



**PRÉFET
DE LA RÉGION
NOUVELLE-AQUITAINE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*



CONCERTATION PRÉALABLE DU PUBLIC

Réunion publique de Salles

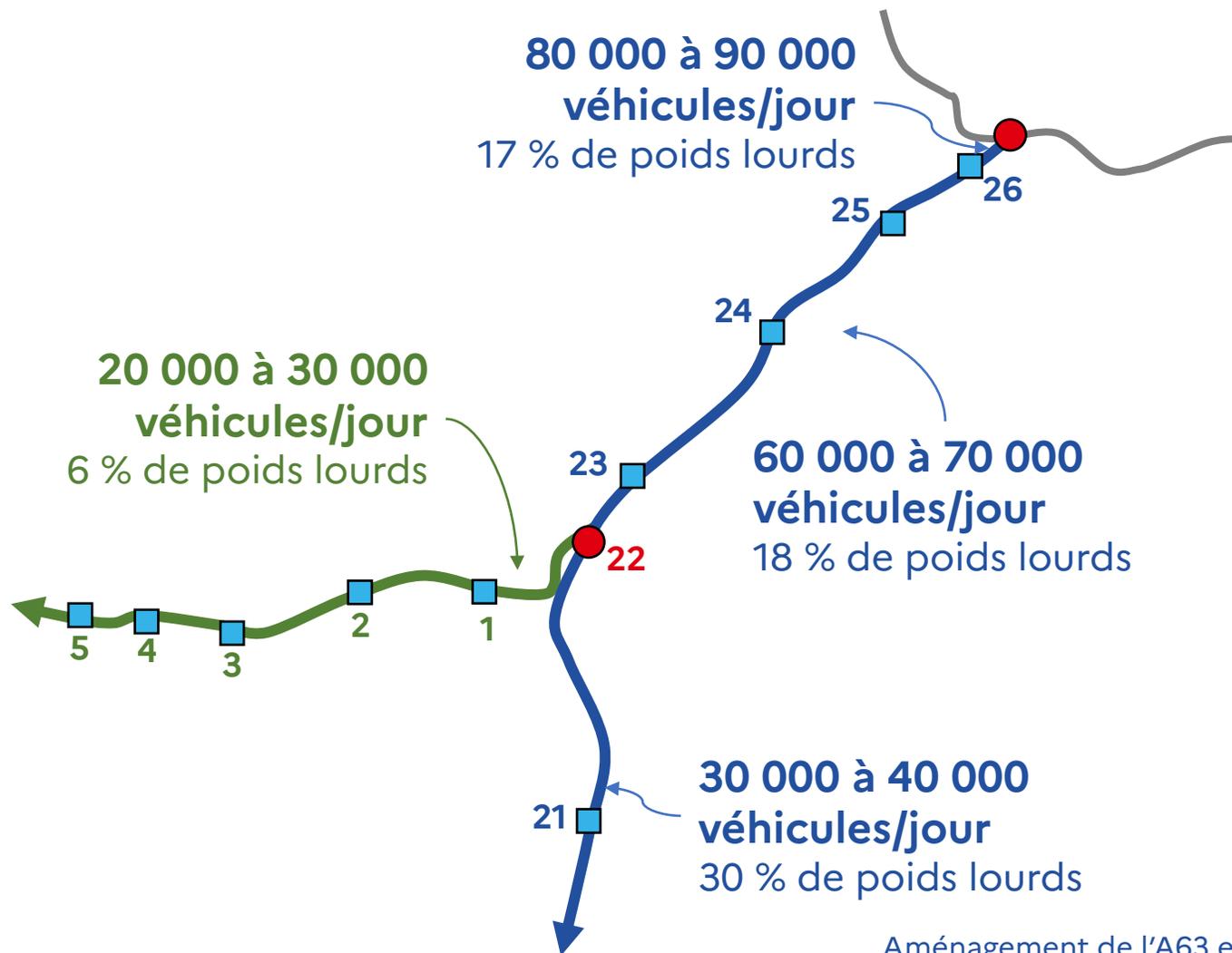
4 avril 2023



1. Rappels sur le projet



Un axe très sollicité



Combinaison d'usages



Trajets domicile-travail majoritaires
17 à 30 % de poids lourds en transit

Saturation aux heures de pointe, les week-ends d'été



Capacité maximale
d'une autoroute 2x2 voies

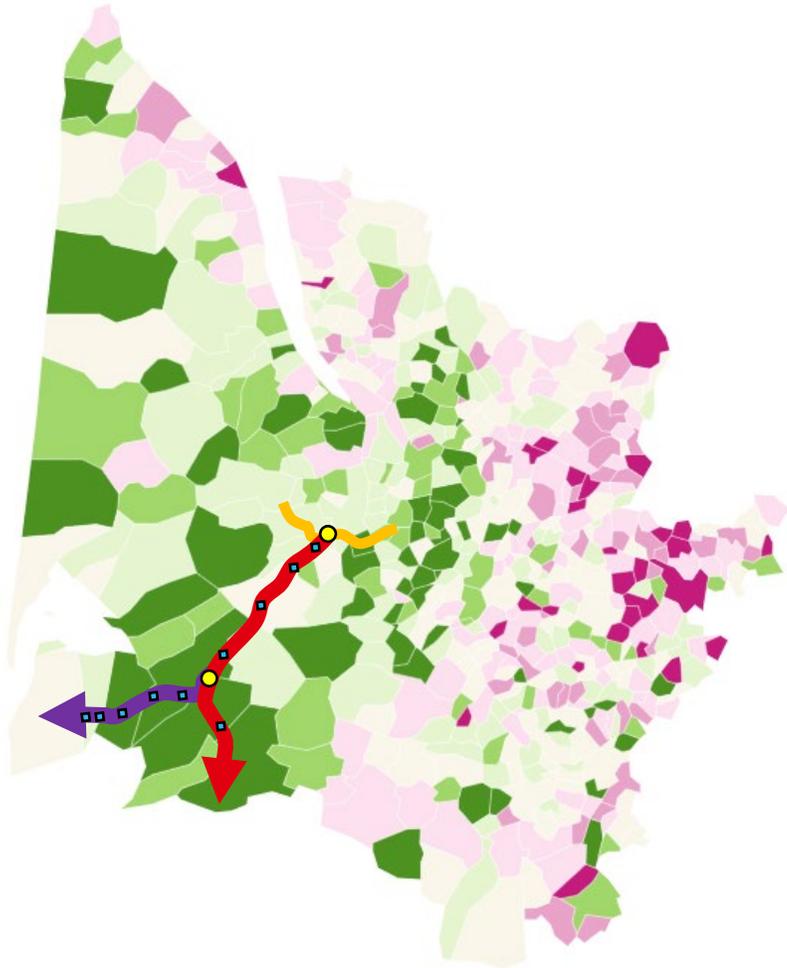
Temps de trajet : 21 minutes → 1 h

Une accidentologie problématique



Niveau d'accident 8 fois supérieur
aux références nationales

Des prévisions de mobilité à la hausse



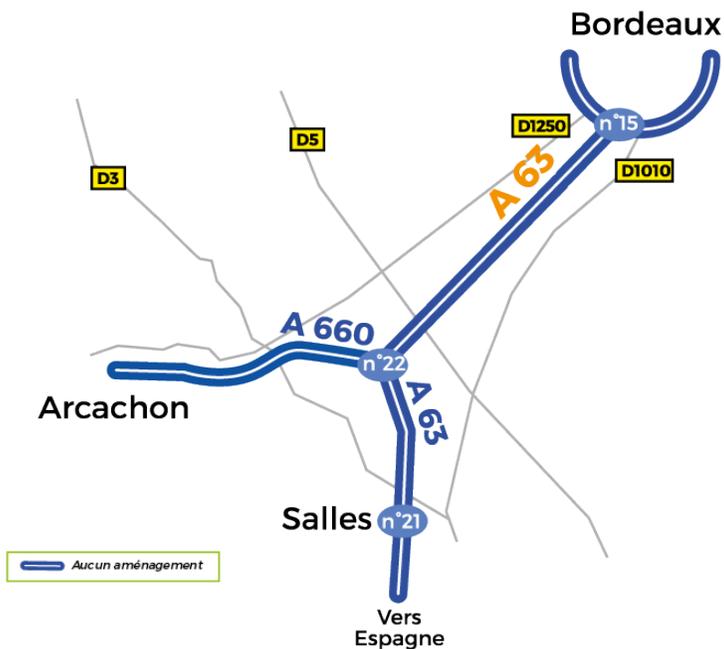
Territoires attractifs

Hausse constante de la mobilité routière

**Alternative par le rail déjà très utilisée
par les voyageurs (TER Bordeaux-Arcachon)**

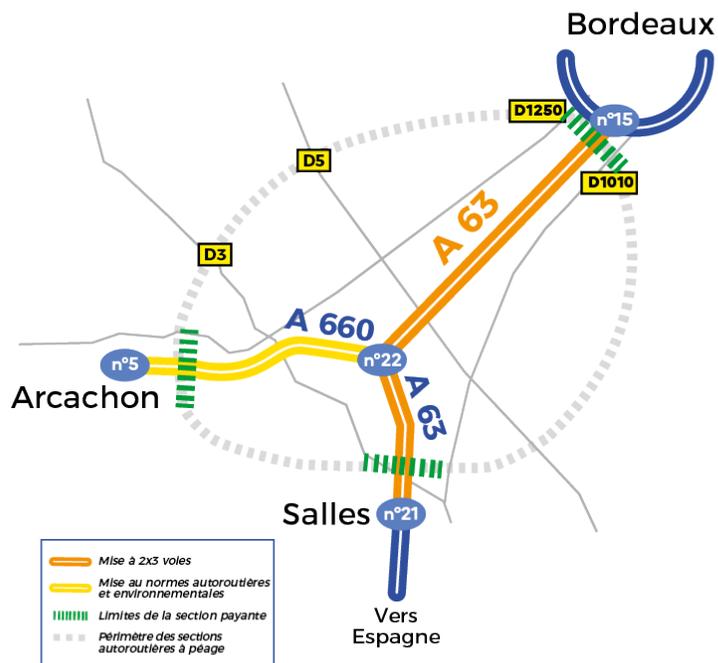
**Potentiel de fret ferroviaire limité
et complexe à développer**

Les 3 scénarios proposés



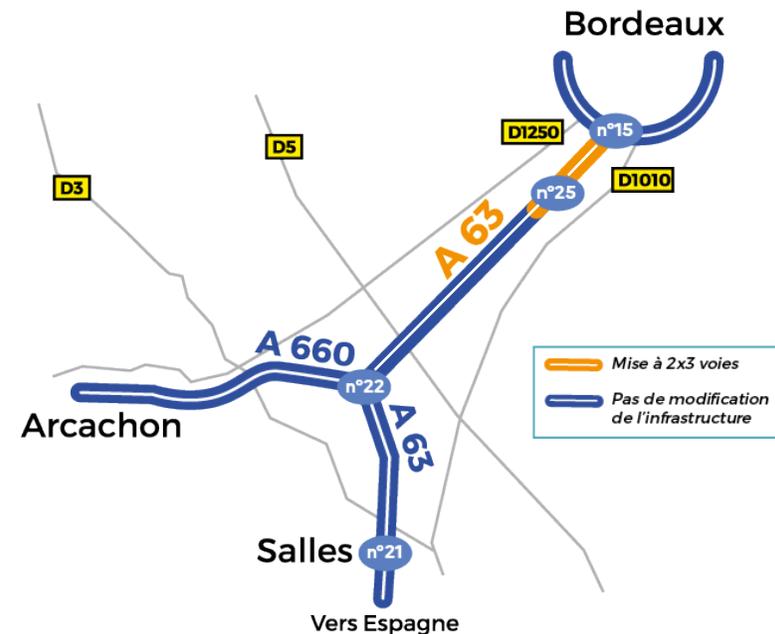
Scénario 1

Aucun aménagement
routier de l'A63



Scénario 2

Aménagement complet
à 2x3 voies de l'A63
par mise en concession



Scénario 3

Aménagement partiel
à 2x3 voies de l'A63
sur crédits publics



Scénario 1

0 km

0 €

Aucun impact travaux

Aucune dépense publique

Aucune artificialisation

Intensification des congestions
(perte d'attractivité, report de trafic, dégradation du cadre de vie)

Risque d'accident accru



Scénario 2

35 km

290 M€ HT

Gain de fluidité, fiabilité, sécurité

Mise aux normes environnement, sécurité, protections acoustiques

Aucune dépense publique

Mise en place d'un péage

Risque de report de trafic

Artificialisation de 35 hectares



Scénario 3

7 km

54,5 M€ HT

Gain de fluidité, fiabilité, sécurité

Mise aux normes limitée à 7 km

Gratuité usagers
(moins de trafic parasite)

Investissement supporté
par les contribuables

Artificialisation de 7 hectares

Le financement des aménagements

Scénario 2 : par les usagers

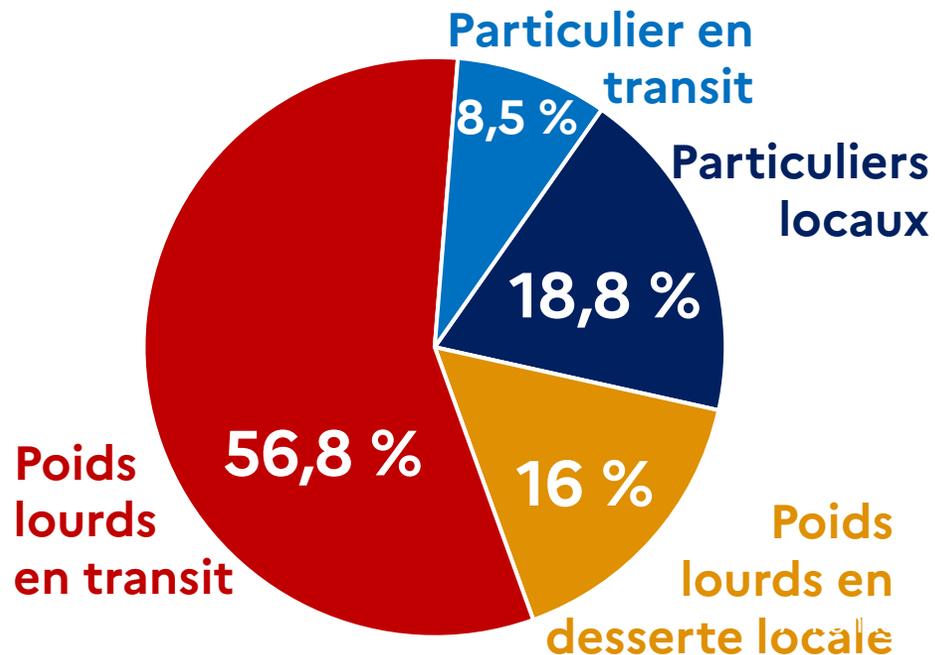
Péage



4 cts/km TTC



20 cts/km HT

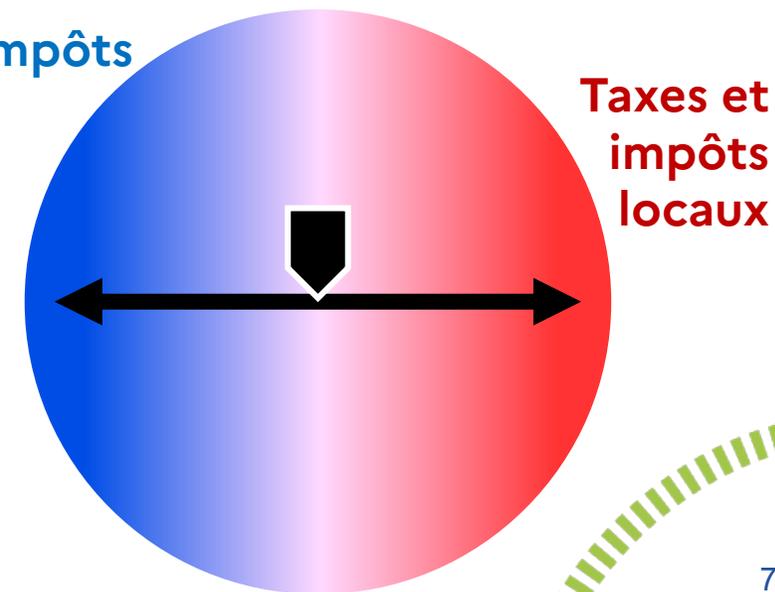


Scénario 3 : par les contribuables

CPER

Partage des coûts
entre État et collectivités

Taxes et impôts
nationaux



2. La participation à la concertation



Les chiffres de la participation (au 3 avril)

350
participants



Lors des 3 premières
réunions publiques

2 500

Avis reçus
sur le registre
en ligne



80 Étudiants
de l'IUT MTL

Ont participé au débat A63

50
participants



Sur 4 ateliers
thématiques

près de
200 Citoyens
rencontrés



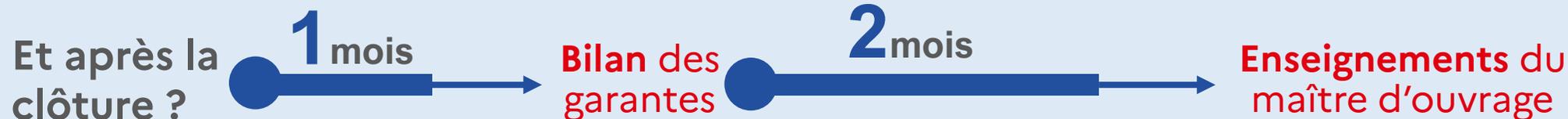
Au cours de 6 débats mobiles

Encore 4 semaines de concertation

2 réunions publiques au mois d'avril

- 4 avril : **Salles**
- 25 avril : **La Teste-de-Buch**

www.A63Nord.fr



3. Les expressions du public...



...sur l'opportunité d'aménager l'A63

Constat de saturation



Mise en cause des poids lourds en transit
(nombre, forte occupation d'espace)

Déjà des reports de trafic, cause de nuisances

Problèmes de sécurité

Pas d'aménagement requis sur l'A660

Évolutions possibles du trafic



Persistance d'un fort besoin de transport automobile

Val de l'Eyre de plus en plus attractif
(immobilier abordable)

Nécessité de développer l'emploi local

Hypothèses de l'État perçues comme trop peu
ambitieuses sur le développement du fret ferroviaire

Intégrer au modèle les effets du télétravail, de la ZFE



Penser l'A63 avec la rocade

Crainte d'un « appel d'air »
amenant plus de véhicules sur la
rocade, déjà chargée.

...sur l'environnement

Un projet climat-compatible ?

Interrogation sur le bien-fondé d'un aménagement routier dans le contexte climatique actuel et après les accords de Paris

Des critères environnementaux à approfondir

Comparaison des bilans d'émission de gaz à effet de serre

Imperméabilisation du terre-plein central

Phénomène d'îlot de chaleur ?

Effets sur la qualité de l'air et l'environnement sonore

...sur les modalités d'aménagement

Une
« anomalie »
à 2x2 voies

Nécessiter de mettre en cohérence cette section avec les 2x3 voies au nord et au sud

Souhait d'amélioration de la fluidité la plus complète possible

Souhait d'amélioration de la sécurité



Le cadre de vie

Nécessité de tenir compte du niveau de report de trafic sur le réseau local dans l'arbitrage entre les scénarios

7 km,
est-ce
suffisant ?

Section Cestas/Rocade la plus congestionnée et la plus sujette au trafic parasite

Crainte d'un « déplacement du bouchon » en cas d'aménagement partiel

Perçu par certains comme une solution satisfaisante par défaut



Des divergences sur la voie dédiée

Constat d'un développement de l'usage des parkings de covoiturage

Crainte que la voie dédiée ne réduise l'effet positif de l'élargissement

Fort intérêt des étudiants, incertitude des personnes en usage quotidien

...sur les modalités de financement

Le péage : un sentiment d'injustice sociale et territoriale



Dans le contexte d'inflation, crainte de nouvelle perte de pouvoir d'achat

Travailleurs confrontés à des prix immobiliers prohibitifs et au coût de la mobilité en hausse

Sur l'A660, un péage ressenti comme injuste au regard des récents aménagements financés par les collectivités

Crainte de nouveaux reports de trafic et des nuisances dans les bourgs

Péage justifiable pour le trafic de transit mais pas pour les usages quotidiens

Cibler uniquement les poids lourds, considérés responsables des congestions

Sentiment d'inégalité de traitement par rapport aux autres pénétrantes (A62, A89...) ou d'autres régions (gratuité en Bretagne)

Les concessions critiquées



Modèle trop favorable aux concessionnaires, sans retour à la gratuité

Sentiment de « privatisation » d'un bien public

...sur les approches alternatives

Alternatives pour les voyageurs



- Développement du TER, métro, bus
- Réouverture des petites gares
- Facilitation de la multimodalité (vélo + train/bus)
- Applications de covoiturage

Priorité au fret ferroviaire

Investir dans le fret et le ferroutage pour mettre les camions sur les rails dans la traversée de la France



Sortir les poids lourds de l'A63 ?

- Réflexions autour du grand contournement et des barreaux (vers Langon, Mussidan)
- Redirection des poids lourds vers l'A65
- Moins consommer, moins importer

Aménagement de l'A63 en Gironde

Scénarios « 1 bis »

Mettre aux normes environnementales sans augmenter la capacité

Développer le covoiturage pour rester à 2 voies

Optimiser l'exploitation (respect code de la route, régulation de vitesse, modulation d'horaires...)

Des financements alternatifs ?

« Adosser » l'aménagement à la concession Atlandes

Une part de crédits européens pour un axe européen

Abonder les crédits publics par un dispositif de type « écotaxe » (faire payer les PL)

4. Compléments d'information



Les hypothèses de trafic (1/2)

Les 3 scénarios intègrent un socle commun d'hypothèses.



Projets de mobilité intégrés

(périmètre élargi du projet)

Mise à 2x3 voies complète de la rocade bordelaise

RER Métropolitain : Arcachon / Libourne

RER Métropolitain : Langon / Saint-Mariens

RER Métropolitain : passage du TER de Pessac / Macau

Activation gares de Talence / Médoquine

Tram A terminus Aéroport

BHNS CHU : Malartic / Thouars

...



Évolutions de la démographie

Données INSEE d'évolution de la population

Grands programmes : Opération d'intérêt métropolitain Aéroparc (Mérignac)

Les hypothèses de trafic (2/2)

Un appel d'air pour + de voitures ?

Trafic approche rocade (tous véhicules/jour)	RD1250	A63	RD1010	Total
Trafic actuel	16 700	82 000	5 800	104 500
Scénario 1	20 900	86 000	9 400	116 300
Scénario 2 (11 portiques)	21 200	89 000	9 100	119 300
Scénario 2 (7 portiques)	20 500	94 400	8 600	123 500
Scénario 3	20 300	93 400	8 900	122 600

La croissance limitée du trafic arrivant sur Bordeaux (+ 3000 à + 6000 véhicules) signifie qu'il n'y aura pas d'aggravation des conditions de circulation sur la rocade de Bordeaux.

Pourquoi une croissance modérée ?

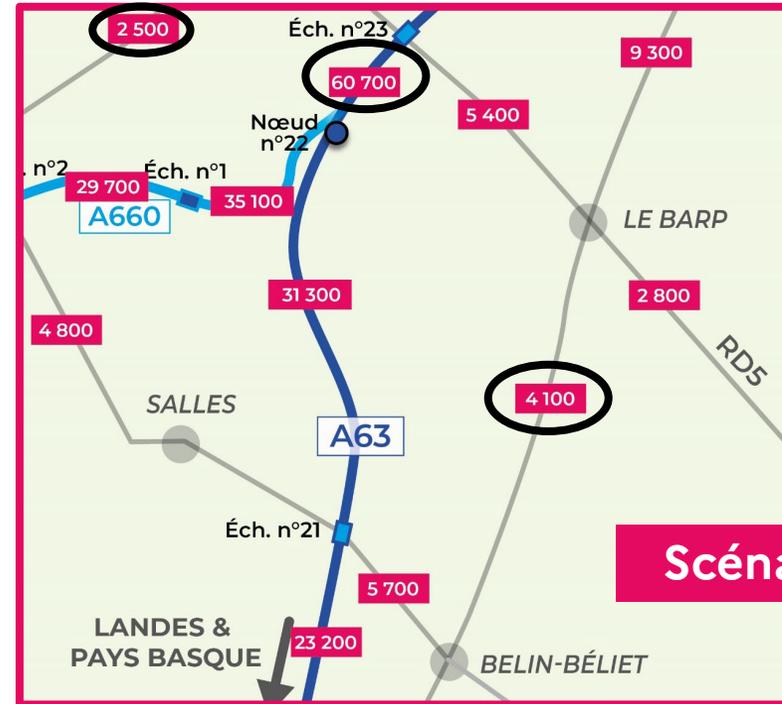
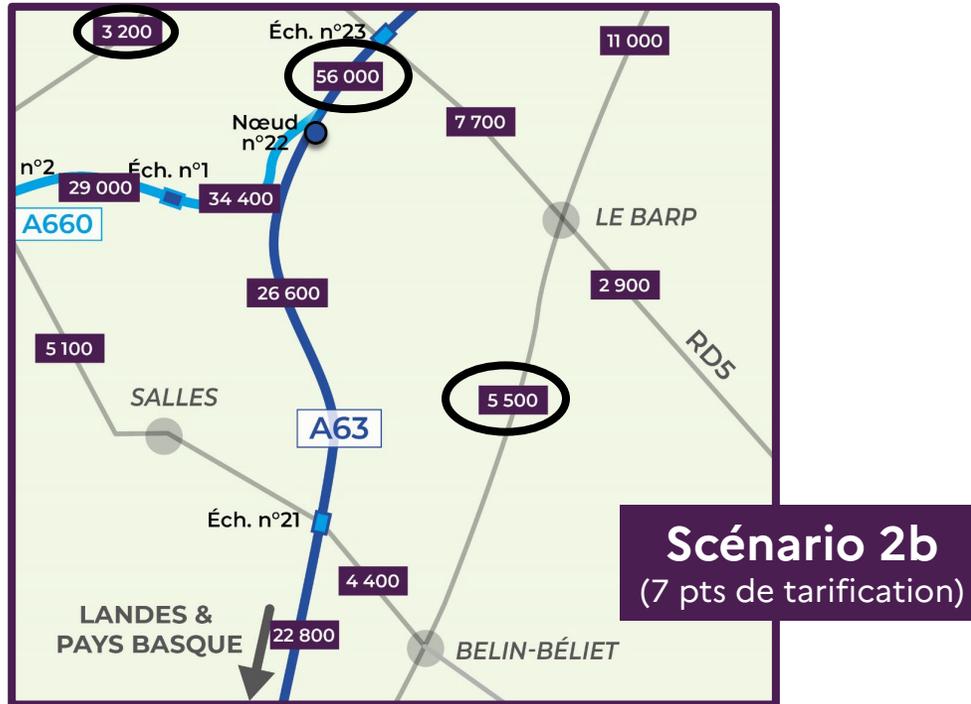
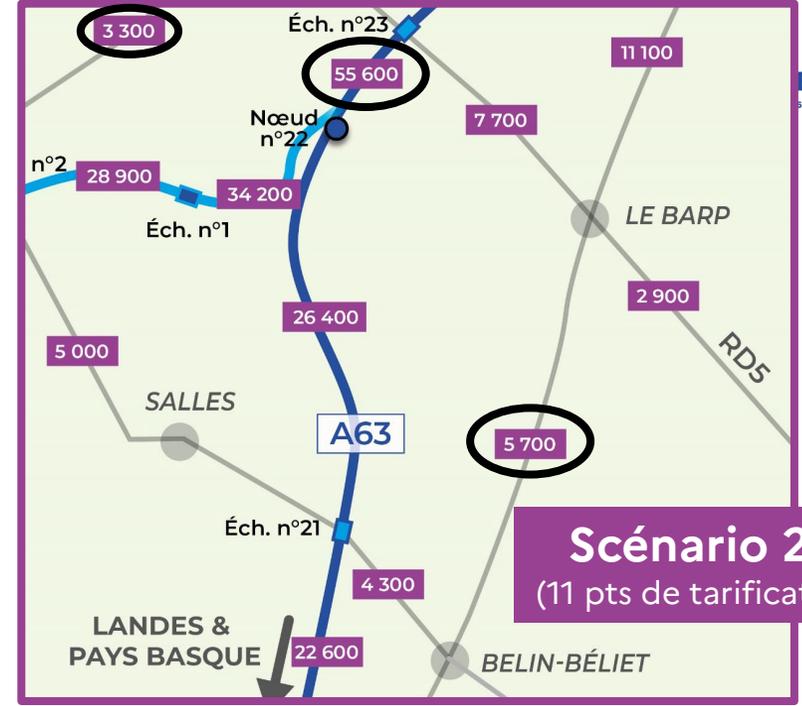
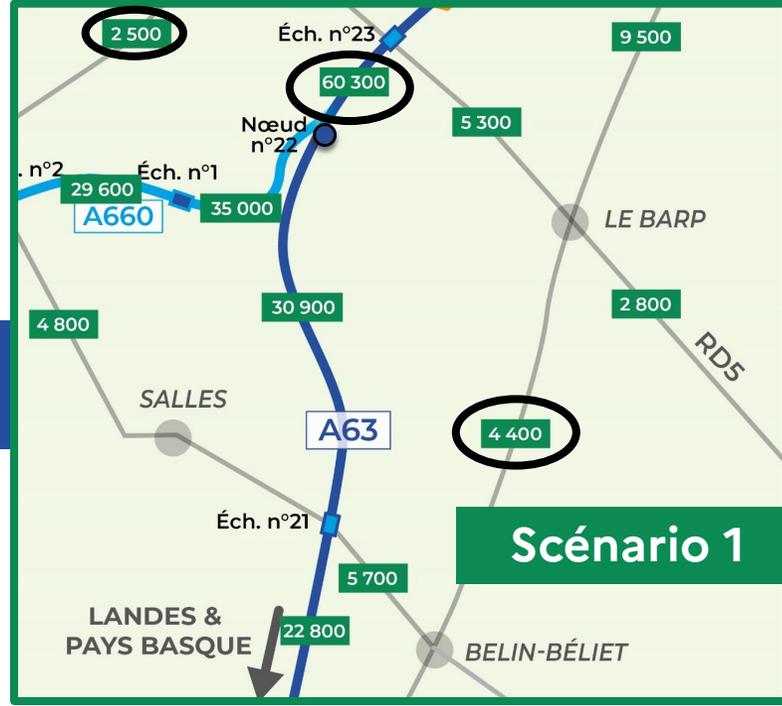
- Montée en puissance du RER métropolitain (+ 6 000 voyageurs)
- Hypothèses ambitieuses de covoiturage
- Effet limitant de la rocade (limite de capacité)

Fonctionnement des péages flux libre

**Vidéo disponible
sur le site de la concertation**

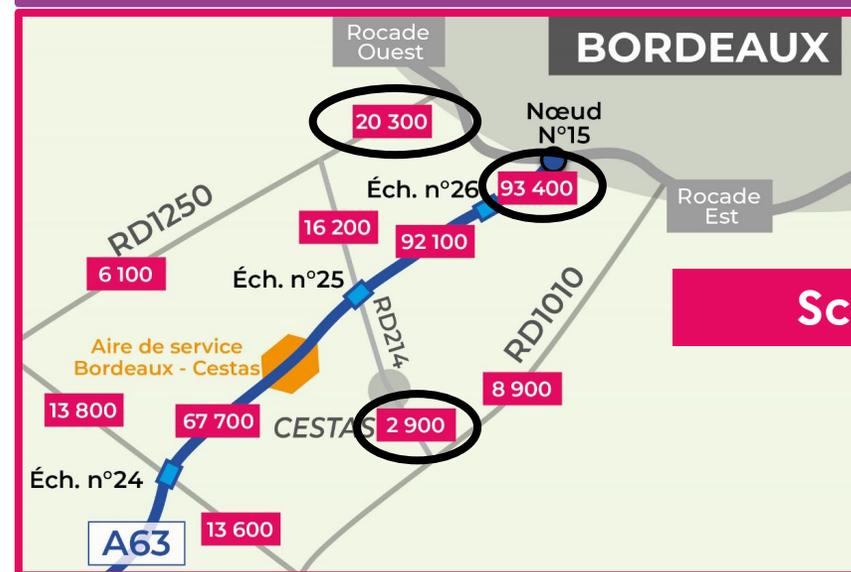
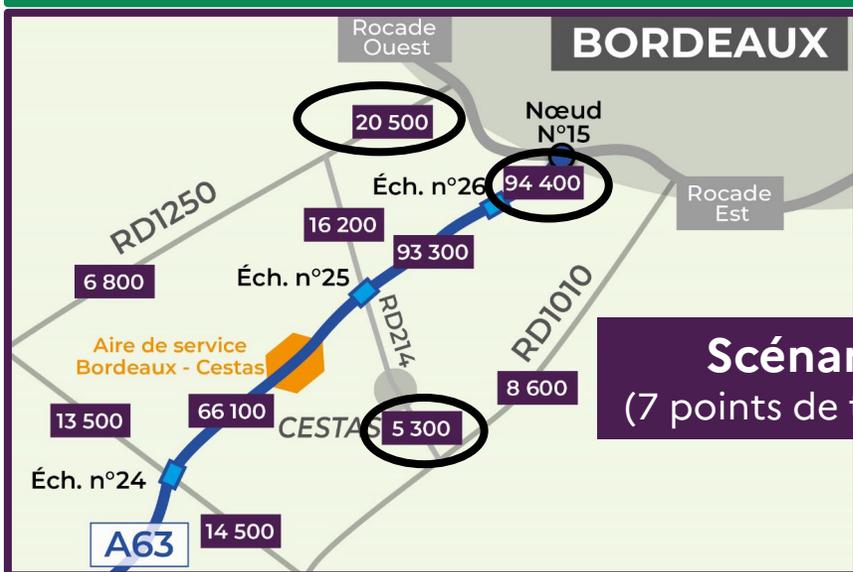
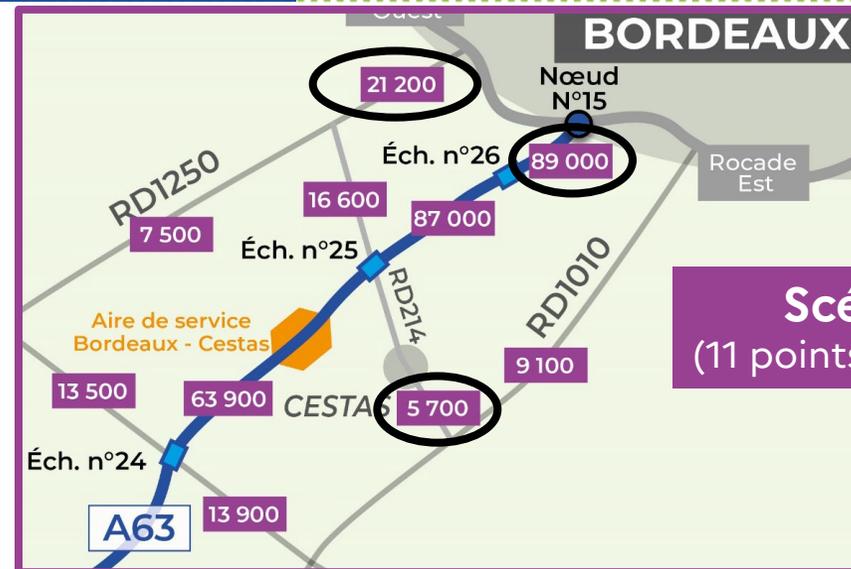
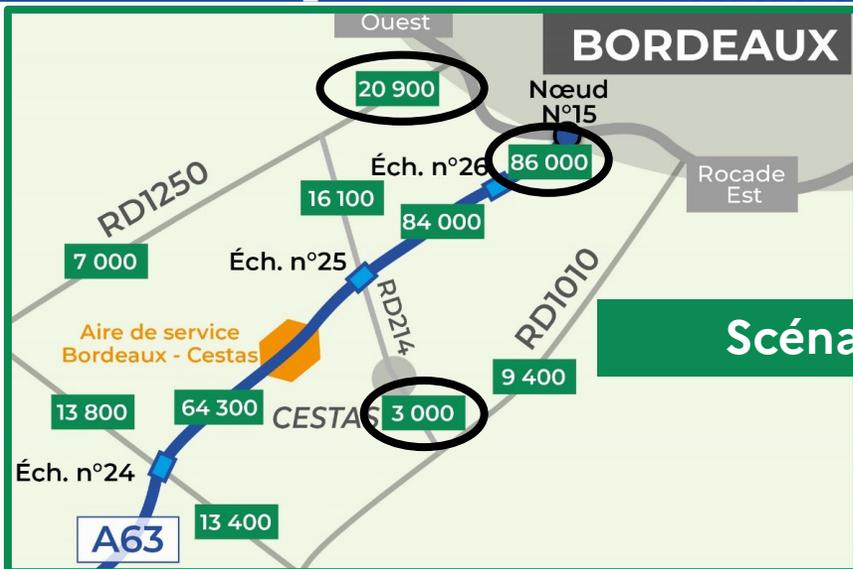
Les reports de trafic (1/2)

Secteur Val de l'Eyre



Les reports de trafic (2/2)

Secteur de Cestas

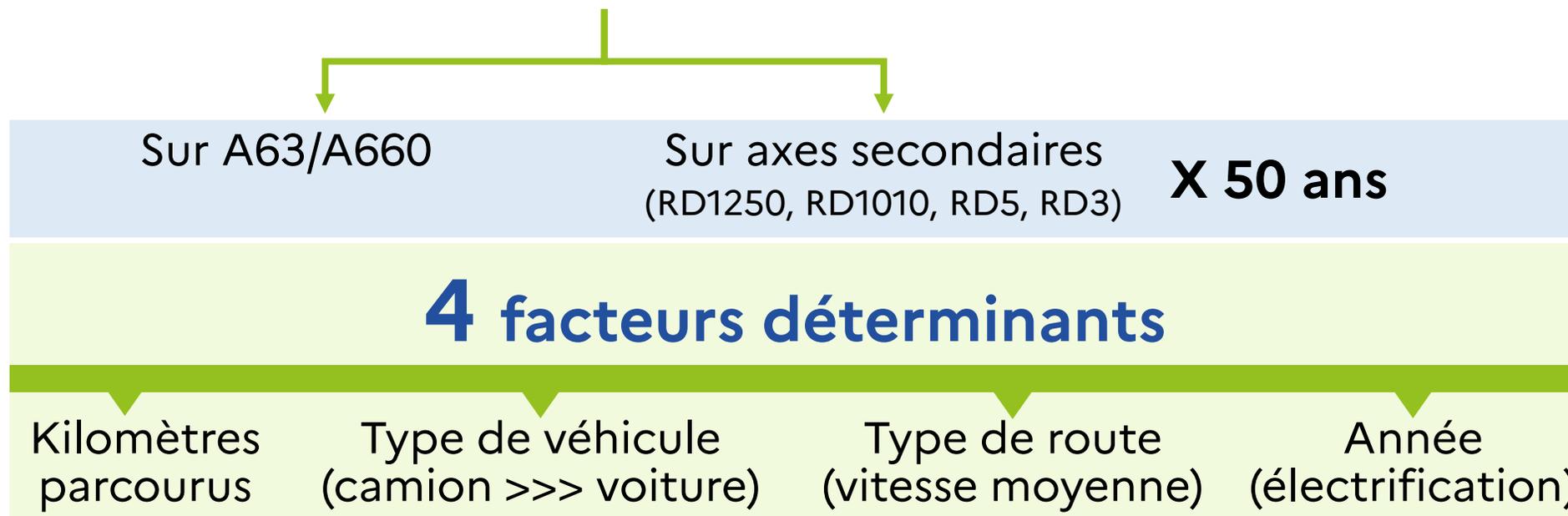


Le bilan carbone (1/2) Principes généraux

Bilan carbone (GES)

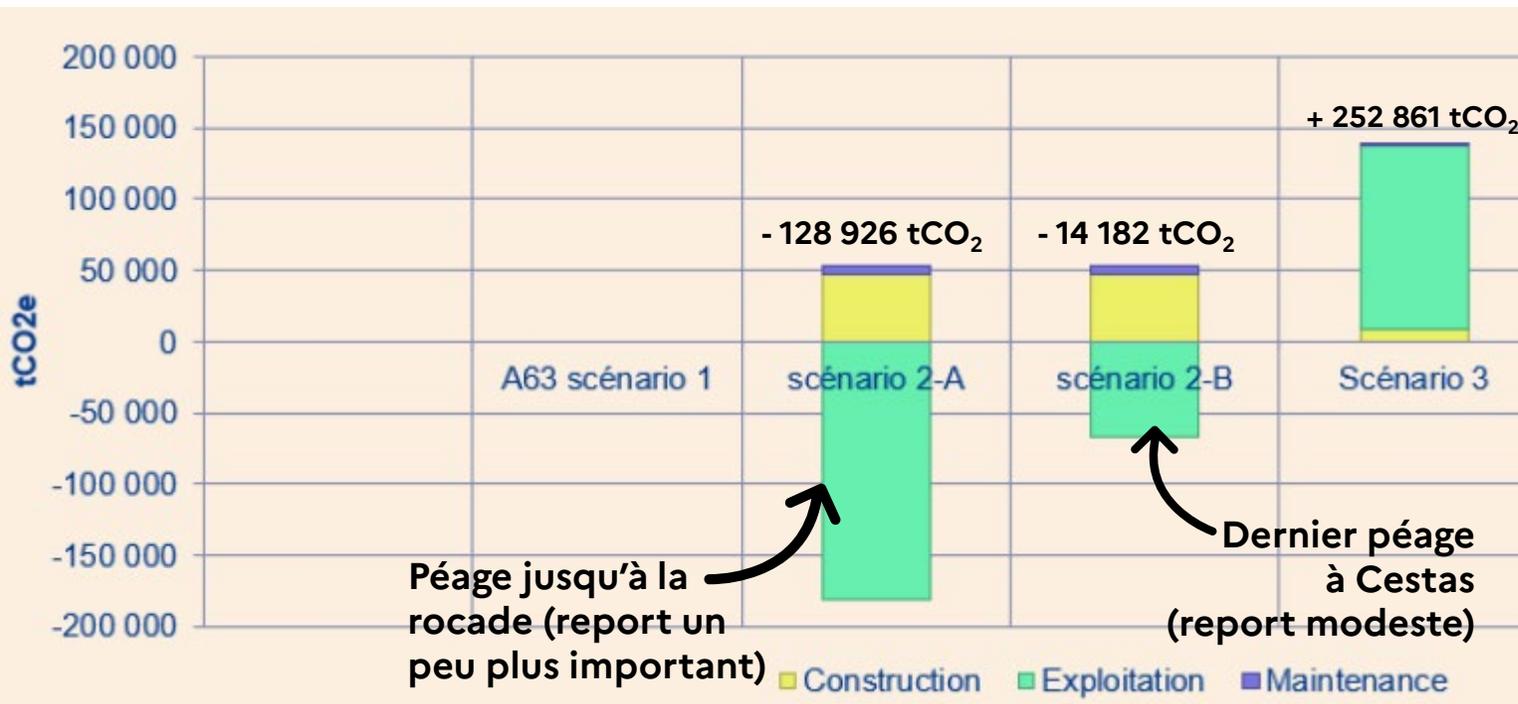
= somme des émissions

= études + **travaux** + **exploitation** + entretien



Le bilan carbone (2/2)

Résultats



Le scénario 1 est le scénario de référence. Le bilan carbone mesure les émissions en plus ou en moins par rapport à ce scénario.

Explications

- Phase de construction 5 fois moins émettrice dans le scénario 3.
- Sur 50 ans, les effets de l'exploitation dépassent ceux de la construction.
- Le léger surplus de trafic sur autoroute entraîne une hausse des émissions.
- Le report de trafic sur les routes départementales (moins rapides) génère une baisse relative des émissions.

Vous avez la parole...



Les règles de prise de parole



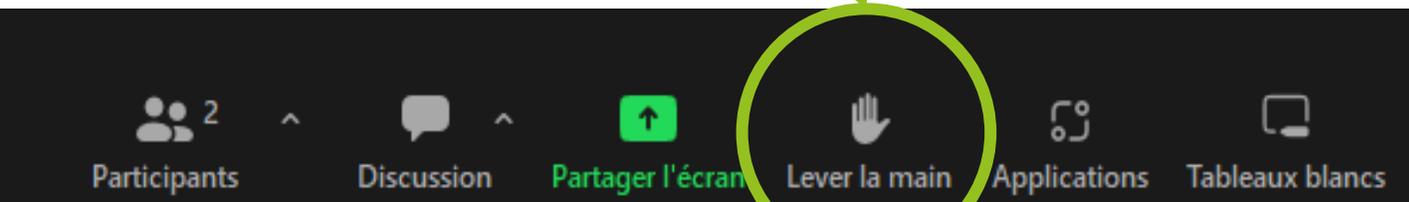
**Demander
la parole**



**Proposer des avis
argumentés**



**3 minutes maximum
par prise de parole**



Principales expressions du public

