



Mise à 2 x 3 voies
de la rocade ouest de Bordeaux
entre les échangeurs 4 et 10

Réunion de concertation « Acteurs économiques »

Mardi 24 juin 2014
à Bordeaux

Compte-rendu



La réunion de concertation avec les acteurs économiques sur le projet de mise à 2x3 voies de la rocade ouest entre les échangeurs 4 et 10 s'est tenue à l'hôtel Pullman Aquitania de Bordeaux à 19h00.

Cette réunion s'adressait à l'ensemble des acteurs économiques concernés par le projet, en particulier les chefs d'entreprises situées dans le quadrant nord-ouest de la rocade. Elle a rassemblé une dizaine de participants, dont plusieurs représentants de clubs d'entreprises.

La réunion s'est déroulée en présence de Laurent SERRUS (adjoint au chef du service mobilité, transports et infrastructures à la DREAL Aquitaine), accompagné de Béatrice BONNICHON-DAUBINS (chef de la division infrastructures) et Philippe DARLES (responsable du projet), ainsi que de Jacques COUTIN (chef du service d'ingénierie routière à la DIR Atlantique).

Après une présentation détaillée du projet par Laurent SERRUS et Jacques COUTIN, les échanges avec le public se sont déroulés jusqu'à 20h30.

Echanges avec le public

Béatrice VERDONI, Carsat Aquitaine – club d'entreprises de Bordeaux, demande s'il est prévu d'aménager une voie de sortie supplémentaire au niveau de Bordeaux-Lac pour accompagner l'afflux d'automobilistes autour de la zone commerciale du Lac.

Laurent SERRUS explique que la rocade de Bordeaux présente déjà une densité d'échangeurs importante avec des voies d'entrée et de sortie souvent très proches. Bien qu'il y ait régulièrement des demandes d'aménagements supplémentaires, « *le principe général est de ne pas en ajouter* ». De plus, créer de nouveaux échangeurs reviendrait à « *augmenter le nombre de points de friction compromettant la circulation sur l'anneau* ». Le projet ne prévoit donc pas de nouvel aménagement à l'exception de la sortie l'échangeur 4a en direction du parc des Expositions et du futur stade.

Béatrice VERDONI réitère sa demande en insistant cette fois sur l'aménagement d'une nouvelle voie d'entrée au niveau de Bordeaux-Lac.

Pierre SABOURET, Immochan – club d'entreprises de Bordeaux, complète la demande de Béatrice VERDONI : « *Notre problématique est de sortir de la zone. A l'heure actuelle, les clients qui viennent de l'intérieur et qui veulent sortir de la zone Aliénor [en direction de Mérignac] passent au-dessus de la rocade. Il faudrait un franchissement direct pour entrer sur la rocade* ». Il ajoute que le développement de zones d'habitat à Bordeaux-Lac - avec l'arrivée de 7 000 nouveaux habitants d'ici trois ans - va encore augmenter le trafic.

Laurent SERRUS rappelle qu'il existe déjà deux accès à la rocade intérieure depuis le boulevard Aliénor. Il confirme que pour rentrer sur le sens extérieur, les automobilistes doivent d'abord franchir la rocade pour emprunter ensuite un carrefour à feux. Il rappelle qu'aucun projet d'aménagement supplémentaire n'est prévu et indique : « *Le projet de mise à 2x3 voies de la rocade ouest ne reprend pas les échangeurs* ».

Il précise que le coût d'aménagement d'un nouvel échangeur ou d'échangeurs supplémentaires est élevé : « *à titre d'exemple le réaménagement de l'échangeur 12, relativement simple, a coûté environ 10 millions d'euros* ». Il faut de surcroît gérer le contexte urbain rendant l'espace contraint. Revenant sur l'échangeur 4, Laurent SERRUS reconnaît l'absence aujourd'hui de solution satisfaisante.

Christian MAISTRIAUX, Altéas - vice-président du club d'entreprises de Bordeaux, s'interroge : « *Une fois les travaux terminés, si on se projette à 7 ou 8 ans (horizon 2022 à la mise en service de la rocade à 2x3 voies), la rocade ne sera-t-elle pas encore saturée ?* » Il propose que d'autres solutions soient envisagées : « *La limitation de la vitesse sur la rocade est une première chose, mais qu'en est-il de la modulation ? Adapter la vitesse à la densité du trafic pourrait éviter que l'insertion sur la rocade ne perturbe la circulation* ».

Laurent SERRUS confirme la possibilité de congestion du trafic même après la mise à 2x3 voies. Il ajoute que dans la perspective d'une métropole d'un million d'habitants, la pression démographique entraînera logiquement une augmentation des déplacements. Il précise : « *s'il n'y a pas de développement des transports collectifs et des modes actifs alors on ne résoudra pas la situation de saturation* ».

Christian MAISTRIAUX ajoute que la circulation internationale – principalement des poids lourds - sur la rocade pose un problème au niveau de l'accès à la RN89 (vers Périgueux) : « *Elle engendre des bouchons jusqu'au pont d'Aquitaine* ».

Laurent SERRUS rappelle que le trafic de transit de poids lourds concerne surtout la partie Est de la rocade, la question du transit « *n'entre donc pas directement dans le projet de mise à 2x3 voies entre les échangeurs 4 et 10* ». Il évoque néanmoins l'étude DREAL qui avait estimé à 70 millions d'euros un réaménagement de l'échangeur 26 (rocade – RN89), un coût très élevé lié à la nécessité de travailler sous exploitation. Il ajoute : « *Il faut faire des choix, l'objectif est de poursuivre le développement des modes de déplacements alternatifs comme le covoiturage. Cela suppose un vrai changement de comportement* ».

Pierre SAMBLAT (pôle mobilité de La Cub) présent dans la salle, prend la parole : « *Sur la dernière décennie, le trafic routier à l'échelle de l'agglomération n'a pas augmenté malgré l'accroissement démographique. Bien sûr il existe des disparités, une augmentation du trafic extra-rocade et une diminution du trafic intra-rocade, mais cette relative stabilité du trafic est le fruit du développement de modes de déplacement alternatifs. Il faut continuer à agir dans ce sens.* »

Catherine TARMO, Mind the Gap - club d'entreprise de Mérignac, demande si le futur Plan de Déplacements Inter-Entreprises (P.D.I.E.) a été intégré dans la concertation.

Laurent SERRUS explique que cette initiative n'a pas de réel impact à l'échelle du projet. Il précise toutefois être informé du projet de P.D.I.E.

Il revient ensuite sur la première remarque de Christian MAISTRIAUX au sujet de la modulation de vitesse : « *Il existe des projets d'équipement en panneaux à message variable – dits équipements dynamiques de la route - notamment sur les principales radiales* ». Il existe également des projets de régulation de la vitesse de façon à réduire la circulation « en accordéon » et par conséquent les risques d'accident. « *Cette mesure devrait d'abord être expérimentée sur l'A63 en provenance de Bayonne avant d'être éventuellement appliquée à la rocade.* »

Christian MAISTRIAUX pense que l'agglomération bordelaise pourrait tester des mesures qui ne sont pas réellement innovantes : « *De telles mesures de modulation de la vitesse sont appliquées à l'étranger, c'est notamment le cas à Cologne depuis de nombreuses années* ». Il ajoute que les comportements seront plus faciles à changer dans ce sens que dans celui de l'abandon de la voiture.

Laurent SERRUS remet en question le gain potentiel d'une telle mesure en matière de débit, qu'il estime à moins de 10 % : « *A la limite, le véritable gain serait celui de sécurité* ».

Pierre SAMBLAT, (La Cub), complète : « *Par ailleurs le gain potentiel semble fortement diminué par le nombre d'échangeurs présents sur la rocade bordelaise. Néanmoins la mesure est à l'étude dans le cadre de la convention entre l'État, la CUB et le Conseil général sur le projet de gestion dynamique du trafic de la rocade « Aliénor »* ».

Pierre SABOURET demande si la modification de la limite de vitesse de 110 km/h à 90 km/h sur la rocade a entraîné une meilleure fluidité et quelles conclusions ont été tirées de cette démarche.

Laurent SERRUS répond : « *Le gain de fluidité entre 110 km/h et 90 km/h n'a pas été évalué ; de plus il n'est théoriquement pas considérable, le pic de fluidité se situant plutôt à 70 km/h. Mais l'objectif de cette mesure n'était pas le gain de fluidité : en réalité le fonctionnement urbain de la rocade ne correspondait plus à une circulation à 110 km/h* ».

Béatrice VERDONI demande si l'amélioration de la circulation sur la rocade entraînera une augmentation du trafic. Elle ajoute : « *Si c'est le cas, peut-on considérer de nouvelles voies d'entrée et de sortie ?* »

Laurent SERRUS confirme que selon toutes les projections il y aura une augmentation du trafic sur la rocade, d'où la nécessité d'améliorer l'offre de déplacements alternatifs. Il ajoute que l'on ne pourra pas étendre davantage la rocade à l'avenir : « *Nous avons prévu une bande d'arrêt d'urgence de 4 mètres pour permettre éventuellement la circulation de transports en commun, pour autant il n'est pas question d'utiliser cette bande comme une 4^e voie à part entière* ».

Béatrice VERDONI indique que, dans le cadre du P.D.I.E., des réunions ont été tenues avec les associations Vélo-Cité et Droits du piéton. Elle adhère à l'idée de replacer le projet de mise à 2x3 voies dans une réflexion plus générale sur les itinéraires, mais nuance : « *S'il n'y a pas de modes de transport alternatif direct, alors on peut être certain que la voiture restera le premier choix* ».

Laurent SERRUS confirme la nécessité de promouvoir la cohérence dans le développement des mobilités, mais rappelle que cela ne fait pas partie stricto sensu du projet : « *C'est davantage du ressort de la CUB avec des moyens comme les parcs relais* ».

Béatrice VERDONI rappelle la complexité des mouvements de circulation et l'existence de « pics » pour chaque sens de circulation.

Laurent SERRUS explique : « *La circulation sur la rocade n'est pas purement pendulaire et, même s'il n'y a pas de symétrie exacte, le flux le plus faible reste important ; pour cette raison, il n'y aurait pas d'opportunité à avoir de voies à sens de circulation changeant [si la présence d'un séparateur central n'interdisait de toute manière cette possibilité]* ». Il appuie son propos sur l'exemple du pont d'Aquitaine où la mise en place d'un tel système de circulation, avant séparation physique des sens, n'avait pas amélioré la situation.

Pierre SAMBLAT (La Cub) ajoute que depuis la mise en service du pont Jacques Chaban-Delmas, on constate, en termes statistiques, une amélioration des conditions de circulation sur la zone de l'échangeur 4 et du pont d'Aquitaine du fait de la séparation des flux.

Béatrice VERDONI est dubitative et demande les chiffres.

Pierre SAMBLAT propose de les lui faire parvenir.

Nicolas JARDONNET, commerçant à Eysines – club d'entreprises d'Eysines, demande si les travaux de mise à 2x3 voies vont entraîner la fermeture partielle de certaines bretelles ou échangeurs.

Laurent SERRUS répond qu'en principe la rocade restera fonctionnelle : a priori, les fermetures devraient être uniquement nocturnes.

Martine NAUD, représentante du club d'entreprises d'Eysines demande si une nouvelle sortie est prévue entre les échangeurs 7 et 8.

Laurent SERRUS rappelle les discussions avec la mairie d'Eysines pour une nouvelle sortie entre les échangeurs 7 et 8 sur le domaine du Pinsan (sens extérieur) : « *Il n'y aurait pas de nouvel échangeur, la voie rejoindrait en ramification la sortie existante de l'échangeur 8* ». Il précise cependant que cet aménagement reste à l'état de projet, « *il n'a pas encore été intégré, car il n'est pas mûr* ».

Sur une question d'un participant, Philippe DARLES (DREAL Aquitaine) précise que, le cas échéant, l'aménagement serait comparable à celui de l'échangeur 10 dans le sens intérieur où l'on trouve une voie parallèle à la rocade.

Martine NAUD demande si les futurs travaux du tramway d'Eysines ne risquent pas « *d'entrer en conflit* » avec ceux de la mise à 2x3 voies de la rocade.

Laurent SERRUS indique que les travaux ne se déroulent pas sur la même période.

Catherine TARMOT signale que la sortie 11a pose problème par rapport à l'affluence autour du parc Cadera. Elle demande si un aménagement est prévu.

Laurent SERRUS rappelle que l'échangeur 11 a déjà été étudié dans le projet de mise à 2x3 voies entre les échangeurs 10 et 15 et ne fait donc pas partie du projet actuel reliant les échangeurs 4 à 10.

Catherine TARMOT estime que les difficultés de circulation sur cette zone ne sont pas liées à la rocade, mais davantage aux voies d'accès.

Laurent SERRUS rappelle que le réseau secondaire est du ressort de La Cub.

Thierry GOUAULT, club d'entreprises du Haillan et des Portes du Médoc, demande si des solutions ont été imaginées pour améliorer l'entrée et la sortie de la rocade au niveau de l'échangeur 9, où la situation est difficile.

Pierre SAMBLAT (La Cub), prend la parole et indique qu'une fois la phase de travaux du tramway achevée, la situation devrait redevenir acceptable. Il ajoute : « *Le passage du tramway bloquera en partie la circulation, mais sa fréquence ne sera que de 10 minutes dans chaque sens. D'autre part on centralisera la gestion des feux en l'intégrant au système 'Gertrude' ce qui permettra d'optimiser les flux sur le carrefour* ».

Thierry GOUAULT affirme que la situation était déjà dégradée avant les travaux du tramway avec un blocage au droit de l'entreprise Dougados. Il estime qu'il y aura des embouteillages de la sortie 7 à la sortie 8 à cause du tramway prioritaire.

Laurent SERRUS admet qu'il y aura une part de congestion irréductible après les travaux : « *La mise à 2x3 voies ne réglerait pas l'ensemble du problème, il faut développer d'autres modes de déplacement* ».

Thierry GOUAULT commente : « *Lorsque l'on vient de Paris, il n'y a pas de mode de déplacement alternatif possible* ».

Laurent SERRUS rappelle qu'il n'est pas prévu d'aménagement de l'échangeur 9 et qu'il faut optimiser au mieux l'existant. Il ajoute : « *en l'occurrence, l'objectif de sécurité impose d'offrir la priorité aux automobilistes quittant la rocade* ».

Thierry GOUAULT estime que malgré cette règle de priorité il y aura des remontées de file d'attente depuis Eysines. Il appelle à une réflexion autour de ce problème et fait une seconde remarque : « *Le pont d'Aquitaine bloque, passer de 90 km/h à 70 km/h entraîne des ralentissements importants et dangereux pour les automobilistes arrivant d'Auchan et de Bordeaux* ». Il demande si l'on peut envisager l'uniformisation de la limite de vitesse.

Laurent SERRUS rappelle que la limitation à 70 km/h sur le pont d'Aquitaine est justifiée par le rétrécissement des voies et l'absence de BAU : « *dans cette optique, la seule solution serait le passage généralisé à une limitation à 70 km/h. Or cette mesure serait difficilement applicable pour le trafic nocturne* ». Il explique que le problème de congestion de cette zone vient d'autres sources que le différentiel de vitesse au niveau du pont d'Aquitaine.

Pascal HOUBRE, aéroport de Bordeaux – club d'entreprises de Mérignac, se fait l'écho des difficultés de financement pour la section déjà validée, notamment entre les échangeurs 10 et 12. Il demande des informations complémentaires.

Laurent SERRUS confirme les informations parues dans la presse : « *La suspension de l'écotaxe remet en cause les crédits alloués au projet. Les travaux entre les échangeurs 13 et 12 risquent d'être interrompus en fin d'année étant donné qu'il s'agit d'une tranche conditionnelle non notifiée* ». Il assure toutefois que cette section sera achevée.

Béatrice VERDONI, demande un complément d'information sur le système de gestion centralisée des carrefours.

Pierre SAMBLAT (La Cub) explique que tous les feux de circulation n'ont pas une gestion centralisée permettant de modifier avec réactivité leur programmation. Le passage du tramway à Eysines entraînera le raccordement des feux concernés au système centralisé et permettra une gestion optimisée.

Pierre SABOURET demande s'il est envisageable d'interdire la circulation aux poids lourds lors des pics de circulation.

Laurent SERRUS indique que plusieurs élus ont mentionné cette possibilité : « *Néanmoins cela pénaliserait l'activité économique locale, car il est impossible de différencier les poids lourds qui assurent la desserte locale du reste du fret* ».

Jacques COUTIN ajoute que cela pose également un problème aujourd'hui sans solution de stationnement des camions en amont de la rocade et précise : « *on observe une baisse de la part des poids lourds aux heures de pointe, les conducteurs de poids lourds évitent déjà cet itinéraire de leur propre chef* ».

Christian MAISTRIAUX s'interroge sur le fret ferroviaire comme solution de décongestion en s'appuyant sur l'exemple de la Suisse.

Laurent SERRUS trouve l'idée intéressante, mais rappelle qu'elle sort du cadre de la concertation présente. Il mentionne néanmoins le projet d'autoroute ferroviaire atlantique reliant Dourges (à proximité de la frontière belge) à Tarnos (au nord de Bayonne).

Pierre SABOURET mentionne les réflexions autour du grand contournement de Bordeaux.

Laurent SERRUS rappelle que ce projet de contournement par l'ouest a été abandonné. Il précise que celui-ci n'avait pas le même objectif que la mise à 2x3 voies de la rocade « *dans la mesure où le trafic de transit est de toute façon marginal sur le quadrant nord-ouest de la rocade* ».

La DREAL remercie les participants et annonce la diffusion du compte rendu via les clubs d'entreprises.