource en eau se retrouvent aussi dans les milieux naturels qui leur sont associés. On recense notamment les milieux naturels, dont certains font l'objet de **protections réglementaires nationales et internationales**.

1.6. PATRIMOINE ET PAYSAGE

Patrimoine

Le **patrimoine historique** aux abords de la section étudiée de l'A63 **se concentre dans l'agglomération bordelaise**. Les monuments historiques protégés recensés sont en effet situés sur les communes de Pessac (12 monuments historiques inscrits et 1 classé), Gradignan (2 monuments historiques inscrits et 1 classé) et Cestas (1 monument historique inscrit).

Plusieurs **entités archéologiques** sont connues autour de la zone d'étude, notamment dans l'agglomération bordelaise et dans la vallée de l'Eyre. Ces entités

présentent des **potentialités archéologiques fortes**, et nécessiteront probablement la réalisation de fouilles dans le cadre des missions d'archéologie préventive.

Dans la zone d'étude, ces sites sont localisés davantage au Nord, sur les communes de Pessac, Cestas et Canéjan et ponctuellement sur celles de Le Barp et Mios. Deux de ces entités sont situées à proximité immédiate de l'autoroute A63, à savoir un site sur la commune de Pessac et un autre sur la commune de Cestas.

Paysage

Trois **entités paysagères** se distinguent sur le territoire proche de la zone d'étude : le secteur périurbain de l'**agglomération bordelaise**, le secteur de la **forêt des Landes** et le secteur **littoral du bassin d'Arcachon**.



BORDEAUX, LE PÉRIURBAIN HÉTÉROGÈNE

Il s'agit d'un secteur très urbanisé situé dans la partie nord de la zone d'étude, où les zones d'activités et zones pavillonnaires se juxtaposent. Vis-à-vis de l'A63, cela engendre une série de « protections et de masques » : merlons, écrans, haies... qui contribuent à créer un couloir le long d'une autoroute qui se retrouve « isolée » du territoire qu'elle traverse. Ce sentiment est accentué par le fait qu'une végétation hétérogène lui est associée. Dans ce secteur, la forêt des Landes se trouve très mitée.

LES LANDES, LA FORÊT MASSIVE

Ce secteur concerne la totalité du tracé de l'autoroute A63, hors secteur périurbain. La forêt des Landes, composée de pins maritimes, est massive. Le pin est partout, exploité. Le projet s'inscrit ici à travers le parc naturel régional des Landes de Gascogne (photo ci-contre).



Bosquets de pins isolés en bordure de l'A660

LE BASSIN D'ARCACHON, VERS LA MER

Les autoroutes A63 et A660 s'inscrivent dans leur totalité sur le secteur couvert par le sable des Landes. Le pin y est également présent en masse, jusqu'à la mer. Il faut cependant bien distinguer la forêt des dunes et la forêt des Landes, la première présente une sylviculture extensive de conservation alors que la seconde est intensive, caractérisée par des techniques de type agricole.

Ces **entités paysagères sont dégradées** par les éléments « importés » aux abords de l'A63, tels que les haies de thuyas, les plantations éparées du terre-plein central qui contribuent à isoler l'autoroute de son paysage naturel. Le développement récent des pavillons et des zones d'activités, et les délaissés autoroutiers **banalisent le paysage de l'autoroute A63**.

Les enjeux paysagers concernent à la fois l'image actuelle de l'autoroute A63 et son impact sur le site traversé, actuellement trop peu mis en valeur. Le site présente un atout majeur, la forêt dont le bois représente un formidable outil d'aménagement paysager.

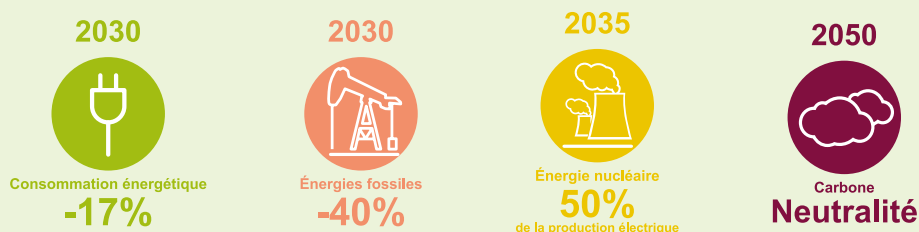
1.7. LES ENGAGEMENTS DE L'ÉTAT EN FAVEUR DU CLIMAT

Depuis quelques années, les questions climatiques ont pris une part grandissante dans le débat public, poussant les États à fixer une nouvelle trajectoire à leurs économies.

L'Accord de Paris sur le climat, signé le 12 décembre 2015, a sur ce plan constitué un tournant. Cet accord, en plaçant la France au cœur de ce qu'il est désormais convenu d'appeler « la diplomatie climatique », lui a également donné comme à ses partenaires une responsabilité : celle de réduire ses émissions de gaz à effets de serre de façon à limiter à 1,5 degré d'ici

à 2100, la hausse des températures par rapport au niveau de l'époque préindustrielle. Cela s'est traduit par l'obligation faite aux États signataires d'inscrire cet objectif dans la loi.

La loi énergie-climat, adoptée le 8 novembre 2019, fixe le cadre, les ambitions et les moyens d'une politique énergétique et climatique permettant à la France d'atteindre la neutralité carbone en 2050, conformément à l'Accord de Paris. Elle ambitionne de diviser par six au moins d'ici à 2050 les émissions de gaz à effet de serre.



Les objectifs de la politique énergétique en France (source : Avant-projet de loi « énergie-climat »)

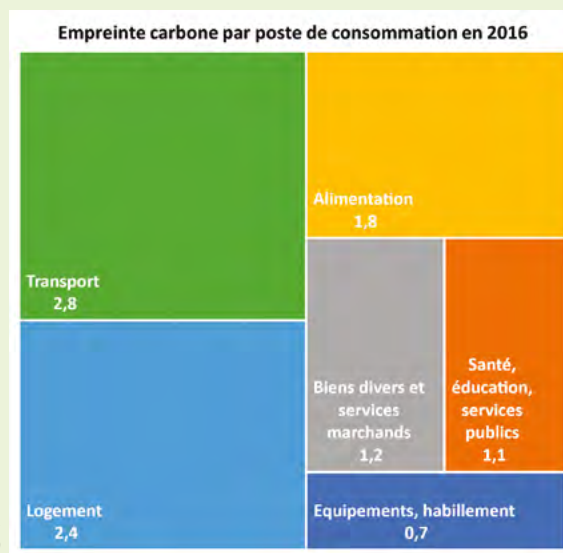
Les transports dans l'empreinte carbone

L'empreinte carbone du transport est estimée à 2,8 tonnes de CO₂ éq. par habitant.

Les transports sont la première source d'émissions (28 % du volume total), devant le logement (24 %) et l'alimentation (18 %).

Dans ces émissions de gaz à effet de serre liées aux transports, les voitures particulières occupent une place prépondérante, tout comme les poids lourds et les véhicules utilitaires légers.

(Sources : Fiche thématique « L'empreinte carbone de la France » (Rapport sur l'état de l'environnement), CITEPA, rapport SECTEN 2018)



La stratégie nationale bas carbone (SNBC)

Depuis le 6 décembre 2018, elle énonce 67 orientations concrètes. Pour le secteur des transports, elle prévoit de favoriser la mobilité propre, d'améliorer l'efficacité énergétique des véhicules, de développer les modes de transports et les véhicules peu émetteurs en gaz à effets de serre, et de transformer l'usage des véhicules individuels (covoiturage, usages partagés, etc.).

Les ménages peuvent par ailleurs bénéficier d'une prime à la conversion pour les véhicules les plus polluants. L'acquisition de véhicules électriques est encouragée par le bonus-malus à l'achat et la création d'un réseau de 7 millions de points de recharge.

La nouvelle version de la SNBC et les budgets carbone pour les périodes 2019-2023, 2024-2028 et 2029-2033 ont été adoptés par décret le 21 avril 2020

La loi d'orientation des mobilités (LOM)

Depuis le 24 décembre 2019, cette loi définit la stratégie nationale en matière de mobilité quotidienne au travers de quatre grands objectifs :

- renforcer l'accessibilité des villes moyennes et des territoires mal connectés aux métropoles, tout en veillant à limiter l'utilisation d'espaces naturels et l'étalement urbain ;
- renforcer les offres de déplacement du quotidien, en améliorant la qualité et la sécurité des réseaux routiers, ferroviaires et fluviaux ;
- accélérer la transition énergétique et écologique en favorisant le transport ferroviaire, le mode fluvial, les transports en commun ou les modes actifs ;
- améliorer l'efficacité des transports de marchandises et développer les modes alternatifs à la route.

La loi climat et résilience

Adoptée le 22 août 2021, elle comporte plusieurs dispositions de promotion des alternatives à la voiture individuelle et la transition vers un parc de véhicules plus propres. Des zones à faibles émissions sont prévues dans l'ensemble des agglomérations de plus de 150 000 habitants. Le texte prévoit l'expérimentation pour trois ans de voies réservées à certaines catégories de véhicules (transports en commun, covoiturage, véhicules à très faibles émissions...) sur les autoroutes et routes express du réseau routier national et du réseau routier départemental desservant les zones à faibles émissions.

Un chapitre entier est consacré à l'encadrement du transport routier de marchandises : suppression progressive de l'avantage fiscal sur la TICPE, formation à l'écoconduite, et possibilité de créer une nouvelle écotaxe régionale.

La loi Climat et Résilience fixe l'objectif d'atteindre en 2050 l'absence de toute artificialisation nette des sols, dit « **Zéro Artificialisation Nette** » (ZAN). Elle a également établi un premier objectif intermédiaire de **réduction de moitié du rythme de la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers dans les dix prochaines années** (2021-2031).

Ces engagements dessinent une trajectoire de réduction de l'artificialisation qui est **progressive et territorialisée**. L'effort est adapté au contexte local, notamment aux dynamiques démographiques ou économiques, au besoin de revitalisation ou de désenclavement, ainsi qu'aux gisements fonciers artificialisés mobilisables.

Le ZAN ne signifie pas l'arrêt de tout projet. Cette trajectoire doit être **intégrée dans les documents de planification régionale**, tels que les SRADDET dans un délai de deux ans et demi (donc au plus tard en février 2024). Puis, elle sera **déclinée dans les documents d'urbanisme locaux**.

Le SRADDET Nouvelle-Aquitaine



Adopté en décembre 2019, le schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) se veut, selon les mots du Président de la région Nouvelle-Aquitaine, « porteur d'une vision de l'aménagement du territoire co-construite, à la fois ambitieuse et juste,

misant sur la proximité et l'humain ». Il intègre plusieurs schémas préexistants, dont le Schéma Régional des Infrastructures de Transport (SRIT) et le Schéma Régional de l'Intermodalité (SRI).

Des 41 règles que compte le SRADDET Nouvelle-Aquitaine, 11 concernent les transports. La règle 15 par exemple, prévoit d'améliorer l'accessibilité aux sites touristiques « par le développement de modes alternatifs à l'automobile ». La règle 17 privilégie « l'affectation de voies pour les lignes express de transports collectifs et en expérimentation, pour le covoiturage ».

L'un des enjeux du SRADDET est de promouvoir « des solutions de mobilité propres et accessibles qui facilitent les déplacements en prenant en compte la diversité des rythmes de vie et des besoins des habitants ».

Le bilan carbone

Le bilan carbone désigne le calcul des émissions de gaz à effet de serre d'un projet, en tenant compte des différents postes, en phase de construction puis en phase d'exploitation. Ce bilan est calculé sur la base du guide méthodologique 2020 du CEREMA « Recommandations pour l'évaluation des émissions de gaz à effet de serre des projets routiers »

Il intègre la construction des différents éléments de l'aménagement, le changement d'affectation des sols, le trafic routier et l'entretien.

Au moment de finaliser le dossier de concertation, les données concernant les émissions de gaz à effet de serre liées à l'A63 et l'A660 étaient en phase de consolidation. Elles seront rendues publiques au cours de la concertation sous la forme d'une fiche thématique.

2. FONCTIONNEMENT ACTUEL DES MOBILITÉS

Au sud de l'agglomération bordelaise, les déplacements domicile-travail quotidiens et le fret de marchandises se conjuguent pour générer un trafic important. Malgré la présence de moyens de transports alternatifs, la route demeure, de loin, le principal moyen de transport. Entre Bordeaux et Salles, l'A63, dimensionnée à 2x2 voies, peine à absorber ce trafic. Or, le besoin en déplacements pourrait s'accroître.



2.1. LA DEMANDE DE MOBILITÉ DES PERSONNES ET DES MARCHANDISES

Quelles offres de mobilité ?

Actuellement, **les infrastructures structurantes de transport terrestre en Nouvelle-Aquitaine sont essentiellement ROUTIÈRES** et font largement partie du réseau routier national :

- **Les autoroutes A63 et A10, et la RN10**, à 2x2 voies voire 2x3 voies, forment un maillon du corridor Sud Europe Atlantique et captent un grand nombre des relations entre la péninsule ibérique et l'Europe du Nord et de l'Est.
- **La RN21**, route à 2 voies sur la quasi-totalité de son itinéraire, parallèle et à l'est du corridor Sud Europe Atlantique, assure surtout des fonctions de cabotage routier régional entre chaque ville traversée entre Limoges et Tarbes. Elle ne représente pas une réelle alternative au corridor Sud Europe Atlantique.
- **La RN134** puis **l'autoroute A65** sont au débouché des infrastructures de transport espagnoles. Elles constituent une alternative pour le trafic de transit. Les transporteurs ont cependant tendance à lui préférer l'A63 en raison du coût du péage sur l'A65 et des conditions de circulation sur la RN134, dont la France ne souhaite pas faire un axe majeur.
- **Les autoroutes A89, A62, A64** ont une extrémité située dans un département du littoral atlantique et irriguent les territoires à l'Est. C'est aussi le cas de la Route Centre Europe Atlantique (RCEA), qui emprunte la RN141 et la RN10.



Autoroute A65

Sur le plan **AÉRIEN**, la Nouvelle-Aquitaine possède **9 aéroports** : Bordeaux, Biarritz, Pau, La Rochelle, Limoges, Bergerac, Poitiers, Agen et Périgueux.

Seul celui de Bordeaux-Mérignac permet des liaisons de longue distance ; ceux de Biarritz et Pau, respectivement deuxième et troisième aéroport d'Aquitaine de par leur fréquentation, assurent des liaisons de moyenne distance.



Aéroport de Bordeaux-Mérignac

L'**OFFRE FERROVIAIRE** nationale permet de desservir les principales villes de la façade atlantique (ligne directe Hendaye-Paris et depuis 2020 liaison Arcachon-Paris), néanmoins les Trains à Grande Vitesse (TGV) utilisent uniquement leur plein potentiel de vitesse sur le tronçon Bordeaux - Paris (LGV Sud-Europe-Atlantique), seule ligne dimensionnée à cet effet. Quant aux TER, les lignes actuelles s'articulent principalement en **étoile autour de la capitale régionale**. Le cadencement des services TER a été initié autour de la Métropole Bordelaise et il devrait être poursuivi avec la suppression complète du bouchon ferroviaire de Bordeaux (projet d'aménagement ferroviaire du sud de Bordeaux) et la mise en service du RER métropolitain.

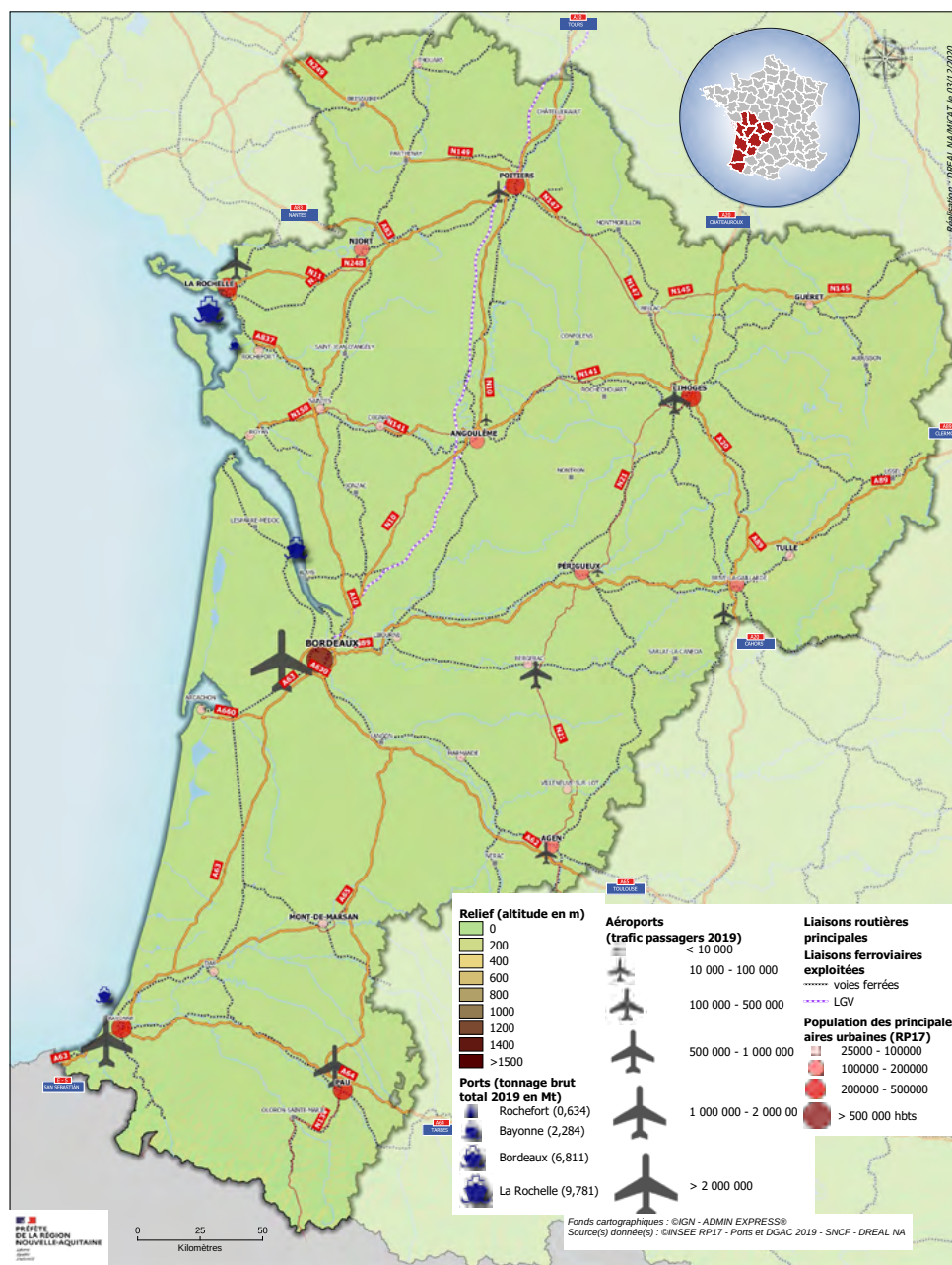


TGV circulant sur la ligne Paris-Bordeaux

La région possède trois **PORTS** : Bayonne, La Rochelle et Bordeaux, les deux derniers étant classés parmi les sept grands ports d'Etat. Celui de Bordeaux, qui comprend 8 zones portuaires ou terminaux implantés entre l'estuaire de la Gironde et l'agglomération bordelaise.



Grand port maritime de Bordeaux, à Bassens



Le bus

Trois lignes de bus présentes dans le secteur d'étude peuvent concurrencer l'usage de l'A63 :

- Ligne 505 reliant le sud de l'agglomération bordelaise à Belin-Béliet, via la RD1010
- Ligne 602 reliant Bordeaux (Hôpital Pellegrin) à Cestas, via la RD1250
- Ligne 610 reliant Andernos à Belin-Béliet

La fréquentation de la ligne 505 est en moyenne de 13 000 voyageurs par mois (années 2018 - 2019), avec une baisse significative à 5 000 voyageurs par mois en période estivale (juillet - août), traduisant une utilisation majoritairement pour les déplacements domicile-travail et scolaires.



Le train

En 2020, 50 trains circulaient chaque jour entre Bordeaux et Arcachon. Ils transportent 9 000 voyageurs/jour, ce qui en fait l'une des lignes de TER les plus fréquentées de la région.

La ligne de TER Bordeaux-Mont-de-Marsan propose près de 20 allers-retours par jour.

Les lignes de TER Bordeaux-Bayonne-Hendaye et Bordeaux-Pau-Tarbes proposent également jusqu'à 10 voyages par jour.

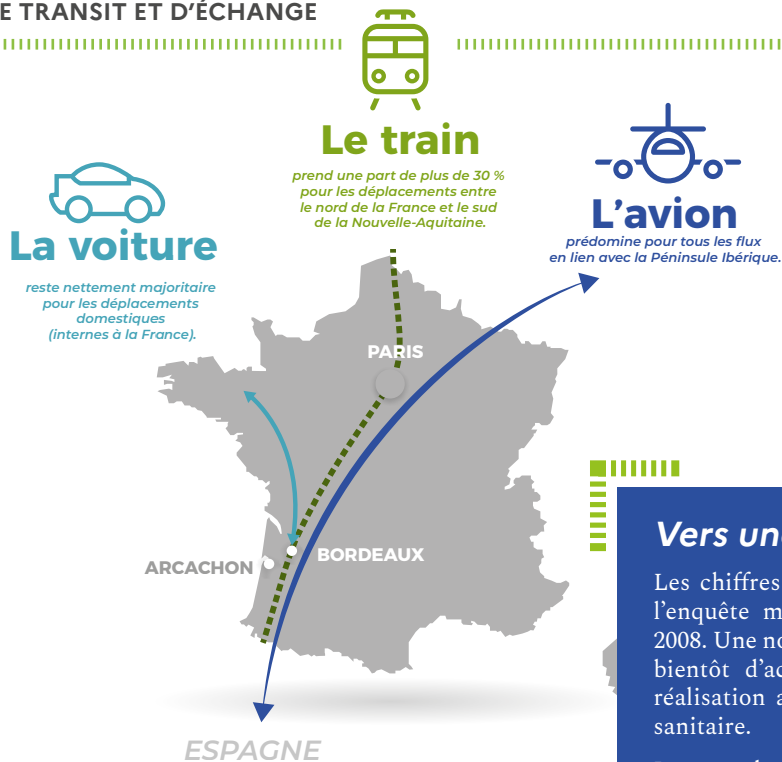
À cela s'ajoute l'offre « grande vitesse » : 15 TGV circulant quotidiennement entre Bordeaux et Bayonne et un aller-retour Bordeaux-Arcachon.

Comment se déplacent les voyageurs sur le corridor Sud Europe Atlantique ?

L'enquête ménages déplacements de 2008 reste à ce jour l'étude la plus approfondie sur les déplacements de voyageurs dans le territoire. Si les chiffres ont évolué depuis 2008, les ordres de grandeur traduits dans cette étude restent pertinents pour appréhender la mobilité entre l'agglomération bordelaise et le sud-ouest de la Gironde.

LES DÉPLACEMENTS DE TRANSIT ET D'ÉCHANGE

Le terme de transit désigne un trajet dont l'origine et la destination sont situées en dehors de la zone d'étude, seulement traversée.
Un déplacement en échange trouve soit son origine, soit sa destination, dans la zone étudiée.



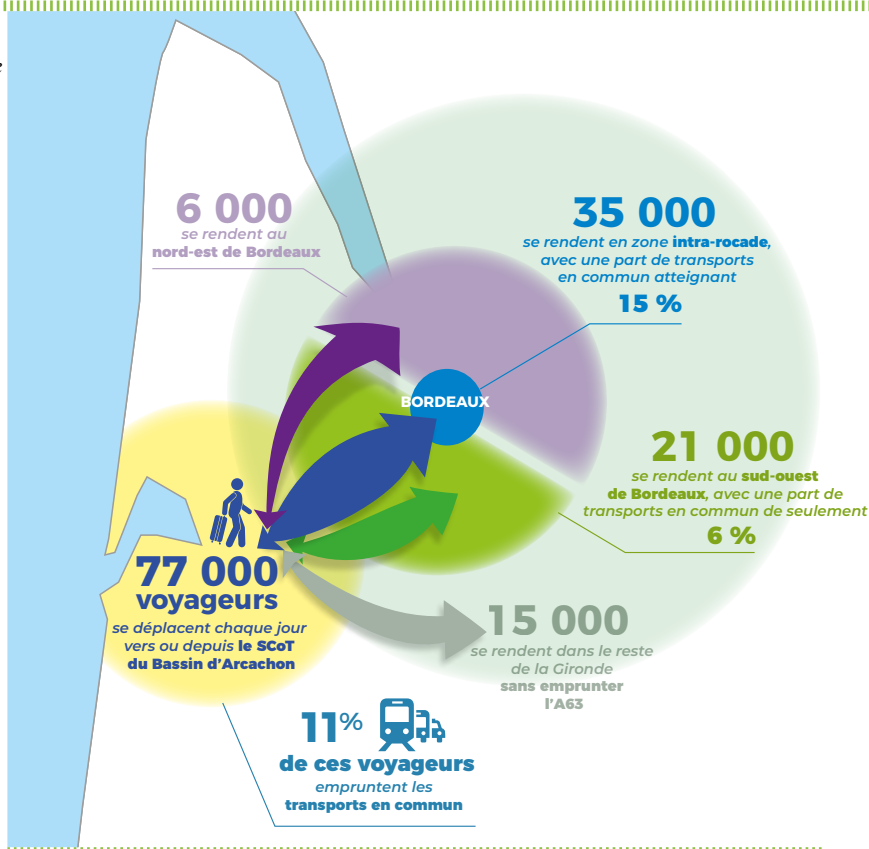
Vers une actualisation

Les chiffres fournis ici sont issus de l'enquête ménages déplacements de 2008. Une nouvelle enquête permettra bientôt d'actualiser les chiffres. Sa réalisation a été décalée par la crise sanitaire.

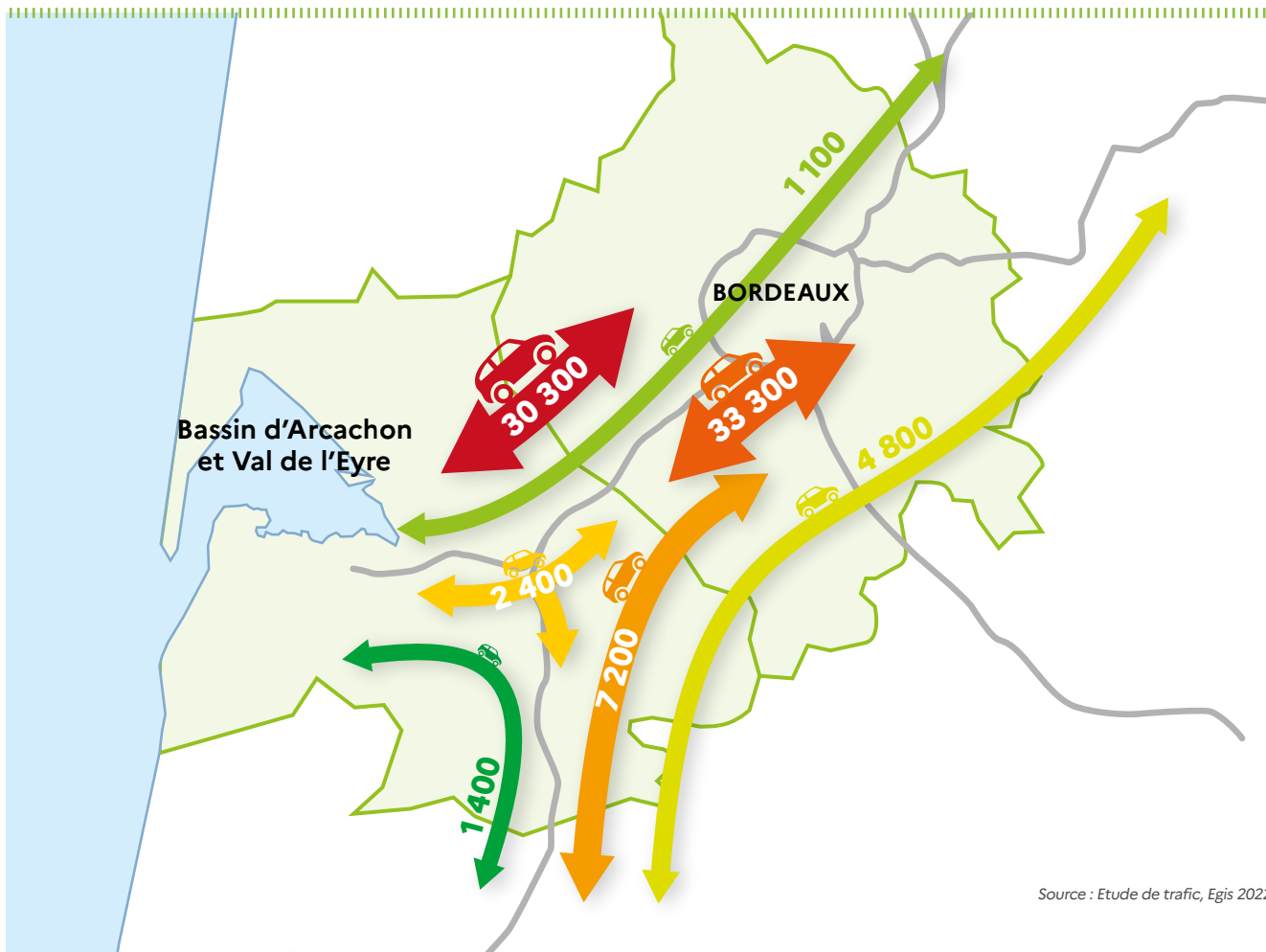
Les grandes tendances constatées en 2008 restent cependant pertinentes.

LES DÉPLACEMENTS LOCAUX

Les déplacements locaux se situent intégralement (origine et destination) dans l'aire d'étude.



VÉHICULES LÉGERS EMPRUNTANT L'A63



Source : Etude de trafic, Egis 2022

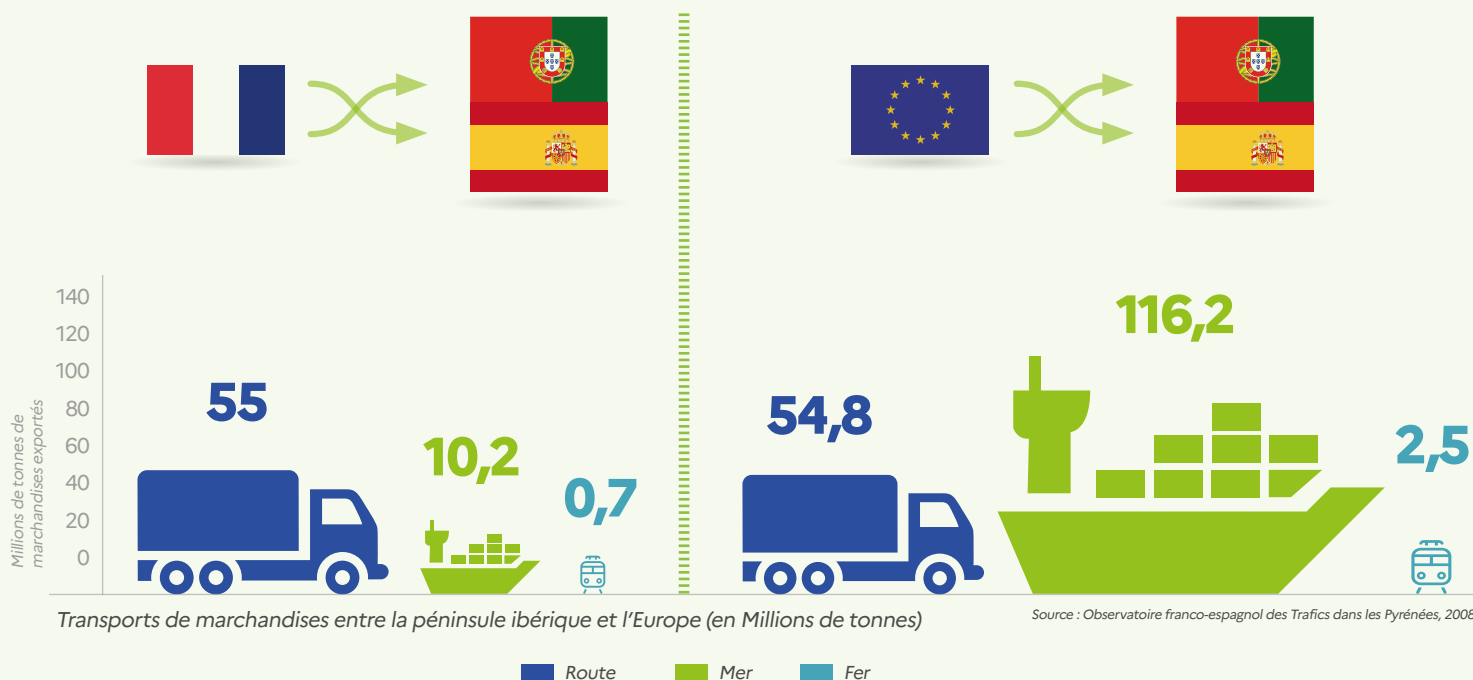
LÉGENDE	EXEMPLE
	Déplacements entre le territoire du SCoT du Bassin d'Arcachon et le territoire du SCoT de Bordeaux Je vais de Mios (A660 – échangeur 2) à Bègles
	Déplacements internes au SCoT de Bordeaux Je me rends de Mérignac à la zone d'activité Bersol-Hippodrome à Gradignan (A63 - échangeur 26)
	Déplacements entre le territoire du SCoT de Bordeaux et le sud de la Gironde Je me rends de Bordeaux à Morcenx.
	Déplacements internes au SCoT du Bassin d'Arcachon Je vais du Teich (A660 - échangeur 3) à Saucats (A63 - échangeur 24)
	Déplacements en transit de longue distance Une famille nantaise va visiter le Pays Basque.
	Déplacements entre le Bassin d'Arcachon et le nord-est de l'agglomération bordelaise Je me rends de Carbon Blanc à Salles (A63 – échangeur 21)
	Déplacements entre le Bassin d'Arcachon et le sud de la Gironde Je roule d'Arcachon vers Dax.

Qu'est-ce qu'un SCoT

Le Schéma de cohérence territoriale (SCoT) est un projet de territoire et un document de planification des collectivités territoriales. Son territoire regroupe généralement plusieurs intercommunalités proches et présentant des caractéristiques communes. On peut alors parler de bassin de vie. Le SCoT constitue donc une échelle géographique pertinente pour analyser les déplacements.

Comment transporte-t-on les marchandises ?

Les trafics d'échange de marchandises entre la péninsule ibérique et la France se réalisent très largement **par voie terrestre routière (83 %)**, l'A63 constituant l'axe de transit principal. Ces poids lourds sont très majoritairement en transit avec le nord du pays : dans une enquête conduite en 2009 par l'Observatoire franco-espagnol des Trafics dans les Pyrénées, 71 % des poids lourds qui se dirigeaient vers l'A63 étaient entrés sur la rocade bordelaise à l'échangeur 1 (A10 et RN10). 93 % des poids lourds circulant vers le sud à hauteur du point d'enquête de Lugos avaient emprunté la rocade.



Le mode ferroviaire ne constitue pas aujourd'hui une solution alternative réaliste face à la route : le rail n'a pris en 2008 qu'une part marginale dans les transports de marchandises (3,2 millions de tonnes soit de l'ordre de 1 %). L'existence encore à ce jour d'un changement d'écartement des voies ferrées à la frontière franco-espagnole explique en partie cette faible part de marché. De plus, beaucoup de flux de marchandises sont internes à la Nouvelle-Aquitaine et la distance de transport est alors trop courte pour que le fer soit économiquement concurrentiel.

Des indications plus détaillées figurent dans la partie « 3.3 perspectives d'évolution de l'offre de mobilité ».

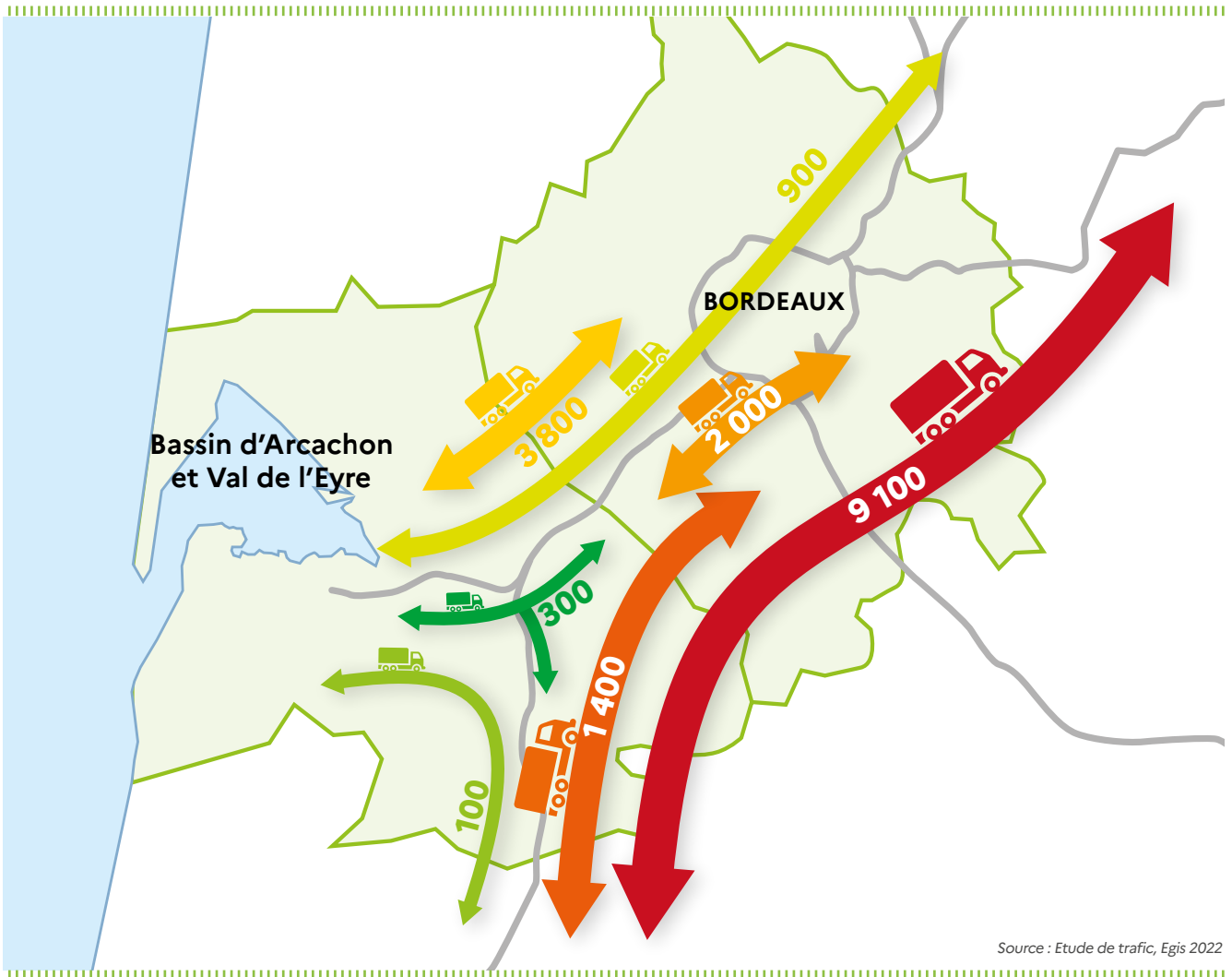
PROSPECTIVE : quels transports de marchandise en France à l'horizon 2040-2060 ?

En février 2022, le Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) et France Stratégie ont remis au gouvernement le rapport « Prospective 2040-2060 des transports et des mobilités ». Parmi les neuf messages principaux de ce rapport, l'un est consacré au transport de marchandise et à la logistique.

On peut y lire que « la décarbonation des modes routiers et maritimes, la massification des transports par voie terrestre ou maritime, le report modal et l'optimisation des chaînes logistiques sont donc des priorités pour les politiques publiques. »

Parmi les pistes proposées, le rapport évoque la « rédaction de plans d'actions concrets pour le fret ferroviaire » et la « mise en place effective dans les coûts d'un signal prix carbone [...] à une échelle aussi large que possible ».

POIDS Lourds EMPRUNTANT L'A63



Source : Etude de trafic, Egis 2022

	LÉGENDE	EXEMPLE
	Déplacements en transit de longue distance	Un transporteur espagnol va livrer au port de La Rochelle.
	Déplacements entre le territoire du SCoT de Bordeaux et le sud de la Gironde	Je me rends de Bordeaux à Morcenx.
	Déplacements internes au SCoT de Bordeaux	Je me rends de Mérignac à la zone d'activité Bersol-Hippodrome à Gradignan (A63 - échangeur 26)
	Déplacements entre le territoire du SCoT du Bassin d'Arcachon et le territoire du SCoT de Bordeaux	Je vais de Mios (A660 - échangeur 2) à Bègles
	Déplacements entre le Bassin d'Arcachon et le nord-est de l'agglomération bordelaise	Je me rends de Carbon Blanc à Salles (A63 - échangeur 21)
	Déplacements entre le Bassin d'Arcachon et le sud de la Gironde	Je roule d'Arcachon vers Dax.
	Déplacements internes au SCoT du Bassin d'Arcachon	Je vais du Teich (A660 - échangeur 3) à Saucats (A63 - échangeur 24)

2.2. LE FONCTIONNEMENT DE L'A63 ET DE L'A660

Équipements et connexions des axes

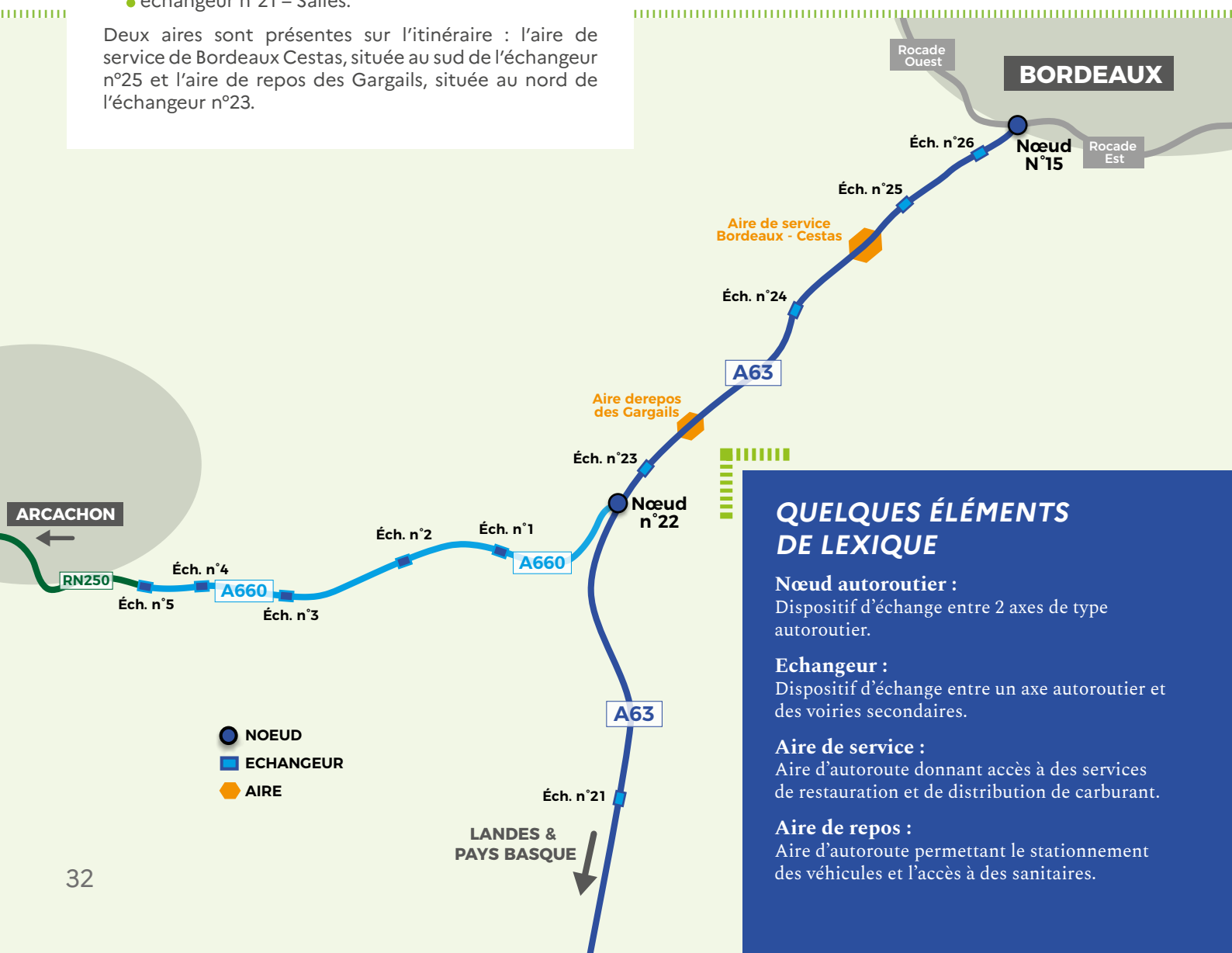
L'autoroute A63 est à 2x2 voies sur le territoire d'étude. La section étudiée s'étend sur 35 km et comporte 6 échangeurs et 2 nœuds autoroutiers listés ci-après dans le sens nord-sud :

- nœud autoroutier n°15 entre la rocade bordelaise et l'A63,
- échangeur n°26a – Bersol,
- échangeur n°26b - Granet,
- échangeur n°25 – Cestas,
- échangeur n°24 - Pierroton,
- échangeur n°23 - Le Barp – Marcheprime,
- nœud autoroutier n° 22 entre l'A63 et l'A660,
- échangeur n°21 – Salles.

Deux aires sont présentes sur l'itinéraire : l'aire de service de Bordeaux Cestas, située au sud de l'échangeur n°25 et l'aire de repos des Gargails, située au nord de l'échangeur n°23.

L'autoroute A660 comporte une section à 2x2 voies de 20 km et comporte 5 échangeurs et 1 nœud autoroutiers listés ci-après dans le sens est-ouest :

- nœud autoroutier n° 22 entre l'A63 et l'A660
- échangeur n°1 – Mios,
- échangeur n°2 - Biganos,
- échangeur n°3 – Le Teich,
- échangeur n°4 - Césarée,
- échangeur n°5 – La Hume.



QUELQUES ÉLÉMENTS DE LEXIQUE

Nœud autoroutier :

Dispositif d'échange entre 2 axes de type autoroutier.

Echangeur :

Dispositif d'échange entre un axe autoroutier et des voiries secondaires.

Aire de service :

Aire d'autoroute donnant accès à des services de restauration et de distribution de carburant.

Aire de repos :

Aire d'autoroute permettant le stationnement des véhicules et l'accès à des sanitaires.

Les usages

Beaucoup de véhicules

Sur l'A63, le trafic varie de 35 000 véhicules/jour au sud à 82 000 à l'approche de la rocade.

Dont 17 à 29 % de camions

Plus de 17 000 poids lourds circulent chaque jour sur l'A63. La nuit, ils sont souvent majoritaires. Si beaucoup sont en transit longue distance, le trafic local et d'échange représente la moitié des camions dans la métropole.

Une majorité de déplacements domicile-travail

Les trajets du quotidien, domicile-travail et scolaires, restent majoritaires.



L'axe Bordeaux-Arcachon

La majorité des déplacements s'effectue entre la métropole bordelaise et le bassin d'Arcachon, démontrant l'interrelation forte entre ces deux pôles économiques.

Semaines et week-ends différent

Hors été, le trafic baisse le week-end, notamment pour ce qui concerne les poids lourds. Les horaires de circulation sont aussi modifiés, avec une pointe du matin beaucoup moins marquée.

Des heures de pointe

Sous l'effet des trajets domicile-travail, on observe des pics de congestion à proximité de Bordeaux, le matin en direction de Bordeaux, et le soir vers le sud.

Pour les poids lourds, la pointe se situe aux environs de 12h.

Des variations en été

L'été, le trafic sur l'A63 est moins fort en semaine et les pointes sont moins marquées. On observe en revanche une augmentation du trafic les week-ends, sur l'A63 comme sur l'A660.

Des itinéraires de substitution

En raison de la saturation de l'A63 et des itinéraires de substitution associés, les bourgs situés à proximité de l'A63 voient leur cadre de vie détérioré.

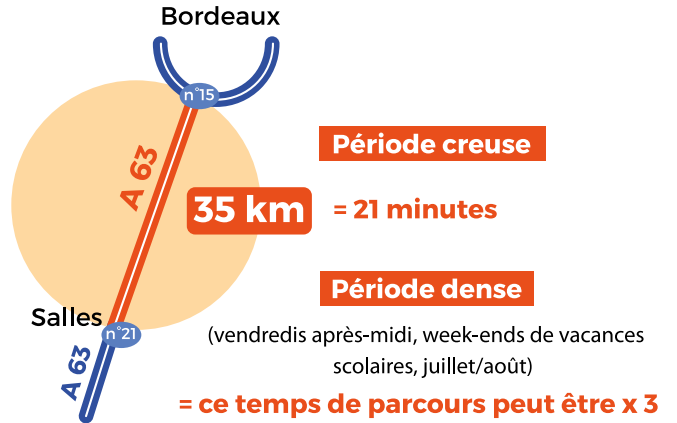
Source : Etude trafic Egis, 2022

Le trafic

L'autoroute A63 entre l'échangeur n°15 de la rocade de Bordeaux et l'échangeur n°21 de Salles, est à 2x2 voies alors qu'elle supporte un trafic moyen journalier annuel de :

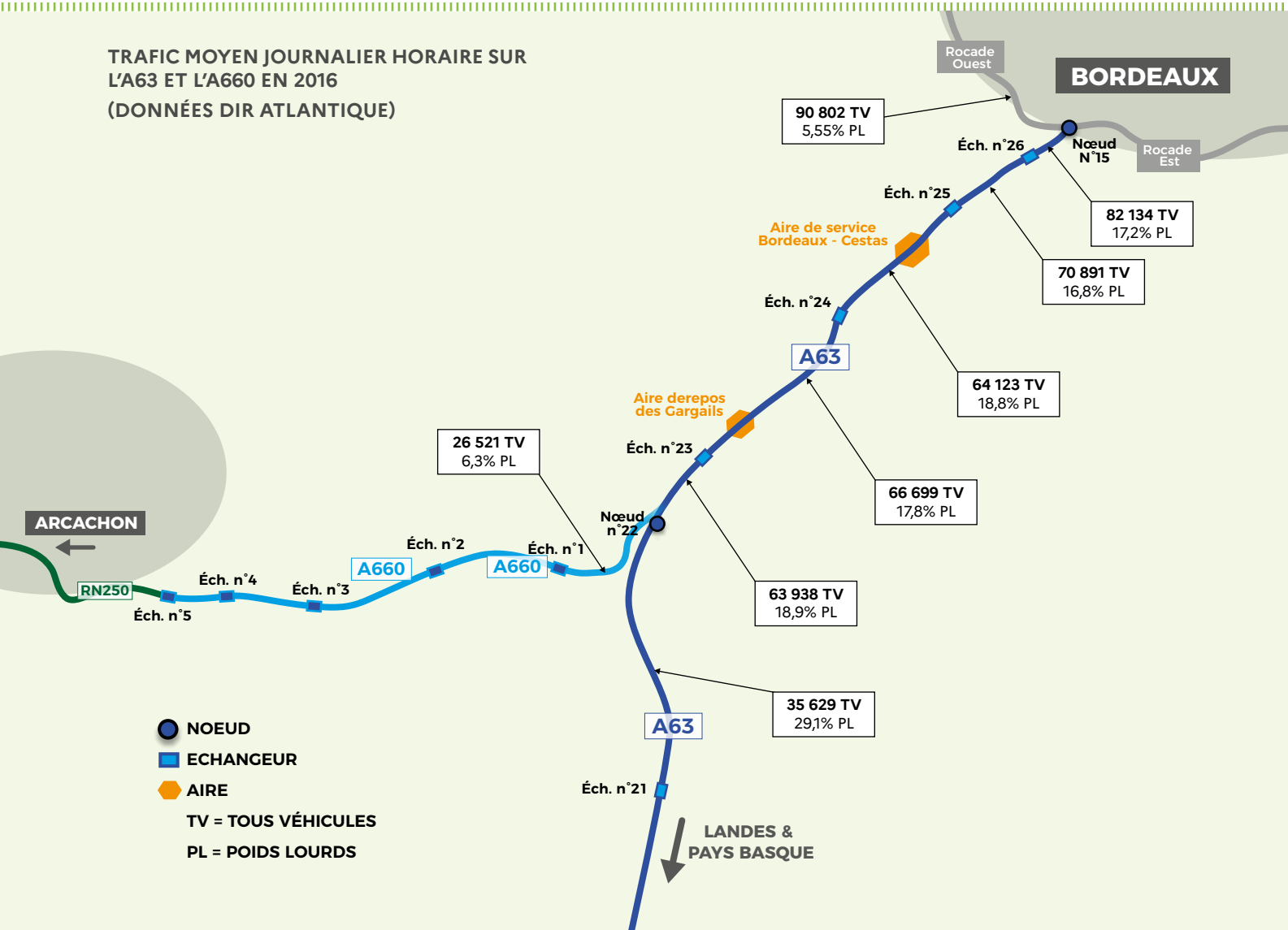
- plus de **70 000 véhicules par jour** entre la rocade bordelaise et l'échangeur n°25 de Cestas (dont près de 12 000 poids lourds, soit 17 %),
- près de 64 000 véhicules par jour (dont plus de 12 000 poids lourds, soit 19 %) immédiatement au nord de la bifurcation A63/A660,
- et plus de 35 500 véhicules par jour (dont 10 500 poids lourds, soit 29 %) au Nord de Salles jusqu'au nœud n°22.

L'A660 (2x2 voies) qui permet de rejoindre Arcachon supporte un trafic moyen journalier horaire (TMJA) de **26 500 véhicules par jour en moyenne** (dont près de 1 700 poids lourds, soit 6,5 %). Au sud de Salles, l'A63 concédée (Atlantes) est à 2x3 voies.



La mesure des encombrements et embouteillages sur l'A63 confirme une croissance du nombre d'heures de saturation. Chaque samedi d'été, la tranche horaire de saturation peut s'étendre sur 5 heures en direction du sud.

TRAFIC MOYEN JOURNALIER HORAIRE SUR L'A63 ET L'A660 EN 2016 (DONNÉES DIR ATLANTIQUE)



Source : Comptage DIRA

LOCALISATION ET INTENSITÉ DES CONGESTIONS DANS LE SENS SUD>NORD

Cette carte représente le niveau de congestion mardi 6 septembre 2022 à 8h50 dans le sens sud-nord. On y distingue clairement la formation de congestion à partir de la jonction entre A660 et A63, puis l'aggravation du phénomène à Cestas.



Source : Etude trafic Egis, 2022

L'accidentologie

Le taux d'accidents sur l'A63 est nettement au-dessus des références nationales des routes du même type. C'est **en approche de la rocade, principalement dans le sens sud-nord en aval de l'aire de service de Bordeaux Cestas**, que les plus hauts niveaux d'accident sont observés.

L'accidentologie peut se mesurer en calculant le nombre d'accidents par kilomètre et par an sur une route ou une section de route.

Sur une autoroute française à 2x2 voies, le taux d'accidents est de 0,18 accidents/km/an. Sur l'A63, entre l'échangeur 24 et la rocade, il atteint 1,47. Il est donc 8 fois supérieur.

Il se caractérise par une importante part **d'accidents par percusion par l'arrière** (véhicule venant percuter l'arrière du véhicule précédent). Ces accidents sont dus notamment à des **situations de ralentissement** causées par des véhicules lents parmi lesquels les poids lourds.

Le différentiel de vitesse souvent supérieur à 20 km/h entre la voie lente et la voie rapide de l'autoroute peut également être à l'origine de conflits.

La cartographie ci-après illustre la position des zones d'accumulation d'accidents (ZaaC) recensées (partie interurbaine de l'A63).

Ces résultats sont corroborés par l'analyse des rapports d'accidentologie de l'A63 sur la période 2015-2020 (données DIRA). Tous sens confondus, les sections comprises entre l'échangeur n°24 de Pierroton et la rocade rassemblent plus de 80 % des accidents, soit près de 170 accidents. **Près de 50 % de ces accidents sont localisés entre l'échangeur n°25 de Cestas et la rocade.**

Sur la même période (2015-2020), le nombre d'accidents recensés sur l'A62 à proximité de l'arrivée sur la rocade est inférieur de 40 % à celui de l'A63 pour un trafic similaire.



ZaaC : zone d'accumulation d'accidents corporels

Source : Etude d'opportunité 2010. Données DIRA

3. LES ENJEUX ET OBJECTIFS DE L'OPÉRATION

La résorption des difficultés de circulation est un objectif majeur du projet, compte tenu de l'importance de l'A63 et de l'A660 pour le territoire.

Mais elle n'est pas le seul. L'opération doit aussi permettre de gagner en sécurité et de rapprocher ces axes des autoroutes de référence en matière d'environnement.



3.1. ENJEUX DU TERRITOIRE



Economie et démographie

Le projet devra concilier le développement économique et démographique en cours, tout en maîtrisant l'étalement urbain. La coupure verte entre la métropole bordelaise et le bassin d'Arcachon sera ainsi préservée.



Fonctionnement des infrastructures

L'A63 sert à d'importants flux de marchandises et à des déplacements locaux quotidiens. Le bon fonctionnement global des infrastructures est donc vital pour la vie économique du territoire.



Eau et sites naturels

Le projet est l'occasion d'améliorer l'intégration environnementale et paysagère de l'A63 et de l'A660.



Cadre de vie

Aménager l'A63 doit limiter voire éviter les reports de trafics générateurs de nuisances pour les habitants des communes voisines.

Limiter les nuisances acoustiques le long de l'A63.



Mobilité

Le projet devra être compatible avec le développement du covoiturage et des nouvelles mobilités.



Sécurité et service aux usagers

Un trafic moins dense permettrait d'améliorer la sécurité, le niveau de service et le confort pour les usagers.

3.2. LE DIAGNOSTIC DE L'ÉTAT

UNE ROUTE CONGESTIONNÉE ET DANGEREUSE

L'A63 en Gironde écoule un trafic variant de 30 000 véhicules par jour en moyenne journalière annuelle pour la section située au sud du département à plus de 82 000 véhicules par jour à l'approche de la rocade de Bordeaux. 15 000 poids lourds empruntent chaque jour cette section autoroutière.

Ces niveaux de trafics sont élevés pour une infrastructure à 2x2 voies. En effet, le niveau maximal de trafic permettant un fonctionnement correct sur ce type d'axe est de 3 600 uvp/heure/sens (le débit de saturation d'une voie est évalué à 1 800 uvp/h* dans l'ICTAAL**). La part des poids lourds (entre 17 % et 29 % selon les sections sur l'A63, contre 10 % sur l'A62 sur sa section non concédée, source DIRA 2016) ajoute aux difficultés.

Aux heures de pointe et lors des week-ends de vacances scolaires, le temps de parcours peut régulièrement dépasser une heure.

En termes de sécurité et d'accidentologie, la section de l'A63 comprise entre la rocade et l'échangeur n°24 de Pierroton concentre 80 % des accidents recensés sur le périmètre non-concédé. Ces accidents (percuSSIONS par l'arrière) sont dus notamment aux conditions de circulation « en accordéon ».

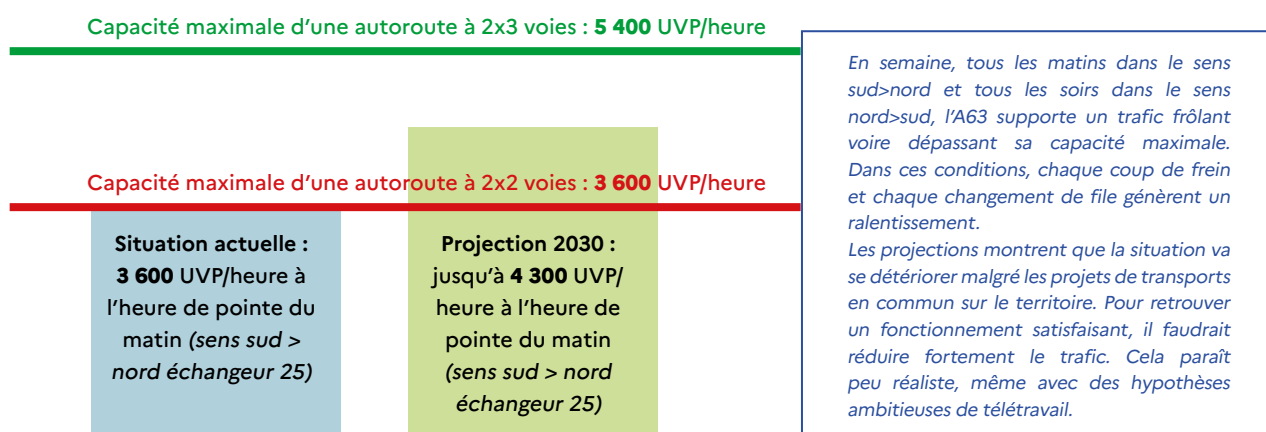
La conception de l'infrastructure date de la fin des années 1970. Le diagnostic d'infrastructure réalisé en 2011 fait apparaître pour l'État **de nombreux enjeux par rapport aux normes actuellement utilisées** pour la mise

en service d'infrastructures autoroutières :

- améliorer la fluidité de l'axe, notamment au niveau des échangeurs ou en cas d'événements ;
- mettre en conformité environnementale et fonctionnelle ;
- corriger des équipements de sécurité ;
- adapter les aires de service et de repos au nombre croissant de poids lourds ;
- entretenir la chaussée et les ouvrages d'art ;
- protéger l'environnement des pollutions liées à l'usage des axes.

LA RÉDUCTION DU TRAFIC : UN OBJECTIF AUSSI ESSENTIEL QUE COMPLEXE

Est-il possible de réduire le trafic sur l'A63, et dans quelles proportions ? Cette question a été au cœur des études et sera centrale dans la concertation. D'un côté, le quart sud-ouest de la Gironde connaît une évolution démographique et un dynamisme économique qui augmentent les besoins de déplacement. De l'autre côté, les alternatives à la voiture sont déjà présentes et approchent même de leur capacité maximale, pour la liaison ferroviaire Bordeaux-Arcachon par exemple. D'autres leviers existent : covoiturage, développement du télétravail, relocalisation d'activités... En l'état actuel des connaissances, ils apparaissent insuffisants pour réduire le trafic à un niveau compatible avec le bon fonctionnement d'une autoroute à 2x2 voies.



LES ÉTUDES CONCLUENT À L'INTÉRÊT D'UNE AUGMENTATION DE CAPACITÉ

Face à l'ensemble des enjeux et des contraintes énumérés, la mise à 2x3 voies de l'A63 apparaît comme une réponse concrète aux besoins du territoire. Elle permettrait de fiabiliser les temps de parcours. En outre elle aurait un effet positif sur la sécurité des usagers et la protection du milieu naturel.

* UVP : unité de véhicule particulier. 1 véhicule léger = 1 UVP ; 1 poids lourd = 2 UVP)

** ICTAAL : Instructions sur les conditions techniques d'aménagement des autoroutes de liaison. Il s'agit du document technique de référence pour la conception des autoroutes.

3.3. PERSPECTIVES D'ÉVOLUTION



Au moment de s'interroger sur l'évolution de l'A63 et l'A660, il est important d'avoir une vision des transports alternatifs, à l'heure actuelle et dans le futur. Éléments de réponse avec Stéphane Morançais, Chef du Département Mobilité Infrastructures Ferroviaires à la DREAL Nouvelle-Aquitaine...

Le projet de RER métropolitain prévoit 14 trains supplémentaires par jour entre Bordeaux et Arcachon à l'horizon 2030. En termes de voyageurs, quelle serait l'augmentation ?

Porté par la Région, Bordeaux Métropole, le Département de la Gironde et l'État, le projet de RER métropolitain a pour objectifs de décarboner les déplacements et d'offrir des solutions alternatives à la voiture individuelle qui soient attractives en matière de prix et de temps de parcours. Trois lignes TER existantes sont concernées dont celle d'Arcachon – Bordeaux – Libourne. Sur ces trois lignes, les estimations prévoient à l'horizon 2030, 38 000 voyageurs/jour en 2030 soit + 20 000 nouveaux voyageurs. Sur la seule branche Bordeaux – Arcachon, on attend 6 000 nouveaux voyageurs.

Des usagers de train en plus, ce sont des véhicules en moins ?

Oui, bien-sûr ! Un usager dans le train est une personne qui ne prend pas sa voiture ou qui la prend juste pour se rendre à la gare. Il est donc primordial d'offrir un service de qualité. C'est-à-dire une bonne régularité et une fréquence élevée des trains, une amplitude horaire élargie, des temps de trajet performants (surtout aux heures de pointe), des points d'arrêt suffisants et proposant une offre intermodale, un matériel roulant bien adapté et une tarification simple et compétitive.

Et pour les usagers venant des Landes, une augmentation de l'offre de transports ferroviaire est-elle en projet ?

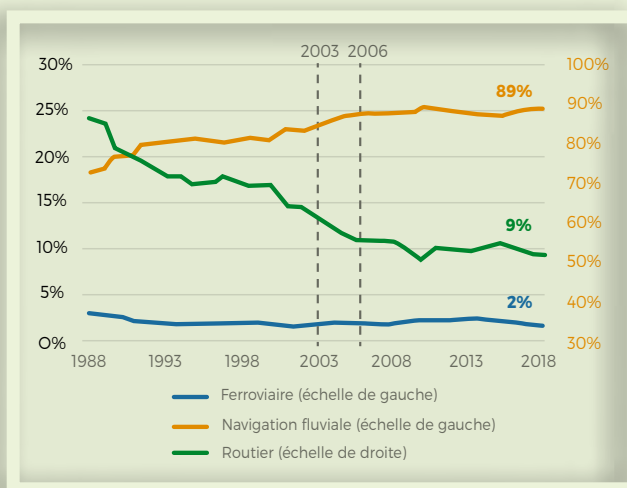
On n'attend pas d'augmentation significative de l'offre de transport ferroviaire à court terme mais cela pourrait changer. La reprise du projet de lignes nouvelles Bordeaux – Toulouse et Bordeaux – Dax (GPSO) va amener aux territoires, à l'horizon 2032, une offre ferroviaire de grande vitesse. Cela permettra de dégager des capacités sur la ligne historique pour repenser l'offre ferroviaire du quotidien.

En dehors de l'amélioration des infrastructures, quelles sont les actions de l'État et de ses partenaires pour renforcer la part modale du train ?

D'autres actions/réflexions sont en cours sur les thématiques : interface infrastructure-gare, offres de service, exploitation en gare, accessibilité, intermodalité, stationnements vélo sécurisés en gare...

Venons-en au transport de marchandises. Entre 1988 et 2018, la part modale du fret est passée de 25 % à 9 %, avec notamment un effondrement jusqu'en 2005 (voir ci-dessous). Comment expliquer cette baisse ?

Le fret ferroviaire a connu une forte contraction. En cause, la désindustrialisation de la France, le moindre dynamisme des ports français par rapport à leurs concurrents européens, la crise économique de 2008, mais aussi les difficultés du fret ferroviaire à trouver un modèle économique du fait d'une rigidité d'organisation et d'une structure de coûts plus lourde que son concurrent routier. De plus, sa qualité de service – essentielle à l'attractivité du secteur – est très dépendante des conditions d'accès au réseau ferré national, qui pourraient être améliorées.



L'axe atlantique (Paris – Bordeaux – Espagne) qui traverse notre Région est également pénalisé par le retard de la mise aux normes de l'écartement des voies ferrées espagnoles. En 2019, environ 20 trains de fret circulent sur l'axe Bordeaux Hendaye en jour ouvrable, 13 conventionnels (transport classique de produits dans des wagons adaptés depuis les sites de production, essentiellement en Nouvelle-Aquitaine, des produits chimiques, des céréales, des matériaux de construction, des véhicules) et sept combinés (transport de conteneurs ou de remorques de poids lourds, gravitant autour des plate-formes adaptées d'Hourcade (33), de Mouguerre (64) ou des ports maritimes).

DE L'OFFRE DE MOBILITÉ

Le fret ferroviaire dispose néanmoins de nombreux atouts dont le plus évident est son caractère vertueux en termes environnementaux. Il possède également une forte capacité de massification, d'organisation des flux réguliers et de sécurisation des acheminements de matières dangereuses, ce qui en fait un élément essentiel de notre souveraineté industrielle. Lors de la crise sanitaire, le fret ferroviaire a montré sa capacité à contribuer aux approvisionnements essentiels du pays.

Quels projets de fret pourraient avoir un impact sur l'axe Bordeaux-Espagne ? Quel est leur horizon de mise en service ? Que représentent-ils en termes de camions en moins sur les routes ?

Une autoroute ferroviaire entre Cherbourg (50) et Mouguerre (64) devrait être mise en service en 2024, projet porté par Brittany Ferries. Un aller-retour quotidien est prévu, chaque rame transporterait au maximum 42 remorques. L'impact serait donc de 84 Poids Lourds maximum par jour.

Une autre autoroute ferroviaire pourrait également voir le jour entre l'Espagne et le Nord de la France mais ce projet sera à plus long terme et nécessite au préalable la mise au gabarit de plusieurs tunnels entre Hendaye et Poitiers. Dossier à suivre donc !

Dans le cadre du plan de relance du fret, l'État participe au financement de travaux qui généreront du report modal : régénération de voies dédiées au fret, modernisation d'installations terminales embranchées (ITE : liaison ferrée entre l'industriel et le réseau ferré national), augmentation capacitaire des installations ferroviaires portuaires... Pour l'axe Bordeaux-Hendaye, on peut citer :

- la régénération de la voie Bayonne Allées Marines desservant le port de Bayonne rive gauche,
- la modernisation des ITE des entreprises CELSA et ADISSEO à Bayonne,
- le développement de la connectivité des voies ferrées portuaires à Bordeaux,
- les travaux permettant d'admettre les trains les plus lourds sur les voies de service de la gare de Facture-Biganos.

Le développement du fret ferroviaire est une demande fréquente. Pourquoi est-il si difficile à mettre en œuvre ?

Plusieurs facteurs impactent les opportunités de report modal sur le fret :

- une commande de sillons (créneau horaire pour un trajet ferroviaire) se prépare 3 ans à l'avance, les industriels ne connaissent pas toujours leur besoin de transport à cette échéance,
- les sillons longs parcours sont difficiles à insérer dans la circulation globale des trains notamment dans la traversée des nœuds ferroviaires. Les trains de fret sont plus longs et souvent plus lents que les trains de voyageurs, la mobilisation du réseau est plus importante. L'impact sociétal émerge également : plaintes des riverains relatives au bruit, au temps de

fermeture de passages à niveau, à l'exposition au risque dans le cas de transport de matières dangereuses...

- le réseau ferré n'est pas toujours adapté à la demande : gabarit insuffisant de tunnels, admission de charge de 22,5 t par essieu, passage des frontières, fermetures liées aux travaux...
- ramené à la tonne transportée, le coût du ferroviaire est souvent plus élevé que le transport routier. La compétitivité du ferroviaire est à rechercher dans la massification des marchandises, l'optimisation de la manutention, la modernisation du matériel roulant, la fiabilisation des délais de route...

En ce qui concerne l'environnement (émissions, impact sur la biodiversité), dispose-t-on d'éléments de comparaison entre les différents modes de transports ?

Ramené à la tonne.km transportée, on estime que le rail émet 8 fois moins de particules nocives que la route et consomme surtout 6 fois moins d'énergie ! Si le fret ferroviaire a massivement recours à la traction électrique, des locomotives diesel restent en service notamment sur toutes les lignes ou embranchements non électrifiés. Des progrès restent donc à faire sur le matériel roulant et le réseau.



A RETENIR

Le train connaît un franc succès auprès des voyageurs sur la ligne Bordeaux-Arcachon. La capacité de la ligne est en cours d'augmentation.

Le fret ferroviaire a des atouts, notamment environnementaux, mais ses contraintes de fonctionnement le rendent moins adapté à la demande.

Au prix d'un chantier majeur, l'autoroute ferroviaire Cherbourg-Mouguerre permettra à partir de 2024 de remplacer au maximum 84 camions par jour.

3.4. OBJECTIFS DE L'AMÉNAGEMENT

> AMÉLIORER LA FLUIDITÉ ET LE FONCTIONNEMENT DE L'ITINÉRAIRE ACTUEL

L'élargissement à 2x3 voies de l'A63 permettrait l'amélioration du fonctionnement du réseau pour les flux de transports de marchandises et les déplacements locaux domicile-travail.

Il améliorerait la fiabilité des temps de parcours lors des heures de pointe en semaine et des week-ends, réduisant la durée des congestions et les temps de ralentissement. Il contribuerait au développement économique de l'agglomération bordelaise et du bassin d'Arcachon.

Cet aménagement devrait aussi permettre d'améliorer le cadre de vie des riverains de l'A63 tout en évitant des reports de trafics trop importants sur le réseau routier secondaire.

> AMÉLIORER LES CONDITIONS DE SÉCURITÉ

L'élargissement à 2x3 voies, associé à la mise en conformité de l'infrastructure existante (géométrie, visibilité, dispositif de retenue ; etc...) permettrait d'améliorer notablement les conditions de circulation et d'augmenter la sécurité routière de l'itinéraire en :

- augmentant la capacité de l'infrastructure,
- améliorant la sécurité routière des usagers, notamment au niveau des points d'échange.

Cet aménagement permettrait aussi d'améliorer les services et le confort proposés aux usagers : davantage de refuges, meilleure accessibilité des postes d'appel d'urgence, aménagement et information dynamique des stationnements poids lourds.

> GARANTIR UNE MEILLEURE INTÉGRATION ENVIRONNEMENTALE

Par rapport à la situation actuelle, l'aménagement de l'A63 et de l'A660 pourrait améliorer l'intégration environnementale. La mise en adéquation du réseau d'assainissement répond aux enjeux de protection de la ressource en eau. L'amélioration des continuités écologiques et le renforcement de l'intégration paysagère favorisent l'intégration de l'infrastructure dans son environnement.

Enfin, le projet donnerait l'occasion de préserver la coupure verte existante entre les deux bassins économiques et de limiter l'étalement urbain, à condition de l'accompagner de mesures de planification et développement urbain adaptées.

En ce qui concerne l'impact environnemental, l'élargissement étant réalisé par l'intérieur, la consommation et les effets sur les espaces naturels seraient limités.



4. LES SCÉNARIOS D'AMÉNAGEMENT DE L'A63

Comme présenté dans les pages précédentes, les études mettent en évidence des difficultés de circulation sur l'A63. Il convient désormais d'analyser les différentes approches possibles pour répondre à ces difficultés. C'est la question clé de cette concertation.

3 scénarios sont soumis au public.

Ce chapitre va présenter trois scénarios, qui diffèrent par leur approche, leur longueur, leur contenu, leurs modalités de financement et leur calendrier.



LES 3 SCÉNARIOS

SCÉNARIO

1 L'ABSENCE D'AMÉNAGEMENT

Le scénario d'absence d'aménagement ne prévoit aucune augmentation de la capacité sur l'autoroute A63, ni travaux en dehors des opérations d'entretien habituelles.

Ce scénario est décrit en page 45.

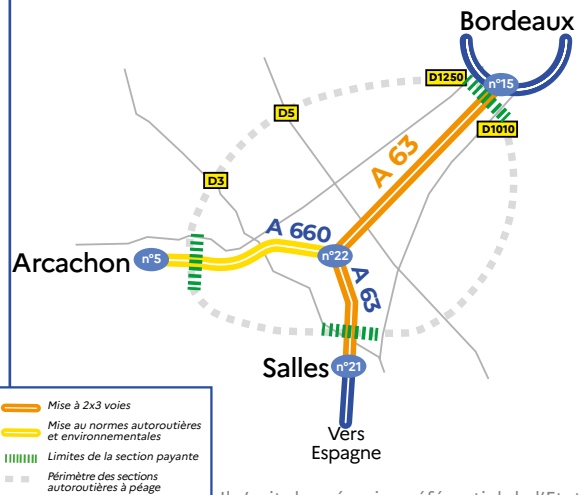


SCÉNARIO

2 L'AMÉNAGEMENT COMPLET PAR CONCESSION

La mise en place d'une concession permettrait de financer la mise à 2x3 voies de l'A63 depuis la rocade bordelaise jusqu'à Salles, et d'opérer un ensemble de travaux de modernisation des deux axes, pour un montant total de 290 M€₂₀₂₀ HT. L'amélioration des conditions de circulation serait nette. La mise en œuvre des péages associés pourrait s'envisager selon plusieurs variantes. Dans ce scénario, c'est l'utilisateur, par l'intermédiaire des péages, qui finance l'aménagement.

Ce scénario est décrit de la page 46 à la page 57.

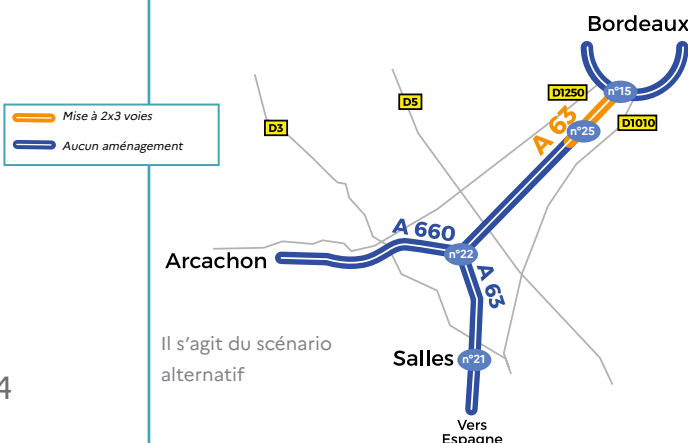


SCÉNARIO

3 L'AMÉNAGEMENT PARTIEL FINANCÉ PAR CRÉDITS PUBLICS

L'élaboration d'un scénario alternatif répond à une demande exprimée au cours des premiers échanges entre l'État et les territoires. Il prévoit le seul aménagement de la partie la plus congestionnée : entre la rocade bordelaise et le sud de l'échangeur 25 de l'A63. Cet aménagement d'un coût estimé de 54,5 M€₂₀₂₀ HT serait financé sur crédits publics, sans recours à un mécanisme de concession. Dans ce scénario, c'est le contribuable qui paierait l'aménagement.

Ce scénario est décrit de la page 58 à la page 63.



Fiche thématique

Les études de trafics pour les différents scénarios, tenant compte des projets de transports recensés en Gironde, feront l'objet d'une fiche thématique à retrouver sur www.A63Nord.fr.

4.1. SCÉNARIO 1 : ABSENCE D'AMÉNAGEMENT

La situation de référence, dite « fil de l'eau », correspond à la situation la plus probable en l'absence de la réalisation du projet. Cette situation constitue le scénario d'absence d'aménagement.

Elle prend en compte :

- l'évolution du contexte économique et social ;
- l'évolution des trafics ;
- les projets d'aménagement futurs et leurs impacts sur le développement économique, social et les trafics.

À l'horizon 2030 le scénario le plus probable en l'absence d'un aménagement de l'A63, est le suivant :

- **maintien à 2x2 voies** sur la partie girondine de l'A63 ;
- création d'aménagements pour augmenter la sécurité des déplacements ;
- réalisation des aménagements déjà programmés (2x3 voies rocade, transport en commun en site propre (TCSP) extra rocade, etc...) ;
- augmentation progressive de la fréquence de TER et la diminution des ruptures de charge à la gare de Bordeaux (projet RER Métropolitain).

Au regard des perspectives d'évolution du territoire, notamment démographiques et socio-économiques, à l'horizon 2030 une **augmentation significative des déplacements** est attendue au sein de l'aire d'étude. Malgré les projets de développement des infrastructures ferroviaires, la part modale des déplacements routiers reste prépondérante, avec des trafics estimés aujourd'hui à plus de **86 000 véhicules/jour sur l'A63** au nord de la section étudiée.



Les phénomènes de **congestion actuels devraient donc s'intensifier et s'amplifier**, avec un report potentiel vers le réseau routier secondaire. **L'attractivité du territoire diminuerait alors**, de par l'augmentation des difficultés de déplacement, l'allongement des temps de parcours, et la **dégradation du cadre de vie** des riverains situés le long de l'A63 (nuisances sonores, pollutions) et dans les centres-villes des communes des alentours.

La saturation du réseau entraînerait des **difficultés de desserte des zones d'activités**, ce qui pourrait diminuer l'attractivité de ces secteurs et **limiter leur croissance**.

Le réseau routier actuel, déjà saturé aux heures de pointe du matin et du soir ainsi qu'en période estivale, ne pourrait pas absorber cette augmentation des trafics.

Le nombre d'accidents, déjà important sur le nord de la zone d'étude, serait accru par les trafics plus élevés et des congestions plus fréquentes. **La sécurité routière de l'itinéraire serait dégradée**.

Comment calculer l'évolution du volume de déplacements ?

Ce chiffre de 86 000 véhicules/jour sur l'A63 entre l'échangeur 26 et la rocade bordelaise est le résultat de nombreux facteurs. Pour le calculer, l'état et ses bureaux d'étude réalisent une modélisation tenant compte de tous ces facteurs. On obtient ainsi le volume et la localisation des déplacements, dans le cas du scénario 1, mais aussi des deux autres scénarios présentés.

Les principaux facteurs pris en compte sont présentés dans les deux pages suivantes.



Prévisions de trafic : comment les modéliser ? Comment prendre en compte les autres projets de transports ?

Comme expliqué en page précédente, les prévisions de trafic dépendent de facteurs démographiques et socioéconomiques, mais aussi de l'offre de transports. En effet, l'existence d'alternatives à la route influent sur la fréquentation d'un axe.

Complémentaires ou concurrents, les projets de déplacements doivent donc être appréhendés dans leur globalité. Mais comment être certain de ne pas oublier de projets majeurs dans la définition des hypothèses ? Pour y parvenir, un outil d'aide à la décision unique, pérenne et partagé a été mis en œuvre par les quatre acteurs majeurs de la mobilité en Gironde : l'Etat, la Région Nouvelle Aquitaine, le Département de la Gironde et Bordeaux Métropole.

Cet outil, c'est le **Modèle Multimodal Multipartenarial (MMM)**. Il représente de manière simplifiée le système de déplacements sur un périmètre d'étude compris dans le département de la Gironde et permet de simuler les effets d'un projet.

Quatre grandes familles de projet peuvent être codées dans le MMM :

- les projets routiers ;
- les projets de transports collectifs ;
- les données socioéconomiques ;
- les données d'attraction (pôles générateurs de déplacements, dont projets urbains).

Ce modèle existe depuis 2009 et est maintenu à jour en y intégrant les nouveaux projets de déplacements. Le modèle est donc évolutif.

Ainsi, en 2021, lors d'études, des recalages sectoriels et une mise à jour de l'offre de transports collectifs interurbains par autocar et par TER ont été réalisés. En octobre 2021, une mise à jour a été réalisé sur l'offre en transports en commun urbains sur la Métropole suite à la validation du schéma des mobilités de Bordeaux Métropole. Ainsi, les lignes de bus, aménagements en faveur des bus et des vélos ont été mis à jour dans le gestionnaire du modèle.

Le MMM propose actuellement trois situations de référence :

- situation actuelle 2020
- prospective Moyen terme 2023-2024 (mise en service du pont Simone Veil)
- prospective Long Terme (2030)

Pour revenir à l'aménagement de l'A63, le modèle MMM permet de réaliser une projection des besoins de déplacements globaux à l'échelle de la zone d'étude, puis de les répartir selon le mode de transports et le trajet le plus adéquat pour l'utilisateur. Son utilisation permet donc de tenir compte de l'effet de l'ensemble des projets en matière de répartition du trafic sur les différents modes de transport.

Les projets récents ou en cours pris en compte dans le MMM à l'horizon 2030 sont les suivants :

	Pont Simone Veil
	Tête de pont St Jean rive gauche
Infrastructures	Mise à 2x3 voies complète de la rocade bordelaise
	Déviations de Lesparre
	Activation gares de Talence / Médoquine
	Activation de la gare du Bouscat
	RER Métropolitain : Arcachon / Libourne
	RER Métropolitain : Langon / Saint-Mariens
	RER Métropolitain : passage du TER de Pessac / Macau
	Ligne 31 avec desserte de Saige
	BHNS St-Aubin / St-Médard
Transports en commun	BHNS St-Aubin / Issac
	Terminus Lianes 1 à Daguin
	BHNS Ligne 39
	Tram A terminus Aéroport
	Lianes 1
	Lignes Bruges / Bègles
	Téléphérique Rive gauche - Buttinière
	BHNS CHU : Malartic / Thouars
	Extension Tram D sur St-Médard
	Boucle des deux ponts
Données d'attraction	Opération d'intérêt métropolitain Aéroport (Mérignac)



Nouveaux comportements de mobilités : quels effets sur la circulation ?

Au cours des dernières années, notre approche de la mobilité a évolué sous l'effet de plusieurs facteurs : prise de conscience écologique, coût de la mobilité, nouvelles formes de travail, crise sanitaire de la COVID-19. Si ces nouveaux comportements font beaucoup parler, peut-on quantifier leur effet sur la circulation routière ?

LES MOBILITÉS ACTIVES

En zone urbaine, la crise sanitaire a eu pour effet d'accélérer le développement des mobilités douces : marche, vélo. Après les cœurs de ville, les agglomérations s'emparent du sujet : Bordeaux Métropole a publié en 2021 son troisième plan vélo métropolitain et développe un Réseau Vélo Express destiné à favoriser les trajets domicile-travail à vélo.

Cependant, le rayon moyen d'usage du vélo reste limité. Dans une étude publiée en septembre 2021, le réseau de collectivités Vélo & Territoires indiquait que « le rayon moyen d'usage du vélo se situe entre 3 et 5 km pour un vélo classique (environ 10 km pour un vélo à assistance électrique) ». Une note de décembre 2021 (Marcher et pédaler : les pratiques des Français) du ministère de la transition écologique venait confirmer que c'est pour un trajet d'environ 3 km qu'on atteint le taux d'usage maximal du vélo (5% des déplacements). Au-delà de 8 km, la part modale du vélo tombe à moins de 2 %. À titre de comparaison, le trajet à vélo entre le centre de Cestas et la zone d'activité de Bersol est de 8,6 km.

En savoir plus : <https://bit.ly/3USsBGU>

En résumé, si la pratique du vélo connaît une hausse réelle, son rayon d'usage ne correspond pas à la grande majorité des déplacements des usagers de l'A63.

LE COVOITURAGE

En 2018, une enquête du département a montré que sur les trois pénétrantes dans la métropole (A10, A62 et A63), 25% des véhicules légers étaient occupés par au moins deux personnes. Ce chiffre inclut le covoiturage, mais aussi les déplacements « en famille ».

Dans les modélisations de trafic à l'horizon 2030 sur l'A63, le maître d'ouvrage a retenu une hypothèse volontariste : 40 % de véhicules légers comptant au moins deux personnes.

Cette hypothèse ambitieuse est rendue possible par la mise en œuvre d'une voie réservée et les incitations financières liées au partage du trajet. En effet, en faisant l'hypothèse d'un taux de remplissage moyen de deux personnes, le coût du carburant et le coût du péage serait divisé par 2.5 dans la mesure où les covoitureurs partagent généralement leurs coûts et que des aides financières peuvent être apportées. En décembre 2022, le gouvernement a d'ailleurs annoncé le lancement d'un « plan covoiturage » intégrant un ensemble d'aides.

En savoir plus : <https://www.ecologie.gouv.fr/covoiturage>

En synthèse, le covoiturage constitue un levier pour la réduction du nombre de véhicules légers, il a été pris en compte sur la base d'hypothèses volontaristes dans les trois scénarios présentés à la concertation.

LE TÉLÉTRAVAIL

Depuis la crise sanitaire de 2020, le télétravail en entreprise s'est normalisé. Si les périodes de confinements et de couvre-feu ont vu un développement très rapide de cette pratique, on dispose depuis mi-2021 de plusieurs mois de recul pour évaluer la place prise par ce mode de travail.

Le télétravail peut en effet réduire le trafic routier aux périodes de pointe. Mais des observations nuancent cet apport.

En mars 2021, le Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (CEREMA) publiait un article présentant certains effets dits « rebond » : compensation des déplacements vers le travail par de nouveaux déplacements plus locaux, impact énergétique du télétravail.

En savoir plus : <https://bit.ly/3Wb3Zu7>

L'Institut Paris Région a publié en octobre 2022 la note « Le mass transit à l'heure du télétravail et de la sobriété énergétique ». Il observe que le trafic routier est revenu dès mi-2021 à son niveau d'avant COVID, alors que les transports en commun restent à 80-85 %. Cet écart peut s'expliquer par la localisation des emplois « télétravaillables ». Ces emplois de bureau sont plutôt localisés dans les pôles tertiaires, proches des grands moyens de transports en commun. A contrario, les emplois commerciaux ou industriels sont situés là où les alternatives à la route sont plus rares. Autre constat, des déséquilibres entre les jours de semaine, avec une baisse plus sensible des déplacements le vendredi.

En savoir plus : <https://bit.ly/3FgAYq4>

En théorie, le télétravail pourrait lisser les pointes de trafic. Dans la pratique, les premiers retours d'expérience montrent que la baisse du trafic routier dans les grandes agglomérations est peu perceptible.



“Quand on roule 30 km par jour, en covoiturant on peut réaliser 2 000 € d'économies à l'année.”

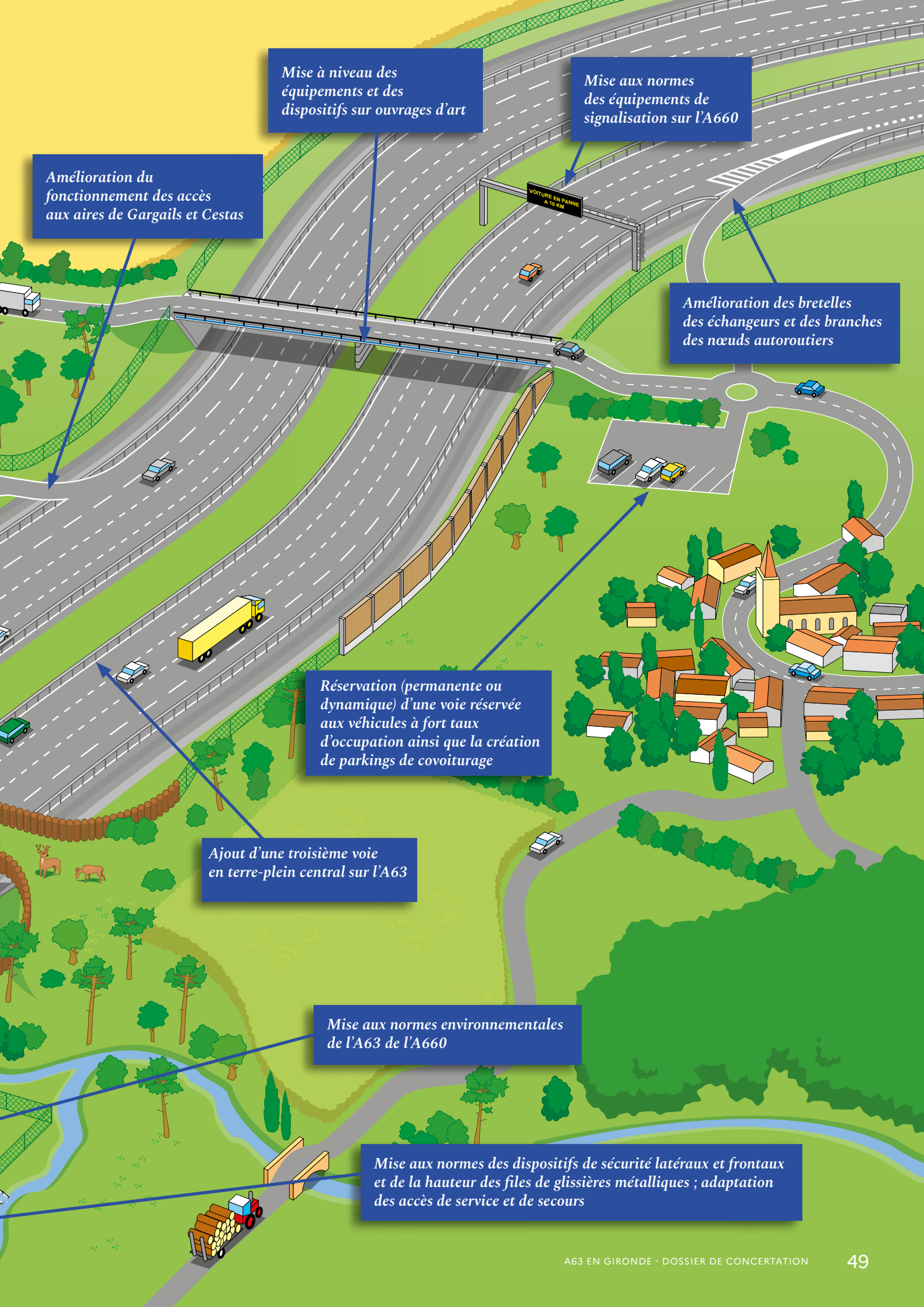
Clément Beaune, ministre des Transports, décembre 2022

4.2. SCÉNARIO 2 : Mise à 2x3 voies complète de l'A63 en Gironde

Le projet d'aménagement comprendrait l'élargissement à 2x3 voies de l'A63 sur un linéaire de 35 km compris entre l'échangeur n°15 de la rocade bordelaise au Nord et l'échangeur n°21 de Salles au Sud. Il comporterait plusieurs aménagements, décrits dans l'illustration ci-dessous.

*Haut niveau d'intégration
environnementale sur l'A63*

*Création de refuges pour
chaque Poste d'Appel
d'Urgence (PAU) et mise
en place de PAU tous les
kilomètres en zone urbaine*



Mise à niveau des équipements et des dispositifs sur ouvrages d'art

Mise aux normes des équipements de signalisation sur l'A660

Amélioration du fonctionnement des accès aux aires de Gargails et Cestas

Amélioration des bretelles des échangeurs et des branches des nœuds autoroutiers

Réservation (permanente ou dynamique) d'une voie réservée aux véhicules à fort taux d'occupation ainsi que la création de parkings de covoiturage

Ajout d'une troisième voie en terre-plein central sur l'A63

Mise aux normes environnementales de l'A63 de l'A660

Mise aux normes des dispositifs de sécurité latéraux et frontaux et de la hauteur des files de glissières métalliques ; adaptation des accès de service et de secours

Le financement par péage

LA MISE EN CONCESSION

Cet aménagement estimé à 290 M€₂₀₂₀ HT serait financé par mise en concession de l'itinéraire avec sa mise à péage.

À la suite de la déclaration d'utilité publique, l'État solliciterait des concessionnaires sous la forme d'un appel d'offres de concession. L'opérateur ayant soumis la meilleure offre technique et financière deviendrait le concessionnaire : il aurait la charge de réaliser l'aménagement et obtiendrait en contrepartie le droit de percevoir pendant une durée établie le péage qu'il aura proposé. L'État resterait propriétaire de l'ouvrage et en récupérerait la pleine exploitation à l'issue de la durée de concession.

Certains projets de concession autoroutière nécessitent une subvention publique, dite « subvention d'équilibre ». L'État verse alors au concessionnaire une subvention pour couvrir une partie des coûts de réalisation. **La mise à 2x3 voies de l'A63 ne nécessiterait aucune subvention d'équilibre, car les niveaux de trafic élevés garantiraient l'équilibre financier de la concession, avec un niveau de péage faible.**



QUEL PRIX POUR LE PÉAGE ?

Les tarifs présentés dans ce dossier ont été calculés pour être les plus faibles possibles, tout en assurant l'équilibre financier de la concession. A titre de comparaison, les tarifs kilométriques pratiqués en 2016 sur la concession ATLANDES entre Salles et l'Espagne sont de 0,07 €/km TTC pour les véhicules légers et de 0,36 €/km TTC pour les poids lourds.

Selon les dernières analyses conduites par la DREAL Nouvelle-Aquitaine, le montant des péages après la réalisation de l'aménagement pourrait s'établir à :



environ **4 cts/km** TTC

Soit près de **1,40 €** de Salles à la rocade bordelaise



environ **20 cts/km** HT

Soit près de **7 €** de Salles à la rocade bordelaise

Ces montants en valeur 2020 sont estimés en fonction du coût des travaux et des niveaux de trafic. Les aménagements sur l'A660 étant moins coûteux, le montant kilométrique du péage sur cet axe sera moindre. Son montant sera précisé à la suite de la concertation. Les montants finaux seront connus après l'appel d'offres de concession.

LA GRATUITÉ POUR LES USAGERS : POURQUOI EST-CE IMPOSSIBLE ?

Compte-tenu de la difficulté du financement de l'élargissement de l'A63 sur fonds publics, estimé à 290 M€₂₀₂₀ HT, son financement serait réalisé sur plusieurs contrats de plan Etat-Région, et donc sur plusieurs décennies. L'État n'envisage pas cette possibilité. Ainsi, le secrétaire d'État chargé des transports a, par courrier du 4 juin 2015, passé une commande d'étude dont les conclusions démontrent la faisabilité d'une concession autonome.

Un aménagement par mise en concession engendre une mise à péage de l'infrastructure. Or, le principe d'égalité de l'usager devant le péage, à valeur constitutionnelle, ne permet pas la gratuité, sauf exception. C'est également ce principe qui rend impossible la gratuité pour les véhicules en covoiturage et qui encadre la modulation de péage entre les différents types d'usagers (véhicules légers et poids lourds par exemple).

Le système de péage proposé

LE FLUX LIBRE

Le **mode de péage** retenu est un **mode à flux libre intégral**, sans arrêt (aucune barrière physique de péage).

Plusieurs modes de paiement dématérialisés sont envisageables :

- paiement au moyen d'un équipement embarqué spécifique (badge de télépéage, smartphone) ;
- paiement par reconnaissance de plaque ;
- paiement par déclaration du trajet par l'usager (site internet, smartphone).

Le mode de péage à flux libre permet une plus grande fluidité de circulation, un gain de temps de parcours et une moindre consommation d'emprises.

Ce mode de péage serait envisagé avec un système fermé, se composant de points de tarification (portiques) au niveau des extrémités de l'aménagement concédé ainsi qu'entre chaque échangeur. Le montant collecté pour l'automobiliste dépendrait donc de la distance parcourue (l'automobiliste paie en fonction du parcours réellement effectué connu via le nombre de portiques franchis) et de la classe du véhicule.

Autre avantage, les portiques de flux libre auraient une emprise quasi nulle, alors que les barrières de péage classiques nécessiteraient des aménagements lourds.



Exemple de portique utilisé pour un péage à flux libre

Une réalisation par l'utilisation du terre-plein central

Le terre-plein central existant de l'A63 se compose d'un délaissé de largeur variable comprise entre 10 m et 55 m. Cette largeur permettrait de réaliser la mise à 2x3 voies par « l'intérieur » de l'autoroute, limitant de ce fait les besoins d'emprises complémentaires.

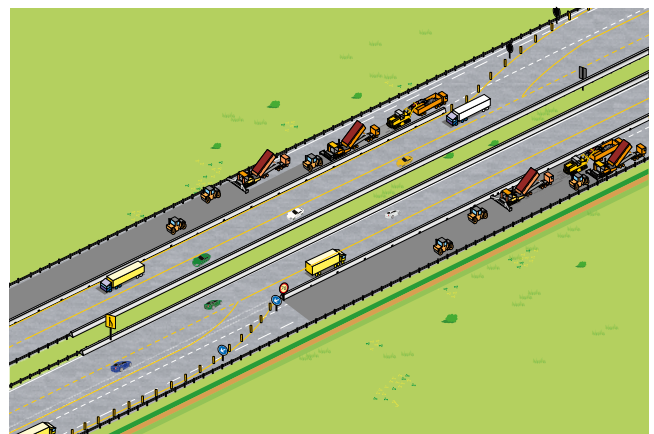
Les appuis des ouvrages d'art existants ainsi que les

supports des équipements de signalisation existants en terre-plein central sont aussi positionnés au-delà des largeurs nécessaires à la mise à 2x3 voies de l'A63.

Ce mode de réalisation limite l'artificialisation puisque les surfaces utilisées ne sont plus vraiment des espaces naturels et font partie de l'objet routier.



Dans un premier temps, la 3^e voie serait réalisée sur le terre-plein central.



Lorsque la nouvelle est réalisée, la circulation est basculée sur celle-ci, donnant la possibilité d'opérer la réfection des voies de droite avant la mise en service de l'ensemble des voies.

La mise aux normes environnementales

Le scénario d'aménagement complet comprendrait la mise aux normes environnementales de l'A63 et de l'A660.

PROTECTION DE LA RESSOURCE EN EAU

Les aménagements à réaliser pour permettre d'assurer la protection de la ressource en eau seraient identiques sur l'A63 et l'A660. Ils consisteraient en la mise en place d'un réseau de collecte longitudinal étanche et la création d'ouvrages de collecte, de traitement et de gestion des pollutions chroniques et accidentelles (bassin routier, fossé subhorizontal enherbé) au niveau des points de rejet dans le milieu naturel.



Collecte longitudinale des eaux réalisée sur la RN221 (24)

RÉTABLISSEMENT DES CONTINUITÉS ÉCOLOGIQUES

La mise à niveau environnementale comprendrait l'amélioration de la transparence écologique de l'infrastructure par :

- l'aménagement de banquettes pour la petite faune (Loutre et Vison) dans les ouvrages hydrauliques existants (avec respectivement 5 et 8 ouvrages potentiels sur l'A63 et l'A660) ;
- la réalisation d'ouvrage de transparence écologique sous la section courante, pour la petite faune et les amphibiens (avec respectivement 5 et 2 ouvrages à créer sur l'A63 et l'A660) ;
- la réalisation de plantations aux abords d'ouvrages utilisés par la faune ;
- la réalisation de plantations adaptées sur les routes de vol des chiroptères et des oiseaux afin de limiter les collisions avec le trafic routier (4 zones concernées sur l'A63, et 1 sur l'A660) ;
- l'aménagement et la reconstitution du lit mineur dans des ouvrages hydrauliques (6 ouvrages identifiés sur l'A63) ;
- un passage grande faune, si les études à venir en confirment le besoin ;
- la reprise et/ou la remise en état des clôtures sur l'ensemble de la section étudiée et la mise en place de clôtures petite faune sur des zones spécifiques.

PROTECTIONS ACOUSTIQUES

Au niveau de l'A63, les protections acoustiques à mettre en place identifiées dans l'étude d'opportunité seraient les suivantes :

- environ 5 km d'écran acoustique ;
- environ 3 km de merlon acoustique ;
- environ une dizaine de protections individuelles de type isolation de façade.

Ces protections acoustiques feraient l'objet d'études ultérieures sur la base de l'étude de trafic mise à jour. À ce stade des études, il n'est pas identifié de nouvelles zones potentielles nécessitant la mise en place de protections acoustiques le long de l'A660. Les aménagements existants semblent suffisants et cohérents avec la configuration du site.

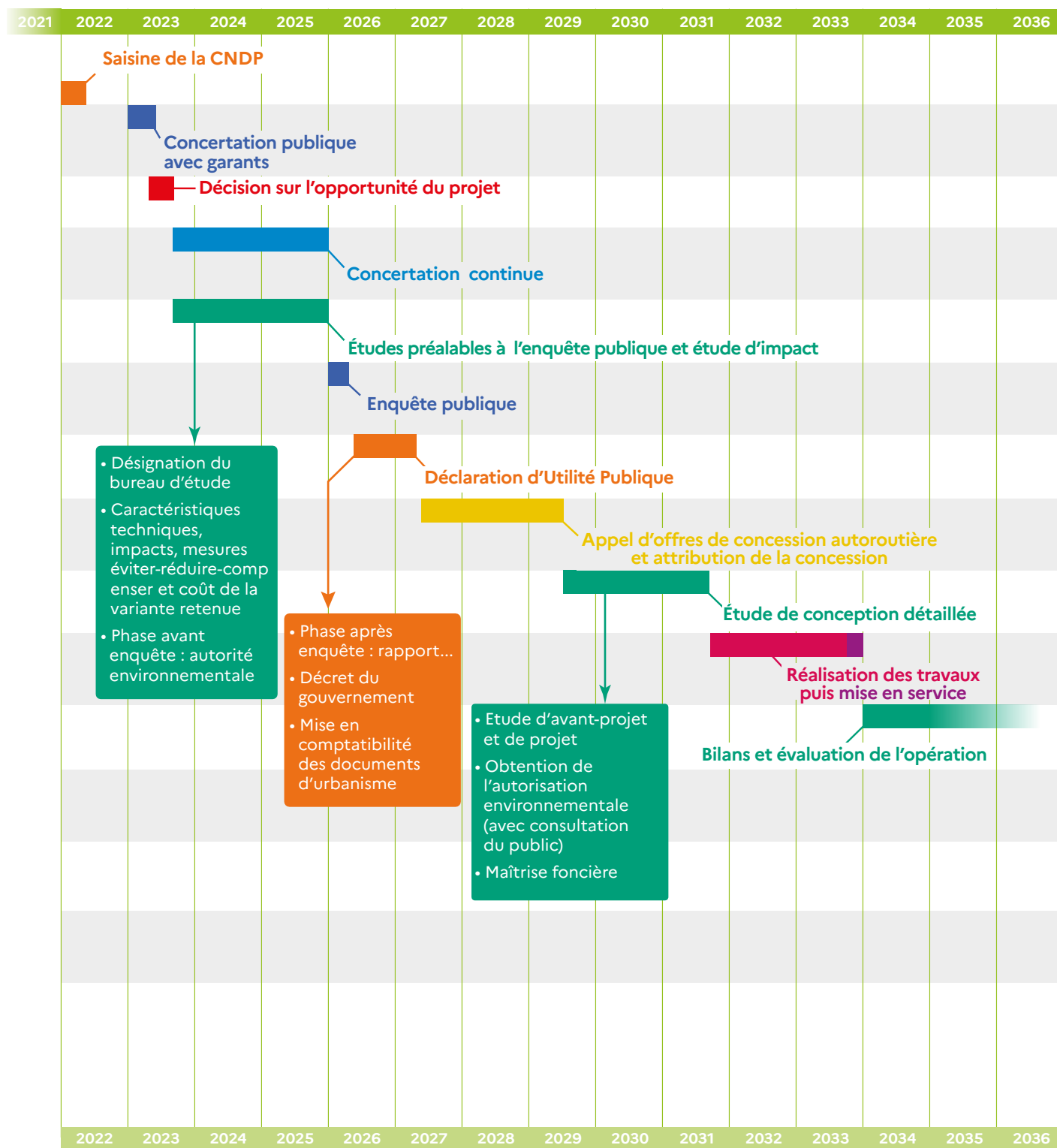


Écrans acoustiques mis en place sur l'A62 à Cadaujac, secteur des Brousteys

INTÉGRATION PAYSAGÈRE DE L'A63

Elle serait prévue notamment au niveau du terre-plein central, des aires et des échangeurs. Un traitement spécifique de l'arrivée sur Bordeaux serait envisagé.

Calendrier prévisionnel (en concession)



LES EFFETS DE L'AMÉNAGEMENT COMPLET



Quel gain de sécurité ?

L'augmentation du nombre de voies permettrait d'abaisser les différences de vitesses de circulation entre chaque voie, réduisant ainsi les phénomènes de ralentissement à l'origine de la majorité des accidents. La réduction des phénomènes de congestion et de ralentissement permettrait aussi de ce fait une amélioration de la sécurité des usagers.

La reprise des dispositifs d'entrée et de sortie au niveau des échangeurs ainsi que la mise aux normes des dispositifs de retenue permettraient un gain en matière de sécurité sur l'ensemble de l'itinéraire.

Quel effet pour l'exploitation ?

En cas d'aménagement complet, le concessionnaire désigné se verrait transférer l'exploitation (entretien, signalétique, sécurité...) de l'ensemble de l'A660 et de l'A63 à partir de l'échangeur 21.

La RN250, sur les communes de Gujan-Mestras et La Teste-de-Buch serait alors déclassée comme voirie départementale ou intercommunale. Son exploitant serait la collectivité territoriale compétente.

Quelle évolution du temps de trajet ?

En situation actuelle, le temps pour parcourir l'itinéraire de l'A63 entre les échangeurs n°15 et n°21 (35 km) est de 21 minutes en période creuse. En période dense (vendredi après-midi, week-ends de vacances scolaires, juillet / août), ce temps de parcours peut être multiplié par 3.

L'augmentation de la capacité de l'infrastructure améliorerait les temps de parcours sur l'itinéraire tout en réduisant les congestions. **Les temps de parcours seraient fiabilisés**, notamment lors des heures de pointe en semaine et lors des week-ends (gain de 5 minutes le soir depuis Bordeaux, 10 minutes le matin vers Bordeaux sur l'itinéraire complet de l'A63 concerné par l'aménagement). Outre les congestions considérablement réduites, les temps de ralentissement des véhicules diminueraient, notamment lorsque la demande de trafic dépasse les 70 % de la capacité de l'infrastructure.

Le scénario d'aménagement complet fluidifierait le trafic et réduirait les congestions.

GAIN DE TEMPS SUR L'ITINÉRAIRE COMPLET (35 KM)



Quel effet sur le trafic ?

La mise en place d'un péage aurait pour effet de détourner certains usagers de l'A63. Les modélisations de ce scénario montrent une diminution de 1 100 véhicules par rapport au scénario de référence (aucun aménagement). Ces véhicules se retrouveraient en partie sur les voies secondaires : 1 800 véhicules de plus sur la RD1250 et 1 800 véhicules de plus sur la RD1010. Ces chiffres sont détaillés dans l'analyse comparée des scénarios.

Quel impact sur le milieu naturel ?

UNE AMÉLIORATION DE LA PROTECTION DE LA RESSOURCE EN EAU

La mise à niveau complète du système d'assainissement apporterait une forte amélioration de la situation de référence par la protection des ressources en eaux souterraines et superficielles, une amélioration de la protection des usages liés à la ressource en eau ainsi qu'une protection des milieux naturels inféodés au milieu aquatique situés en aval hydraulique des points de rejet.

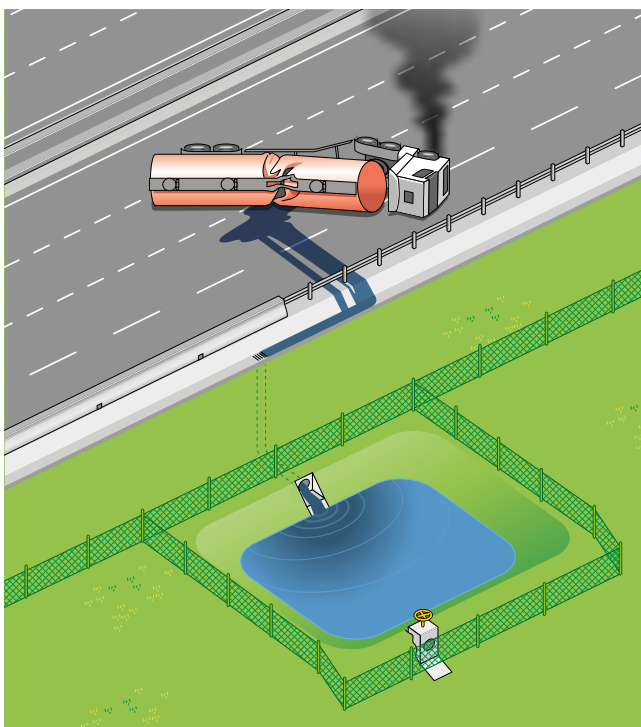


Schéma de principe d'un bassin étanche

Quel impact sur le milieu humain ?

Le scénario d'aménagement complet, par la mise en place de protections acoustiques (écran et merlons acoustiques, protections individuelles) réduirait les nuisances sonores aux abords de l'A63 et supprimerait les points noirs du bruit.

Le report de trafic pourrait induire un accroissement des nuisances sonores le long des RD1250 et RD1010.

Quelle analyse socio-économique ?

Comme le calcul des émissions de gaz à effet de serre, l'analyse socio-économique requiert des études approfondies.

Les résultats de ces études seront portés à la connaissance du public au cours de la concertation, sous la forme d'une **fiche spécifique**.

UNE AMÉLIORATION DE L'INTÉGRATION ENVIRONNEMENTALE DE L'INFRASTRUCTURE

Les aménagements de mise à niveau environnementale apporteront une forte amélioration de la transparence écologique de l'infrastructure. Il est cependant à noter que l'élargissement à 2x3 voies entraînerait :

- une consommation d'espace naturel et une artificialisation des sols au niveau du terre-plein central et des bassins d'assainissement pour un total de 35 hectares ;
- la destruction de deux espèces végétales protégées, identifiées à ce stade des études, présentes dans le terre-plein central ;
- une diminution de l'attractivité des passages inférieurs pouvant être utilisés par la faune par suppression de certains puits de lumière existants au niveau du terre-plein central.

Ces aménagements apporteront une amélioration de la situation de référence au regard de l'ensemble des aménagements proposés.

UNE MEILLEURE INTÉGRATION PAYSAGÈRE

Les mesures paysagères prévues par l'aménagement comprendraient :

- l'animation du terre-plein central et des accotements ;
- le traitement des aires et des échangeurs ;
- le traitement spécifique de l'arrivée sur Bordeaux ;
- les aménagements complémentaires au niveau des bassins de traitement des eaux.

Ces mesures conduiraient à une meilleure lisibilité de la route, une réduction de la monotonie du paysage et une amélioration de l'image actuelle de l'A63, tout en favorisant son intégration dans les sites traversés.

Ces aménagements apporteront une forte amélioration paysagère de l'infrastructure.

Quel bilan carbone ?

Le calcul des émissions de gaz à effet de serre -et donc du bilan carbone- associé à cet aménagement nécessite des études de trafic approfondies.

Au moment de la rédaction de ce dossier, ces données étaient en cours d'élaboration. Le bilan carbone pourra ainsi être porté à la connaissance du public au cours de la concertation, sous la forme d'une **fiche spécifique**.

DEUX OPTIONS POUR L'EMPLACEMENT DES POINTS DE TARIFICATION

OPTION A :

11 points de tarification

La réglementation en vigueur met en avant le principe d'égalité de traitement devant le péage et implique donc une tarification proportionnelle à l'usage de la route. L'option A prévoyant 11 points de tarification situés entre chaque échangeur sur le périmètre d'étude est celle qui répond le mieux à ce principe juridique d'égalité de traitement devant le péage.

Les points de tarification seraient localisés entre chaque échangeur. Aux extrémités des infrastructures A63 et A660, ils seraient localisés :

- au nord : entre le nœud n°15 de la rocade bordelaise et l'échangeur n°26 de l'A63 ;
- au sud : entre l'échangeur n°21 de l'A63 et le nœud n°22 avec l'A660 ;
- à l'ouest : entre les échangeurs n°4 et n°5 de l'A660.



Schéma de localisation des points de tarification du scénario d'aménagement complet (source : SETEC)

QUELS SONT LES INTÉRÊTS DES DIFFÉRENTES VARIANTES ?

11 points de tarification

Cette variante présente l'avantage de faire payer aux usagers un prix de péage strictement proportionnel à la distance parcourue. Dans ce système, aucune section n'est exemptée de péage.

La présence de 11 pontiques occasionne un léger surcoût mais le système de flux libre permet d'éviter une consommation foncière supplémentaire.

7 points de tarification

L'absence de point de tarification aux extrémités de l'A63 et l'A660 est favorable à l'usage de ces axes, y compris pour les déplacements de courte distance.

Pour assurer la couverture de l'ensemble des coûts, le péage acquitté au niveau des points de tarification restants serait dans ce scénario un peu plus élevé.

OPTION B :

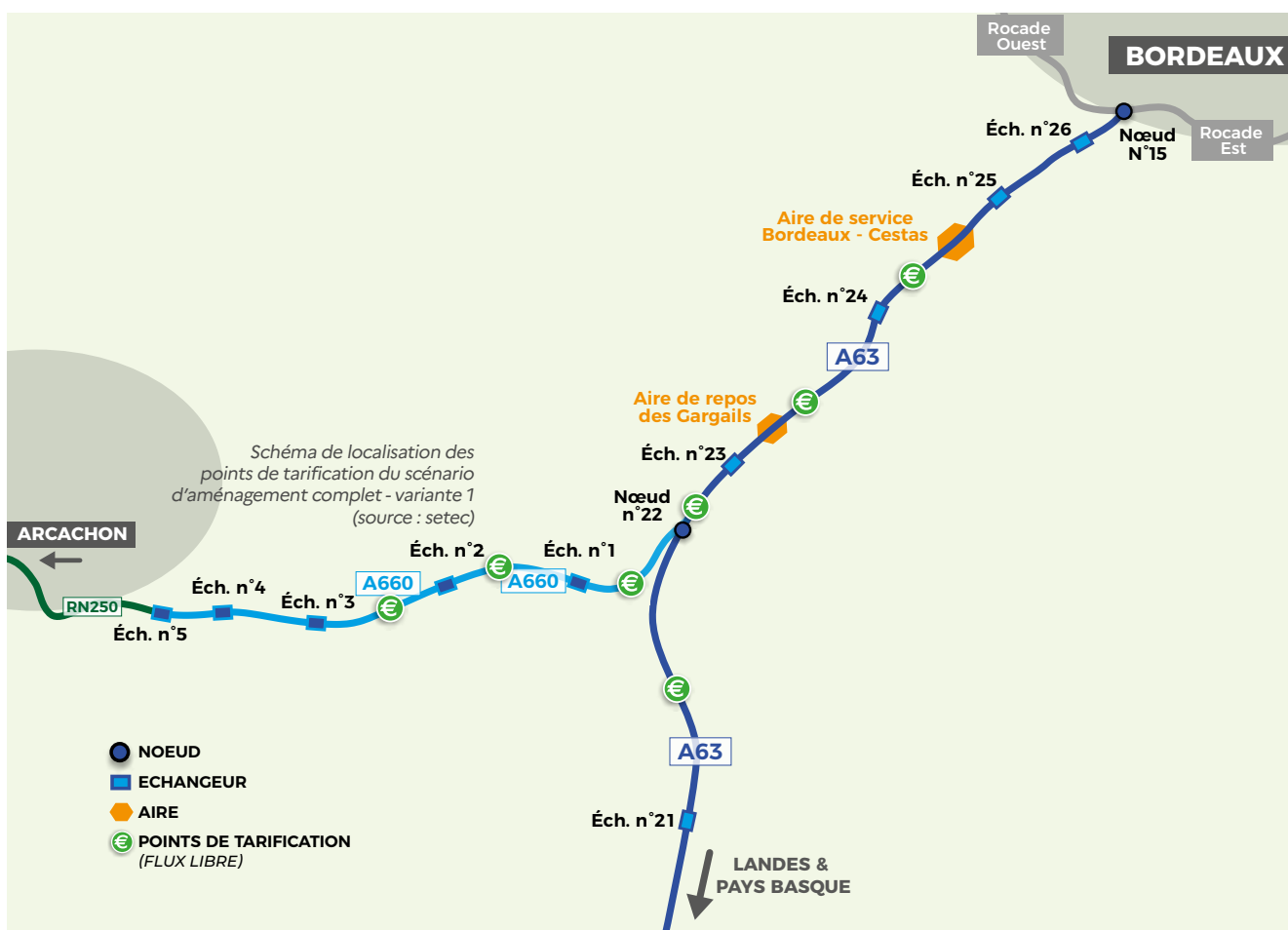
7 points de tarification

L'option B disposerait de **7 points de tarification**. C'est une solution dérogatoire au principe d'égalité de traitement devant le péage. Les points de tarification aux extrémités des infrastructures A63 et A660 sont localisés :

- au nord : entre les échangeurs n°25 et n°24 de l'A63,
- au Sud : entre l'échangeur n°21 de l'A63 et le nœud n°22 avec l'A660,
- à l'Ouest : entre les échangeurs n°2 et n°3 de l'A660.

La suppression de certains points de tarification aux extrémités nord et ouest de la zone d'étude crée des itinéraires gratuits.

C'est par exemple le cas si je me rends du bourg de Cestas à Mérignac, ou encore du Teich à Arcachon.



Quel volume de trafic selon les variantes ?

Le tableau ci-après présente la synthèse des projections des trafics moyens (en véhicules par jour) à l'horizon 2030 :

	AMÉNAGEMENT COMPLET DE L'A63		
	SCÉNARIO DE RÉFÉRENCE*	11 POINTS	7 POINTS
A63 (nœud 22 - rocade)	66 600	65 500	67 600
A660 (échangeurs 1 à 5)	37 300	36 900	37 100
RD1250 (Marcheprime à Toctoucau)	7 800	9 600	9 500
RD1010 (Le Barp à Cestas)	9 700	11 500	11 300
RD5 (Marcheprime-A63)	7 000	6 600	6 600
RD3 (Mios-A63)	13 900	14 000	14 000

(*) : Rappel : le scénario de référence (scénario 1) décrit l'évolution probable de la situation en l'absence d'aménagement de l'A63.

Source : Etude trafic Egis, 2022

4.3. SCÉNARIO 3 : Aménagement partiel de l'A63 en Gironde

Le projet d'aménagement partiel porte uniquement sur la partie de l'A63 la plus proche de la rocade.

Sur cette portion de 7 km, il reprend certains des éléments prévus dans le scénario 2. Une partie des aménagements liés à la sécurité et à l'environnement ne serait pas appliquée à ce scénario.

*Non appliqué : Haut niveau d'intégration
environnementale sur l'A63*

*Création de refuges pour
chaque Poste d'Appel
d'Urgence (PAU) et mise
en place de PAU tous les
kilomètres en zone urbaine*

*Mise aux normes des dispositifs de sécurité
et de la hauteur des files de glissières métal
des accès de service et de secours*

Mise à niveau des équipements et des dispositifs sur ouvrages d'art

Non appliqué : Mise aux normes des équipements de signalisation sur l'A660

Amélioration du fonctionnement des accès aux aires de Gargaills et Cestas

Amélioration des bretelles des échangeurs et des branches des nœuds autoroutiers

Réservation (permanente ou dynamique) d'une voie réservée aux véhicules à fort taux d'occupation ainsi que la création de parkings de covoiturage

Ajout d'une troisième voie en terre-plein central sur l'A63

Mise aux normes environnementales

latéraux et frontaux ; adaptation

Mesures du scénario 2 appliquées sur les 7 derniers km de l'A63

Mesures du scénario 2 non appliquées au scénario 3

Un aménagement de l'A63 à l'approche de Bordeaux

Ce scénario d'aménagement partiel comprendrait l'élargissement à 2x3 voies de l'A63 entre la rocade bordelaise et le sud de l'échangeur n°25 de Cestas (7 km) avec aménagement d'une voie à fort taux d'occupation (VR2+), sans mise en concession de l'infrastructure.

Ce scénario consisterait essentiellement en :

- l'élargissement de la plateforme autoroutière pour mise à 2x3 voies et mise aux normes (largeur de bande d'arrêt d'urgence et de bande dérasée de gauche notamment) ;
- la réservation de la voie de gauche pour les véhicules à fort taux d'occupation aux heures de pointe et l'aménagement de parkings de covoiturage, dont l'opportunité fera l'objet d'une analyse complémentaire ;
- la mise en conformité et l'amélioration du fonctionnement des bretelles de diffuseur ;
- la mise en compatibilité des ouvrages d'art (renforcement des piles de passages supérieurs, élargissement des passages inférieurs, mise à niveau des dispositifs de retenue) ;
- le complément et la mise aux normes des équipements de sécurité et d'exploitation ;
- la mise à niveau environnementale de l'infrastructure en termes de transparence écologique, de protection de la ressource en eau, d'intégration paysagère et d'acoustique.

Ces aménagements seraient réalisés uniquement entre la rocade bordelaise et le sud de l'échangeur n°25 de Cestas.

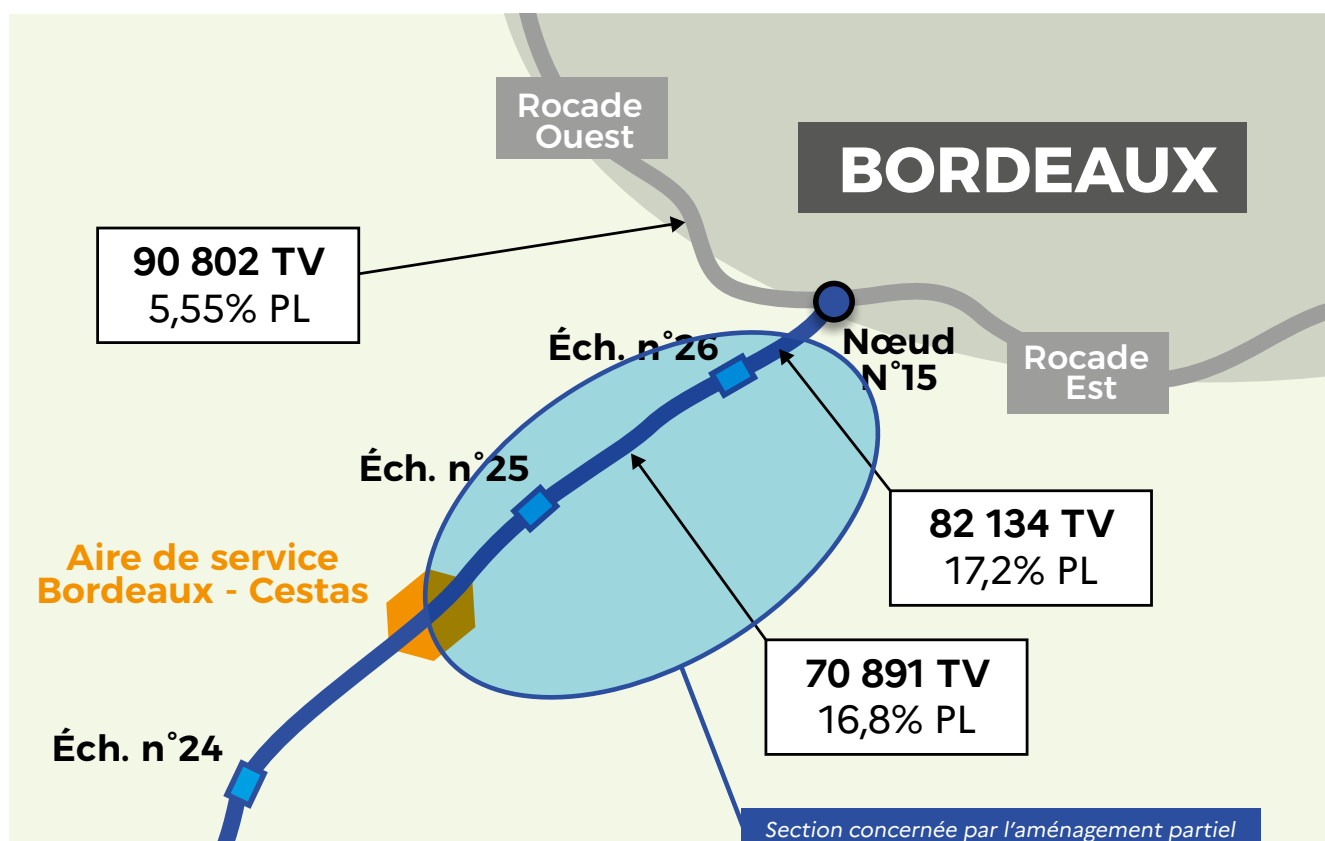
Ce scénario répondrait aux principaux enjeux concentrés au nord de l'itinéraire, à savoir les phénomènes de **congestions récurrents et la forte accidentologie**. Pour rappel, la section de l'autoroute A63 entre la rocade bordelaise et l'échangeur n°25 de Cestas supporte un trafic très élevé :

- plus de 82 000 véhicules par jour circulent entre l'échangeur n°26 de Gradignan et la rocade bordelaise ;
- plus de 70 000 véhicules par jour circulent entre l'échangeur n°25 de Cestas et l'échangeur n°26.

En outre, l'arrivée sur la rocade de Bordeaux se caractérise par des saturations à la fois en heure de pointe du matin et du soir.

L'analyse de la sécurité sur l'A63 en Gironde menée dans le cadre des études d'opportunité montre :

- une forte densité des accidents entre la rocade et l'échangeur de Cestas qui décroît lorsque l'on s'éloigne de Bordeaux ;
- un déséquilibre des accidents sur cette section suivant le sens de circulation avec un nombre d'accidents et une gravité des accidents deux fois plus élevés en direction de Bordeaux.



Une réalisation par l'utilisation du terre-plein central

Le terre-plein central (TPC) existant de l'A63 se compose d'un délaissé de largeur variable comprise entre 10 m et 15 m sur le secteur concerné par le scénario d'aménagement partiel. Cette largeur permettrait de réaliser la mise à 2x3 voies par « l'intérieur » de l'autoroute, limitant de ce fait les besoins d'emprises complémentaires.

Les appuis des ouvrages d'art existants ainsi que les supports des équipements de signalisation existants en terre-plein central sont aussi positionnés au-delà des largeurs nécessaires à la mise à 2x3 voies de l'A63.

Les modalités de réalisation de l'aménagement seraient les mêmes que celles décrites au chapitre précédent de ce dossier.

Le financement sur crédits publics

D'un montant estimé à 54,5 M€₂₀₂₀ HT, l'aménagement partiel serait intégralement financé sur des crédits publics, inscrits aux contrats de plan État Région (CPER).

Les CPER ont vocation à financer les projets exerçant un effet de levier pour l'investissement local. Par les CPER, l'État manifeste une confiance renforcée dans le partenariat avec les régions et les collectivités. Ensemble, État et collectivités locales fixent les priorités et bâtissent une stratégie commune en faveur de la compétitivité et l'attractivité des territoires pour six ans. Cela se traduit par des cofinancements, selon une clé de répartition négociée.

Plus d'information sur

<https://www.ecologie.gouv.fr/contrats-plan-etat-region>

La gratuité pour les usagers

Cet aménagement partiel étant financé par crédits publics, la circulation sur les sections de l'A63 et l'A660 restera gratuite.



La même méthode a été appliquée pour la mise à 2x3 voies de la rocade bordelaise, qui s'achèvera mi-2023.

La mise aux normes environnementales

Dans le cas du scénario d'aménagement partiel, la mise à niveau environnementale sera limitée à la section de l'A63 élargie à 2x3 voies, entre la rocade bordelaise et le sud de l'échangeur n°25 de Cestas.

PROTECTION DE LA RESSOURCE EN EAU

Les aménagements à réaliser pour permettre d'assurer la protection de la ressource en eau consistent en la mise en place d'un réseau de collecte longitudinal étanche et de la création d'ouvrages de collecte, de traitement et de gestion des pollutions chroniques et accidentelles (bassin routier, fossé subhorizontal enherbé) au niveau des points de rejet dans le milieu naturel.

RÉTABLISSEMENT DES CONTINUITÉS ÉCOLOGIQUES

La mise à niveau environnementale comprend l'amélioration de la transparence écologique de l'infrastructure par :

- l'aménagement de banquettes pour la loutre et le vison dans les ouvrages hydrauliques permettant le rétablissement du ruisseau des Sources au niveau de l'échangeur n°25 ;
- la réalisation de plantations sur les routes de vols des chiroptères, notamment aux abords du ruisseau des Sources ;
- la reprise des clôtures standard de 1,40m à maille progressive de part et d'autre de l'A63 sur le périmètre étudié ;
- l'ajout de clôtures petite faune de 1,00m de part et d'autre du ruisseau des Sources.

PROTECTIONS ACOUSTIQUES

Au niveau de l'A63, les protections acoustiques à mettre en place identifiées dans l'étude d'opportunité sont les suivantes :

- environ 5 km d'écran acoustique ;
- environ 3 km de merlon acoustique ;
- environ une dizaine de protections individuelles de type isolation de façade.

La localisation et les dimensions de ces protections acoustiques seront affinées lors des études ultérieures.

LES EFFETS DE L'AMÉNAGEMENT PARTIEL



Quelle évolution du temps de trajet ?

Le scénario d'aménagement partiel permet une fluidification des trafics et réduction des congestions uniquement sur la section de l'A63 à l'approche de l'agglomération bordelaise.

Dans le sens Bordeaux-Salles, le gain de temps par rapport au scénario de référence serait de 4 minutes à l'heure de pointe du soir.

Dans le sens Salles-Bordeaux, le gain de temps serait de 2 minutes à l'heure de pointe du matin.

Quel impact sur le milieu humain ?

Le scénario d'aménagement partiel, par la mise en place de protections acoustiques (écran et merlons acoustiques, protections individuelles), permettrait la réduction des nuisances sonores aux abords de l'A63 et la suppression des points noirs du bruit.

La faible diminution des trafics sur les voies adjacentes due à l'aménagement laisserait envisager l'absence d'augmentation des nuisances sonores existantes le long des routes départementales RD1250 et RD1010.

Quel effet pour l'exploitation ?

En cas d'aménagement partiel, l'ensemble des axes nationaux de l'aire d'étude (A63, A660 et RN250) resterait dans le périmètre d'exploitation de la direction interdépartementale des routes Atlantique (DIRA).

Quel impact sur le milieu naturel ?

Les effets sur le milieu naturel seraient similaires à ceux présentés pour le scénario complet mais ils seraient restreints à la seule section aménagée à 2x3 voies, au nord de l'échangeur 25. Les surfaces d'aménagement nécessaires à l'élargissement de l'A63 seraient de 6 hectares.

Quel gain de sécurité ?

Le scénario d'aménagement partiel permet une amélioration de la sécurité des usagers entre la rocade bordelaise et le sud de l'échangeur n°25 de Cestas.

L'augmentation du nombre de voies permet d'abaisser les différences de vitesses de circulation entre chaque voie, réduisant ainsi les phénomènes de ralentissement à l'origine de la majorité des accidents. La réduction des phénomènes de congestion et de ralentissement permet aussi de ce fait une amélioration de la sécurité des usagers.

La reprise des dispositifs d'entrée et de sortie au niveau des échangeurs n°25 et n°26 ainsi que la mise aux normes des dispositifs de retenue permettra un gain en matière de sécurité sur la section de l'itinéraire mise à 2x3 voies.



Quel bilan carbone ?

Le calcul des émissions de gaz à effet de serre -et donc du bilan carbone- associé à cet aménagement nécessite des études de trafic approfondies.

Au moment de la rédaction de ce dossier, ces données étaient en cours d'élaboration. Le bilan carbone pourra ainsi être porté à la connaissance du public au cours de la concertation, sous la forme d'une **fiche spécifique**.

Quel analyse socio-économique ?

Comme le calcul des émissions de gaz à effet de serre, l'analyse socio-économique requiert des études approfondies.

Les résultats de ces études seront portés à la connaissance du public au cours de la concertation, sous la forme d'une **fiche spécifique**.

Quel volume de trafic ?

Le tableau ci-après présente la synthèse des projections des trafics moyens (en véhicules par jour) à l'horizon 2030 :

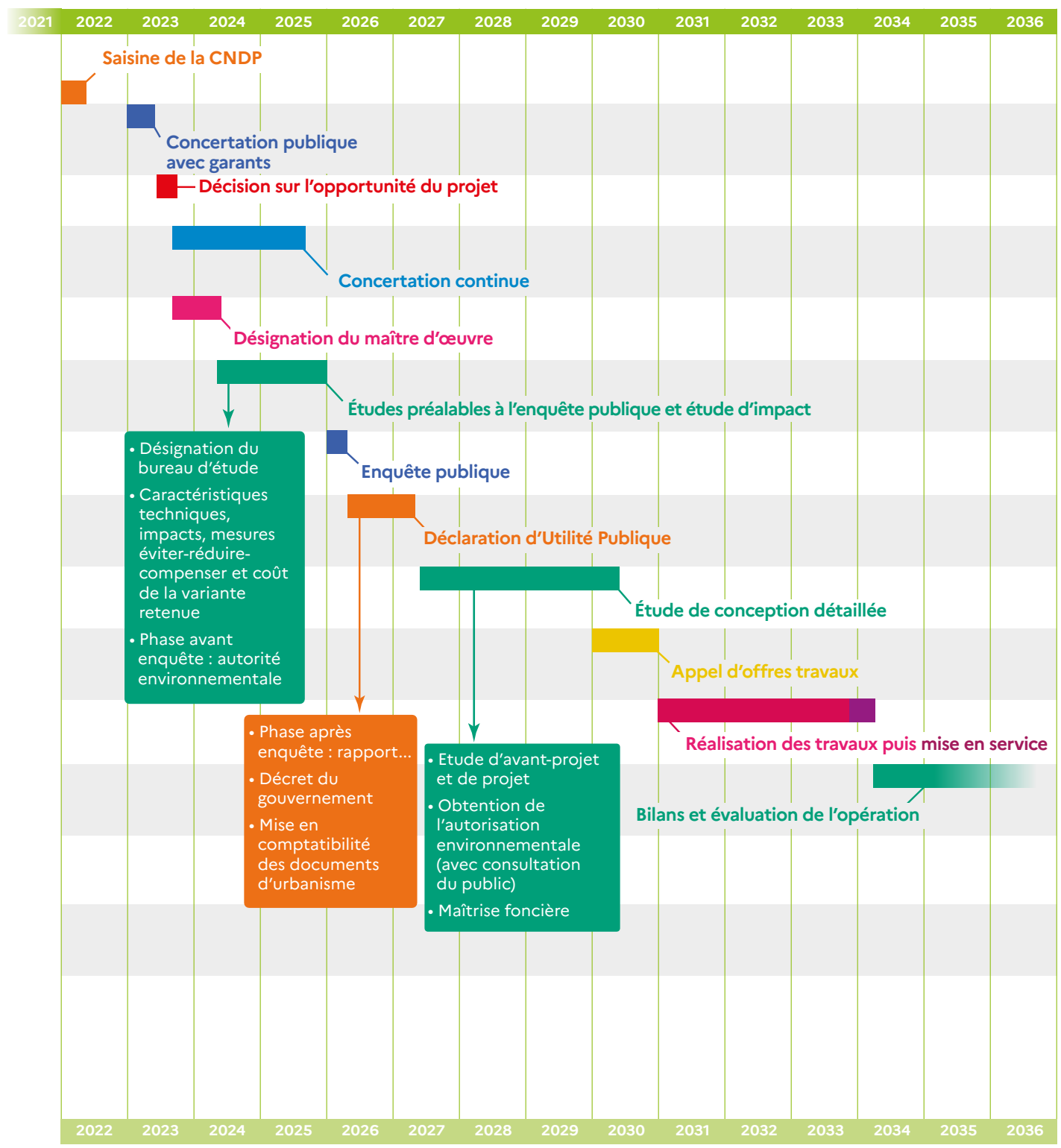
	ABSENCE D'AMÉNAGEMENT	AMÉNAGEMENT PARTIEL DE L'A63
A63 (noeud 22-rocade)	66 600	69 500
A660 (échangeurs 1 à 5)	37 300	37 300
RD1250 (Marcheprime-Toctoucau)	7 800	7 600
RD1010 (Le Barp-Cestas)	9 700	9 500
RD5 (Marcheprime-A63)	7 000	7 200
RD3 (Mios-A63)	13 900	13 900

(*) : Le scénario de référence décrit l'évolution probable de la situation en l'absence d'aménagement de l'A63.

La réalisation de l'aménagement partiel augmente l'attractivité de l'A63 et permet une légère diminution des trafics de véhicules sur les voies adjacentes à l'A63 (RD1250 et RD1010).



Calendrier prévisionnel



4.4. UNE VOIE DÉDIÉE

AUX VÉHICULES À FORT TAUX D'OCCUPATION ?

L'ajout d'une voie dédiée peut s'appliquer aux scénarios 2 et 3, grâce à la création d'une nouvelle voie.

L'expression « véhicules à fort taux d'occupation » désigne à la fois les transports en commun et les véhicules opérant un covoiturage. Ces 2 modes de transport présentent l'intérêt de réduire le nombre global de véhicules en circulation. La mise à disposition d'une voie dédiée est une incitation à l'usage des modes de déplacements alternatifs.

Réserver la 3^{ème} voie aux covoitureurs et aux transports en commun

Une voie réservée est aussi appelée VR2+, car seuls peuvent l'utiliser les véhicules avec au moins deux occupants. Compte-tenu de niveaux de circulation actuels et à moyen terme, la mise en place d'une voie réservée sur l'A63 est inenvisageable dans une configuration à 2x2 voies. Elle devient possible dès lors que l'A63 est aménagée à 2x3 voies.

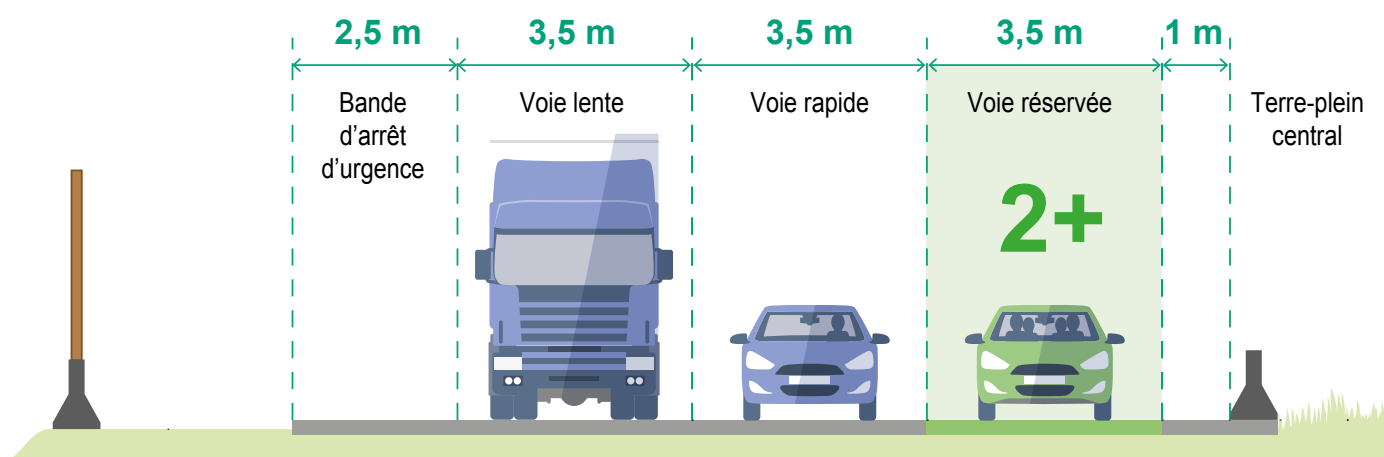
La voie réservée n'est pas forcément un dispositif permanent. Il s'avère particulièrement intéressant d'activer le dispositif lors des périodes de forte congestion. La réservation de voie permet de fluidifier la circulation les jours de la semaine – voire lors des chassés-croisés estivaux – en encourageant au covoiturage. Deux modes de gestion de l'utilisation de la VR2+ seraient envisageables : la gestion par panneaux fixes ou la gestion dynamique.



LE SAVIEZ-VOUS ?

Ce panneau, encore peu courant, désigne une voie réservée, ou VR2+.

Il désigne une voie réservée aux véhicules en covoiturage, mais aussi aux transports en commun et aux taxis.



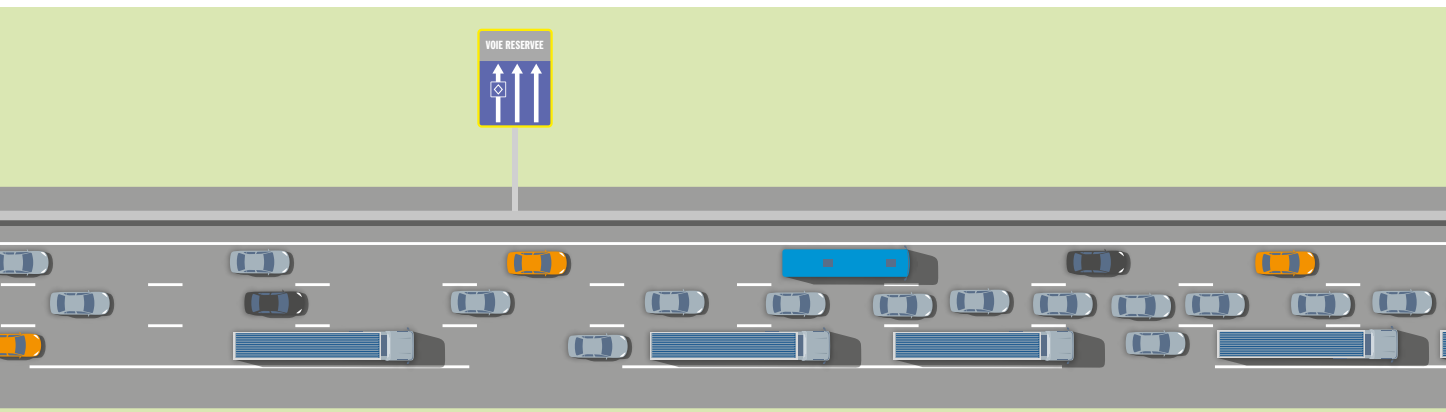
Quel bénéfice pour les usagers et pour l'environnement ?

Cette option générerait un report modal vers les transports en commun et l'augmentation de la pratique du covoiturage, réduisant de fait les émissions de GES.

Gestion par panneaux fixes

La gestion par panneaux fixes consisterait en l'implantation de panneaux :

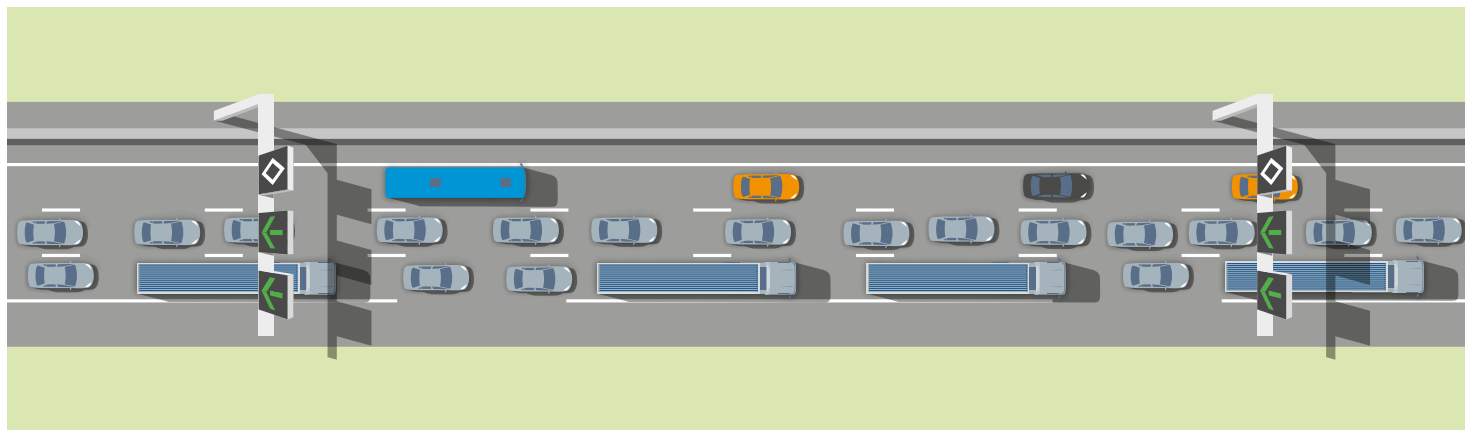
- qui mentionneraient, le cas échéant, les plages horaires d'utilisation de la VR2+ ou bien le fait que la VR2+ soit permanente, en début de section ;
- qui indiqueraient la fin de section de VR2+.



Gestion dynamique

La gestion dynamique de la voie réservée permettrait son activation en fonction des conditions de circulation. Des panneaux à messages variables implantés en amont et à la fin de la section de voies réservées indiqueraient aux usagers les conditions de circulation sur la voie.

Ce mode de gestion permettrait une utilisation de la VR2+ adaptée aux conditions de circulation en temps réel mais nécessiterait des moyens techniques et humains plus facilement mobilisables chez un concessionnaire.



Gestion dynamique d'une voie VR2+

Modalités de mise en œuvre

L'analyse réalisée sur la section de l'A63 permettrait d'envisager l'aménagement d'une voie réservée aux véhicules à fort taux d'occupation, par affectation d'une voie existante, sur les sections présentant des congestions récurrentes :

- dans le sens Bayonne > Bordeaux, sur la section entre le nœud A660/A63 et le raccordement avec la rocade de Bordeaux ;
- dans le sens Bordeaux > Bayonne, sur la section entre le raccordement avec la rocade de Bordeaux et l'échangeur n°24.

Si l'opportunité d'une voie dédiée aux véhicules à fort taux d'occupation venait à être confirmée, alors celle-ci ferait l'objet d'études plus fines afin d'en confirmer la faisabilité technique et de préciser ses caractéristiques.

Les nœuds autoroutiers situés sur la section girondine de l'A63 sont des points durs où ont lieu des congestions récurrentes aux heures de pointe du fait des forts trafics en interface. En l'état actuel, le nombre de voies et les trafics dans les bretelles des nœuds autoroutiers ne permettraient pas la mise en œuvre de ces configurations. Des aménagements complémentaires présentant des dispositions techniques particulières seraient à prévoir pour l'aménagement de ces nœuds autoroutiers.

5. COMPARAISON DES SCÉNARIOS

Le tableau présenté en page suivante présente une comparaison du scénario 1 d'absence d'aménagement, du scénario 2 d'aménagement complet (financé par concession) et du scénario 3 d'aménagement partiel (financé par crédits publics).

Des indicateurs permettent d'évaluer et de comparer les scénarios dans leurs différentes composantes (accessibilité des territoires, sécurité, environnement, coût, rentabilité et calendrier).



ANALYSE MULTICRITÈRE DES S

		Scénario 1 ABSENCE D'AMÉNAGEMENT
Longueur de l'aménagement		0 km
Gain de temps à l'heure de pointe du matin Itinéraire Salles > Bordeaux (par rapport au scénario 1)		-
Gain de temps à l'heure de pointe du soir Itinéraire Bordeaux > Salles (par rapport au scénario 1)		-
Projection (2030) de circulation sur l'A63 entre le nœud 22 et la rocade (différentiel avec scénario 1)	Véhicules légers	47 600
	Poids lourds	19 000
Projection (2030) de circulation sur l'A63 entre l'échangeur 21 et le nœud 22 (différentiel avec scénario 1)	Véhicules légers	18 100
	Poids lourds	12 800
Projection (2030) de circulation sur l'A660 (différentiel avec scénario 1)	Véhicules légers	31 400
	Poids lourds	5 800
Projection (2030) de circulation sur la RD1250 (différentiel avec scénario 1)		7 800
Projection (2030) de circulation sur la RD1010 (différentiel avec scénario 1)		9 700
Effet sur le cadre de vie		<ul style="list-style-type: none"> • Aucune protection acoustique • Détérioration probable en raison de l'augmentation de la circulation
Effet sur l'eau et le milieu naturel		<ul style="list-style-type: none"> • Aucune mise à niveau environnementale
Amélioration de la sécurité		<ul style="list-style-type: none"> • Pas de mise aux normes de l'infrastructure • Risque de détérioration en raison de l'augmentation du trafic
Niveau de service (Effet sur l'économie et l'aménagement du territoire)		<ul style="list-style-type: none"> • Augmentation des congestions entraînant un allongement des temps de parcours pour les personnes et pour les marchandises.
Péage (valeur 2020)		Aucun
Investissement total (valeur 2020)		
Dont financements publics		

CÉNARIOS

Scénario 2 AMÉNAGEMENT COMPLET PAR CONCESSION	Scénario 3 AMÉNAGEMENT PARTIEL SUR CRÉDITS PUBLICS
35 km (+ mise aux normes A660)	7 km
5 minutes	2 minutes
10 minutes	4 minutes
47 000 (- 600)	50 300 (+ 2 700)
18 500 (- 500)	19 200 (+ 200)
14 000 (- 4 100)	18 400 (+ 300)
12 400 (- 400)	12 900 (+ 100)
30 900 (- 500)	31 400 (=)
5 800 (=)	5 900 (+ 100)
9 600 (+ 1 800)	7 600 (- 200)
11 500 (+ 1 800)	9 500 (- 200)
<ul style="list-style-type: none"> • Réduction des nuisances sonores par les écrans acoustiques • Report de trafic sur les voiries adjacentes entraînant une dégradation du cadre de vie 	<ul style="list-style-type: none"> • Réduction des nuisances sonores par les écrans acoustiques • Trafic sur les voiries adjacentes non impacté
<ul style="list-style-type: none"> • Mise à niveau complète du système d'assainissement pour la collecte et le traitement des eaux • Amélioration de la transparence écologique • Consommation d'espaces naturels seulement sur le terre-plein central et aux abords immédiats de l'A63 • Amélioration de l'intégration paysagère 	<ul style="list-style-type: none"> • Mise à niveau du système d'assainissement, amélioration de la transparence écologique et de l'intégration paysagère sur la partie nord de l'A63
<ul style="list-style-type: none"> • Mise en conformité de l'infrastructure et réduction des phénomènes de congestion et de ralentissement permettant d'améliorer la sécurité des usagers. 	<ul style="list-style-type: none"> • Mise en conformité de l'infrastructure et réduction des phénomènes de congestion et de ralentissement permettant d'améliorer la sécurité des usagers sur la partie nord de l'A63
<ul style="list-style-type: none"> • Nette amélioration des conditions de circulation et donc de l'accessibilité, par rapport à une situation de référence à 2x2 voies. Réduction notable des congestions. 	<ul style="list-style-type: none"> • Amélioration des conditions de circulation et donc de l'accessibilité sur la partie nord de l'A63. Réduction des congestions à l'arrivée sur Bordeaux.
Véhicules légers : 0,04 € TTC/km Poids lourds : 0,20 € HT/km	Aucun
290 M€ HT	54,5 M€ HT
Aucun	54,5 M€ HT



Les émissions de gaz à effet de serre et l'analyse socio-économique constituent également des critères du choix de l'État. Les comparaisons sur ces critères figureront dans les **fiches thématiques** « gaz à effet de serre » et « analyse socio-économique » qui seront publiées avant le début de la concertation.

6. ANNEXE

Liste des communes directement concernées par les scénarios d'aménagement.

▬	Arcachon
▬	Le Barp
▬	Belin-Béliet
▬	Biganos
▬	Canéjan
▬	Cestas
▬	Gradignan
▬	Gujan-Mestras
▬	Lugos
▬	Marcheprime
▬	Mios
▬	Pessac
▬	Le Teich
▬	Salles
▬	La Teste-de-Buch

Ces communes ont fait l'objet d'un affichage réglementaire.

