



## **Contribution du Groupe Métropole Commune(s) à la concertation publique de l'Etat sur la poursuite de l'aménagement de l'A63 en Gironde**

L'aménagement des autoroutes A 63 et A 660 en Gironde fait actuellement l'objet d'une concertation publique réglementaire du 30 janvier au 30 avril 2023 organisée par les services de l'Etat. L'objet de cette concertation est d'apporter un éclairage sur l'opportunité d'aménagement l'A63.

En Gironde, l'A63 est une autoroute de 2x2 voies de 35 km qui assure à la fois une fonction de grand transit notamment de poids lourds et de desserte locale en direction des Landes et du Bassin d'Arcachon via l'A660. Sur cette section, l'A63 a 6 échangeurs et 2 nœuds autoroutiers et l'A660 compte, quant à lui, 5 échangeurs.

Le trafic sur cette section de l'A63 varie de 35 000 véhicules/jour au sud et plus de 80 000 véhicules/jour à l'approche de la rocade. La part des poids lourds varie de 17 à 29 % selon les sections avec une part qui augmente plus on s'éloigne de Bordeaux.

Parmi ces poids lourds, plus de 80 % sont en transit et effectuent des trajets longue distance. A contrario, les véhicules légers, pour plus de 60 % d'entre eux, ont des trajets locaux avec majoritairement des motifs de déplacements domicile-travail et domicile/études pour les scolaires.

Les services de l'Etat soumettent à la concertation les 3 scénarios suivants :

### **1. L'absence d'aménagement**

Ce scénario ne prévoit aucun aménagement considérant que le trafic routier sous l'effet combiné d'une réduction des déplacements et du développement de moyens de transports alternatifs diminuera.

Le coût d'investissement de ce scénario est donc nul.

### **2. L'aménagement à 2x3 voies complet, financé par concession**

Ce scénario prévoit l'aménagement de l'intégralité de la section en Gironde à 2x3 voies soit sur 35 km depuis la rocade – échangeur 15 jusqu'à Salles – échangeur n°21 et la remise à niveau autoroutier de l'A660 vers Arcachon.

Pour financer ce projet évalué à 290 M HT (valeur € 2020), l'Etat désignerait un concessionnaire chargé de réaliser les travaux, lequel se rémunérerait par la mise en place d'un péage en flux libre soit sans arrêt à une barrière.

Le prix estimé pour l'usager d'un véhicule léger serait 1,40 € TTC et de 7 € TTC pour les poids lourds pour relier Salles à la rocade.

Cet aménagement permettrait la mise aux normes de l'infrastructure au titre de la sécurité, de l'environnement et la mise en place d'écrans acoustiques dans les zones les plus exposées. Il permettrait également de gagner en heures de pointe jusqu'à 5 minutes le matin vers Bordeaux et 10 minutes le soir vers le sud.

### 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 et le sud de l'échangeur n°25 et l'A63 à Cestas soit 7 km. Cet aménagement portant sur une mise aux normes de sécurité et d'environnement incluant des protections acoustiques dans les zones plus exposées, serait estimé à 54,5 M€ HT (valeur 2020) et serait financé par les crédits publics à la fois de l'Etat et des collectivités à négocier dans le cadre des prochains contrats de plan Etat-Région (CPER). Le gain de temps de parcours entre Salles et Bordeaux pourrait atteindre 2 minutes le matin vers Bordeaux et 4 minutes le soir vers le sud.

Au vu du diagnostic réalisé dans le cadre de ce projet, notamment aux heures de pointe du matin et du soir, et les perspectives d'évolution envisagées, on ne peut pas laisser la situation actuelle perdurer. Contrairement à l'idée véhiculée par certains, les bouchons sont quotidiens et ne se résument absolument pas aux week-ends et aux vacances.

Dès lors, le statu quo n'est pas acceptable.

Il ressort également des nombreuses réunions publiques que l'aménagement à 2X3 voies par un concessionnaire se rémunérant par un péage payé par tous ne fait pas consensus, loin de là. Qui plus est, la présence d'un péage ne peut que renforcer les effets de shunt sur le réseau local pour ceux qui ne pourront ou ne voudront pas le payer.

Le problème particulier des poids lourds qui assurent la desserte régionale et internationale constitue un facteur aggravant pour la sécurité et la fluidité de la circulation. Selon les tronçons, de la rocade à Salles, ils représentent entre 17 et 30 % du trafic et entre 30 et 60 % de l'occupation au sol.

Dès lors, dans une logique de renforcement de la sécurité, il est parfaitement envisageable d'atteindre le résultat escompté en conciliant deux solutions dans un quatrième scénario :

- La mise en place de deux voies dédiées sur le terre-plein central pour les poids lourds, entre Cestas et Salles. Ces deux voies seraient payantes par péage, adossées à une concession privée qui en assurerait le financement. Naturellement, le coût de l'infrastructure serait supporté exclusivement par ce péage poids lourds.
- La réalisation d'une mise à 2X3 voies entre Cestas et la rocade, en prolongement de l'infrastructure poids lourds, à la charge directe de l'État, tel que proposé par l'État dans le scénario 3.

Enfin, il conviendrait d'obtenir la réalisation de traitements acoustiques, protections anti-bruit et/ou revêtement de chaussée de l'échangeur 15 et notamment sur la partie de l'ouvrage enjambant la rocade vers A.63.

#### **Les élus signataires du Groupe Métropole Commune(s)**

Patrick BOBET

Dominique ALCALA

Géraldine AMOUROUX

Christian BAGATE

Christine BONNEFOY

Simone BONORON

Alain CAZABONNE

Max COLÈS  
Nathalie DELATTRE  
Christophe DUPRAT  
Nicolas FLORIAN  
Daphné GAUSSENS  
Michel LABARDIN  
Gwénaél LAMARQUE  
Jacques MANGON  
Thierry MILLET  
Fabrice MORETTI  
Pierre de Gaétan N'JIKAM MOULIOM  
Jérôme PEScina  
Michel POIGNONEC  
Patrick PUJOL  
Fabien ROBERT  
Karine ROUX-LABAT  
Béatrice SABOURET  
Emmanuel SALLABERRY  
Jean-Marie TROUCHE  
Agnès VERSEPUY