

1. Concernant le besoin d'une 3eme voie sur l'A63

Dans les objectifs de ce projet, vous faites le constat que l'A63 arrive à saturation et vous voulez ajouter une voie supplémentaire pour fluidifier le trafic et faire gagner du temps de transport aux usagers. **Je ne pense pas que l'ajout d'une voie permettra de faire gagner du temps aux gens sur leurs trajets.**

J'habite à Cestas et pour le travail ou mes déplacements personnels je me rends régulièrement sur Mérignac et Pessac Bersol

Je constate un peu le matin et surtout le soir qu'il y a des ralentissements voire des bouchons sur l'A63 (en direction de Bordeaux) à cause de la rocade déjà à 3x3 voies en direction de Bègles qui est bouchée. L'ajout d'une voie vers Bordeaux ne permettra pas de faire gagner du temps aux usagers (sauf si tous les usagers sortent à Pessac Bersol) car même s'ils vont plus vite sur une portion (celle de l'A63 à 3 voies) le temps au final sera le même car on arrivera sur l'entonnoir bouchonné de la Rocade et il y aura juste au final un bouchon plus long en fin d'A63 vers la rocade. Le débit et temps sont toujours liés à la zone de débit la plus faible (ou au débit de la zone déjà embouteillée). C'est mathématique. Personnellement je préfère rouler moins vite que rouler vite puis être à l'arrêt dans un bouchon. Je pense qu'en plus au niveau bilan carbone il est préférable de rouler à une vitesse constante plutôt qu'être à l'arrêt et redémarrer toutes les minutes.

Dans le sens Bordeaux vers A63, le soir, quand je reviens de Mérignac c'est principalement à nouveau sur la Rocade parfois dès Pessac centre que cela bouchonne encore à cause de bouchons jusqu'à Bègles/Bordeaux. Et souvent en prenant ensuite l'A63 je circule à nouveau correctement

Si on exclue les périodes estivales avec le passage des vacanciers qui effectivement crée des bouchons mais on ne peut pas dimensionner l'autoroute par rapport aux vacanciers sinon il faudrait d'abord se préoccuper de la route vers le cap ferret complètement impraticable pendant l'été, il faut admettre qu'il y a des ralentissements au niveau de l'échangeur de Pessac Bersol (cause le passage de 3 voies à 2 voies) et ensuite un peu après Cestas

Conclusion :

- l'ajout d'une voie sur l'axe vers Bordeaux ne fera pas gagner de temps aux usagers, cela va remplacer l'effet accordéon par un gros bouchon à l'arrivée sur la rocade + plus de carbone (cause bouchons)
- l'ajout d'une voie sur l'axe Bordeaux vers Salles, pourrait améliorer le temps des usagers. Mais à ce stade je ne considère pas qu'on est à saturation car elle n'est pas systématiquement bouchée le soir et lorsqu'il y a des bouchons, je soupçonne que ce soit à cause d'un accident après Cestas. Donc ce n'est pas le nombre de voies qui pose problème sur cet axe mais les accidents

La solution n'est donc pas l'ajout d'une voie sur l'A63. Cela ne résoudra pas les problèmes. Cela en donnera juste l'apparence

J'imagine que vous connaissez le paradoxe de Braess, théorie mathématique applicable aux réseaux routiers. Quelques liens explicatifs :

- <http://carfree.fr/index.php/2012/07/18/le-paradoxe-de-braess/>
- <http://carfree.fr/index.php/2016/06/20/ajouter-des-voies-de-circulation-pour-faire-face-a-la-congestion-du-traffic-cest-comme-desserrer-sa-ceinture-pour-soigner-lobesite/>
- <https://www.nouvelobs.com/rue89/rue89-planete/20160106.RUE1831/la-plus-large-autoroute-du-monde-est-deja-bouchee.html>

Cette théorie et des constatations réelles en rapport avec cette théorie démontrent que l'ajout d'une voie pour fluidifier le trafic est contre productif et va au final créer plus de bouchons. La cause en bref : les usagers cherchent toujours l'itinéraire qui va le plus vite (de manière égoïste). Si on rajoute une voie, alors il y aura encore plus de gens qui vont la prendre car cela permet d'aller plus vite et au final il y aura pas seulement autant de bouchons mais plus car on va congestionner d'autres points de circulations (par exemple la rocade).

C'est humain si je mets 20 min en voiture au lieu de 40 min en TER, il est évident que les gens prendront leurs voitures.

Je commencerais à prendre les moyens de transports alternatifs quand les temps de transports deviendront quasi équivalents et dans ce cas là je prendrai le moyen le plus économique et flexible

Donc

- dans un mode où on veut inciter les utilisateurs à utiliser moins la voiture (cause environnement)
- dans ce projet dont vous dites p38 3.1 Enjeux vouloir maîtriser l'étalement urbain

je ne comprends pas qu'on envisage de dépenser 290M€ pour ajouter une voie qui

- au final va inciter à prendre + la voiture (dans un 1^{er} temps) au détriment des transports alternatifs
- va inciter les gens à acheter toujours plus loin de la CUB et augmenter l'étalement urbain et les flux pendulaires associées

Je ne pense pas que la 3eme voie soit en terme de ROI (scénario2 ou 3) intéressant car on n'emploie pas l'argent où il faudrait pour résoudre les problèmes

2. Concernant plus en détail le dossier de concertation

Des documents datés, des projections ou chiffres pas clairs. Pas d'analyse socio économique. Trop de sujets « juste » survolés

Certaines études datent de plus de 5 ans voire même 10 ans

- trafic moyen en 2016
- études de concessibilité 2016
- enquête ménage déplacement de 2008
- étude acoustique en 2010 (p19)
- étude écologique en 2010
-

Le covid, le teletravail, les nouvelles mobilités et l'évolution de la population ont forcément modifié ces données

Sur quels éléments se basent les projections d'augmentation de trafic ? En effet après une période d'augmentation forte de 2016 à 2020, j'ai l'impression que la population se stabilise dans la région Aussi avec le télétravail, les moyens de transport alternatif (bus, tram, train, velo), l'augmentation du prix de l'essence, les préoccupations écologiques, j'aimerais avoir plus d'informations sur les éléments permettant de faire votre projection des transports voitures/camions

→ **impossible de s'appuyer / de prendre des décisions de cet ampleur sur des données trop anciennes**

Les projections de circulation sont en 2030 alors que le projet scénario 2 ou 3 sera opérationnel à partir de 2034 ? Du coup finalement ne doit on pas en déduire que le scénario 1 va s'appliquer et que finalement la mise en place du scénario 2 ou 3 arrivera trop tard : congestion, auto régulation/diminution de l'attractivité ? Autre question quid de 2035 : Est ce que la voie nouvellement ajoutée ne serait pas déjà saturée (anticipation des usagers de cette voie avec achat et étalement urbain) ?

La comparaison des bilans carbone entre scénario 1/2A/2B/3. J'avoue que je trouve les résultats incohérents : je ne comprends pas le résultat du scénario 3 niveau exploitation par rapport aux autres scénarios. . je m'attendais à un résultat entre le scénario 0 et le 2B, soit un résultat entre -66799 et 0. Comment l'ajout d'une voie sur un petit tronçon au lieu d'un + grand tronçon peut donner un bilan carbone aussi différent ? Sauf à vouloir discréditer le scénario 3

Idem les projections des chiffres sur les voiries adjacentes (itinéraire bis)selon les scénarios ne sont pas très claires et semblent même parfois incohérents. Il faudrait une proposition plus claire avec les chiffres d'aujourd'hui et les projections (et hypothèses de calculs)

Enfin dans les scénario 2 et 3, il est mentionné que la 3eme voie pourrait être VR2+ et servir au covoiturage, taxis et bus. Quels bus sont prévus car sur la partie Cestas/rocade je ne croise jamais aucun bus de transport en commun ?

Les mesures acoustiques restent assez floues et puisqu'il est prévu une augmentation de trafic pourquoi n'est il pas proposé avec le scénario 1 également ?

Les garants et la concertation se dit « neutre » pourtant le document « dossier de concertation » ne donne pas cette impression :

- l'état donne sa préférence : scénario 2
- la proportion de pages allouées aux différents scénarios est inégale de très loin :
 - 3 pages scénario 1 : on comprend si on lit vite : « rien faire c'est nul ».
 - 10 pages scénario 2 : c'est bien détaillé. On mentionne quelques inconvénients mais on comprend vite que c'est le scénario qu'il faudrait choisir
 - 7 pages scénario 3 : c'est le scénario dégradé : le scénario 2 en moins bien

3. Mon avis sur les 3 scénari

Scénario 3 : aménagement partiel sur crédit publics (sortie 25 à Bordeaux)

- Je ne suis pas contre en soit de rajouter une 3eme voie sans péage sur cette portion car cela ne fait pas de mal d'avoir une voie supplémentaire sur les échangeur de Cestas et de Bersol très utilisés
- Je suis bien sûr pour qu'on améliore la sécurité, l'assainissement et la protection de l'environnement sur l'A63. Mais ces mise à niveau peuvent être réalisées sans ajouter une 3eme voie
- Par contre à moins que les usagers prennent l'autoroute à Cestas et sortent à Bersol, l'ajout de la 3eme voie ne résoudra pas du tout le problème de circulation actuel que vous décrivez : ça ira toujours à la même vitesse jusqu'à Cestas, il y aura moins d'effet accordéon de Cestas à Pessac et ça bouchonnera très fort (plus qu'aujourd'hui) à l'arrivée sur la rocade. Pour un usager qui fait Mios/Bordeaux au final ça prendra le même temps
- Vous ne l'avez pas évoqué dans le document mais je me demande si l'ajout de la 3eme voie juste sur cette petite portion ne risque pas d'augmenter le trafic sur les voies adjacentes proches de Cestas, les usagers voulant couper pour accéder directement à l'échangeur 25 et donc finalement ce scénario n'apporte pas de gain de temps et au final des nuisances dans le cadre de vie par des reports de trafic.

Il me faudrait une étude de ce dernier point pour savoir dire si je suis favorable ou pas à ce scénario si je ne tiens pas compte bien sûr du cout du projet car comme je l'ai dit ce scénario n'a pas d'intérêt niveau ROI

Scénario 2 : aménagement complet par concession

- Je ne suis pas contre en soit de rajouter une 3eme voie sans péage sur cette grosse portion car cela ne fait pas de mal d'avoir une voie supplémentaire et j'admets que cela va fluidifier le parcours et qu'il y aura moins d'effet accordéon.
 - Par contre sauf pour les usagers qui sortent avant la rocade, il restera toujours le problème de bouchon à l'arrivée sur la rocade (qui est déjà en 3x3 voies) et ça bouchonnera très fort (plus qu'aujourd'hui) à l'arrivée sur la rocade. Pour un usager qui fait Mios/Bordeaux au final ça prendra quasi le même temps : il ira plus vite sur une portion mais sera complètement bloqué à l'arrivée sur Bordeaux.
 - Vu le prix des travaux, cela ne vaut pas le coup au niveau du temps gagné par les usagers.
- **Rendre l'autoroute payante est une très mauvaise idée**, je pense
 - l'avantage c'est qu'au moins à son ouverture elle ne sera pas déjà saturée
 - mais il va y avoir beaucoup de traffics sur les voies adjacentes avec une détériorations de la qualité de vie de ces villes et de la sécurité (car sur ces axes secondaires, dans les villes, on y trouve des enfants à pieds, des velos, ...) et de l'environnement. **Donc le bilan est carrément négatif et contre productif**
 - ce n'est pas très social comme choix. Les personnes choisissant de vivre éloignés de la CUB sont des personnes à revenus plus modestes qui ne peuvent pas habiter plus près et ce sera eux qui paieront le plus cher pour aller à leur travail sur Bordeaux. En complément ce sont souvent également les personnes qui bénéficient le moins du télétravail.
 - En complément je me demande comment seront récupérés les couts de péages des véhicules étrangers ne payant pas spontanément (par abonnement/inscription sur le site). Peut on réellement forcer un conducteur étranger portugais, espagnol, magreb ? Si cela n'est pas le cas alors comme vous l'avez expliqué cette route contient une grosse proportion de trafic transfrontalier, si on ne peut pas obliger les étrangers à payer, cela signifie que c'est très injuste pour les locaux qui eux vont devoir payer chaque jour sans aucun moyen pour eux d'y échapper.
- Je suis bien sûr pour qu'on améliore la sécurité, l'assainissement, les protections acoustiques et la protection de l'environnement sur l'A63. Mais ces mises à niveau peuvent être réalisées sans ajouter une 3eme voie

Je suis pour le scénario 2 si et seulement si l'ensemble de l'aménagement reste gratuit. Donc contre le scénario 2 avec une concession

En complément comme le scénario 3, je trouve le ROI du scénario 2 non rentable. 290M€ (prix 2020 donc à ré évaluer à la hausse)

Scénario 1 : absence d'aménagement

C'est à mon avis le moins mauvais des 3 scénarios car au moins on ne dépense pas d'argent inutilement.

A noter, puisque dans tous les cas, il va y avoir encore une augmentation de trafic même avec le scénario 1, je ne trouve pas logique de ne pas envisager des protections acoustiques également

Cela va permettre d'arrêter l'étalement urbain et permettre ainsi de préserver la coupure entre la zone urbaine de Bordeaux et le bassin et les Landes.

Bien sûr il y a des ralentissements sur l'A63 mais cela permettra dans une certaine mesure d'arriver au point d'équilibre où les gens chercheront à prendre des moyens de transport alternatif. Reste au département ou à la région à mettre en place avec cet argent économisé des moyens de transports alternatifs.
Voir propositions/idées ci-dessous

4. idée / solutions alternatives

Utiliser l'argent pour faire autre chose

- **Faire des mises à niveau sur l'A63 sur certaines zones (même sans mise à 3 voies)**
Ce n'est pas parce qu'on ne fait pas le projet scénario 2 qu'on ne peut pas faire des mise à niveau sécurité / assainissement / acoustique et environnementales sur l'A63.
Il faudrait faire une mise à niveau idéalement sur la zone complète ou par soucis d'économie sur les zones le nécessitant le plus
Je me pose des questions d'ailleurs sur l'objectivité de la concertation car on donne cet argument en faveur du scénario 2 alors que je me demande si dans tous les cas l'État ne sera pas obligé de faire ces mises à niveau même si le scénario 2 ne se faisait pas.
- **Optimiser le trafic : Séparer le trafic routier du trafic domicile/travail avec des contraintes sur les horaires des traffics routiers**
J'ai l'impression que les camions essayent déjà de circuler en dehors des heures de pointe domicile/travail car quand je circule vers 11H ou 14h, je constate qu'il y a plus de camions sur l'A63 que le matin à 8h
L'État pourrait interdire ou motiver plus les camions à circuler sur la métropole en dehors de ces heures de pointe domicile/travail afin de libérer au maximum l'A63 et la rocade sur les heures de pointe pour le trafic local et donc d'étaler le trafic de transit sur la journée
Cela aurait également l'avantage de réduire les accidents que vous dites liés à trop de différence de vitesse entre PL et VL
- **Mettre en place sur l'ensemble de la zone une regulation de vitesse. Cela a déjà été mis en place et les retours sont très positifs :**
 - en terme d'efficacité pour se rendre à destination, il a été mesuré qu'on gagne du temps avec la régulation de vitesse versus les accélérations et décélérations
 - en terme de bilan carbone, c'est à mon avis meilleur que les accélérations et décélérations
 - en terme de sécurité, cela réduit les risques d'accidents car réduit les effets d'accordéons
- **Faire une étude des besoins des usagers**
 - où ils habitent, où ils travaillent
 - leur moyen de transports et si c'est la voiture, quels sont leurs besoins qui permettraient d'utiliser un moyen de transport collectif ?
 - Se faire aider des entreprises pour faire ces études et questionnaires : LBP, pole emploi, Cdiscount, ...

→ cela permettrait de bien cibler les points à résoudre en priorité (axes prioritaires de transport à mettre en place)
- **Inciter les entreprises à plus de télétravail avec répartition des jours de télétravail sur toute la semaine selon le service pour répartir le trafic**
- **Mettre en place plus de transports en communs :**
Il n'y a pas assez d'infrastructure, de gare, d'arrêt de bus, de ligne de bus hors CUB
 - Circuler dans bordeaux en transport en commun c'est facile
 - Moi j'habite à Cestas et je travaille à Bersol. J'y vais en voiture et je n'ai pas d'autres alternatives car pas de bus direct, pas de piste cyclable simple de Cestas à Bersol (on passe par des zones au niveau de la sortie 25 plutôt dangereuses)
 - C'est bien d'avoir un train à Biganos mais si je travaille à Pessac Bersol je fais comment ?
Je descends à la gare de pessac Alouette et ensuite comment se rendre à son travail ?
Je pense qu'il faudrait faire comme font certaines zones d'activités mal desservies (je pense par exemple à la zone d'activités de Velizy) : mettre en place un service de navette/bus électrique dans chacune qui fait le tour de la zone (arrêt devant les entreprises) et qui va chercher les usagers à l'arrêt de tram et TER de proximité. Cette navette pourrait être uniquement sur les horaires de début et de fin de journée. On pourrait demander aux entreprises locales de participer aux coûts, ...
On pourrait mettre des navettes de ce type sur la zone de Bersol, de Merignac- chemin long,

Cela pourrait être essayé sur une ou 2 zones, pas forcément cher. Cela donnerait une bonne image d'initiative bordelaise pour les usagers et l'écologie,

- **Motiver à la création de zone d'emploi hors Bordeaux dans des zones moins chères :
Libournes, Cubzac, Mios**

Cela permettrait d'éviter les flux pendulaires en multipliant les zones d'activités et en les mettant dans des zones moins chères

- **Limiter/contrôler la croissance démographique des villes autour de Bordeaux**

S'il y a des problèmes d'embouteillage ces dernières années c'est que la région de bordeaux a eu une très grosse croissance démographique presque incontrôlée ! Il suffit de regarder le nombre de constructions nouvelles sur Mios ou Villenave d'ornon !!

Remarques complémentaires:

A la lecture du document [aurba_tempsdeparcours_synthese.pdf](#), je ne comprends pas pourquoi la région priorise ce projet de 3 voies sur l'A63. Il y a des ralentissements mais au regard du pdf je vois (et je l'ai constaté également en voiture) qu'il y a des problèmes de circulation bien plus importants sur :

- A62. Il y a de terribles bouchons vers la sortie Bègles et sur la zone de Cadaujac,
- A10
- les zones de traversée de rive droite vers rive gauche