



**Mise à 2x3 voies A63 en Gironde
Fiche thématique**

Historique du projet

La section non-concédée de l'autoroute A63 entre la rocade de Bordeaux (A630) et le début, au droit de la commune de Salles, de la section d'A63 concédée à la société Atlandes est un itinéraire autoroutier d'environ 35 km actuellement aménagé à 2x2 voies et supportant un trafic très élevé de 34 000 à 80 000 véhicules par jour.

Ce trafic mêle un trafic de transit national et international et un important trafic local du fait des mouvements pendulaires générés par la métropole bordelaise et les agglomérations du bassin d'Arcachon. Cette superposition des usages et des niveaux de trafics élevés entraîne une congestion très régulière et significative sur cette section de l'A63.

Le projet d'aménagement de cette section consiste ainsi à l'élargir à 2x3 voies. Il s'inscrit dans la continuité de la mise à 2x3 voies de l'A 63 réalisée dans le cadre de la concession Atlandes.

Le projet de grand contournement autoroutier de Bordeaux avait son origine côté sud à proximité proche de l'échangeur 21. Son abandon par décision ministérielle en juin 2008 a conduit les services de l'État à étudier des solutions permettant de garantir un niveau de fonctionnement satisfaisant de l'A63 dans un contexte de progression de l'offre de transport tous modes confondus.

Dans ce contexte, l'État garant du fonctionnement du corridor Nord-Sud-Atlantique a envisagé les principes d'aménagement de l'A63 en Gironde, dans le cadre des orientations du Grenelle de l'environnement. La problématique était donc de garantir un fonctionnement satisfaisant de l'infrastructure et son intégration environnementale, sans toutefois recourir à la réalisation d'une nouvelle infrastructure.

Une commande ministérielle a été passée en 2009 pour engager des études d'opportunité de l'aménagement de l'A63 entre Bordeaux et Salles. Ces études rendues en 2012 ont conclu à la pertinence d'un élargissement à 2x3 voies de la section.

Toutefois, compte tenu de la difficulté du financement d'un tel élargissement sur fonds publics, le secrétaire d'État chargé des transports a passé en 2015 une nouvelle commande visant à approfondir les études d'opportunité déjà réalisées sur l'élargissement de l'autoroute A63 à 2x3 voies entre Bordeaux et Salles en y intégrant et en comparant différents scénarii de financement par mise en concession.

Cette nouvelle étude transmise en 2018 au ministère chargé des transports conclu à la pertinence d'un élargissement à 2x3 voies de l'A63 et à la faisabilité d'une concession autonome.

En parallèle, l'adossement de la mise à 2x3 voies à la concession d'Atlandes a fait l'objet d'une analyse juridique au niveau ministériel. Il a alors été confirmé que cette option n'était juridiquement pas envisageable.

Le projet de liaison « A63 Bordeaux – Salles », a par ailleurs été examiné par le Conseil d'Orientation des Infrastructures (COI) dans le cadre des Assises nationales de la mobilité. Dans ses conclusions, remises le 30 janvier 2018, le COI a recommandé la poursuite des études du projet de mise en concession de cette section, en ne prévoyant pas à ce stade, de contribution publique à son financement au-delà de la prise en charge des études et procédures nécessaires.

Le Gouvernement a souhaité que le projet soit soumis à la concertation du public. Au regard de son coût prévisible, la poursuite de cette opération nécessitait la saisine de la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) en application de l'article L. 121-8 du Code de l'environnement.

Dans ce contexte, en application des dispositions de l'instruction gouvernementale du 29 avril 2014, fixant les modalités d'élaboration des opérations d'investissement et de gestion sur le réseau routier national, et son Instruction technique modifiée le 8 novembre 2018, l'État a engagé l'élaboration du dossier à adresser à la CNDP.

La saisine a été conduite le 23 février 2022 suite à deux consultations informelles des élus et acteurs du territoire.

Ces consultations ont notamment permis de faire émerger un scénario alternatif à la concession consistant à élargir l'A63 à 2x3 voies entre la rocade bordelaise et l'échangeur n°25 de Cestas. Ce scénario serait financé sur crédits publics, avec un cofinancement des collectivités locales.

La CNDP a décidé le 2 mars 2022 qu'une concertation avec garant devrait être menée sur ce projet d'aménagement de l'A63 en Gironde.

Le 3 mars 2022, deux garantes ont été nommées pour superviser cette concertation.

Dans la continuité de son rapport de 2018, le COI a indiqué, dans son rapport remis le 24 février 2023 à la première ministre que « ce projet doit être poursuivi en évitant de créer une offre gratuite supplémentaire pour des déplacements autosolistes. Dans une logique de planification écologique, le principe du péage doit avoir cet objectif, et pas seulement de s'appliquer au trafic en transit qui n'est pas la principale source des congestions récurrentes. L'affectation de voies réservées devra également être précisée ».