

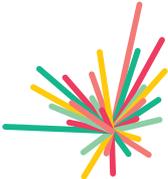
DOSSIER DE PRESSE - 27 SEPTEMBRE 2022

ROCADE BORDELAISE AMÉLIORER LA MOBILITÉ MÉTROPOLITAINE



© J.-B. Mengès - Bordeaux Métropole


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


**BORDEAUX
MÉTROPOLE**

SOMMAIRE

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

FLUIDIFIER LA CIRCULATION SUR LA ROCADE BORDELAISE, UN ENJEU STRATÉGIQUE

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

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

Faciliter les déplacements du quotidien

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

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

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

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

Agir sur la mobilité avec un ensemble de mesures

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

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

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

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

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

LA ROCADE EN CHIFFRES

La rocade bordelaise fait le tour de l'agglomération sur

45 km

Elle comporte

27 échangeurs

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

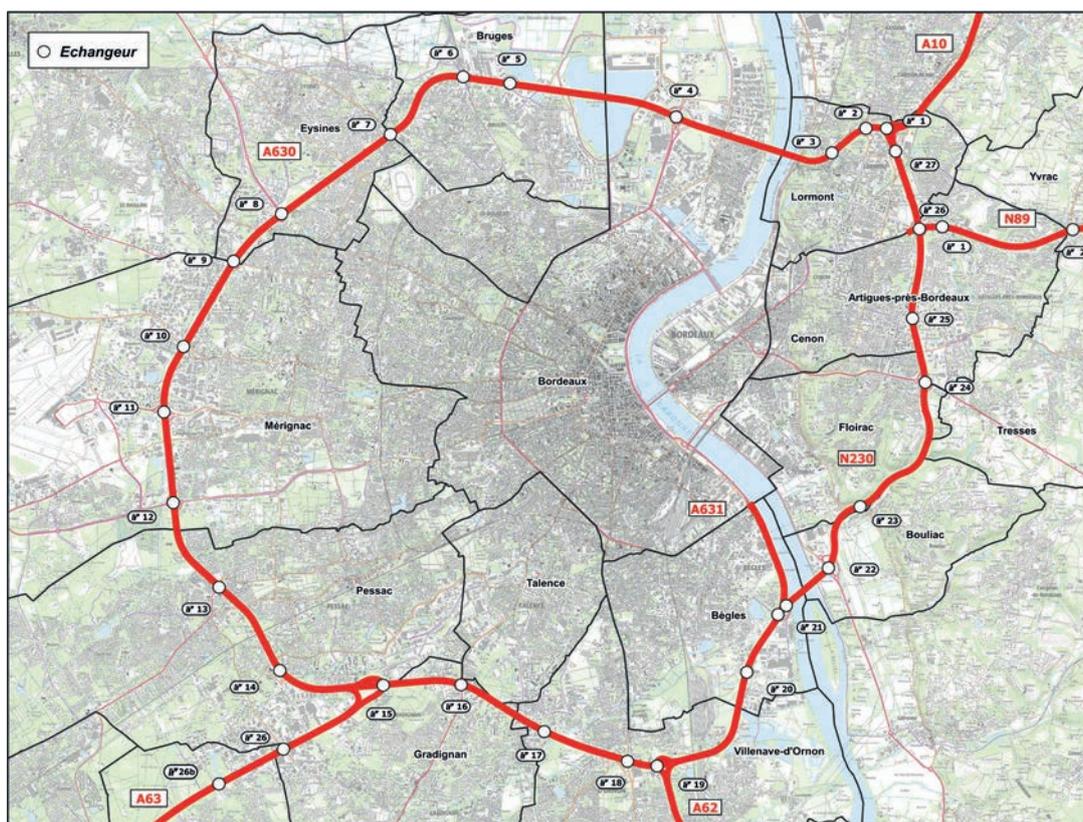
85 000 à 140 000

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

6 000 à 18 000 poids lourds

268 Md'€

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





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

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

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

Les objectifs de cette opération sont :

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

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

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

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

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

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

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

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

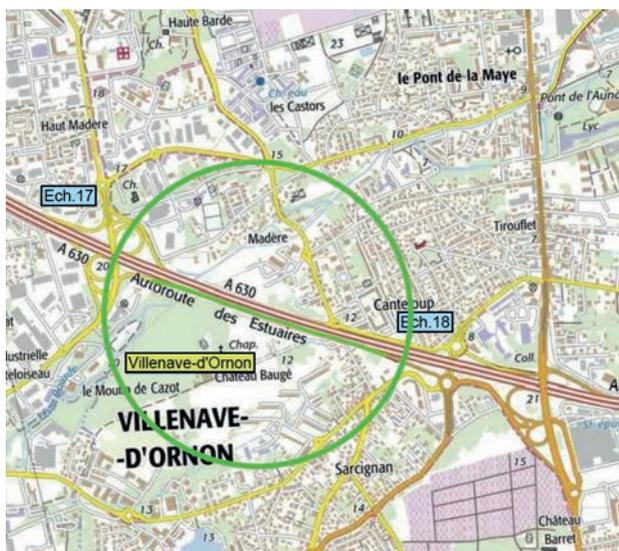
CRÉATION D'UNE VOIE AUXILIAIRE D'ENTRECROISEMENT ENTRE LES ÉCHANGEURS 17 ET 18 EN SENS EXTÉRIEUR

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

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

Le projet d'aménagement

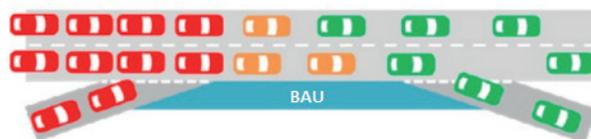
La section entre les échangeurs n°15 (A 63 en direction de Bayonne) et n°19 (A 62 en direction de Toulouse) présente en effet **un des plus forts trafics de la rocade de Bordeaux, avec un trafic moyen par jour de 64 000 véhicules en sens extérieur**, et toute amélioration ponctuelle de fluidité est recherchée.



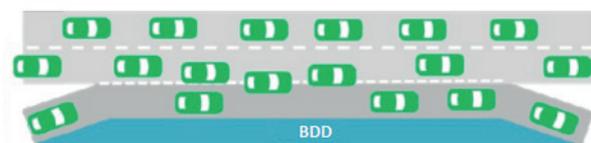
Les objectifs du projet sont doubles :

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

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



Situation actuelle : enchaînement direct



Situation future : voie d'entrecroisement

Elle prévoit :

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

Calendrier du projet

Les grandes étapes du projet :

Concertation publique : automne 2022

Bilan de la concertation : fin 2022

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

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

Mise en service : printemps 2024

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