**Mr Malavallon habitant de Gujan-Mestras**

Des trois scénarios proposés à la concertation pour la poursuite de l’aménagement de l’A63-Nord ? seul le scenario 3 semble crédible et répondre raisonnablement aux enjeux relevés dans l’étude de trafic d’EGIS. En effet les études montrent que les points critiques se situent dans la partie nord de l’A63 : saturations liées au trafic pendulaire avec plus de 33 000V/j au sein du Scot de Bordeaux, accidentologie élevée (50% entre l’échangeur 25 et la rocade), auxquels vient s’ajouter un trafic poids lourd international très élevé de plus de 17 000 Pl/jour.

Le scénario 2 présente un modèle dépassé visant à répondre aux multiples effets d’un trafic local intense et d’un trafic transeuropéen massif, sans prendre en compte les causes, notamment le trafic poids lourds sur cet axe, pour des gains de temps très limités : 5 à 10 minutes !

De plus, la mise en concession de l’A63 Nord occasionnerait des reports massifs de trafic sur des axes secondaires notamment des poids lourds sur la D1010 (ex N10) à partir de l’échangeur 20 alors que cette voie n’est plus aménagée pour recevoir un trafic dense. Ce report sera inévitable et assurément massif comme ce que l’on peut constater entre Bordeaux et Poitier Sud sur la N10.

Par ailleurs, le scénario 2 propose de mettre à 2x3 voies et en concession le tronçon de l’A660, ce qui est là aussi une aberration et un hold-up à l’égard des habitants du Sud Bassin. Car cet axe n’est pas saturé avec 30 000V/J et la mise en concession ne serait qu’une manière de taxer les résidents du sud Bassin pour financer les aménagements de l’A63 ! Cela provoquera un report massif sur les axes secondaires de ce SCoT et notamment la D1250 qui supporte déjà un trafic important et qui traverse de nombreuses agglomérations.

Enfin compte tenu du calendrier prévisionnel de ces aménagements avec une mise en service en 2033, il semble aujourd’hui plus intéressant d’actualiser les données et les stratégies visant à vraiment mettre en place du ferroutage sur l’axe Madrid-Paris et une offre de transports en commun efficace entre le Bassin d’Arcachon et Bordeaux et non des TER mal gérés par la SNCF, saturés et constamment en retard ou annulés !!

Il faut éviter absolument le scénario 2 qui présente plus de risques à moyens et long termes et d’être saturé dès sa mise en service.

Le scénario 3 associés à des actions réellement volontaristes des services de l’Etat et des élus locaux pour développer l’offre de transport en commun et limiter les flux de transits de poids lourds sont réellement de nature à répondre aux enjeux globaux de l’A63 Nord.