

AMÉNAGEMENT DE L'A63 EN GIRONDE

**PARTICIPEZ ET CONTRIBUEZ
À LA CONCERTATION
PRÉALABLE DU PUBLIC**

**DU 30 JANVIER
AU 30 AVRIL 2023**

Dossier de concertation
complet et documentation
disponibles en ligne.

**CONCERTATION
PRÉALABLE DU PUBLIC**

www.A63Nord.fr



DES AXES ROUTIERS TRÈS SOLLICITÉS...

En Gironde, l'A63 est une autoroute à 2x2 voies de 35 km. Depuis la rocade bordelaise, l'A63 assure à la fois une fonction de grand transit notamment poids lourds mais aussi de desserte plus locale : en direction des Landes ou vers le bassin d'Arcachon, via l'A660. Sur ce trajet, l'A63 comporte 6 échangeurs et 2 noeuds autoroutiers. L'A660 compte 5 échangeurs. Ces deux axes sont actuellement exploités par l'État et les usagers y circulent sans péage, à la différence de l'A63 dans les Landes et les Pyrénées-Atlantiques.

Qui roule sur l'A63 ?

- Le trafic varie de 35 000 véhicules/jour au sud à plus de 80 000 à l'approche de la rocade.
- La part des poids lourds varie de 17 à 29 % selon les sections. Plus on s'éloigne de Bordeaux et plus la part des camions augmente.
- Parmi ces camions, près de 80 % sont en transit, c'est-à-dire qu'ils effectuent des trajets de longue distance.
- Pour les véhicules légers, le trafic est surtout local : plus de 60 % des véhicules ont des points de départ et d'arrivée compris entre la barrière de péage de Saugnacq-et-Muret au sud et la rocade au nord.



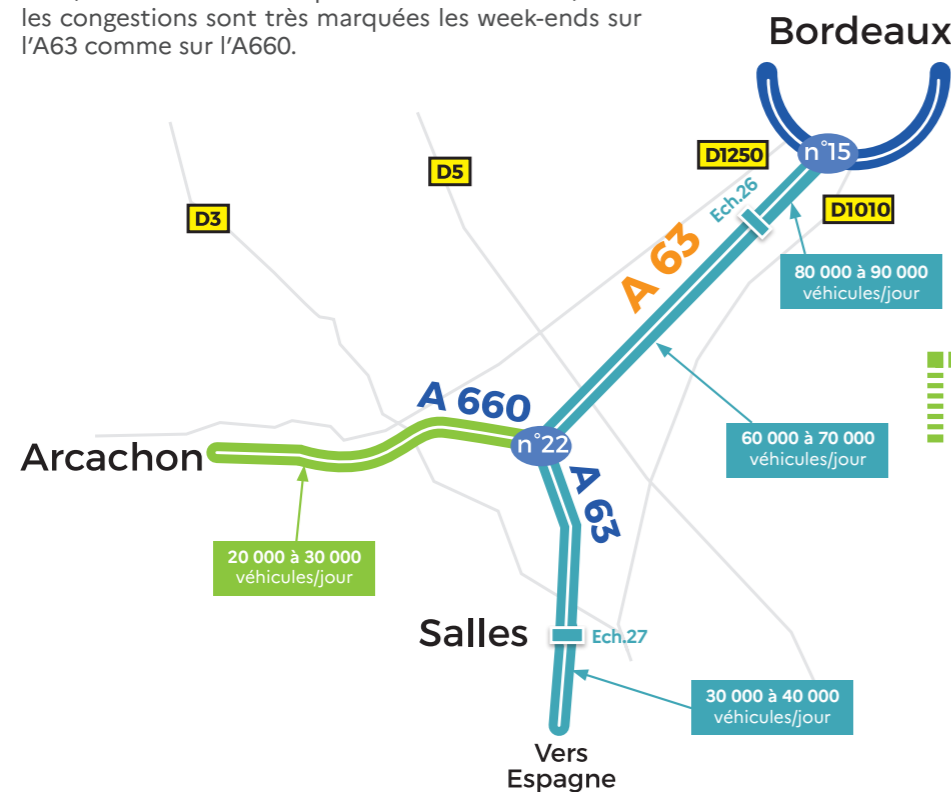
Un temps de parcours parfois multiplié par 3.

En période creuse, il faut 21 minutes pour parcourir les 35 km qui séparent l'échangeur n°21 de la rocade bordelaise. Aux heures de pointe, ce temps de parcours peut être multiplié par trois. Sous l'effet de la saturation de l'A63, les axes parallèles (RD1250 et RD1010) deviennent des itinéraires de substitution opportunistes et les bourgs traversés subissent des niveaux de circulation élevés.

Quand circule-t-on le plus sur l'A63 ?

- Les trajets du quotidien (domicile-travail et scolaires) sont majoritaires.
- Des congestions apparaissent donc à proximité de Bordeaux, le matin vers le nord, et le soir vers le sud.
- L'été, ces bouchons du quotidien se réduisent, mais les congestions sont très marquées les week-ends sur l'A63 comme sur l'A660.

Trafic moyen journalier horaire sur l'A63 et l'A660 en 2016 (Données DIR Atlantique)



Au sud de la jonction entre l'A63 et l'A660, la circulation est fluide. Le trafic se densifie à l'approche de la métropole bordelaise. Autour de Cestas, on observe une circulation « en accordéon », avec des ralentissements et des accidents huit fois plus fréquents que la moyenne nationale. Au nord de l'échangeur n°26A à Gradignan, le trafic approche 90 000 véhicules par jour, un niveau comparable à ce que l'on observe sur la rocade.

... ET UN BESOIN DE MOBILITÉ CROISSANT

Bassin d'Arcachon et métropole bordelaise : deux pôles d'attractivité

La zone d'étude gagne régulièrement des habitants, attirés par la qualité de vie du territoire, mais aussi par son dynamisme économique. L'A63 irrigue plusieurs zones industrielles et d'activités, dans les communes de Pessac, Gradignan, Canéjan, Cestas, Mios et Salles. Le sud du bassin d'Arcachon constitue pour sa part l'une des locomotives du tourisme en Gironde.

Les territoires desservis par l'A63 et l'A660 sont très liés, ce qui génère des déplacements toujours plus nombreux.

Quelles sont les alternatives à la route ?



Pour les voyageurs, la liaison ferroviaire Bordeaux-Arcachon connaît un franc succès. Elle transporte déjà 9 000 personnes par jour, et 15 000 en 2030 grâce au projet de RER métropolitain. Cette offre est complétée par trois lignes de bus reliant Bordeaux au sud du département, dont la ligne 505 (Hôpital Pellegrin / Belin-Béliet) qui transporte environ 13 000 voyageurs par mois.

Pour les marchandises, la situation est plus compliquée : seulement 20 trains circulent chaque jour entre Bordeaux et Hendaye. Des investissements importants sont prévus (autoroute ferroviaire Cherbourg-Mouguerre), mais leur capacité est limitée par rapport au volume quotidien de poids lourds sur l'A63.

Le diagnostic de l'État : une capacité insuffisante aux heures de pointe

Les études de trafic laissent entrevoir une augmentation à l'horizon 2030, pour atteindre 86 000 véhicules par jour au nord de l'échangeur 25, et ce malgré la prise en compte de la politique volontariste de développement du RER métropolitain. Aux heures de pointe, le nombre de véhicules dépassera alors significativement le niveau maximal pouvant s'écouler sur une 2x2 voies. Les niveaux de congestion pourraient avoir un impact sur l'économie locale, le cadre de vie des riverains et le trafic de transit.

L'augmentation de capacité de l'A63 apparaît dès lors comme la solution pour atteindre trois objectifs :

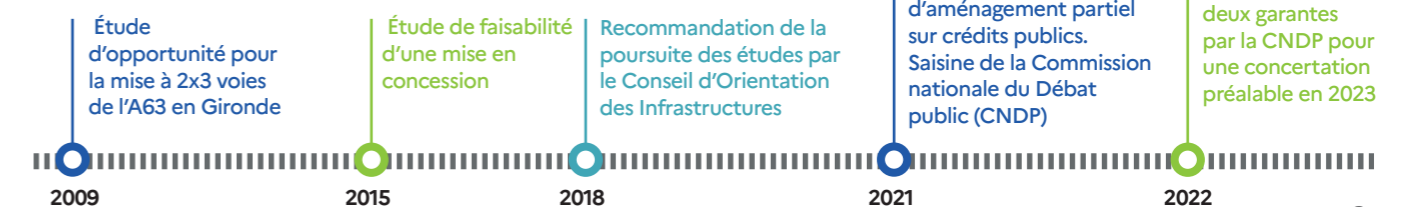
Améliorer la fluidité et le fonctionnement de l'itinéraire actuel

Améliorer les conditions de sécurité

Garantir une meilleure intégration environnementale de l'infrastructure



Des premières études à la concertation



LES 3 SCÉNARIOS

Trois scénarios présentant des approches différentes sont soumis au débat. Cette concertation doit enrichir le projet, ouvrir de nouvelles options et questionner sur l'opportunité du projet.

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 routier sous l'effet combiné d'une réduction des déplacements et du développement des moyens de transports alternatifs.

Or, les perspectives d'évolution étudiées par la DREAL montrent que le trafic sur l'A63 atteindrait 86 000 véhicules/jour au nord de l'échangeur 25. Du point de vue de l'État, 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.

Le coût d'investissement de ce scénario est nul.



SCÉNARIO 2 L'aménagement à 2x3 voies complet, financé par concession

Ce scénario prévoit l'aménagement à 2x3 voies de l'intégralité de l'A63 en Gironde, sur 35 km depuis la rocade bordelaise jusqu'à Salles. Pour financer ce projet, l'État désignerait un concessionnaire chargé des travaux. Celui-ci se rémunérerait par la mise en place d'un péage. C'est donc l'utilisateur qui paierait l'aménagement.

Un péage en flux libre serait proposé : des portiques, sans arrêt, remplacent les barrières de péage. Ce système permettrait une plus grande fluidité de circulation, un gain de temps et une moindre consommation foncière.

Pour relier Salles à la rocade, le prix pourrait être d'environ 1,40 €* pour les véhicules légers (environ

4 cts TTC/km) et près de 7€* pour les poids lourds (environ 20 cts HT/km). La localisation des portiques de tarification fait l'objet de plusieurs approches, qui sont décrites dans le dossier de concertation et seront comparées et commentées au cours des débats.

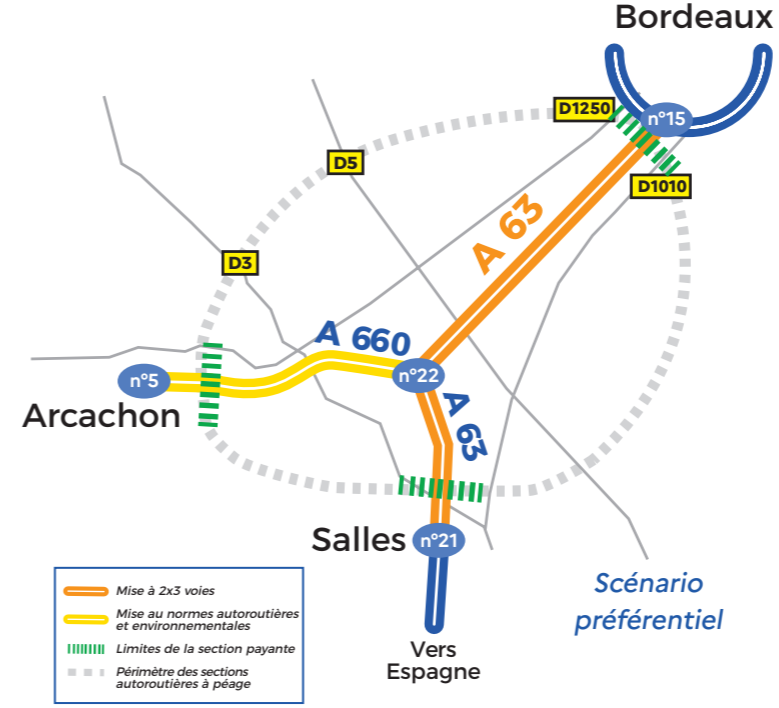
Entre Salles et Bordeaux, l'aménagement complet permettrait d'améliorer la sécurité et de gagner aux heures de pointe jusqu'à 5 minutes le matin vers Bordeaux et 10 minutes le soir vers le sud.

Par ailleurs, ce scénario intègre la mise aux normes complète (sécurité, environnement) de l'A63 et de l'A660, ainsi que la mise en place d'écrans acoustiques dans les zones les plus exposées.

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

0,04 €TTC/km*
coût approximatif envisagé (valeur 2020) pour le péage des véhicules légers sur l'A63 en cas de mise en concession

* Ces montants sont estimés en fonction du coût des travaux et des niveaux de trafic. Les montants finaux seront connus après un appel d'offres de concession.

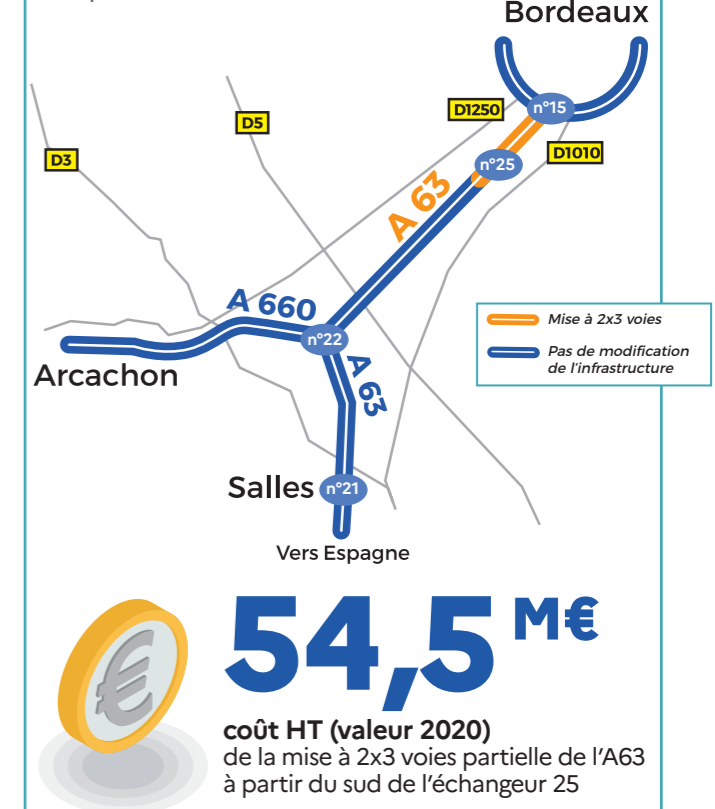


SCÉNARIO 3 L'aménagement à 2x3 voies partiel, financé sur crédits publics

Ce scénario prévoit l'aménagement à 2x3 voies de la partie la plus congestionnée : entre la rocade bordelaise et le sud de l'échangeur n°25 de l'A63 à Cestas, sur 7 km. Cet aménagement serait financé sur crédits publics, et donc sans concession ni péage. L'État serait le maître d'ouvrage du projet. Dans ce scénario, c'est le contribuable qui financerait l'aménagement.

Le gain de temps sur l'itinéraire global Salles-Bordeaux pourrait atteindre 2 minutes le matin vers Bordeaux et 4 minutes le soir vers le sud.

Comme pour le scénario 2, une mise aux normes en matière de sécurité et d'environnement est incluse dans le projet, limitée aux 7 km d'aménagement. Des protections acoustiques pourraient être déployées dans les zones exposées.



2034

Date de mise en service envisagée pour les scénarios 2 et 3



Panneau désignant une voie réservée ou VR2+

Une 3^{ème} voie réservée au covoiturage et aux transports en commun

En cas d'aménagement complet ou partiel de l'A63, la nouvelle voie pourrait être réservée aux « véhicules à fort taux d'occupation » : ceux qui ont au moins deux passagers. Cela inclut les véhicules en covoiturage, les transports en commun et les taxis. Le dispositif constitue une incitation pour réduire le nombre de véhicules en circulation.

Les futures voies sur le terre-plein central

Le terre-plein central de l'A63 est très large. C'est là qu'une 3^{ème} voie serait ajoutée dans chaque sens sans consommer de foncier à usage agricole. Les surfaces nécessaires à l'élargissement pour les scénarios 2 et 3 sont respectivement de 35 et 6 hectares. Le mode de réalisation devrait être le même que pour la rocade bordelaise : construction des nouvelles voies, puis réfection des voies existantes, avant la mise en service à 2x3 voies.



PARTICIPEZ ET CONTRIBUEZ

La concertation préalable se déroule du 30 janvier au 30 avril 2023. 3 mois pour s'informer et s'exprimer grâce aux différents moyens proposés.

www.A63Nord.fr

Sur le site internet www.A63Nord.fr, vous retrouverez tous les documents de la concertation (dossier, fiches thématiques, présentations, comptes-rendus, études...) et un formulaire numérique pour déposer vos avis 24h/24 et 7j/7.

Réunions publiques et ateliers de 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
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 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*
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 débats mobiles

La concertation vient à vous lors de six débats mobiles organisés sur le territoire. Une équipe de médiateur investira l'espace public, de l'agglomération bordelaise à Salles en passant par le bassin d'Arcachon, pour que chacun puisse exprimer son point de vue.

Lieux et dates à retrouver sur www.A63Nord.fr.

Une concertation préalable avec garant

Le ministre des transports a saisi la CNDP le 23 février 2022 sur son projet de poursuite de l'aménagement de l'A63 et de l'A660 en Gironde. L'organisation d'une concertation préalable du public a été décidée par la CNDP. Cette procédure permet de débattre de l'opportunité, des objectifs et des caractéristiques principales du projet alors que toutes les options sont encore possibles. À l'issue de cette démarche, si l'État décidait la poursuite du projet, c'est à l'horizon 2026 qu'une enquête publique aurait lieu sur la base d'un projet détaillé.

Pour suivre cette concertation, deux garantes neutres et indépendantes ont été désignées par la CNDP : Marion Thenet et Marion Juliot. Elles 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, le public peut s'adresser à elles par mail et par courrier :

marion.thenet@garant-cndp.fr

marion.juliot@garant-cndp.fr

CNDP - Garantes de la concertation sur le projet d'aménagement de l'A63/A660 par concession

244 boulevard Saint-Germain
75007 PARIS

Toutes les informations sur la concertation

www.A63Nord.fr