



RÉGION
**Nouvelle-
Aquitaine**

Pôle Transports, Infrastructures, Mobilité et Cadre de Vie (Luc Federman)

Direction :

Affaire suivie par : Vanessa LODIE

vanessa.lodie@nouvelle-aquitaine.fr

Direction des Infrastructures et des Transports de Marchandises (Jean-Francois Duranton)

Ref. : S-2023-04-000147

**Mesdames les Garantés de la
concertation publique de
l'aménagement de l'A63 – A660**

Commission nationale du débat public
244 Boulevard Saint-Germain
75007 PARIS 07

Bordeaux, le

28 AVR. 2023

Objet : Avis actant la position régionale dans le cadre de la concertation publique de l'aménagement de l'A63 / A660

Mesdames les Garantés,

Les élus régionaux ont suivi avec attention les débats suscités par les différents scénarios proposés par la DREAL pour la poursuite d'aménagement de l'A63 entre la rocade bordelaise et la section concédée à Atlandes, ainsi que de l'A660 entre Mios et la Teste-de-Buch.

Axe structurant du corridor Nord-Sud Atlantique, seule section à 2x2 voies située entre deux itinéraires entièrement aménagés à 2x3 voies, l'A63 traverse sur le périmètre concerné un bassin industriel et tertiaire particulièrement dynamique. L'aire de l'influence bordelaise est également très importante. Elle a pour effet un trafic dense, à la fois généré par des flux pendulaires domicile-travail, mais également par les flux de marchandises transportés par poids-lourds, tant localement qu'en transit longue distance.

Le projet, quel que soit le scénario d'aménagement, s'inscrit en cohérence avec l'objectif 27 du SRADDET qui vise à résorber le nœud routier de la métropole bordelaise, et prévoit « la finalisation de la mise à 2x3 voies de la rocade et de ses continuités routières, ainsi que l'identification des compléments routiers nécessaires pour assurer le bon fonctionnement des territoires ». Par ailleurs, dans le cadre de la modification en cours du SRADDET, qui fixera les objectifs de consommation d'espaces et d'artificialisation des sols sur les trois prochaines décennies, ainsi que la trajectoire vers le ZAN, la Région a d'ores et déjà envisagé l'intégration de l'incidence du projet d'élargissement complet de l'itinéraire entre la rocade et Salles dans l'enveloppe



prévisionnelle des projets d'envergure nationale ou régionale, afin qu'il ne vienne pas impacter la consommation d'espaces des territoires que cette infrastructure traverse.

Ainsi, la poursuite de l'aménagement de l'A63 sera déterminante pour désaturer la métropole bordelaise et plus globalement l'axe atlantique, améliorer la fluidité, les conditions de sécurité, et le fonctionnement global de l'itinéraire actuel ; mais un aménagement partiel aux abords de la rocade bordelaise ne pourrait constituer une solution satisfaisante aux regards des enjeux sur le territoire, et étant entendu qu'un aménagement total ne présente aucune difficulté technique. C'est pourquoi la Région est favorable à une mise à 2x3 voies sur l'ensemble de l'itinéraire, et pas uniquement sur l'axe en approche immédiate de l'agglomération bordelaise, considérant qu'une telle solution ne ferait que déplacer le problème de fréquentation et de congestion plus au sud de l'agglomération.

La Région salue également les propositions techniques d'aménagement d'une voie dédiée aux véhicules à fort taux d'occupation, mesure d'encouragement pour les transports en commun et l'accélération des solutions de covoiturage.

Si l'ensemble des propositions techniques et financières du scénario 2 « à péage » me paraissent cohérentes et rationnelles, il n'en demeure pas moins que la mise en œuvre d'un péage sur cet axe paraît aujourd'hui délicate et générera une vive opposition de la part des citoyens qui ont pris l'habitude d'emprunter ces infrastructures de manière gratuite depuis plusieurs dizaines d'années, et dont les récents aménagements ont été en grande partie financés par les communautés d'agglomération. S'il est finalement choisi par le maître d'ouvrage d'imposer un tarif, sa consistance (types d'abonnements) et son niveau seront des éléments clés de cette acceptabilité.

Par ailleurs, l'instauration d'un péage risque de générer d'importants trafics parasites sur les axes secondaires, notamment de poids-lourds, plus précisément sur les RD1250 et RD1010, risque dont l'ampleur dépendra beaucoup des mesures de contrôle mises en œuvre pour faire respecter les interdictions réglementaires mises en place. Les études produites ne semblent pas avoir évalué les conséquences d'un tel report de trafic de poids-lourds sur l'usure de ces infrastructures.

S'agissant du scénario 2, je dois néanmoins vous faire part d'un certain étonnement à ce que l'Etat envisage le recours à une concession pour financer l'aménagement complet du projet, indépendamment de la mise à péage. En effet, au regard du risque « construction » relativement modeste pour ce type de projet comportant peu de génie civil, se situant sur emprise existante et sur un sol globalement plan et stable, et du risque « trafic » faible puisqu'il est déterminé par une démographie de l'agglomération bordelaise et des flux de fret routier connus et dynamiques, il pourrait sembler légitime que ce projet fasse l'objet d'une maîtrise d'ouvrage publique, sans transfert de rémunération à un partenaire privé.

Pour ce qui la concerne, la Région Nouvelle-Aquitaine concentre ses moyens financiers sur les infrastructures relevant de ses compétences, en favorisant le report modal de la route vers le ferroviaire, tant pour les passagers que pour les marchandises. Outre les subventions d'investissements considérables sur les lignes de dessertes fines du territoire (942 M€ sur 12 ans), la Région contribue activement au développement des mobilités décarbonées sur le périmètre immédiat de l'A63. En effet, dans le cadre du RER Métropolitain, ce sont 60 M€ d'investissement total qui sont mobilisés pour le réaménagement de l'origine-terminus d'Arcachon, y compris la création d'un poste d'aiguillage informatisé, et l'automatisation du passage à niveau en entrée, 65 M€ d'investissement pour le renforcement des alimentations électriques des caténaires, et 710 M€ affectés au projet de LGV Bordeaux-Toulouse-Dax.

Je resterai également très attaché à ce que le défi de la transition énergétique et écologique s'applique à l'ensemble des projets d'aménagement, et notamment celui-ci. Le projet d'aménagement retenu devra donc prendre en compte toutes les composantes de l'écosystème du territoire concerné, en lien étroit avec la feuille de route « Néo Terra » adoptée par la Région en 2019. Il sera notamment important que, dans sa consistance et son tracé, le projet permette d'intégrer au maximum les politiques de mobilités urbaines de Bordeaux Métropole et des autres collectivités infra-régionales concernées par le tracé.

Je vous prie d'agréer, Mesdames les Garantes, l'expression de ma considération distinguée.

**Le Président du Conseil Régional de
Nouvelle-Aquitaine**



Alain ROUSSET