PRÉFÈTE
DE LA RÉGION
NOUVELLE-AQUITAINE

Liberté
Égalité
Fraternité

BORDEAUX MÉTROPOLE

Aménagement du quadrant nord-est de la rocade bordelaise

Dossier de concertation

Du 10 octobre au 21 novembre 2022

Quadrant nord-est ?

Le terme "quadrant nord-est" désigne la partie de la rocade située entre le Pont d'Aquitaine et l'échangeur 24. C'est dans ce secteur que l'Etat envisage plusieurs aménagements complémentaires.

LEXIQUE

Le projet d'aménagement du quadrant nord-est de la rocade bordelaise est complexe et implique l'utilisation de plusieurs termes techniques. Explications…

Section courante : partie d'une route regroupant la ou les voies principales, sur lesquelles circulent les usagers quand ils ne sont pas en train de quitter ou d'entrer sur la route.

Bretelle : par opposition à la section courante, une bretelle désigne la partie de la route permettant d'y accéder ou de la quitter.

Voie d'entrecroisement : parfois aussi appelée « voie d'entrée/sortie », il s'agit d'une bretelle allongée, qui regroupe à la fois une voie d'insertion et une voie de sortie. Les voies d'entrecroisement sont surtout mises en place lorsque 2 échangeurs sont rapprochés.

Géométrie : pour une route, la géométrie désigne l'ensemble des caractéristiques de longueur, largeur, dénivellation et de rayon des courbes.

Profil en travers : caractéristiques d'une route, notamment largeur des voies, nombre de voies, usages des voies et présence éventuelle de séparateurs.

Passage supérieur : on appelle passage supérieur un ouvrage qui franchit une route ou une voie ferrée en l'enjambant.

Exemple : à Saint-Vincent-de-Paul, la ligne à grande vitesse franchit l'A10 par un passage supérieur.

Passage inférieur : on appelle passage inférieur un ouvrage qui franchit une route ou une voie ferrée en passant en dessous.

Exemple : à Lormont, la rocade franchit l'avenue de Paris par un passage inférieur.

Plateforme : partie d'une route revêtue de bitume

Trafic en "baïonnette" : se dit d'un itinéraire qui nécessite à la fois de franchir la rocade et de l'emprunter sur une section

ET QUELQUES ACRONYMES

DREAL : Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement. Il s'agit du service de l'État maître d'ouvrage de ce projet.

DIRA : Direction interdépartementale des routes Atlantique. C'est le service de l'État exploitant de la rocade et des autres routes nationales non concédées en Gironde.

TMJA : trafic moyen journalier annuel. C'est le nombre moyen de véhicules circulant chaque jour sur une section de route.

LE DOSSIER DE CONCERTATION

CE QU'IL EST

C'est un document de synthèse sur les différentes études déjà réalisées. Afin d'être accessible au plus grand nombre, il intègre plusieurs illustrations permettant de bien appréhender le projet et ses effets.

Le dossier de concertation est un socle pour le dialogue. Il permet aux participants à la concertation d'avoir une base commune de connaissance. Ainsi, il permet à chacun d'argumenter sur les avantages et les inconvénients de chaque solution proposée et d'apprécier leur opportunité.

CE QU'IL N'EST PAS

Première étape de la consultation du public, le dossier de concertation ne constitue pas un exposé détaillé du projet. Des études approfondies seront encore nécessaires pour évaluer l'impact précis des aménagements sur le cadre de vie et sur l'environnement, pour détailler la géométrie des ouvrages et pour déterminer les modalités de réalisation. Ces études ne pourront s'engager que si l'opportunité de réaliser le projet est confirmée.

Ces éléments plus détaillés figureront dans le dossier qui sera présenté lors de l'enquête publique unique préalable à la déclaration d'utilité publique et à l'autorisation environnementale.

SOMMAIRE

Synthèse du projet 4

Contexte général du quadrant nord-est 7

Un territoire en croissance démographique 8

Des axes essentiels à l'économie régionale 10

Le trafic sur la rocade bordelaise 12

Deux points noirs à traitrer prioritairement 13

La continuité A10-rocade 15

Vue d'ensemble du projet 16

En amont de l'échangeur 1 18

Entre les échangeurs 1 et 2 22

Entre les échangeurs 2 et 3 26

Quel effet sur la circulation ? 29

2 options de réalisation proposées au public 30

Le projet de voie dédiée au covoiturage 32

L'échangeur 26 33

Situation de l'échangeur 34

Fonctionnement et dysfonctionnement de l'échangeur 26 35

Le nouvel échangeur 36

Quel effet sur la circulation ? 42

Le projet alternatif 44

Environnement 47

Calendrier indicatif et financement du projet 48

La concertation 49

Synthèse du projet

Avec le réaménagement du quadrant nord-est, l'État et Bordeaux Métropole s'attaquent à l'un des principaux points noirs de la circulation sur la rocade bordelaise. Ce secteur, qui s'étend du nord de l'échangeur 25 sur la RN230 à l'échangeur 3 sur l'A630, voit passer des dizaines de milliers de véhicules chaque jour. Deux zones de congestions majeures affectent les déplacements du quotidien : la jonction A10/rocade et l'échangeur 26.

UNE MOBILITÉ CROISSANTE

Sous l'effet d'un seuil migratoire élevé, la Gironde gagne chaque année des habitants. Le territoire est attractif grâce à sa qualité de vie et au dynamisme économique de la métropole bordelaise. Or, tandis que la population se répartit dans tout le département, les emplois se concentrent dans l'agglomération. En 2019, la métropole bordelaise représente 6 % de la superficie girondine, 50 % de la population et 62 % des emplois.

Le résultat est une hausse croissante des trajets pendulaires domicile-travail, qui aboutit à une congestion sur l'A10 et sur la rocade en sens extérieur à l'heure de pointe du matin.

DIVISER PAR 4 LE TEMPS PERDU

En additionnant les minutes perdues chaque matin à l'heure de pointe par l'ensemble des usagers du secteur (sur la rocade et sur les derniers kilomètres de l'A10), on approche des 320 000 minutes, soit 221 jours de retards cumulés.

Les études montrent qu'en réaménageant ces deux zones, il serait possible de réduire les congestions à 55 jours cumulés, soit une division par 4.

2 OPÉRATIONS COMPLÉMENTAIRES

Réunies dans un même périmètre géographique, ce sont en fait deux opérations complémentaires qui sont soumises à la concertation, avec des approches différentes. L'amélioration de la continuité A10/Rocade passe par l'ajout d'une voie supplémentaire, afin d'augmenter la capacité de l'équipement sans changer sa géométrie. Au contraire, le réaménagement de l'échangeur 26 suppose une modification de la géométrie de l'infrastructure, actuellement inadaptée.

Le quadrant nord-est, au carrefour de 4 grands axes

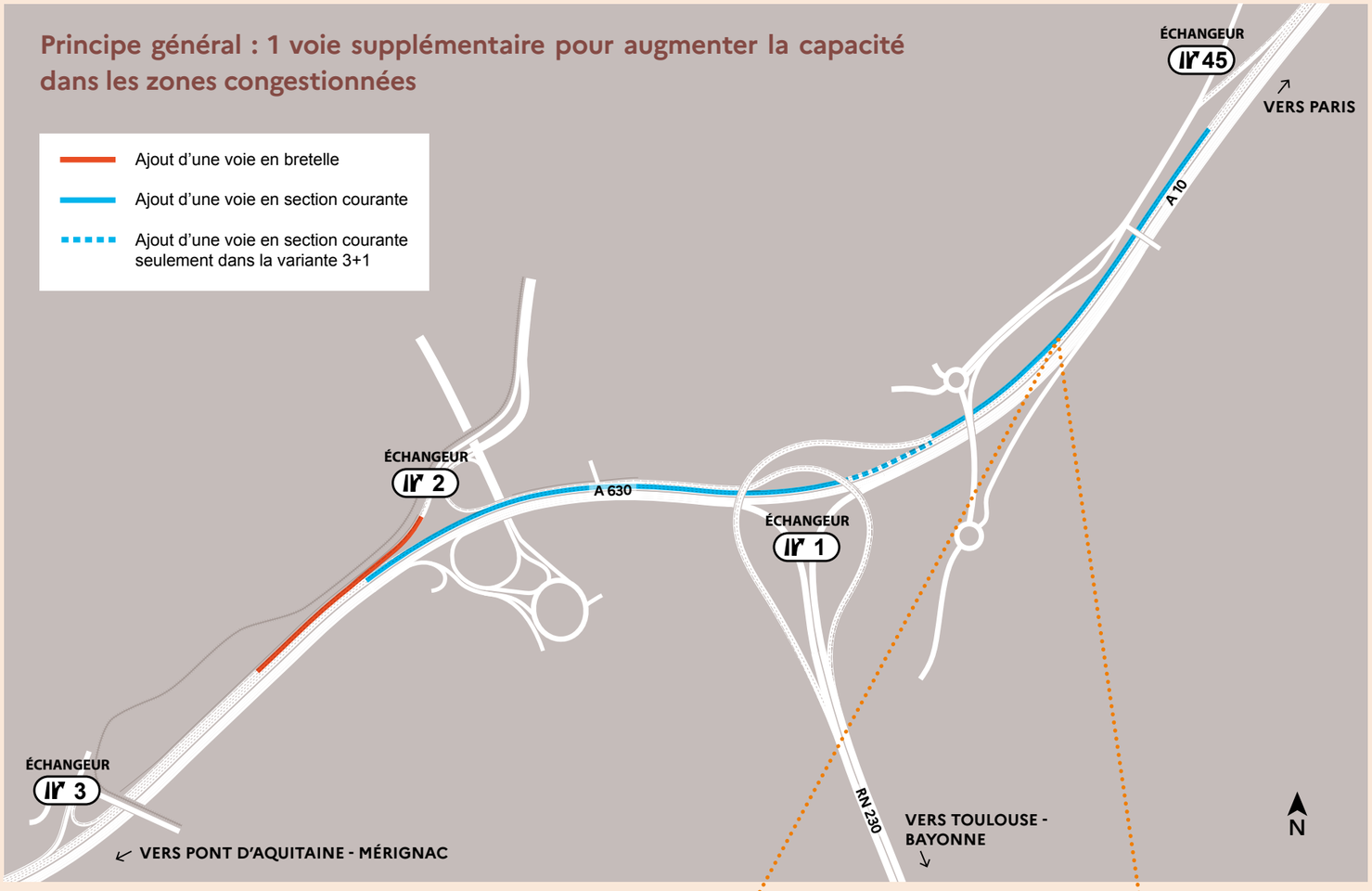
Qui fait quoi ?

La DREAL Nouvelle-Aquitaine, en tant que maître d'ouvrage, conduit les études et fait réaliser les travaux.

La DIR Atlantique exploite le réseau routier national en Gironde, et assure notamment la sécurité des usagers.

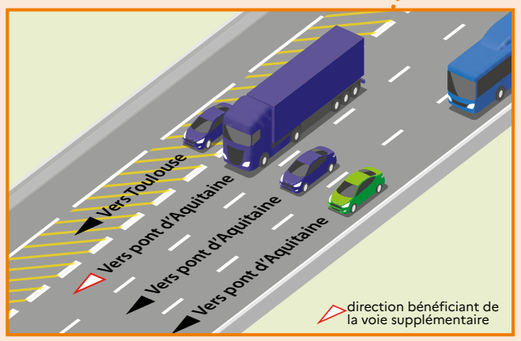
Bordeaux Métropole est associée à l'État dans la prise de décision et cofinancera les aménagements.

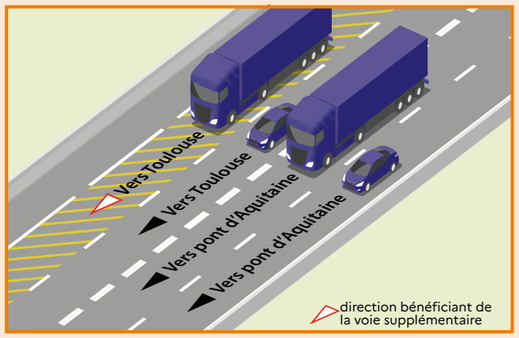
LA CONTINUITÉ A10/ROCADE



2 variantes de réalisation

Sur l'A10, au niveau de la bifurcation vers la rocade ouest (A630) ou la rocade est (RN230), le projet prévoit l'ajout d'une voie de circulation.
En fonction des conclusions des études et de la concertation, cette nouvelle voie pourrait être allouée soit à la direction "rocade ouest", soit à la direction "rocade est".





Quelles sont les sections concernées ?

L'ensemble du linéaire concerné mesure environ 1,9 km. Il s'étend du sud de l'échangeur 45 de l'A10 jusqu'à l'est de l'échangeur 3 de la rocade (A630).

Quel est le problème à résoudre ?

Dans ce secteur de la rocade convergent l'A10 et la rocade est. Le trafic important se retrouve confronté à un "pincement" de la rocade, avec un nombre de voies insuffisant pour absorber le flux.

Le projet prévoit l'ajout d'une voie, soit en section courante, soit en bretelle.

Comment l'aménagement serait-il réalisé ?

Il s'agit d'un ajout de voie, réalisé intégralement sur la droite (nord) de la chaussée. L'espace disponible est parfois insuffisant (présence de talus, d'écrans acoustiques), et pourrait nécessiter l'élargissement préalable de la plateforme.

Quels seraient les impacts du chantier ?

Si les détails de la réalisation ne sont pas connus à ce stade, deux types d'impacts importants apparaissent déjà clairement :

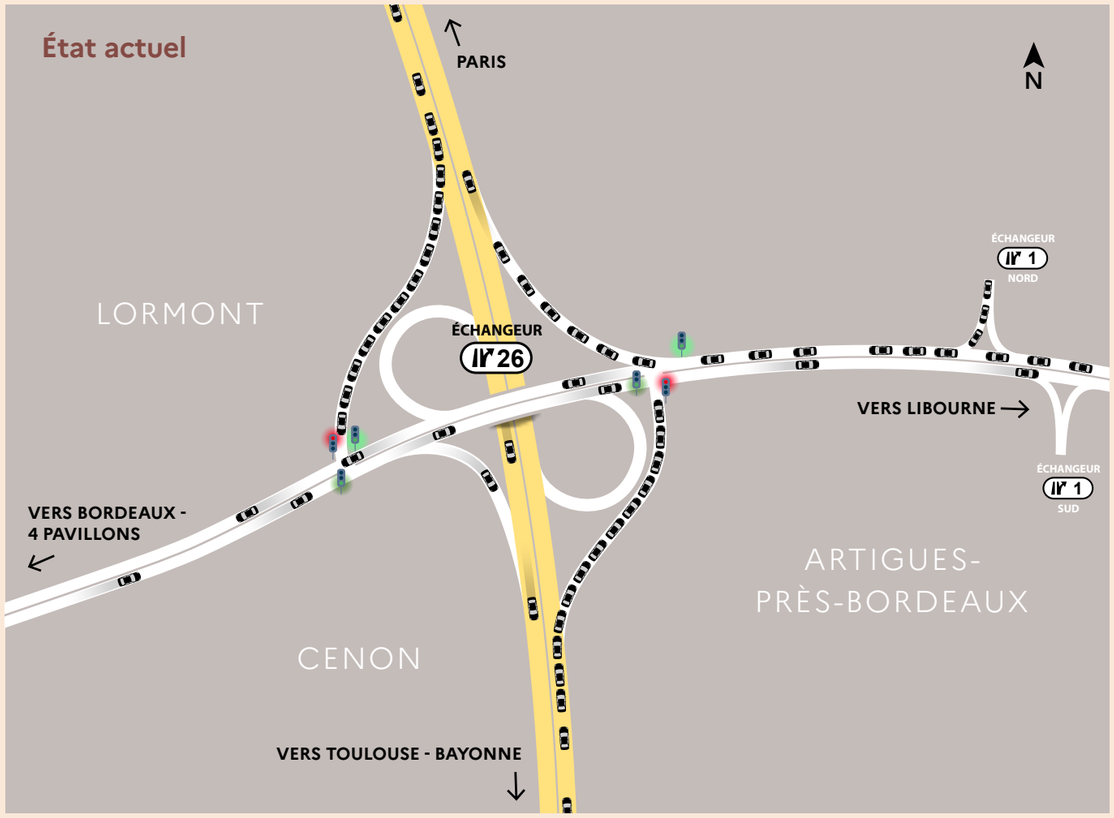
- Des rétrécissements de la chaussée, dans un contexte de circulation déjà dense ;
- Des adaptations de plusieurs ouvrages de franchissement, pouvant aller jusqu'à la démolition/reconstruction, lorsque l'élargissement de la plateforme vient toucher les piles des ponts.

Quels effets sur la circulation ?

L'ajout d'une voie augmente la capacité de circulation, actuellement insuffisante au regard des trafics constatés. Les modélisations issues des études montrent une réduction significative du temps cumulé de congestion durant la période de pointe du matin, de 221 à 74 jours.

Par ailleurs, l'ajout d'une voie supplémentaire peut faciliter la mise en place d'une voie dédiée au covoiturage, dans la continuité du projet en cours d'étude sur l'A10 par le concessionnaire Vinci Autoroutes.

L'ÉCHANGEUR 26



Quel est le secteur concerné ?

L'échangeur 26 subit des congestions qui peuvent s'étendre aux heures de pointe sur plusieurs centaines de mètres, sur la rocade est (sens intérieur et extérieur), voire sur la RN89 depuis Libourne. Le projet proposé par l'État concerne l'échangeur 26 de la rocade et l'échangeur 1 de la RN89.

Quel est le problème à résoudre ?

L'échangeur 26 se caractérise par un fort volume d'échanges : aux heures de pointe, le nombre de véhicules sur les bretelles de sortie de la rocade est très élevé. L'échangeur est équipé de feux tricolores pour sécuriser la circulation sur les différents itinéraires et permettre le passage des piétons et cycles.

Aujourd'hui, et plus encore à l'horizon 2030, le nombre de véhicules aboutit à une saturation des bretelles de sortie. Une remontée de file se forme alors, ce qui a pour effet de paralyser la voie de droite de la rocade. Le phénomène génère un fort sentiment d'insécurité et une perte de temps importante.

Comment l'aménagement serait-il réalisé ?

Différentes variantes plus ou moins complexes, ainsi que leur impact sur la congestion, ont été étudiées. La seule variante présentant un bénéfice fonctionnel significatif nécessite d'importants aménagement. L'aspect le plus marquant du projet est la réalisation d'un nouveau viaduc de franchissement de la rocade, au nord du pont actuel. Le projet implique aussi des modifications sur plusieurs bretelles et la création d'un giratoire de forte capacité en direction de Bordeaux. Enfin, l'échangeur 1 de la RN89 serait déplacé vers l'est. Ces aménagements permettront la suppression de tous les feux de circulation.

Quels seraient les impacts du chantier ?

Compte tenu de la complexité du projet et des niveaux de circulation, les études complémentaires auront notamment pour but de minimiser les gênes à la circulation en phase de travaux.

Quels effets sur la circulation ?

La création de nouvelles voies permet de mieux dissocier chaque itinéraire. On évite ainsi que le blocage d'un flux ne vienne paralyser l'ensemble du système comme c'est le cas actuellement. Surtout, le risque de congestion est réduit par l'allongement et l'élargissement de certaines bretelles d'entrée et de sortie, et par la suppression de tous les feux tricolores.

En considérant comme déjà réalisée l'amélioration de la continuité A10/Rocade décrite en page précédente, le réaménagement de l'échangeur 26 permettrait une réduction supplémentaire des congestions. À l'heure de pointe du matin, le cumul de temps perdu passerait alors de 74 à 55 jours, soit 25 % de moins. Enfin, le projet prévoit la création au nord de l'échangeur d'un franchissement pour les bus, piétons et vélos, et au sud d'une passerelle pour les piétons et les vélos.

L'échangeur 1 de la rocade

Contexte général du quadrant nord-est

La Gironde, premier département de France métropolitaine par sa taille, connaît une attractivité et une croissance démographique soutenue, en particulier au nord et à l'est. Revers de la médaille : de plus en plus d'usagers en déplacements domicile-travail utilisent chaque jour leur véhicule pour gagner l'agglomération bordelaise.

Alors que la mise à 2x3 voies de la rocade ouest est en passe de s'achever, le réaménagement du quadrant nord-est apparaît comme une nouvelle priorité, en complémentarité avec le développement de modes de transports alternatifs.

Un territoire en croissance démographique

ÉVOLUTION DE LA POPULATION

Au 1er janvier 2020, la Gironde compte 1,63 million d'habitants selon les estimations de l'Insee. Avec 1,4 % de croissance annuelle entre 2011 et 2016, c'est un territoire démographiquement dynamique (à titre de comparaison, Nouvelle-Aquitaine : +0,6 % ; France : +0,5 %). Ce dynamisme est porté en majeure partie par le solde migratoire : la Gironde est un département attractif.

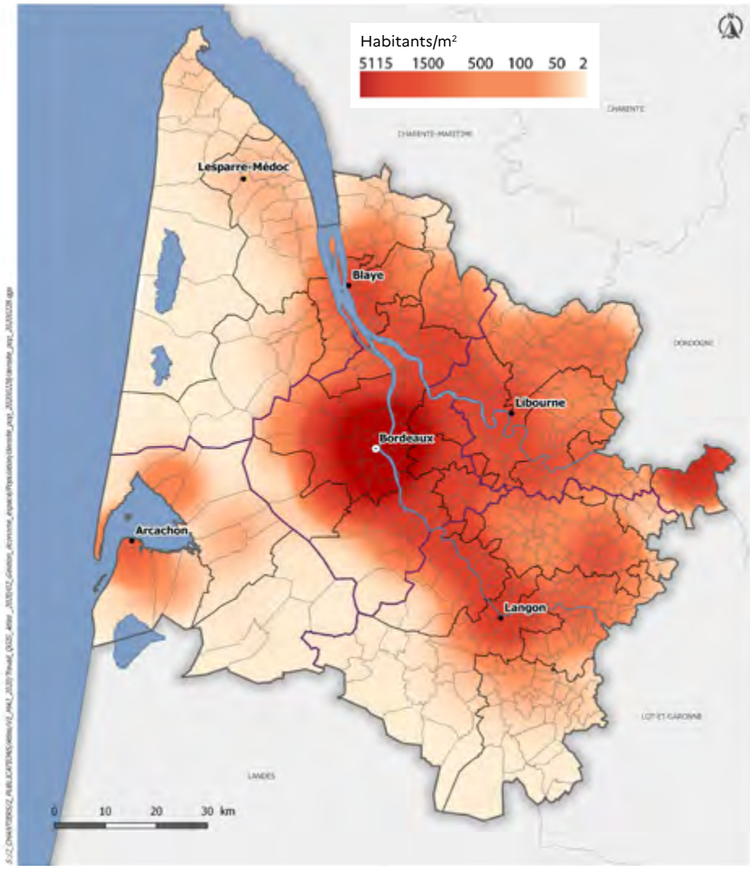
L'analyse des densités de population dans les différents arrondissements du département est riche d'enseignements :

- La métropole bordelaise concentre la moitié de la population, avec une densité élevée : 624,3 hab/km².
- Le Médoc et le Sud-Gironde ont des densités plus faibles, respectivement de 39,2 et 50 hab/km².
- Les arrondissements de Blaye et de Libourne, directement concernés par ce projet, ont des densités de 115,1 et 120,1 hab/km², largement supérieurs à la moyenne régionale (70,7 hab/km²).

L'attractivité du nord-est de l'agglomération ne se dément pas. Comme le montre le graphique ci-dessous, le territoire connaît depuis 1975 une croissance parmi les plus soutenues du département. En dehors de l'est de Libourne, qui souffre de son éloignement, la croissance de la population est régulière et parfois forte.

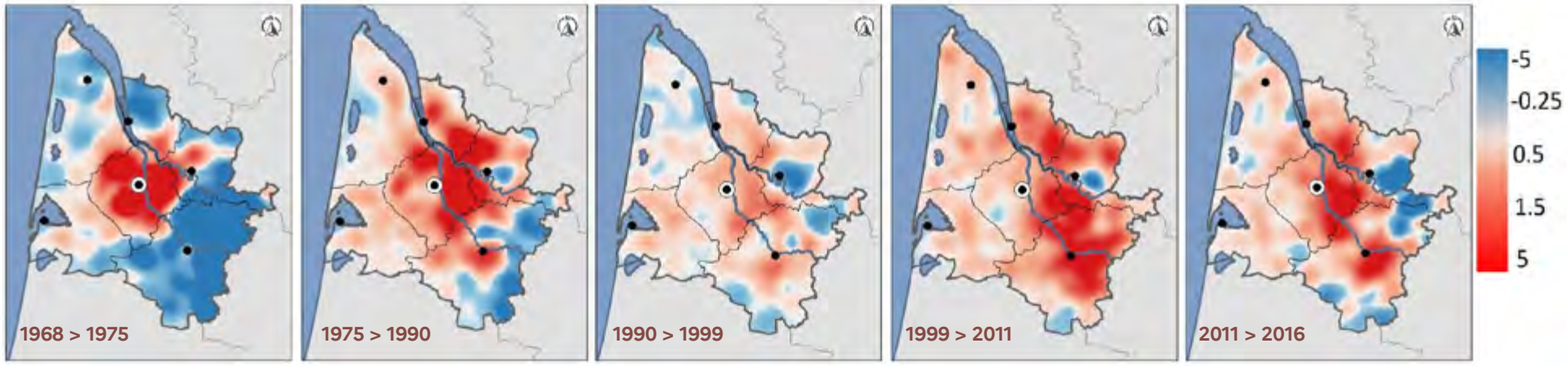
En mai 2015, la préfecture de Gironde et le Conseil départemental ont élaboré le plan départemental de l'habitat, décliné en cahiers territoriaux. Ceux-ci donnent une image précise des dynamiques qui perdurent aujourd'hui et qui sont décrites dans ces 2 pages.

Densité de population en 20016



La densité en Gironde montre une forme de continuité entre la métropole bordelaise et les territoires du nord et de l'est.
(source : Atlas Girondin, DDTM, octobre 2020)

Taux d'évolution annuelle moyenne de population en %



Dans un rayon de 25 km autour de Bordeaux, le quadrant nord-est montre une augmentation permanente de sa population depuis 1975.

La situation en Nord-Gironde

Sur ce territoire, la dynamique démographique « ne présente pas les mêmes caractéristiques ni les mêmes impacts selon les secteurs. Elle se concentre dans le Cubzaguais et se diffuse massivement dans le corridor articulé à la RN 10, sur le canton de Saint-Savin. » (plan départemental de l'habitat).

C'est donc surtout dans un territoire situé le long de l'A10 puis entre l'A10 et la RN10 que le territoire a gagné des habitants.

Ce phénomène d'implantation des employés de l'agglomération bordelaise le long de l'A10 et de la RN10 se vérifie dans le déséquilibre entre le nombre d'habitants et le nombre d'emplois.

	Nombre d'habitants pour 1 emploi
CC DU CANTON DE SAINT SAVIN	5,56
CC DU CANTON DE BOURG	4,30
CC DU CUBZAGUAIS	3,76
CC DU CANTON DE BLAYE	2,71
CC DE L'ESTUAIRE	2,32
Haute Gironde	**3,55**

Le déséquilibre entre emploi et population est marqué. C'est le phénomène de spécialisation résidentielle. Il est particulièrement marqué dans les territoires qui longent les grands axes, alors que les intercommunalités de la façade estuarienne sont plus éloignées de la métropole.

La situation dans le Libournais

Là aussi, on observe de forts contrastes dans les dynamiques : entre 1999 et 2010, le taux de croissance de la population dépassait 2 % dans le Brannais et le Sud-Libournais, tandis qu'il était inférieur à 0,6 % dans le secteur de Castillon et le Pays Foyen, voire négatif à Lussac et Saint-Émilion.

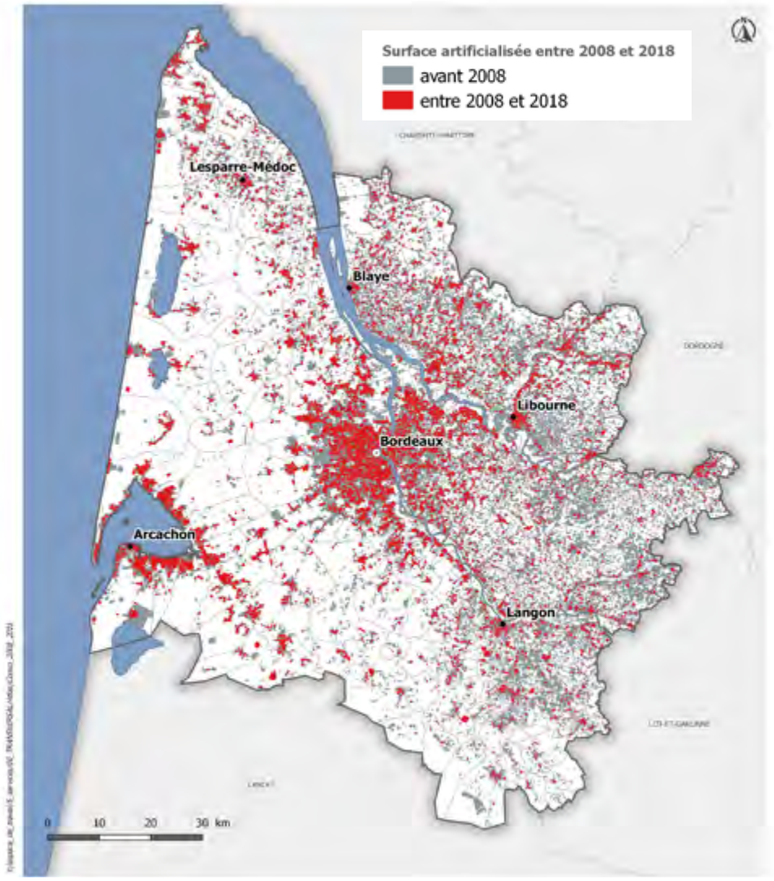
Cette croissance démographique repose en partie sur la qualité des liaisons avec l'agglomération bordelaise : 42 % des habitants du Sud Libournais travaillaient dans Bordeaux Métropole en 2015.

DYNAMISME IMMOBILIER

Le nord-est de la Gironde se caractérise par un taux de résidences secondaires très bas et une part de propriétaires élevés. C'est aussi un territoire où le taux de logement vacant est élevé, tandis que l'artificialisation des sols a été forte au cours des 20 dernières années.

Le nord-est est un territoire où l'augmentation des prix du foncier (terrains à bâtir) a été relativement contenue, du moins par rapport à la métropole bordelaise et à tout l'ouest de la Gironde.

Unités foncières artificialisées à + de 3 %



La situation en Nord-Gironde

Le boom du logement s'est accéléré dans les années 2000. En quelques années en Haute-Gironde, on est passé d'un rythme de construction de 200 logements par an à près de 1200 entre 2005-2007.

Comme l'indique le plan départemental de l'habitat, « c'est bien le développement de logements individuels qui marque le nouveau positionnement du territoire. Ce segment est monté en puissance et il se maintient à un niveau jamais atteint, autour de 600 logements par an ».

Le développement urbain au nord de l'A10 alimente le trafic routier. Ici, l'exemple de Saint-Louis-de-Montferrand.

La situation dans le Libournais

La production de logements neufs a trouvé un terrain propice dans la crise des vins bordelais. Dans le même temps, les centres-bourgs se caractérisent par un habitat dégradé et un phénomène de mal-logement ; le phénomène crée un cercle vicieux qui repousse les habitants hors des bourgs. Ceux-ci possèdent pourtant des atouts, avec une liaison ferroviaire de qualité entre Libourne et Bordeaux.

Face à cette tendance, le schéma de cohérence territoriale (SCoT) du Libournais approuvé en 2016 cite comme clés de réussite de sa stratégie habitat « les principes de maîtrise des consommations foncières, de recyclage de la vacance et de densification ».

Entre 2006 et 2019, la population de Saint-Seurin a connu une augmentation de 25 %. De tels exemples de dynamisme sont nombreux, et même dépassés lorsqu'on approche Bordeaux.

La situation sur la rive droite de l'agglomération bordelaise

Le marché immobilier de Bordeaux Métropole a connu de 2012 à 2017 une évolution à la hausse à tous points de vue : montée des prix/m² (+19 % pour les appartements, + 16 % pour les maisons) et augmentation de la production de biens immobiliers. Ainsi, en 2012, 5 540 logements étaient construits dans la Métropole, soit 49 % de la production girondine ; en 2017, ce chiffre atteignait 10 130 logements, soit 63 % de la production départementale. Cette tendance s'est alors inversée : en 2020, on ne comptait plus que 6 610 biens logements produits. Les années 2021 et 2022 semblent confirmer le ralentissement du secteur.

Pourtant, l'attractivité de l'agglomération n'est pas remise en cause. Les derniers chiffres de la Fédération nationale de l'immobilier (FNAIM) en août 2022 montraient encore une hausse de 3,2 % sur un an. La baisse de production de logements s'explique avant tout par des difficultés dans l'accès au foncier. Soucieuse d'éviter la surchauffe démographique, la métropole doit composer avec de nouvelles populations installées dans sa périphérie et travaillant dans l'agglomération.

Quartier des Bassins à flots à Bordeaux : de nouveaux logements, mais aussi des bureaux, des équipements de loisirs et des lieux d'enseignement.

Des axes essentiels à l'économie régionale

LA GIRONDE : UNE ÉCONOMIE CENTRALISÉE ?

Dans la « Métroscopie bordelaise » éditée en 2019, l'agence d'urbaniseme A'Urba met en évidence le tropisme bordelais par des chiffres clés :

Bordeaux Métropole dans la Gironde, c'est…				
Population	Logements	Emplois	Entreprises	Superficie
50 %	49 %	62 %	50 %	6 %

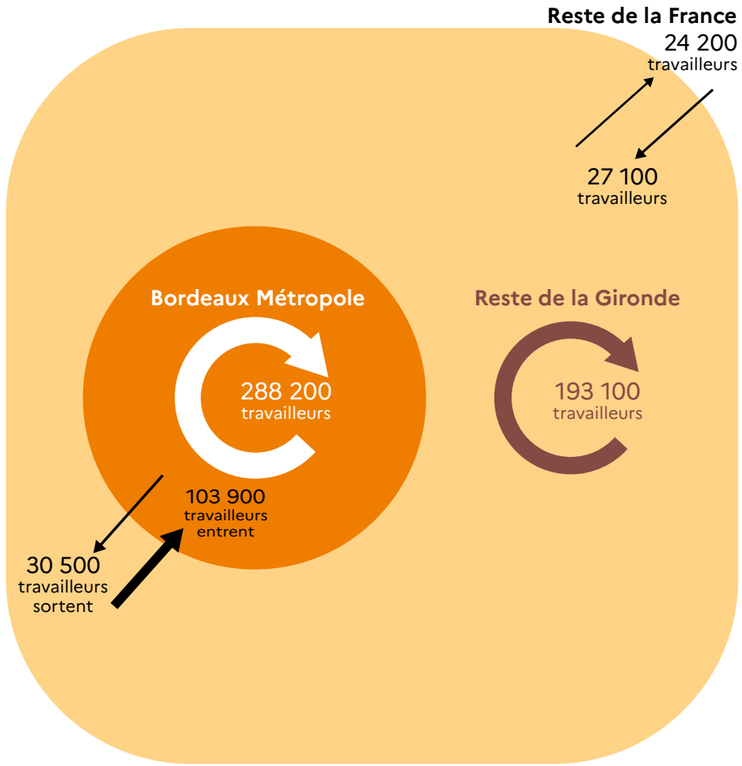
La métropole concentre aussi 250 000 élèves et étudiants inscrits dans les établissements scolaires et universitaires en 2018. Avec une offre de seulement 13 700 logements étudiants pour 102 000 étudiants, l'enseignement supérieur est également un important facteur de déplacements quotidiens.

En août 2020, les chiffres clés de la Gironde publiés par les services de l'État mettaient en évidence le tropisme bordelais. Dans la métropole, 9 communes concentrent 51 % des emplois girondins. Parmi elles, 7 se trouvent dans l'agglomération, sur la rive gauche de la Garonne : Bordeaux (en majorité), Mérignac, Pessac, Talence, Bègles, Saint-Médard-en-Jalles, Bruges. C'est ainsi que de nombreux girondins transitent tous les matins vers l'ouest de l'agglomération. Ce phénomène est confirmé par l'analyse des 8 principaux employeurs de l'agglomération : en dehors des employeurs publics, les entreprises implantées dans l'ouest dominent le classement.

CHU de Bordeaux	Université de Bordeaux	Bordeaux Métropole	Ville de Bordeaux	Ariane Group	Groupe Thalès	Keolis	Dassault
14 000	6 000	4 700	4 000	3 500	2 600	2 500	1 300

LES TRAJETS DOMICILE-TRAVAIL

Un tiers des girondins changent d'intercommunalité pour travailler. Conséquence logique, les déplacements domicile-travail représentent 21 % du total des déplacements dans le département. 17 % des déplacements convergent vers la métropole (Chiffres clés de la Gironde, DDTM, août 2020).

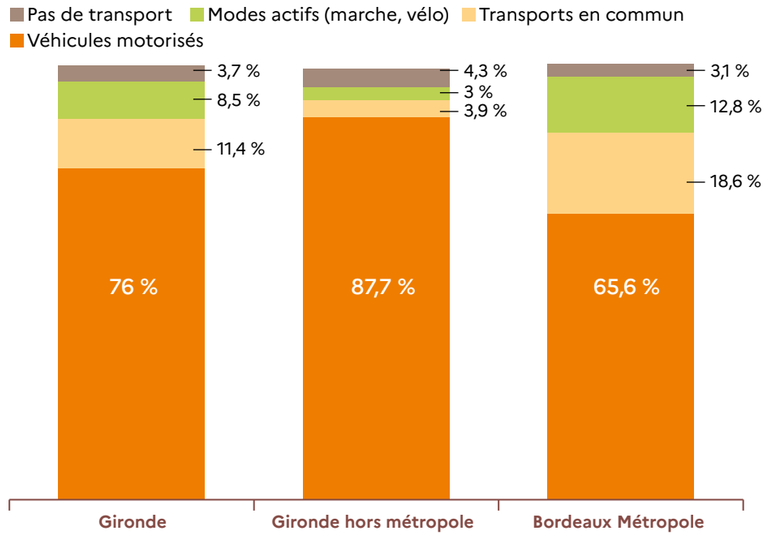


Source : A'Urba, Giroscopie 2021. Données 2017

La route, principale voie d'accès à Bordeaux

La répartition modale montre la prédominance de la route. En 2017, elle concentrait 76 % des trajets domicile-travail. Même dans la métropole bordelaise, elle reste largement majoritaire.

Répartition modale en Gironde



Une offre de trains et de bus importante dans le quadrant nord-est

Quatre lignes de trains express régionaux (TER) desservent l'agglomération bordelaise depuis le nord et l'est :

- Bordeaux – Cenon – Libourne – Bergerac – Sarlat
- Bordeaux – Cenon – Libourne – Périgueux - Brive-la-Gaillarde/ Limoges
- Bordeaux- Cenon – Bassens – Saint-Loubès – Libourne – Angoulême
- Bordeaux – Cenon – Ste-Eulalie Carbon-Blanc – La Grave d'Ambarès – Cubzac-les-Ponts – Saint-André-de-Cubzac – Saintes/La Rochelle

Des fréquences élevées sont proposées aux voyageurs. En 2016, on recensait 16 allers-retours vers la gare de Bordeaux Saint-Jean depuis Saint-André-de-Cubzac, 14 depuis Bassens, et 8 depuis Cubzac-les-Ponts, La Grave d'Ambarès ou encore Sainte-Eulalie/ Carbon-Blanc.

Afin de réduire la congestion routière, un ambitieux projet de RER métropolitain est porté conjointement par Bordeaux Métropole

La mise à 2x3 voies de la rocade ouest de Bordeaux

Alors que la rocade est a été construite d'emblée à 2x3 voies, la rocade ouest (entre les échangeurs 4 et 15) avait été conçue à 2x2 voies. En 2006, a décidé sa mise à 2x3 voies. L'élargissement se fait par construction des troisièmes voies dans le terre-plein central, limitant ainsi les impacts sur le milieu naturel, sur les riverains et sur le foncier.

L'aménagement entre les échangeurs 10 et 15 a été déclaré d'utilité publique en décembre 2008, et réalisé de 2009 à 2018.

L'aménagement entre les échangeurs 4 et 10 a été déclaré d'utilité publique en mai 2016. Les travaux ont commencé au printemps 2017 et s'achèveront en milieu d'année 2023, avec la section entre les échangeurs 5 et 7, dans la commune de Bruges.

L'élargissement s'accompagne d'une mise aux normes environnementales, ainsi que de la modernisation et de la construction d'écrans acoustiques.

et la Région Nouvelle-Aquitaine. Il consiste notamment en la mise en œuvre de trains traversant l'agglomération sans changement à Bordeaux. Une première ligne, reliant Arcachon à Libourne est en service depuis 2021. Elle sera complétée par une ligne de Langon à St-Mariens-St-Yzan. Avec ce projet de RER Métropolitain, le nombre de trains quotidiens entre Bordeaux et Libourne a été porté à 35 en 2022.

3 lignes de cars Transgironde relient l'agglomération au nord-est du département :

- La ligne 201, relie le pôle d'échanges de la Buttinière à Lormont à Blaye en passant par Carbon-Blanc, Sainte-Eulalie, Ambarès-et-Lagrave, Saint-Vincent-de-Paul, Cubzac-les-Ponts, et Saint André de Cubzac.
- La ligne 202, relie le pôle d'échanges place Ravezies à Bordeaux, à Blaye en passant par les communes de Carbon-Blanc, Sainte-Eulalie, Ambarès-et-Lagrave, Saint-Vincent-de-Paul, Cubzac-les-Ponts et Saint-André-de-Cubzac.
- La ligne 301, relie le pôle d'échanges de la Buttinière à Lormont à Libourne en passant par les communes de Carbon-Blanc, Sainte-Eulalie, Ambarès-et-Lagrave et Saint-Loubès.

Les lignes 201 et 302 sont cadencées, avec des fréquences de 15 minutes aux heures de pointe. Leurs fréquentations respectives étaient de 288 164 et 184 087 voyageurs par an en 2017.

Un réseau de transport en commun dense au sein de l'agglomération bordelaise

L'agglomération bordelaise est dotée d'un réseau de transport en commun dense qui a assuré en 2019 un peu plus de 171 millions de voyages, dont 101 millions par ses 4 lignes de tramway. Au nord-est de Bordeaux, la ligne A du tramway dépasse le périmètre de la rocade en desservant son terminus de La Gardette-Bassens-Carbon Blanc, dotée d'un parc relais « P+R ».

Le vélo progresse mais peine à franchir la rocade

En 2017, le vélo représentait 8 % des déplacements dans la métropole. Ces 2 dernières années ont été marquées par une forte croissance. Ce développement reste cependant surtout le fait de la ville de Bordeaux et de sa première couronne.

Le troisième plan vélo de Bordeaux Métropole ambitionne de porter la part modale du vélo à 18 % en 2030. Pour cela, le réseau Vélo Express (ReVE) est progressivement mis en place, afin de proposer des itinéraires performants pour les déplacements du quotidien, y compris depuis la grande couronne de l'agglomération.

À L'ORIGINE DE 2 AXES DE TRANSITS VERS PARIS ET LYON

L'A10, plus longue autoroute de France, est l'élément majeur du corridor Atlantique reliant la région parisienne à la péninsule ibérique. L'A10 connaît une très forte fréquentation, notamment en Gironde après le péage de Virsac et la jonction avec la RN10 non payante.

La situation de l'A10 en fait un axe majeur aussi bien pour les déplacements du quotidien que pour le transit de marchandises venant principalement de la RN10 avant pour la rejoindre à St-André de Cubzac.

Section à 2x4 voies d'autoroute A10

La RN89 est la première section de la liaison Bordeaux-Lyon, traversant la France d'ouest en est. À partir d'Arveyres, près de Libourne, la RN89 laisse place à la RD1089 et à une autoroute concédée, l'A89. L'A89 constitue une alternative payante à la Route Centre Europe Atlantique, très importante pour le transport de marchandises.

À l'approche de la rocade bordelaise, le trafic moyen journalier horaire (TMJA) sur la RN89 atteignait 63 017 véhicules en 2019 (données DIR Atlantique).

Centre de fret de Bruges

UN CARREFOUR LOGISTIQUE

La métropole bordelaise se caractérise comme un « hub » pour les transports en Nouvelle-Aquitaine :

- La Ligne à grande vitesse permet de rejoindre Paris en 2h, depuis son ouverture en 2017 ;
- La gare de Bordeaux Saint-Jean accueille plus de 17 millions de voyageurs par an, ce qui en fait la 4e gare de France, hors région parisienne ;
- Le Grand port maritime de Bordeaux est le 7e port de commerce de France métropolitaine, avec un trafic concentré sur les terminaux d'Ambès et de Bassens ;
- L'aéroport de Bordeaux-Mérignac est le 8e de France.

Dans le domaine routier, la métropole bordelaise dispose de plusieurs zones logistiques. La plus importante d'entre elles se situe à proximité de la zone de projet : la zone industrielle Bordeaux fret, qui s'étend sur près de 70 hectares à Bruges. Elle constitue une destination ou une étape pour une part importante des poids lourds en transit sur la rocade bordelaise.

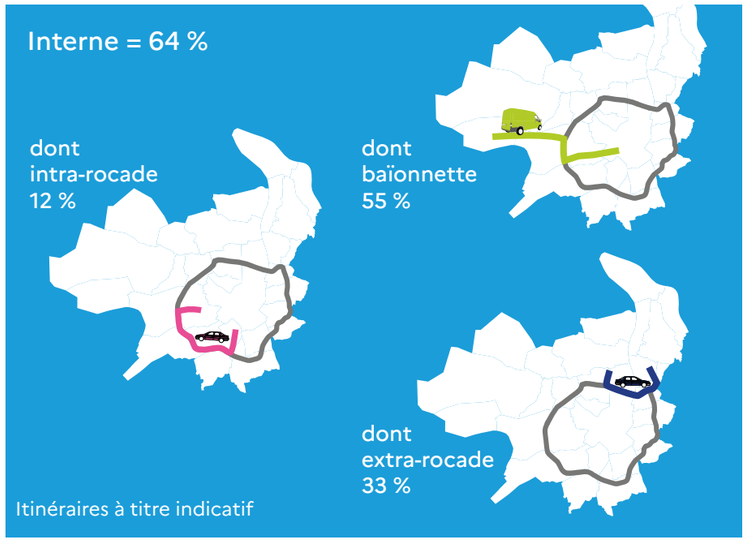
Dans le quadrant nord-est de Bordeaux, on peut également citer la présence d'importantes zones logistiques dans les communes de Bassens et Carbon-Blanc.

Le trafic sur la rocade bordelaise

LES USAGES DE LA ROCADE

La rocade fait l'objet d'usage très divers. Les camions traversant l'Europe y cohabitent avec des automobilistes faisant un trajet de moins de 5 km.

Contrairement à ce que le ressenti peut laisser penser, la part des véhicules en transit est relativement faible : seulement 8 %. La part des trajets locaux est beaucoup plus élevée, notamment du fait des déplacements domicile-travail. Les déplacements internes à l'agglomération constituent donc 64 % du total, alors que les véhicules en échange (un trajet Libourne-Bruges par exemple) représentent 28 % du volume.



LA CIRCULATION SUR LA ROCADE N'EST PAS HOMOGÈNE

Les niveaux moyens de trafic sur la rocade varient fortement d'une section à l'autre. La carte schématique ci-dessous montre que les sections le plus fréquentées (en trafic moyen journalier horaire) se trouvent à l'est et au sud de la rocade. L'explication est logique : en plus de recevoir un trafic local, les sections comprises entre les échangeurs 15 et 27 concentrent aussi la plus grande partie du trafic de transit entre les autoroutes A10, A62 et A63.

Comme on peut le voir, les sections comprises entre les échangeurs 1 à 4 et autour de l'échangeur 26 ne sont pas celles qui reçoivent quotidiennement le plus de véhicules.

À l'heure de pointe du matin, c'est pourtant là que l'on observe les plus importants ralentissements sur la rocade extérieure.

Trois facteurs permettent d'expliquer cette situation :

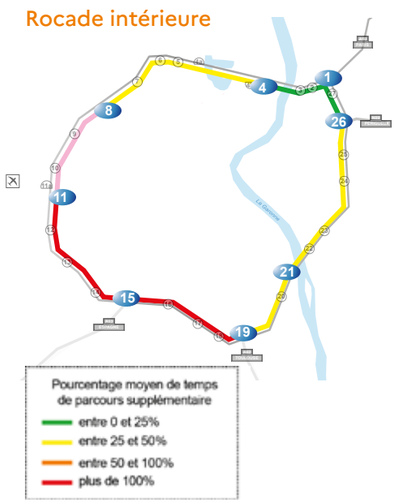
- Cette section est essentielle aux déplacements pendulaires domicile/travail, en direction des pôles d'emploi de l'ouest. On observe d'ailleurs un phénomène identique sur la rocade intérieure entre les échangeurs 19 et 11. Le nombre de véhicules y est très élevé, sur des créneaux horaires réduits. Le trafic moyen journalier horaire ne traduit pas cette concentration de véhicules.
- Les échangeurs 27, 1, 2 et 3 sont particulièrement proches. Les mouvements d'insertions et de sorties perturbent le trafic aux heures de pointe.
- Le nombre de voies se réduit au niveau de l'échangeur 1 sous la forme d'un pincement.

Source: DIR Atlantique, données 2019

Heure de pointe du matin (8h)

Rocade extérieure

Rocade intérieure



Deux points noirs à traiter prioritairement

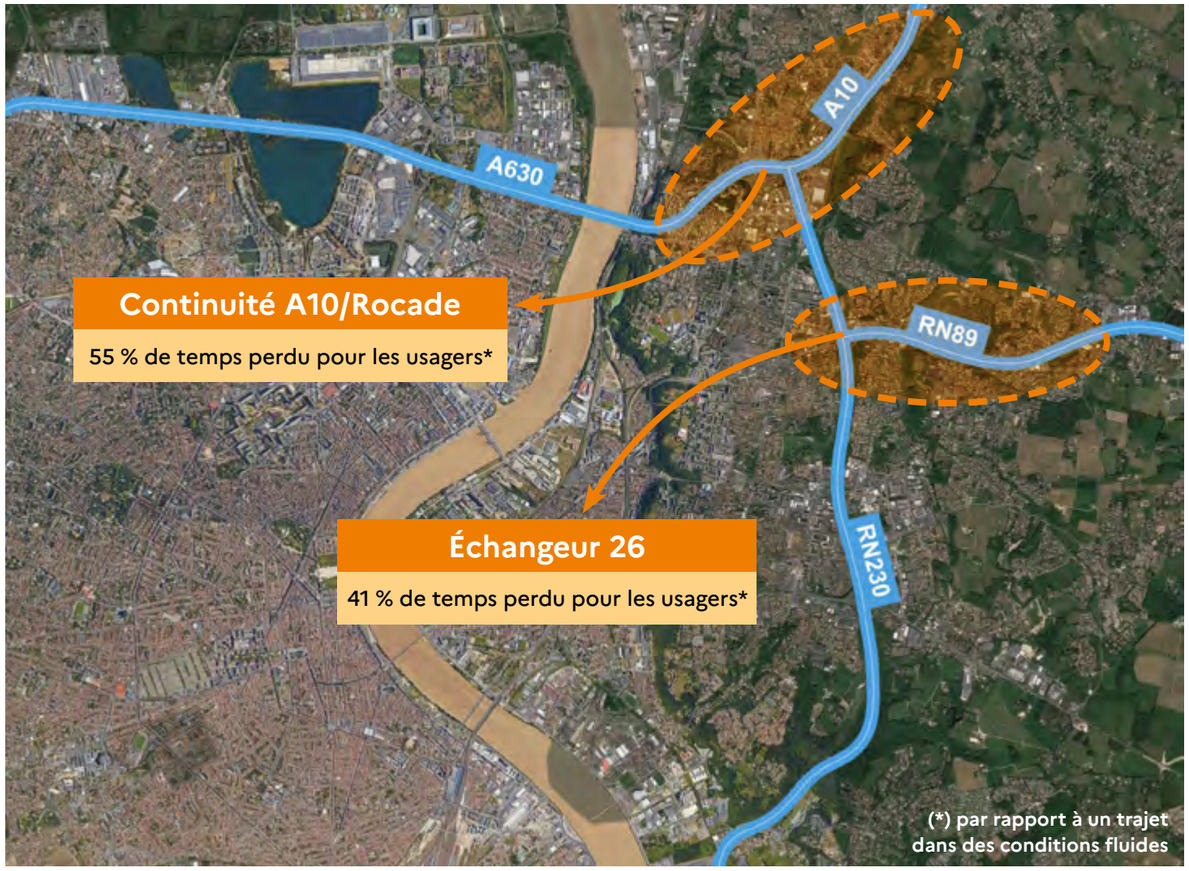
En parallèle des études géométriques, des étude de trafic ont été menée en septembre et octobre 2019. Sur un large périmètre, elles reposaient sur un dispositif comportant la mise en place de 5 postes de lecture automatique des plaques, qui ont analysé les trajets des véhicules pendant un mois, et sur 2 journées d'enquête mobilisant 51 personnes.

Au niveau de la liaison entre A10 et rocade, l'analyse des vitesses à l'heure de pointe du matin met en évidence des congestions sur quasiment tous les itinéraires. Les difficultés les plus fortes apparaissent entre les échangeurs 1 et 2 sur la rocade extérieure. Sur cette courte section, on voit converger les trafics en provenance de l'A10 et de la rocade est, dans une zone où la rocade fait l'objet d'un pincement. Le phénomène est aggravé par le nombre important de véhicules entrant sur la rocade depuis l'échangeur 2.

En plus de paralyser l'entrée de la rocade ouest, cette congestion se diffuse sur l'A10, sur la rocade est et sur la bretelle d'entrée de l'échangeur 2, jusqu'au réseau secondaire (côte de la Garonne).

Autour de l'échangeur 26, la configuration apparaît inadaptée : les dispositifs de sortie ne comportent qu'une voie malgré un trafic très important et les carrefours à feux génèrent des remontées de file. Les difficultés rencontrées au niveau des bretelles de sortie se diffusent sur les sections courantes : entre l'échangeur 25 et l'échangeur 26 dans le sens extérieur ; entre l'échangeur 27 et l'échangeur 26 dans le sens intérieur.

Les résultats obtenus permettent de représenter le volume d'embouteillages cumulés en fonction de l'horaire, à l'horizon de référence 2030. Le volume d'embouteillage est calculé en jours perdus : pour cela, on additionne le temps perdu par chaque automobiliste sur les axes étudiés. Quand les véhicules sont plus nombreux et qu'ils perdent plus de temps, le niveau de congestion monte. On constate ainsi que les congestions sont fortes entre 7h et 9h30, avec un niveau de saturation maximal entre 8h et 8h30.



2 aménagements complémentaires

Après avoir caractérisé l'évolution des congestions à l'horizon 2030, les études devaient guider le choix des solutions les plus adaptées. Pour cela, la DREAL a analysé les effets (positifs et négatifs) induits sur la circulation sur l'ensemble du quadrant nord-est.

Il ressort de cette analyse un bénéfice majeur à l'ajout d'une voie entre l'échangeur 45 de l'A10 et l'échangeur 3 de la rocade. Cet aménagement est le projet prioritaire.

Le réaménagement de l'échangeur 26 apporterait également un bénéfice sensible, une fois l'aménagement précédent réalisé.

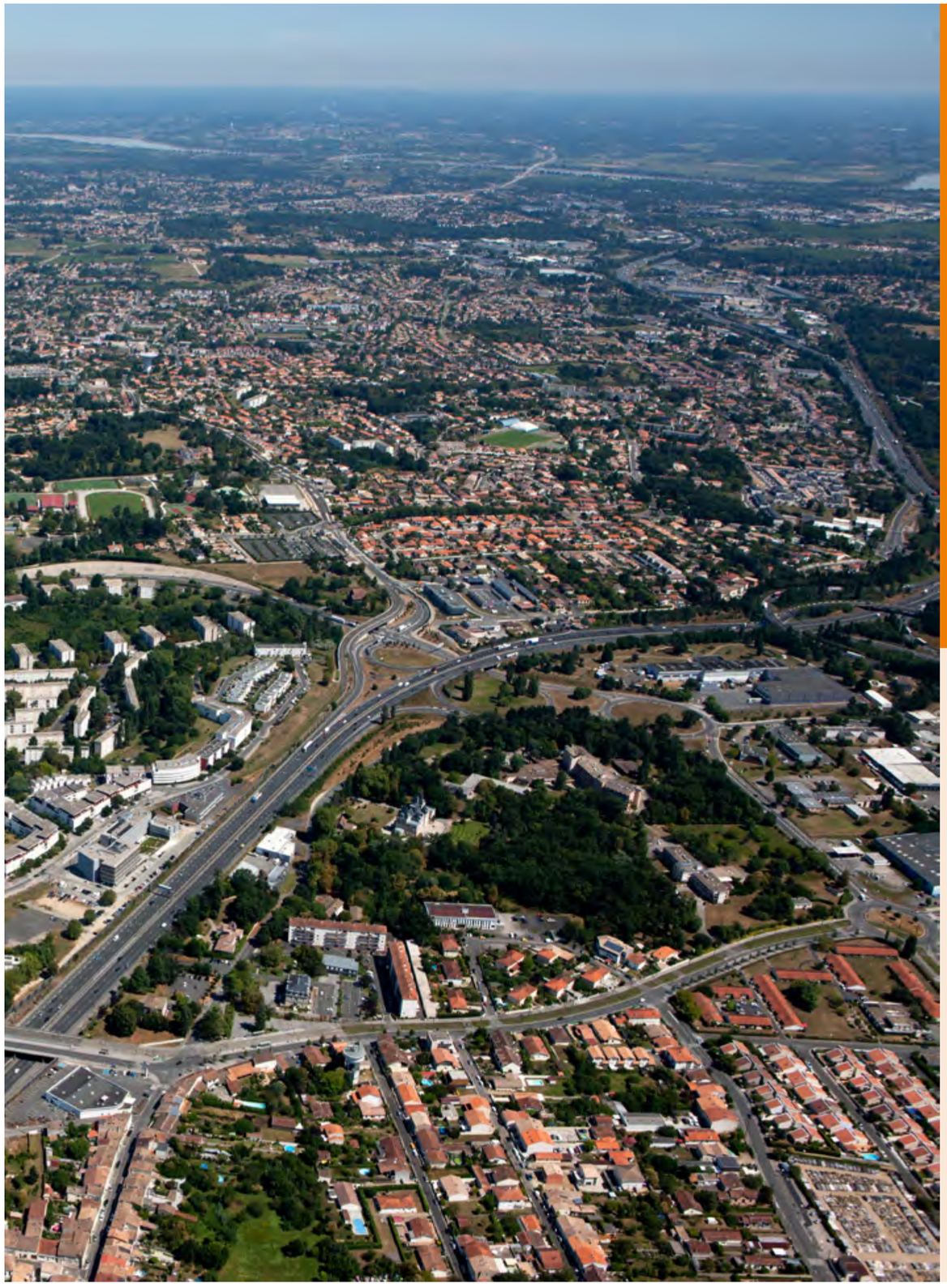
Les pages suivantes présentent les caractéristiques et les effets des 2 aménagements retenus.

UN ENJEU DE SÉCURITÉ

Réalisée par la DIR Atlantique en 2014, une étude a montré que la rocade ne présente pas de caractère accidentogène spécifique. Cependant, en tenant compte du nombre très élevé de véhicules et des conséquences de chaque accrochage en termes de congestion, la sécurité est un enjeu important. Certaines sections de l'aménagement ont des spécificités.

La branche de la rocade est vers la rocade ouest apparaît nettement comme la plus accidentogène. En 2015, 86 accidents se sont concentrés sur cette portion très courte, où les véhicules issus de l'A10 et de la rocade est se rejoignent. Sur cette portion courbe, la DIR Atlantique a mis en place des mesures de sécurisation (radars pédagogiques, bandes rugueuses…) ayant donné lieu à des baisses de vitesse.

Le nœud autoroutier entre l'A10 et la rocade : une zone soumise à une forte accidentologie



La continuité A10-rocade

Chaque jour, des dizaines de milliers de véhicules sont ralentis alors qu'ils circulent depuis le nord de la Gironde en direction du pont d'Aquitaine et de l'ouest de l'agglomération. Ils passent alors d'une section courante à 3 voies sur l'A10 à une section courante à 2 voies. Ce « pincement », combiné à un trafic très important, est la source des congestions.

Pour y remédier, le projet porté par l'État consiste à ajouter une voie supplémentaire de l'échangeur 45 de l'A10 à l'échangeur 2 de la rocade. Le principe est simple, mais les améliorations attendues sont majeures et les travaux induits importants.

Dans ce chapitre, la zone de projet a été divisée en 3 secteurs afin de représenter précisément les différents aménagements.

Au premier plan, les premières sections de la rocade ouest.
Au loin, l'A10.

Vue d'ensemble du projet

Un secteur court mais crucial pour les déplacements

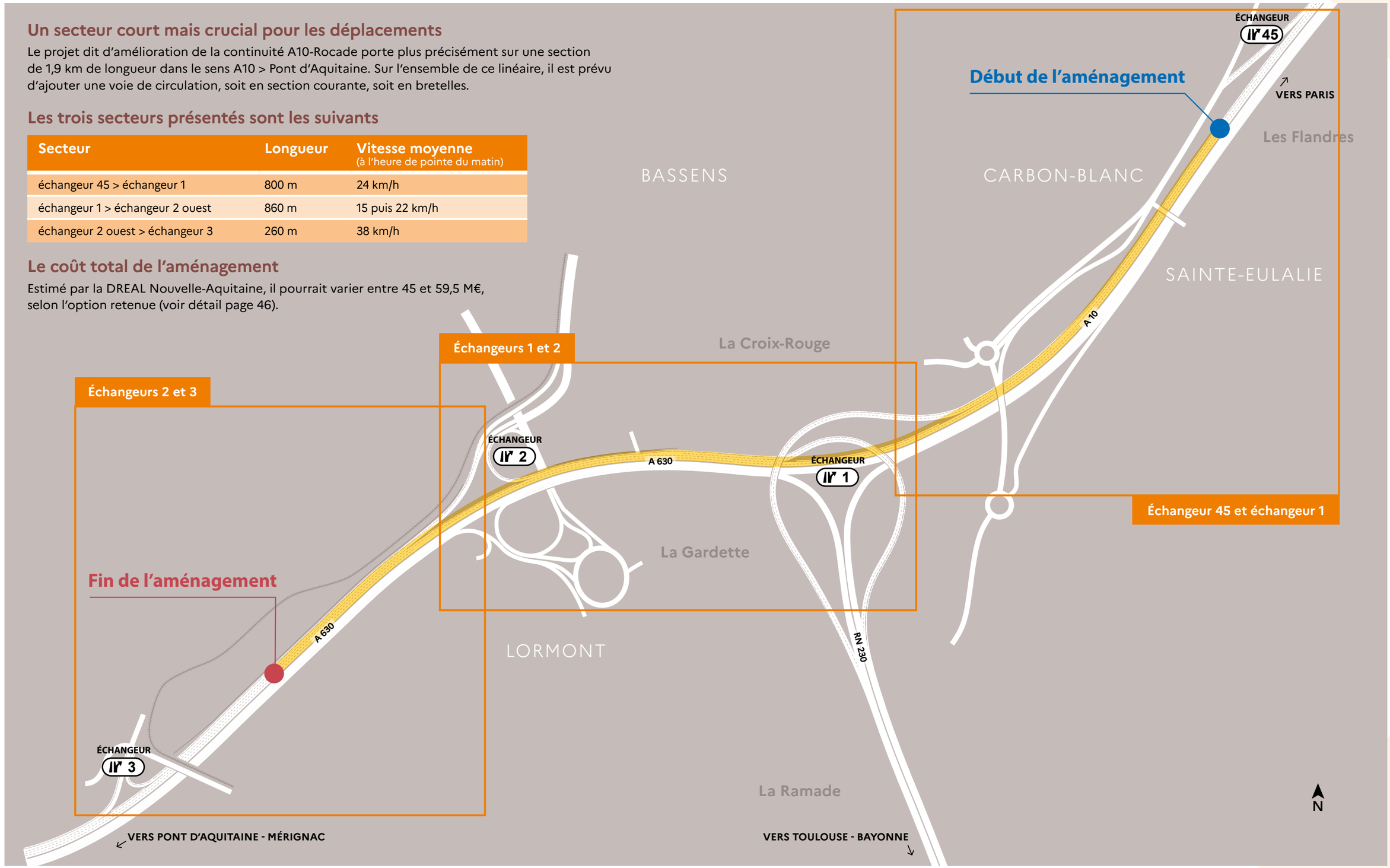
Le projet dit d'amélioration de la continuité A10-Rocade porte plus précisément sur une section de 1,9 km de longueur dans le sens A10 > Pont d'Aquitaine. Sur l'ensemble de ce linéaire, il est prévu d'ajouter une voie de circulation, soit en section courante, soit en bretelles.

Les trois secteurs présentés sont les suivants

Secteur	Longueur	Vitesse moyenne (à l'heure de pointe du matin)
échangeur 45 > échangeur 1	800 m	24 km/h
échangeur 1 > échangeur 2 ouest	860 m	15 puis 22 km/h
échangeur 2 ouest > échangeur 3	260 m	38 km/h

Le coût total de l'aménagement

Estimé par la DREAL Nouvelle-Aquitaine, il pourrait varier entre 45 et 59,5 M€, selon l'option retenue (voir détail page 46).



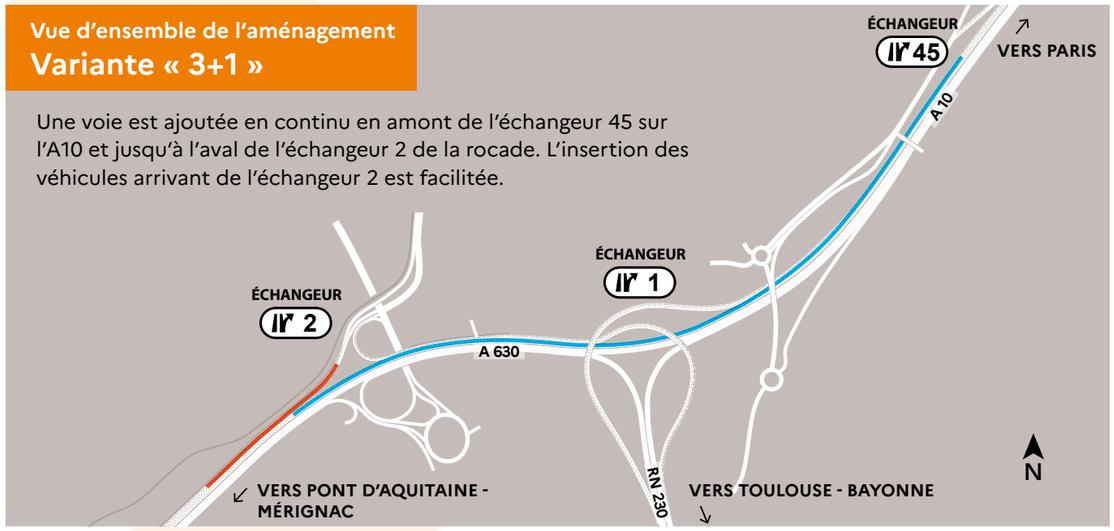
DEUX VARIANTES DE RÉALISATION

En arrivant de l'A10, les usagers peuvent soit partir vers l'ouest sur l'A630 (2 voies vers la rocade ouest), soit partir vers le sud sur la RN230 (1 voie vers la rocade est). À la naissance de ces deux voies, sur la commune de Carbon-Blanc, deux variantes de réalisation sont envisageables et soumises à la concertation :

- variante "3+1", qui consiste à ajouter une troisième voie en direction du Pont d'Aquitaine et de Mérignac (rocade ouest), tout en modifiant le marquage au sol ;
- variante "2+2", qui consiste ajouter une deuxième voie en direction de Toulouse et Bayonne (rocade est).

Vue d'ensemble de l'aménagement
Variante « 3+1 »

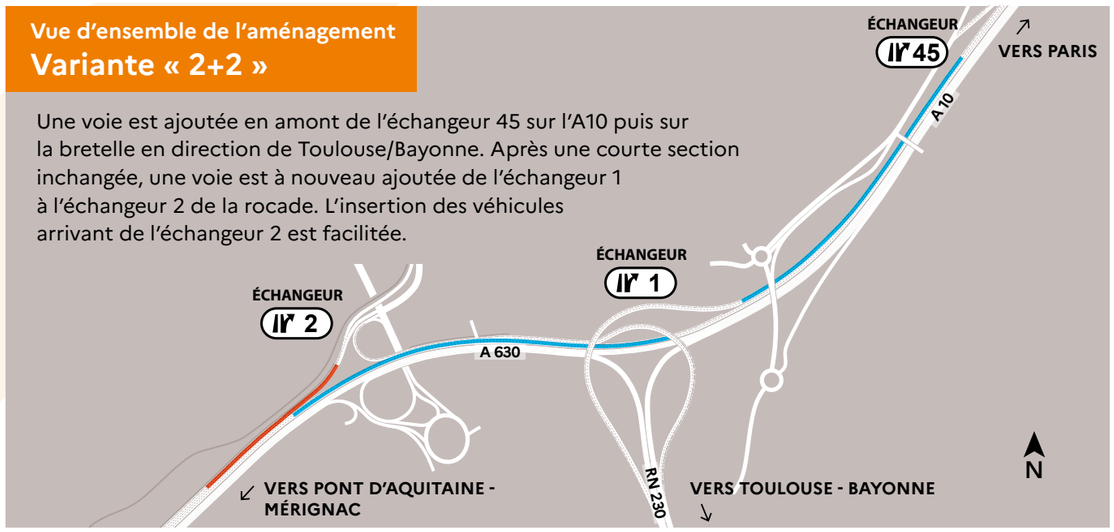
Une voie est ajoutée en continu en amont de l'échangeur 45 sur l'A10 et jusqu'à l'aval de l'échangeur 2 de la rocade. L'insertion des véhicules arrivant de l'échangeur 2 est facilitée.



Ajout d'une voie en bretelle — Ajout d'une voie en section courante

Vue d'ensemble de l'aménagement
Variante « 2+2 »

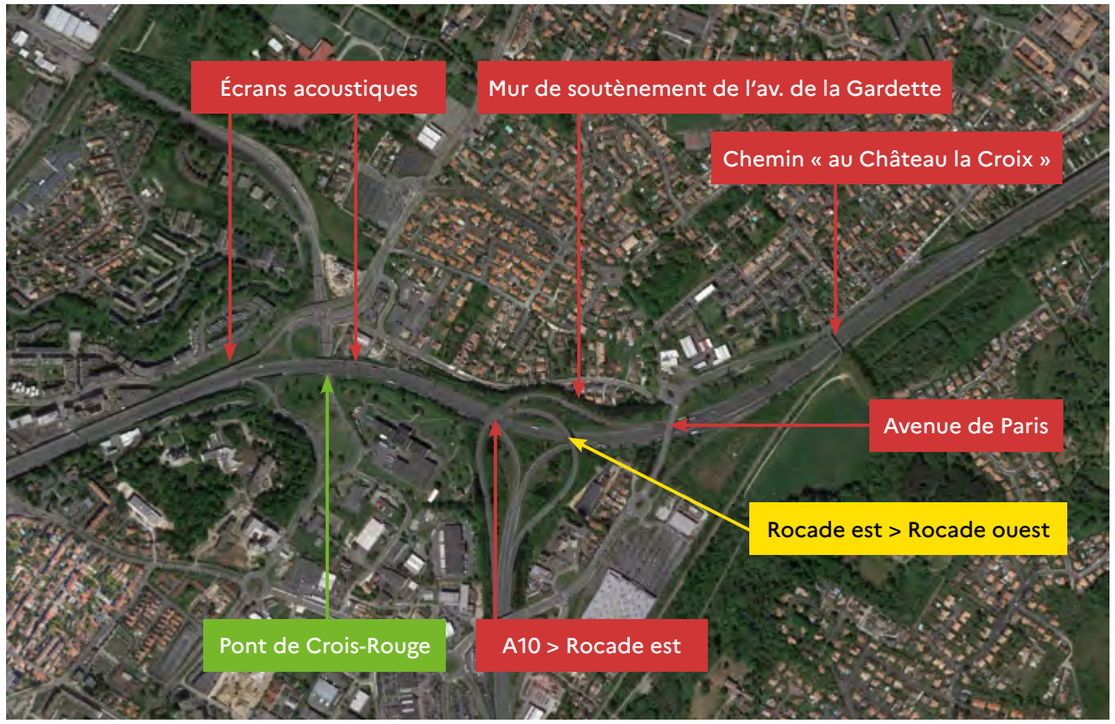
Une voie est ajoutée en amont de l'échangeur 45 sur l'A10 puis sur la bretelle en direction de Toulouse/Bayonne. Après une courte section inchangée, une voie est à nouveau ajoutée de l'échangeur 1 à l'échangeur 2 de la rocade. L'insertion des véhicules arrivant de l'échangeur 2 est facilitée.



Ajout d'une voie en bretelle — Ajout d'une voie en section courante

D'IMPORTANTS TRAVAUX À PRÉVOIR

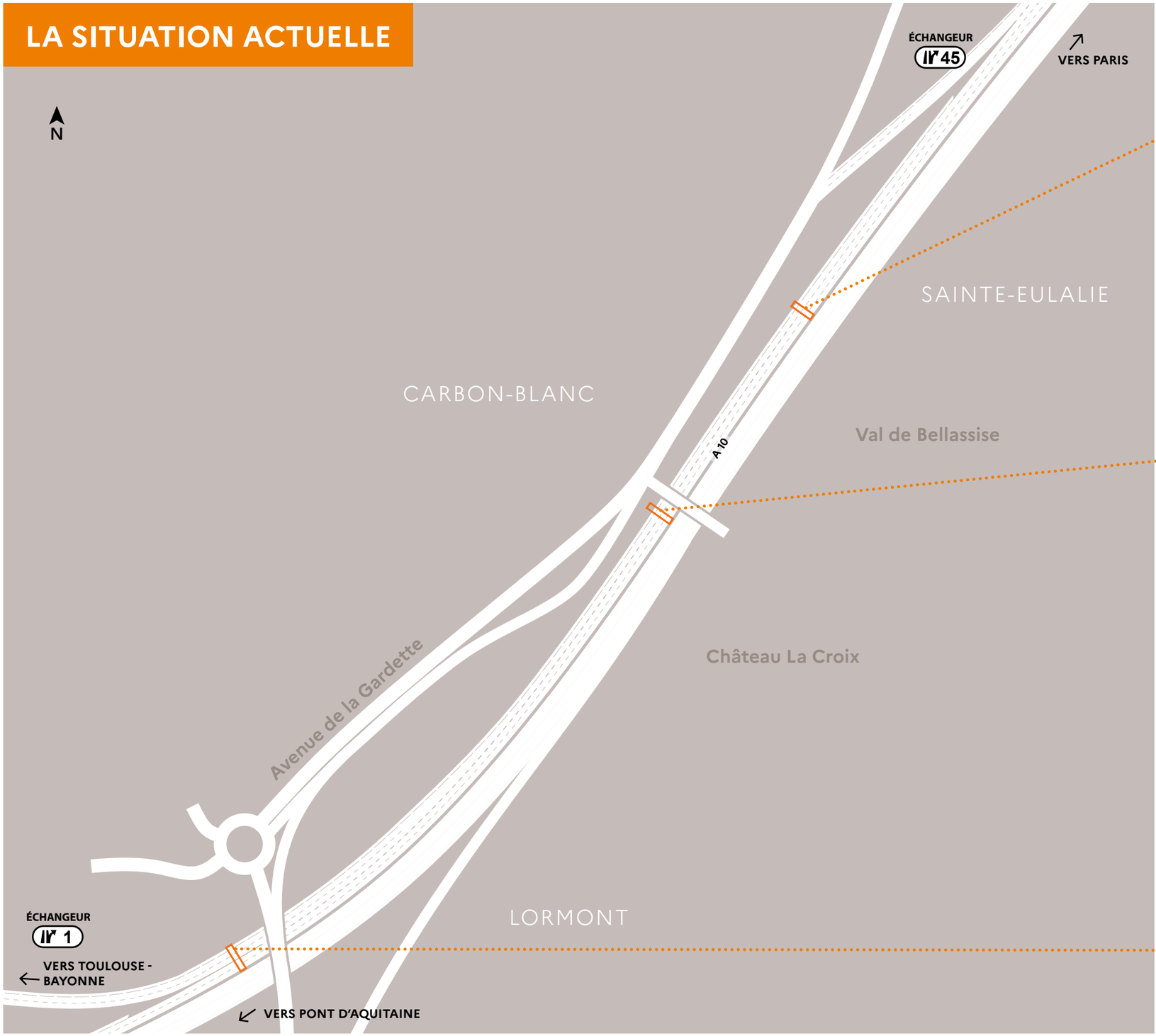
La mise à 2x3 voies de la rocade bordelaise, qui va bientôt s'achever, a été réalisée sur le terre-plein central. L'élargissement de la plateforme de circulation a donc eu un impact réduit sur les ouvrages de franchissement. L'ajout d'une nouvelle voie dans la continuité A10-Rocade est plus complexe : plusieurs ponts franchissant la rocade ont été conçus bien avant les premières réflexions ; inadaptés à une voie supplémentaire, ils devront être modifiés ou remplacés.

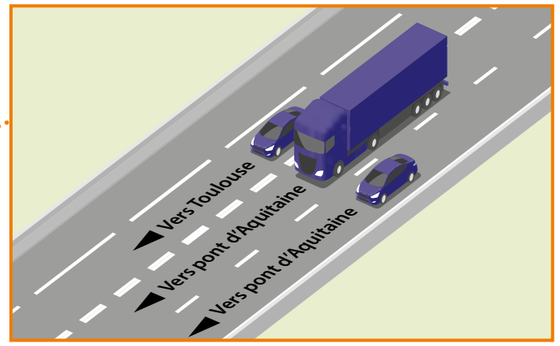


Ouvrage à modifier — Impact selon variante retenue — Ouvrage à reconstruire dans les 2 variantes

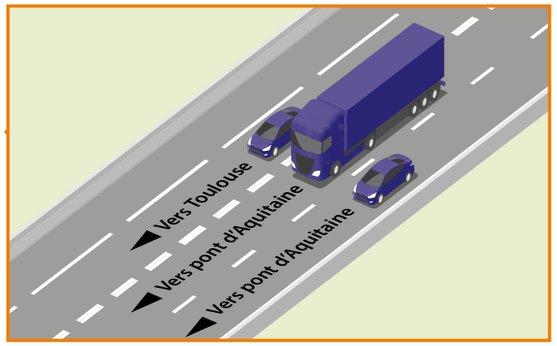
En amont de l'échangeur 1

LA SITUATION ACTUELLE

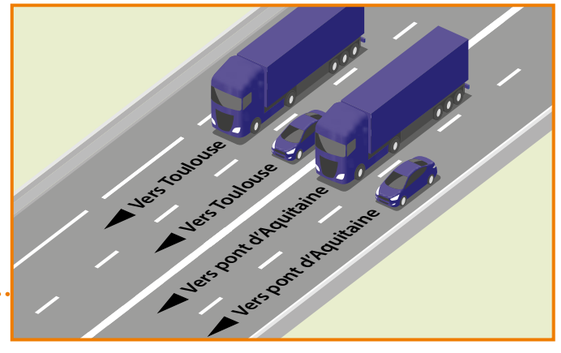




Au niveau de la sortie 45 de l'A10, on circule encore sur une section à 3 voies. Peu après, les automobilistes souhaitant gagner la rocade est (vers Toulouse/Bayonne) doivent emprunter la longue bretelle de sortie à droite.

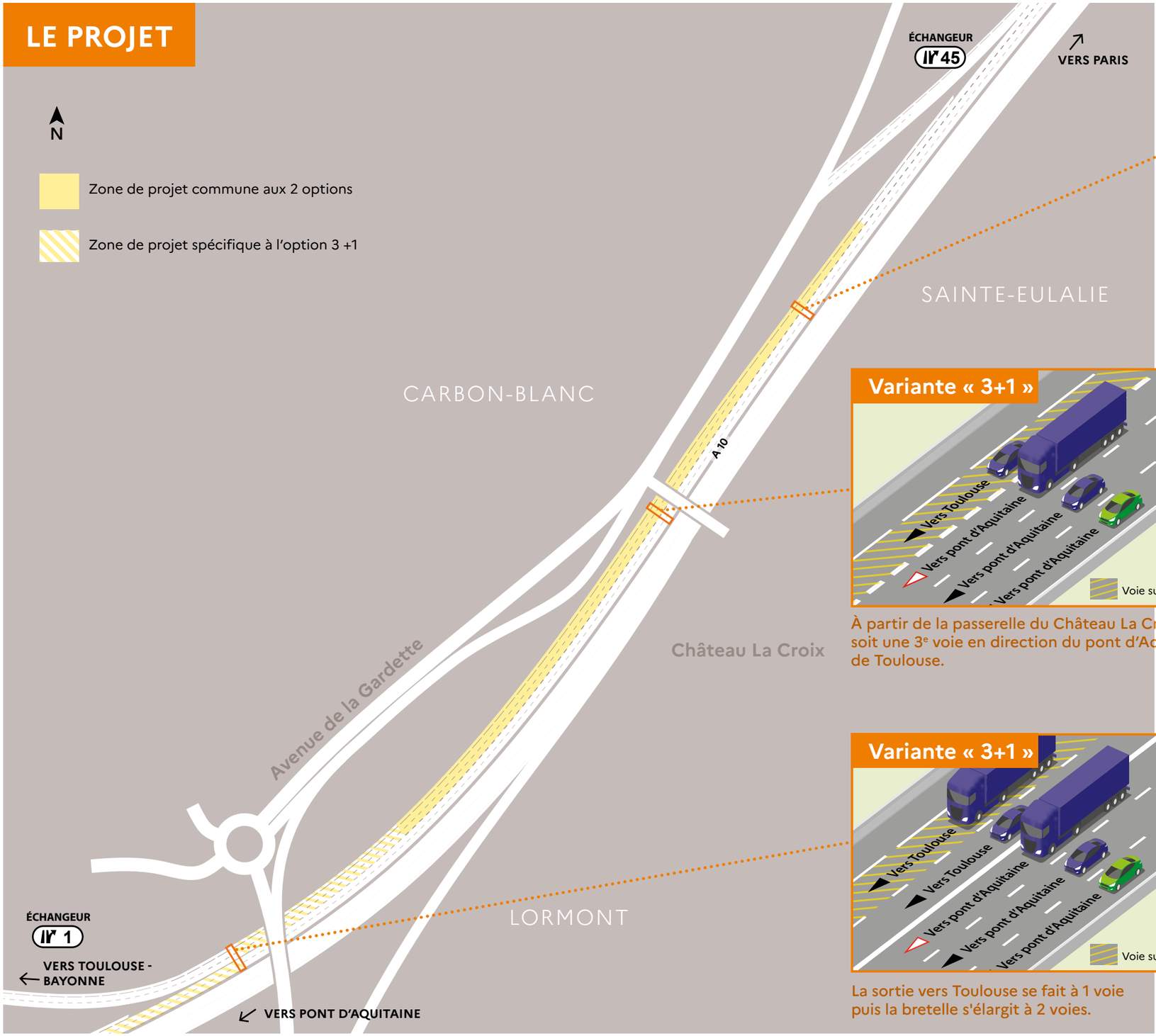


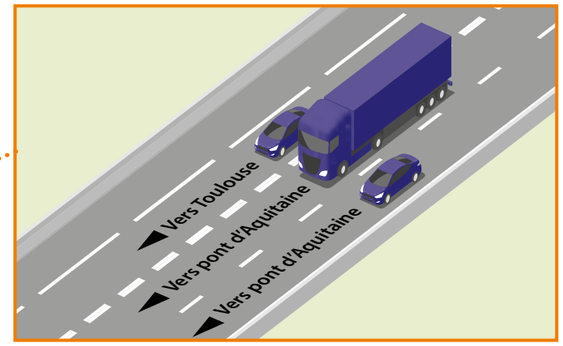
Il y a toujours 3 voies de circulation, mais 2 sont dédiées à la direction Pont d'Aquitaine, alors qu'une seule va vers la rocade est. Aux heures de pointe, le trafic peine à s'écouler, ce qui occasionne des remontées de file en amont de l'échangeur 45, fréquemment jusqu'à Ambarès-et-Lagrave et parfois plus loin.



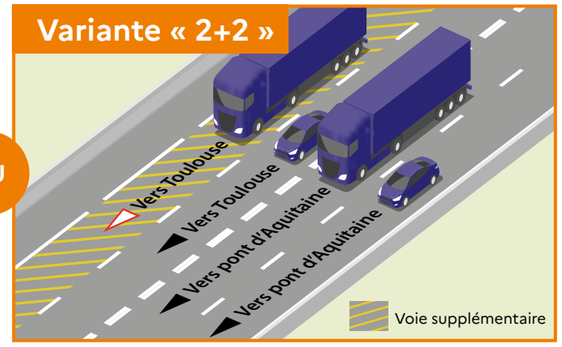
A l'arrivée sur l'échangeur 1, la brelle de sortie vers Toulouse/Bayonne s'élargit à 2 voies.

LE PROJET





OU

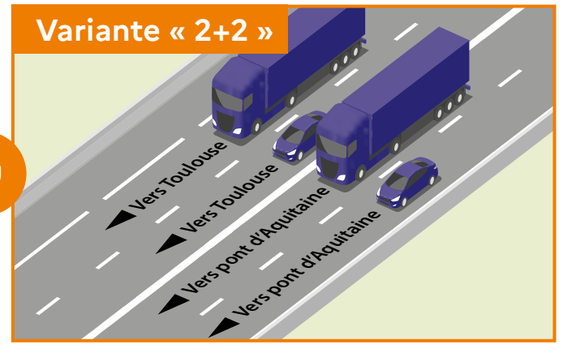


À partir de la passerelle du Château La Croix, une voie nouvelle est créée. 2 options sont envisagées : soit une 3e voie en direction du pont d'Aquitaine, soit une 2e voie sur la bretelle de sortie en direction de Toulouse.

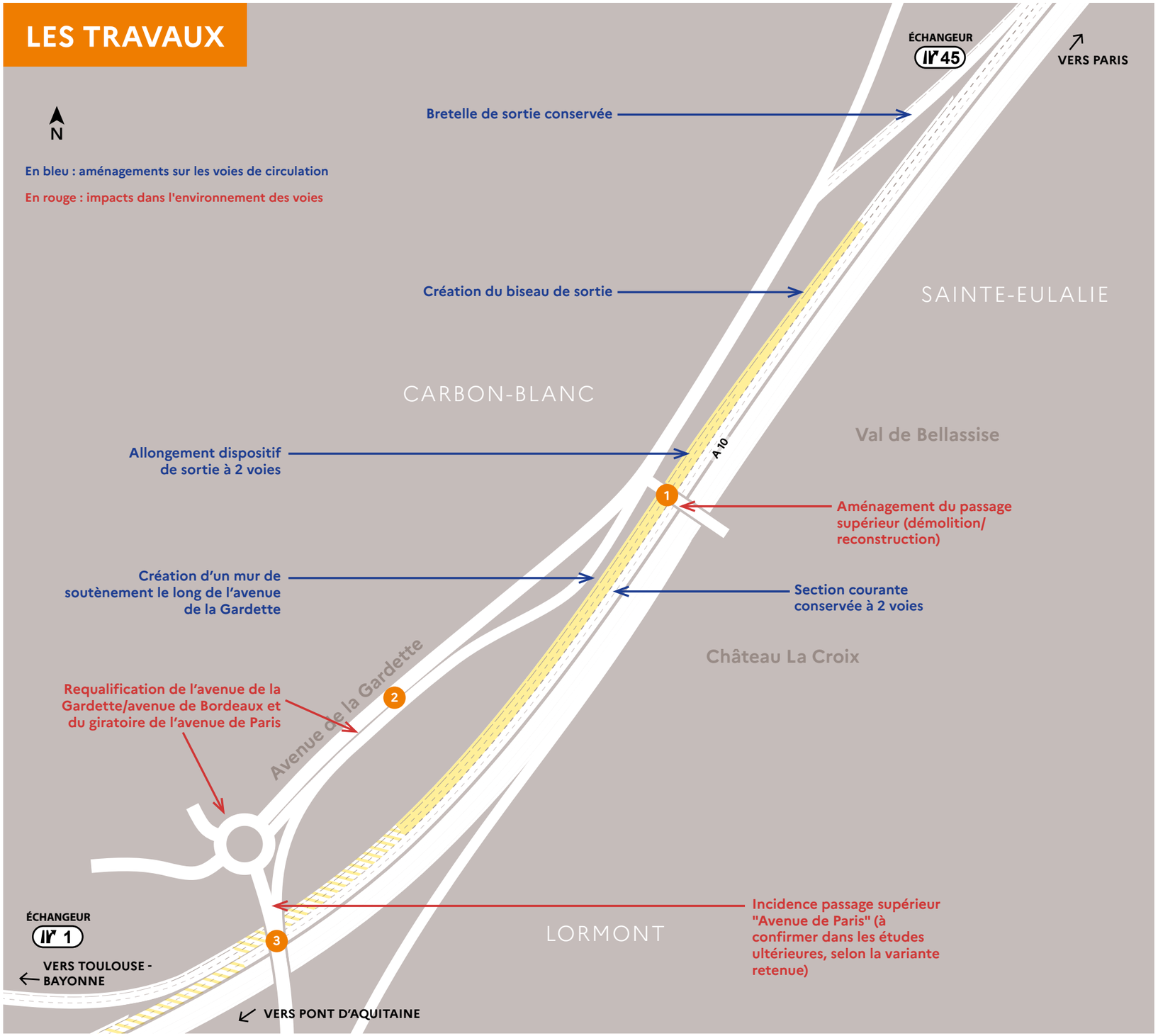
direction bénéficiant de la voie supplémentaire

La sortie vers Toulouse se fait à 1 voie puis la bretelle s'élargit à 2 voies.

OU



La sortie vers Toulouse se fait immédiatement à 2 voies. Les 2 autres voies restent allouées à la direction de la rocade ouest.



Les travaux proposés consisteraient à ajouter une voie de circulation sur la bretelle de sortie à partir de la passerelle du chemin « au Château la Croix » jusqu'à l'entrée de l'échangeur 1, qui se trouve 100 m avant le pont supportant l'avenue de Paris. L'ajout de cette voie nécessiterait également un allongement du biseau de sortie en amont de la bretelle.

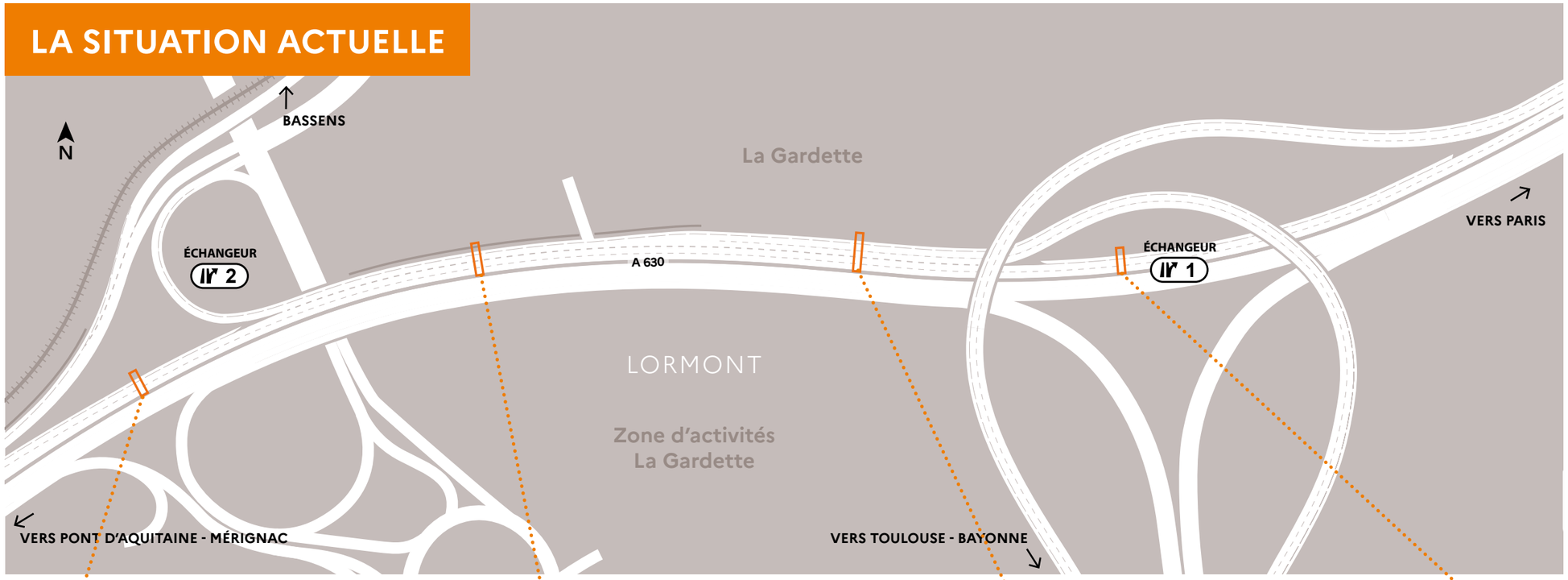
La plateforme routière doit donc être élargie. A ce stade, deux impacts majeurs sont identifiés : la démolition/reconstruction de la passerelle du chemin « au Château la Croix » et la création d'un mur de soutènement le long de l'avenue de la Gardette.

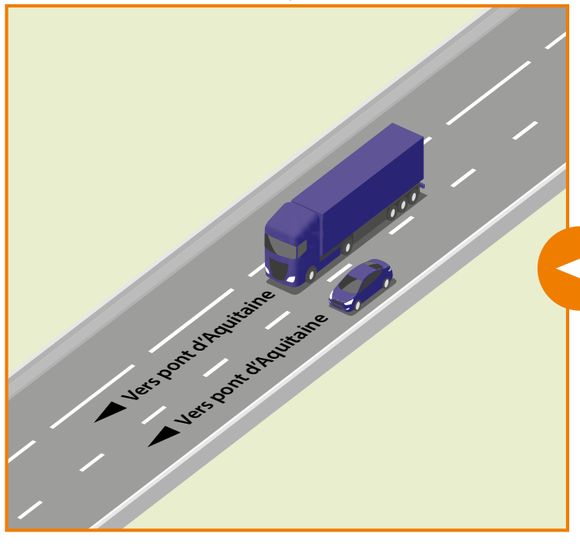
L'avenue de la Gardette permet aux habitants de Carbon-Blanc d'accéder à Lormont sans passer par la rocade.

La passerelle est la seule voie d'accès au Château la Croix depuis Carbon-Blanc.

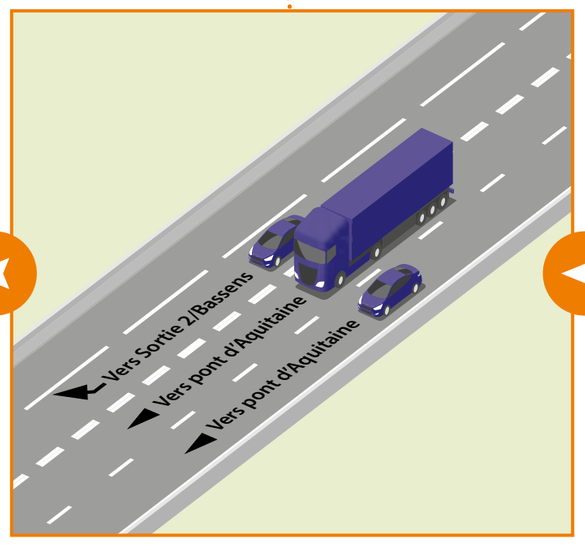
Pont supportant l'avenue de Paris

Entre les échangeurs 1 et 2

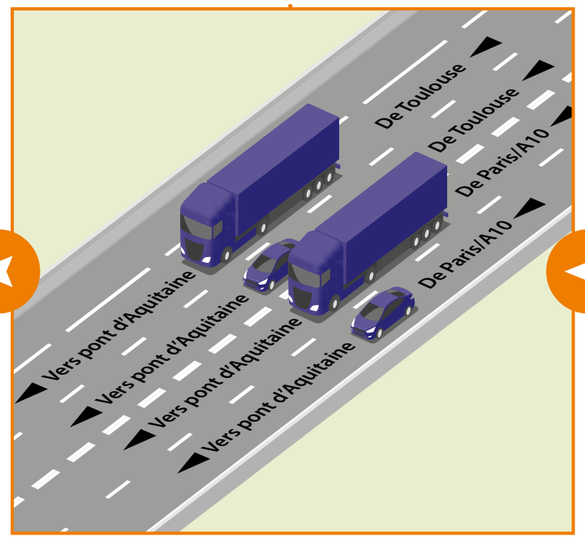




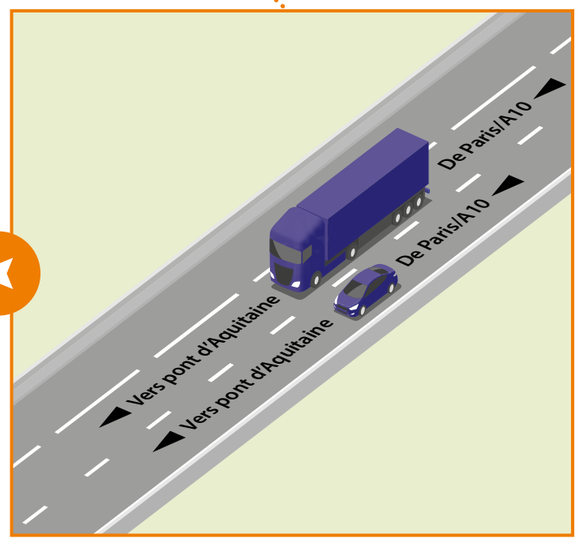
Après la sortie 2, seule reste la section courante à 2 voies. En quelques centaines de mètres, les flux de circulation de 4 voies doivent donc se répartir sur 2 voies, ce qui est source de ralentissements.



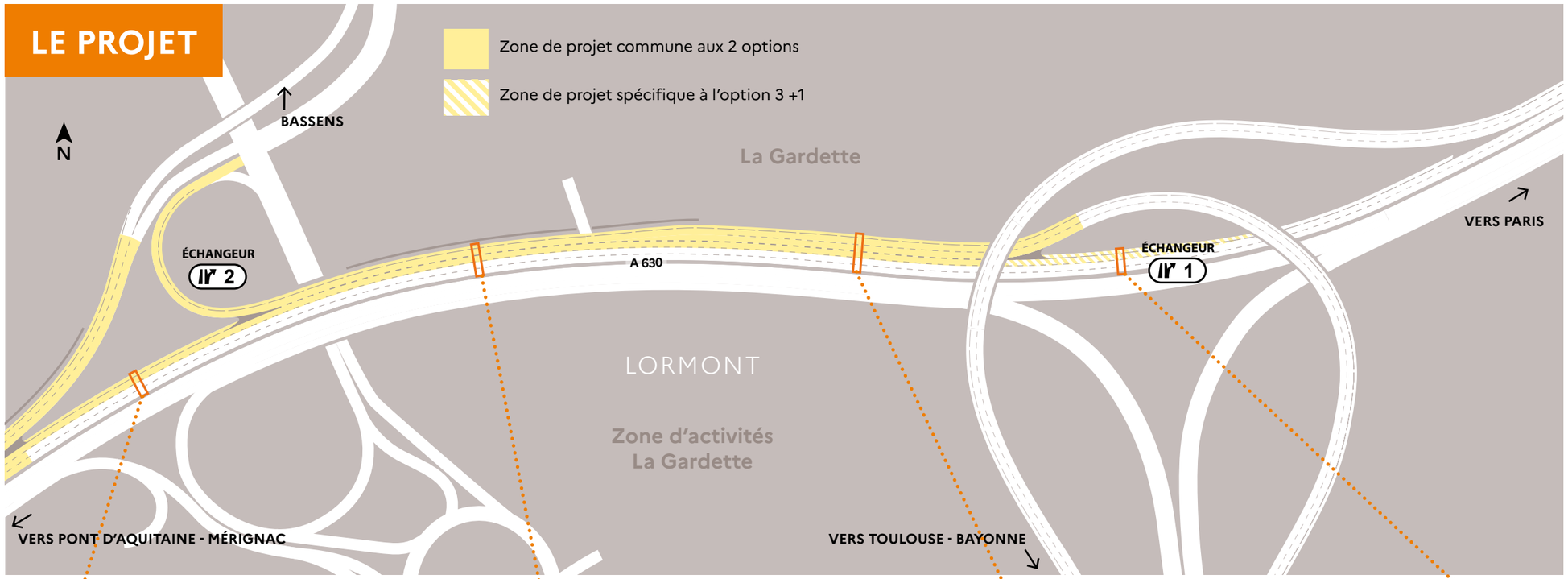
Les véhicules arrivant de Toulouse se sont insérés sur la section courante à seulement 2 voies. Mais la bretelle d'entrée se prolonge sous la forme d'une voie d'entrecroisement qui permet de prendre la sortie 2 en direction de Bassens.

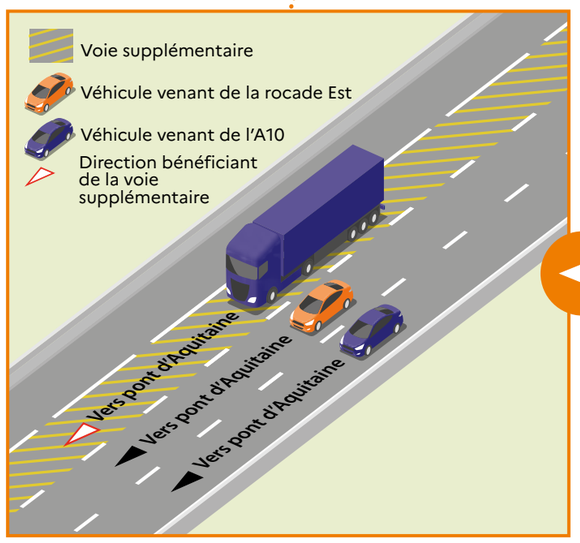


Les véhicules circulant de Toulouse vers le Pont d'Aquitaine rejoignent les véhicules arrivant de Paris. À ce niveau, la rocade occupe 4 voies de circulation.

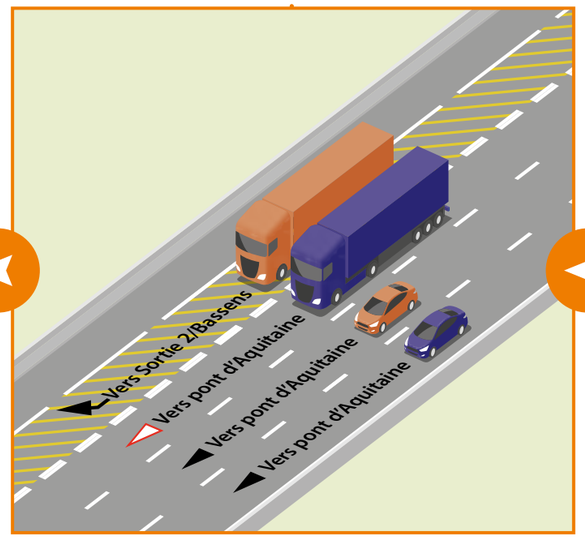


Depuis Paris, on se dirige vers l'ouest sur 2 voies de circulation.

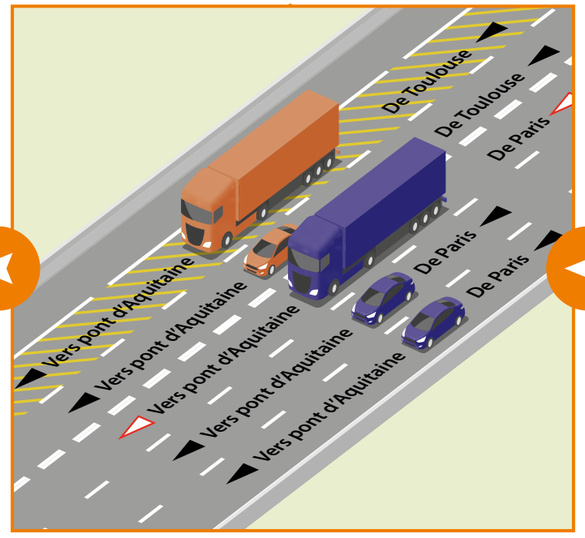




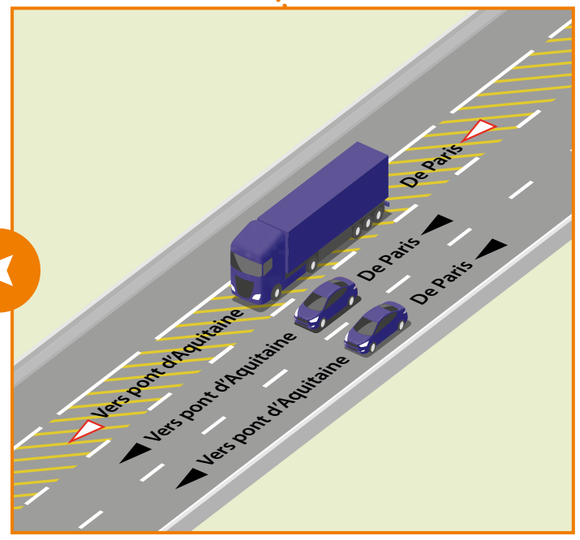
La section courante est portée à 3 voies, contre 2 actuellement.



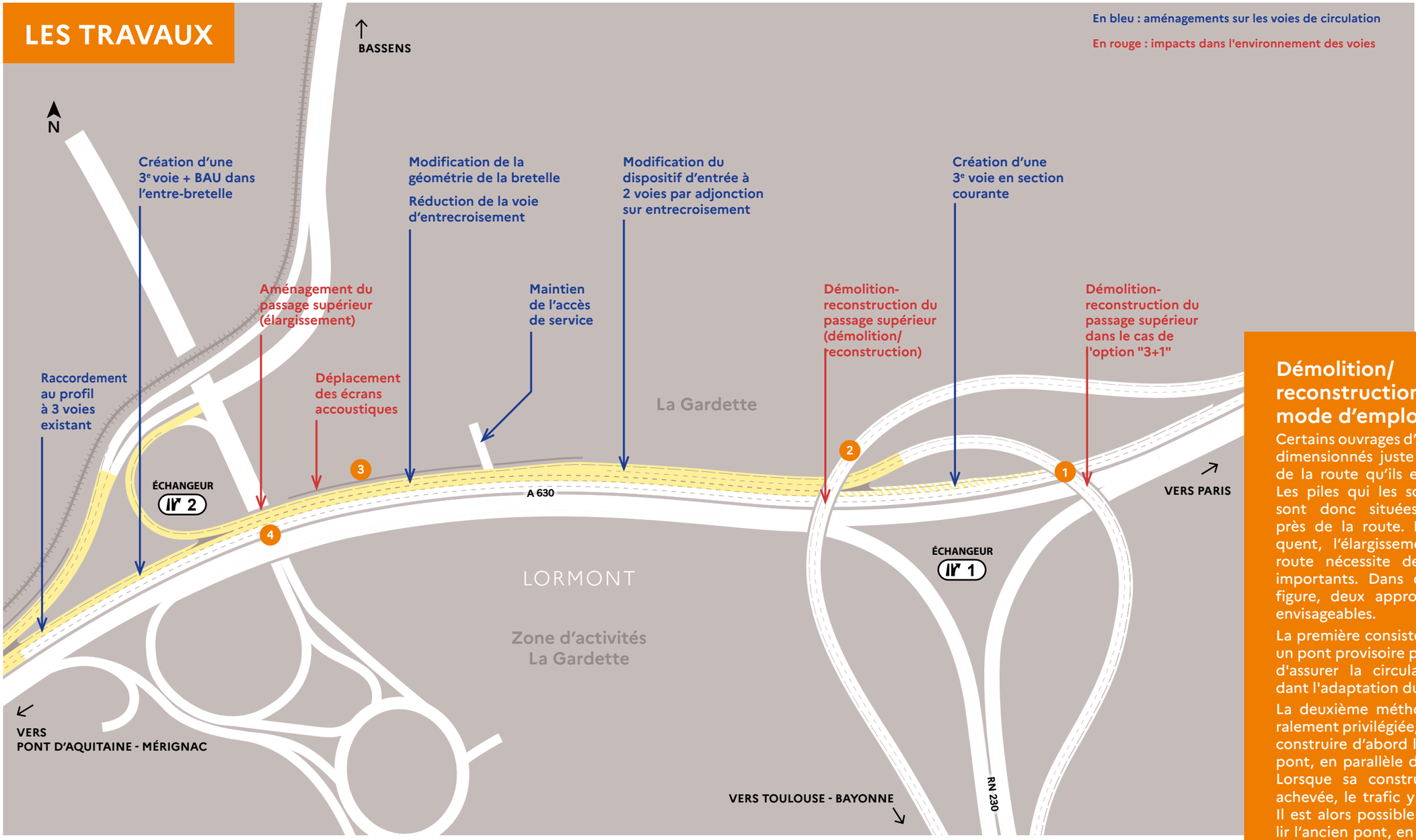
Les véhicules arrivant de Toulouse se sont insérés sur la section courante à seulement 2 voies. Mais la bretelle d'entrée se prolonge sous la forme d'une voie d'entrecroisement qui permet de prendre la sortie 2 en direction de Bassens.



Cette 3e voie se prolongerait au niveau de la jonction avec les voies arrivant de Toulouse. La rocade aurait donc pendant une courte distance une largeur de 5 voies.



Une 3e voie serait ajoutée sur la section courante pour les véhicules arrivant de l'A10. Dans le cas de l'option « 2+2 », présentée précédemment, cette 3e voie serait créée à partir du passage de l'A10 sous le viaduc reliant la rocade à la rocade ouest. Dans le cas de l'option « 3+1 », cette 3e voie est permanente depuis l'A10.



Démolition/ reconstruction : mode d'emploi

Certains ouvrages d'art ont été dimensionnés juste à la taille de la route qu'ils enjambent. Les piles qui les soutiennent sont donc situées au plus près de la route. Par conséquent, l'élargissement de la route nécessite des travaux importants. Dans ce cas de figure, deux approches sont envisageables.

La première consiste à réaliser un pont provisoire permettant d'assurer la circulation pendant l'adaptation du pont.

La deuxième méthode, généralement privilégiée, consiste à construire d'abord le nouveau pont, en parallèle de l'ancien. Lorsque sa construction est achevée, le trafic y est dévié. Il est alors possible de démolir l'ancien pont, en limitant la perturbation du trafic.

Si l'option 3+1 voies est retenue, l'emprise de l'A10 au passage sous ce pont empièterait sur une des piles. Le pont devrait alors être démoli et reconstruit.

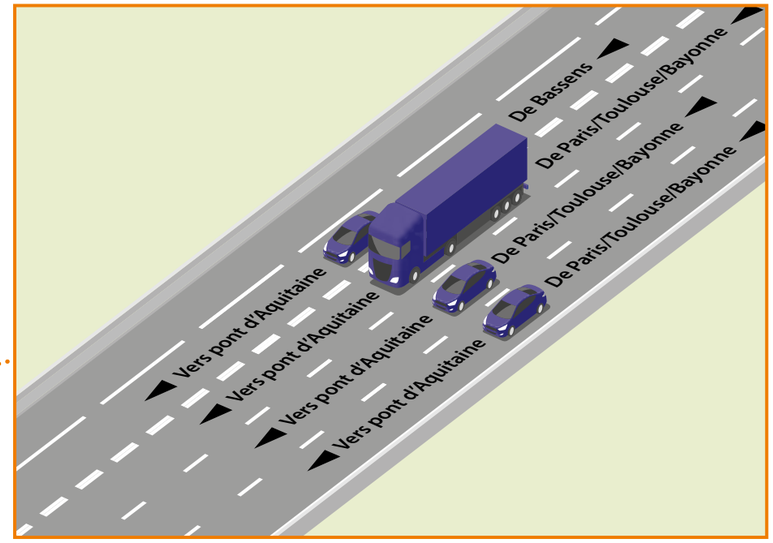
La longueur de travée du viaduc est trop courte. Il devrait donc être reconstruit pour permettre la création d'une voie supplémentaire. (photo prise depuis la rocade intérieure)

Installée en bordure de voie, les écrans acoustiques devraient être reculés pour élargir la plateforme.

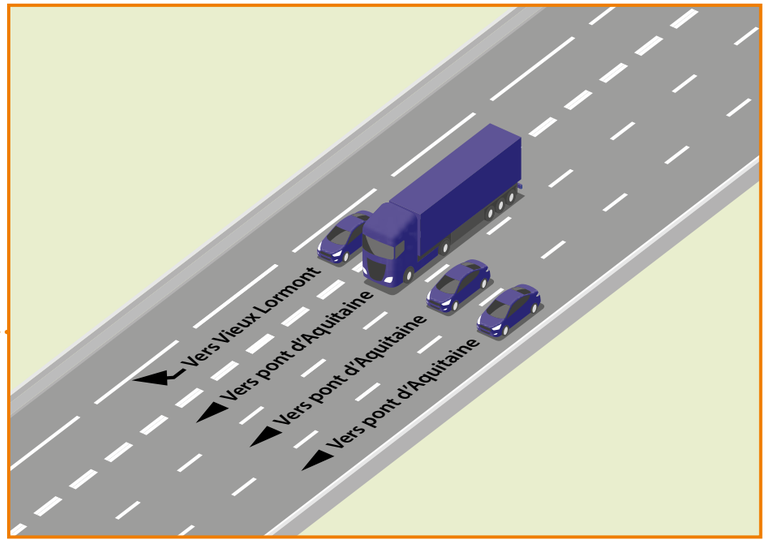
Le pont de Croix-Rouge permet le passage de la rocade au-dessus de la Côte de la Garonne. Le projet nécessiterait son élargissement, sans démolition préalable.

Entre les échangeurs 2 et 3

LA SITUATION ACTUELLE

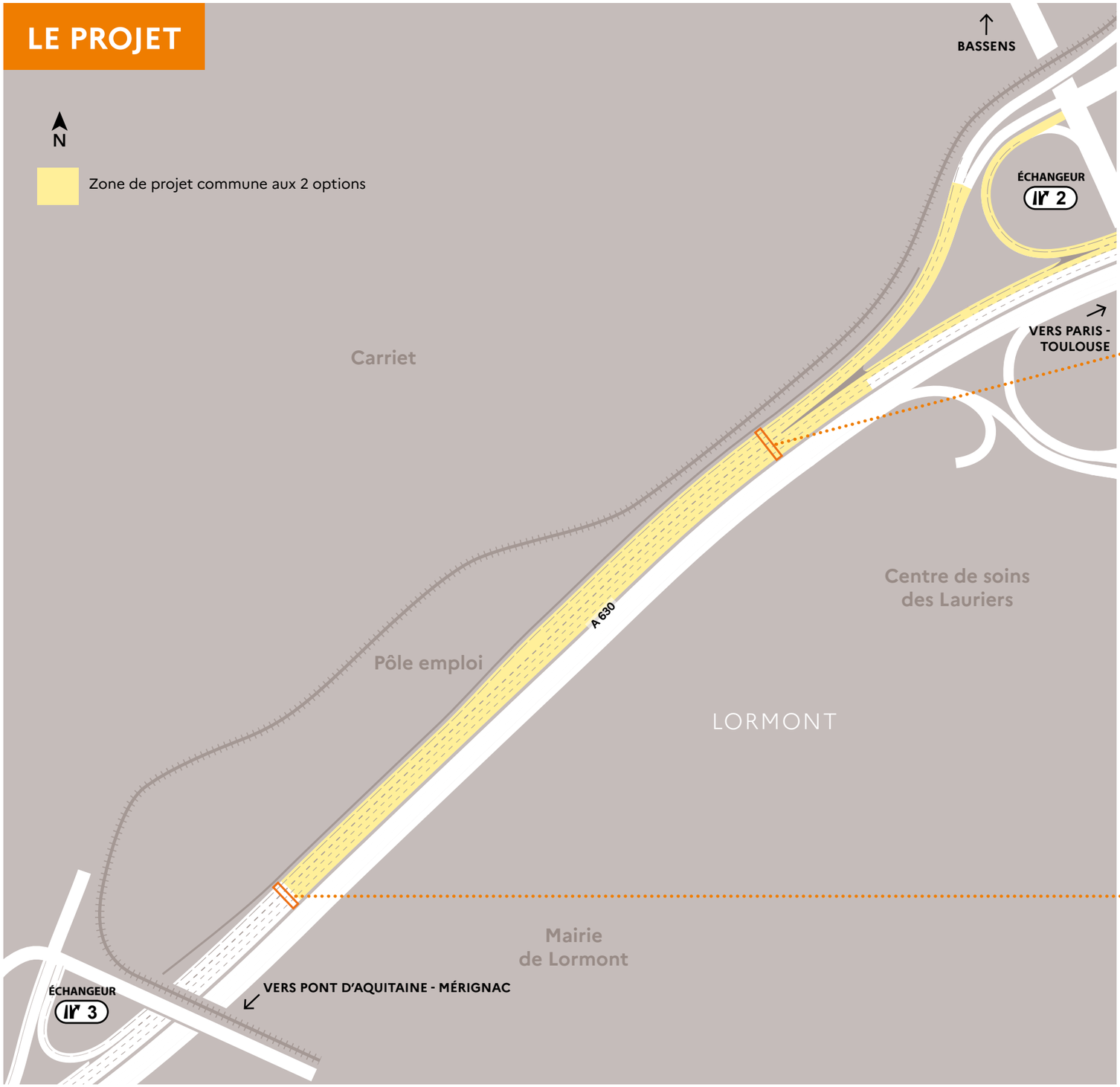


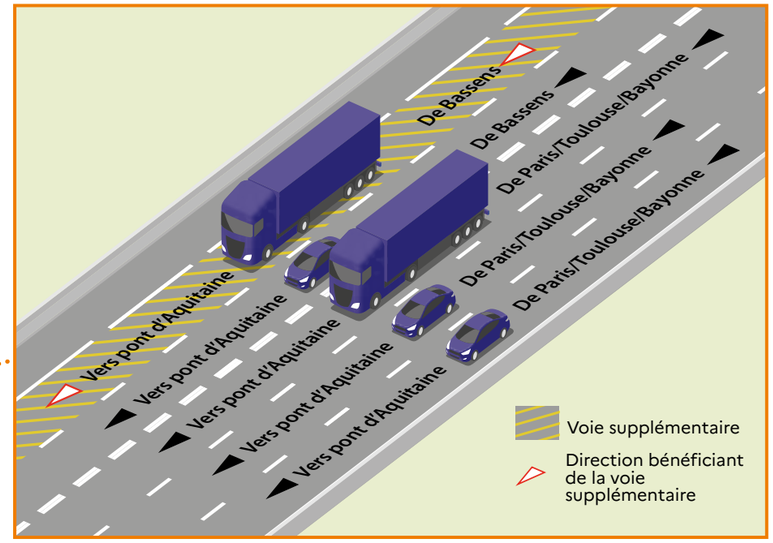
Actuellement, les véhicules arrivant de la rocade sur cette section circulent sur 3 voies. En effet, la rocade s'élargit juste après l'échangeur 2. Les véhicules arrivant de Bassens s'insèrent sur une voie unique d'entrecroisement.



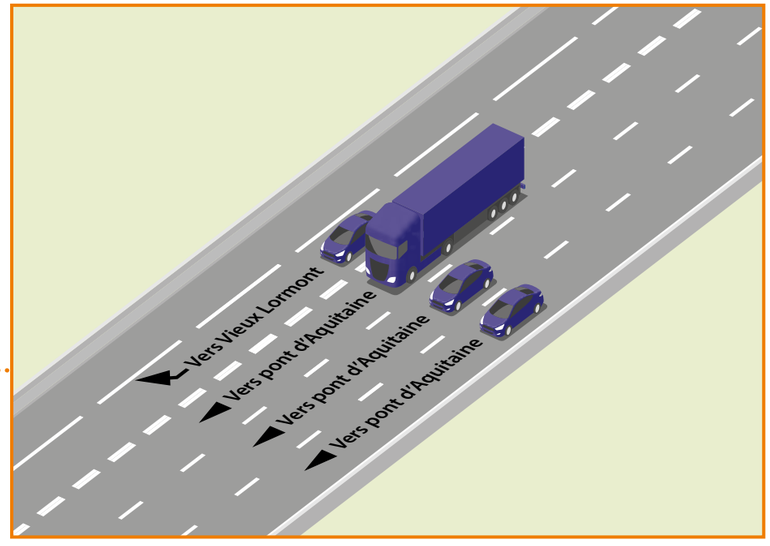
La bretelle d'entrée 2 se prolonge jusqu'à la bretelle de sortie 3, formant une voie d'entrecroisement.
La section courante reste à 3 voies.

LE PROJET

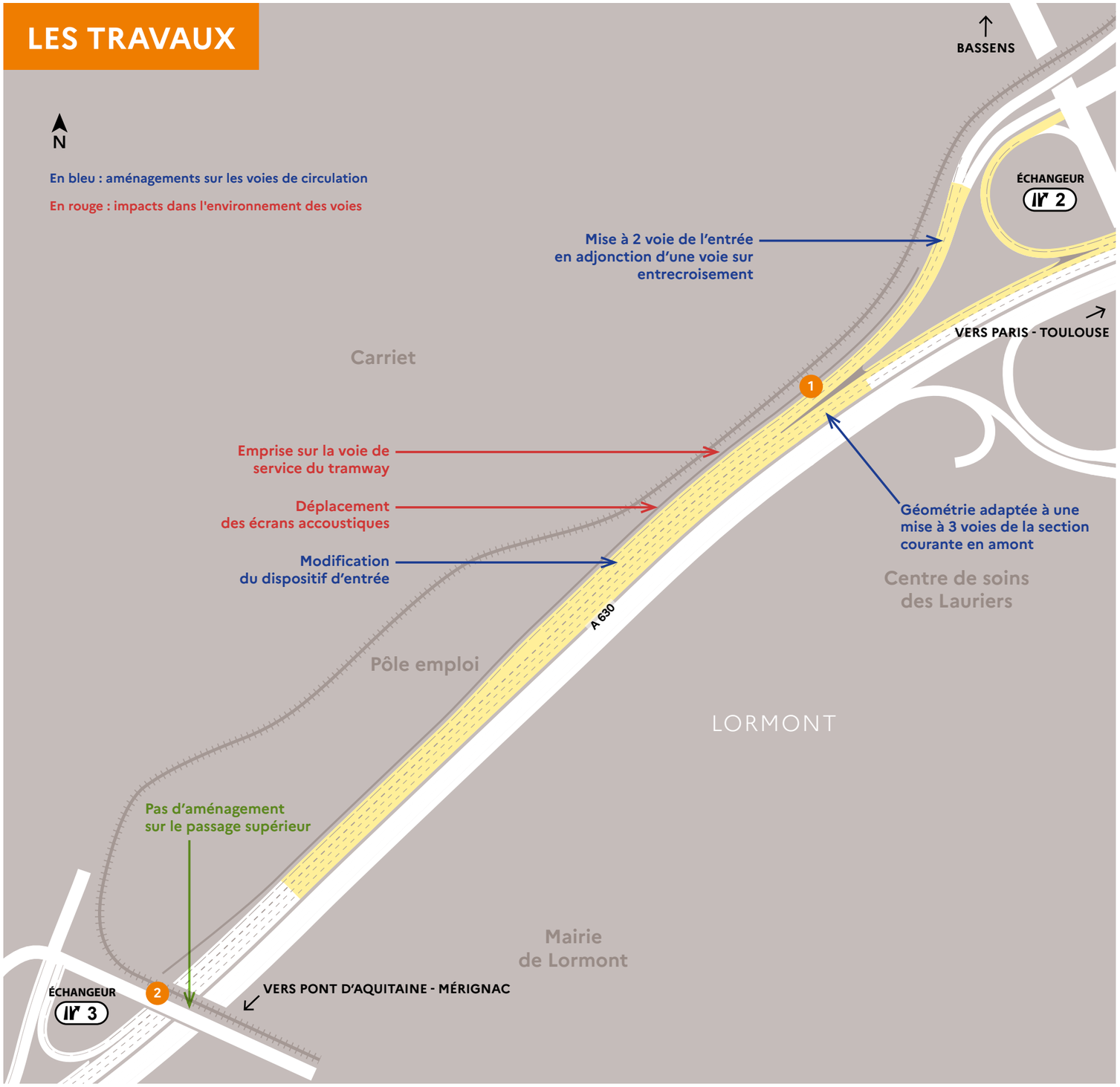




La bretelle d'entrée de l'échangeur 2 est élargie à 2 voies. Les véhicules arrivant de Bassens, parmi lesquels une part significative de poids lourds, peuvent ainsi s'insérer plus facilement sur la rocade.



Pour accéder au Vieux Lormont, la bretelle de sortie reste inchangée, à 1 voie.

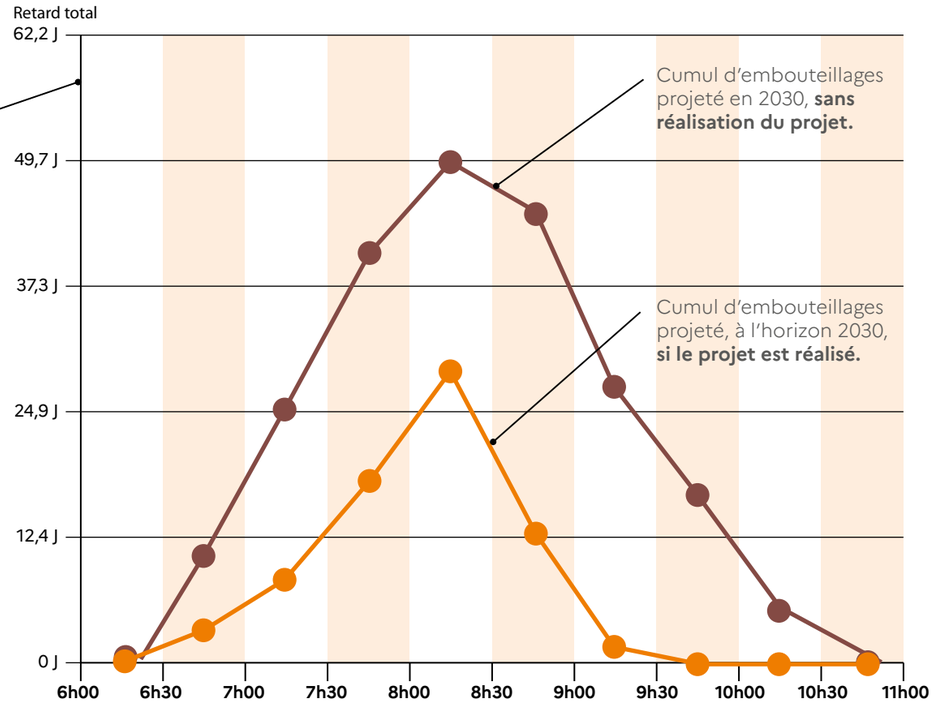


Dans ce secteur, la rocade longe la ligne A du tramway. La plateforme supportant les rails ne serait pas concernée mais un impact possible sur la voie de service sera analysé. Installée en bordure de voie, les écrans acoustiques devraient être reculés pour élargir la plateforme.

Surplombant la rocade, ce pont relie le quartier Carriet à la mairie de Lormont. Il ne serait pas concerné par les travaux.

Quel effet sur la circulation ?

L'échelle verticale correspond au **cumul d'embouteillages par tranche horaire d'une demi-heure.** Il est calculé en additionnant le temps perdu par chaque usager (par rapport à un trajet sans embouteillage). L'unité utilisée est donc le jour, sachant qu'un jour est égal à 1 440 minutes.



Qu'observe-t-on ?

L'embouteillage est beaucoup moins intense : à son pic entre 8h et 8h30, il est réduit de plus de 40 %. Il ne devient significatif qu'à partir de 7h, contre 6h30, et devient quasi-nul à partir de 9h, alors qu'il pourrait durer jusqu'à 10h30 en l'absence d'aménagement.
Sur l'ensemble de la zone étudiée (quadrant nord-est), le matin, l'aménagement permet de passer de 221 à 74 jours de retard total.

Pourquoi le trafic est-il amélioré ?

Entre l'échangeur 45 de l'A10 et l'échangeur 1	Entre l'échangeur 1 et l'échangeur 2	Après l'échangeur 2
L'ajout d'une voie permet, selon son affectation, soit une continuité de profil vers l'ouest, soit une voie supplémentaire vers la rocade est. Si elle ne garantit pas une vitesse élevée, cette amélioration permet en revanche des débits plus stables.	La section courante est actuellement à 2 voies. Sa capacité est inférieure au niveau du flux de véhicules. L'ajout d'une voie permet de stabiliser le débit des véhicules et d'augmenter la vitesse de circulation.	Les véhicules arrivant de Bassens peinent actuellement à s'insérer. Cela crée une remontée de file qui vient perturber le fonctionnement du carrefour de la Croix Rouge. L'ajout d'une 2e voie sur la bretelle permet d'insérer davantage de véhicules et ainsi de réduire le phénomène de remontée de file.

Quelques exemples

Durée estimée du trajet en 2030, sans projet — Durée en 2030 avec l'aménagement

LA FLUIDITÉ DU TRAFIC

De manière générale, le projet proposé par l'État augmente la capacité de l'A10 et de la rocade. Cette augmentation de capacité intervient le plus souvent sur la section courante, mais aussi parfois sur les bretelles.

Par ailleurs, il faut noter que la création d'une voie supplémentaire devrait avoir pour effet de réduire une partie du trafic sur l'avenue de la Gardette, actuellement utilisée comme itinéraire opportuniste pour contourner les embouteillages. Les riverains de cette avenue pourraient donc bénéficier d'une amélioration de leur cadre de vie.

L'ACCIDENTOLOGIE

Actuellement, la section comprise entre l'échangeur 45 et le nœud A10 ne présente pas un risque d'accident particulièrement élevé. La mise en place d'une voie supplémentaire sur la bretelle en direction de la rocade Est pourrait cependant améliorer la lisibilité de l'itinéraire.

Les effets des travaux

La réalisation du projet va nécessiter d'aménager, voire de reconstruire, certains équipements qui traversent ou longent l'A10 et la rocade.

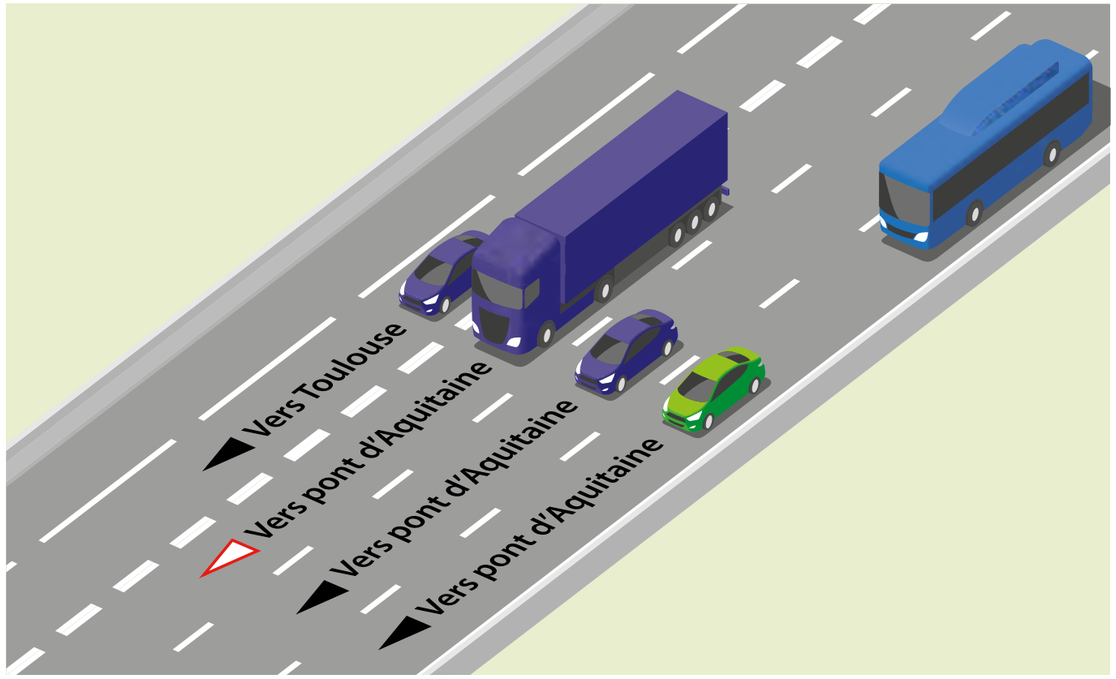
Ces travaux auront nécessairement un impact : parfois sur l'axe principal, parfois sur les axes secondaires. La DREAL veillera à garantir une continuité d'itinéraire quels que soient les travaux.

A ce stade du projet, la nature exacte des impacts pour les usagers et pour les riverains est difficile à évaluer. Elle dépendra en effet des méthodes proposées par les entreprises. À titre d'exemple, dans le cadre de la mise à 2x3 voies de la rocade ouest, l'État a imposé aux entreprises d'opérer certains travaux de nuit pour éviter de générer des bouchons, ou encore de grouper des travaux.

Les études et les phases de consultation du public, jusqu'à l'enquête publique, permettront d'établir des objectifs précis en matière d'impact des travaux et d'affiner ce sujet essentiel pour les usagers et les riverains.

2 options de réalisation proposées au public

L'OPTION « 3+1 »



Le principe

La voie supplémentaire de circulation est affectée à la direction du Pont d'Aquitaine et de la rocade ouest. La voie de gauche pourrait alors être réservée au covoiturage et aux transports en commun.

Les avantages

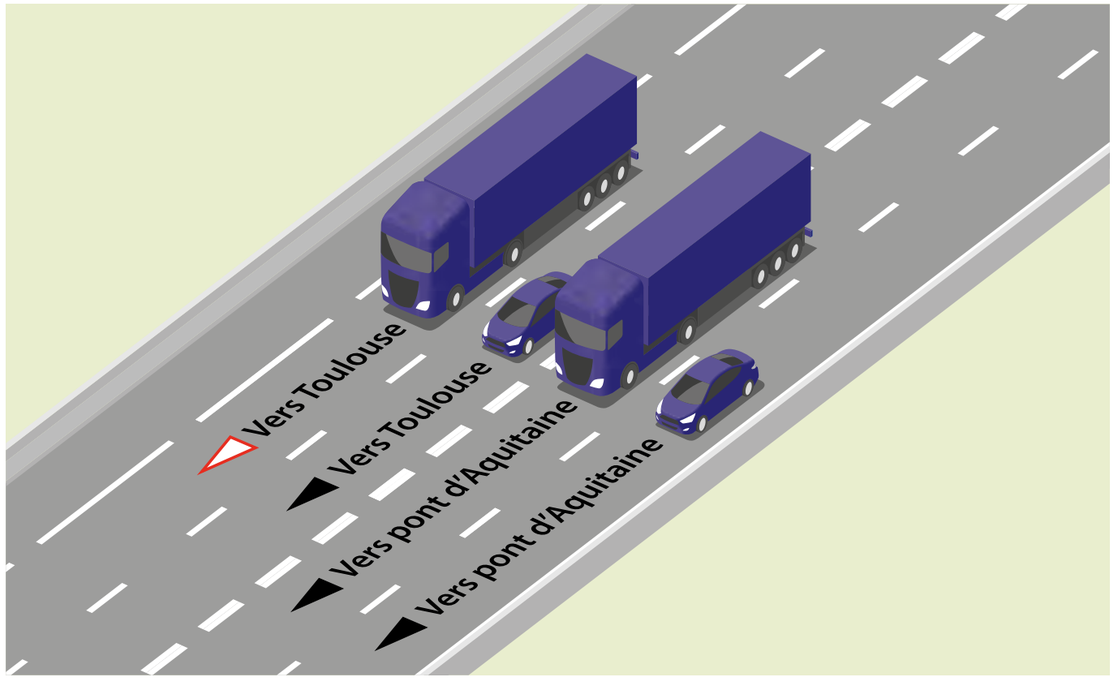
Le projet augmente la capacité de l'infrastructure en direction du Pont d'Aquitaine. Disposer d'une troisième voie permet une continuité de la voie réservée au covoiturage en cours d'étude par Vinci Autoroute. Ce mode de déplacement serait donc beaucoup plus attractif puisqu'il bénéficierait d'une vitesse régulière jusqu'aux bassins d'emplois du nord de l'agglomération (La Gardette, Bassens, Bordeaux-Lac).

Les inconvénients

Avec une seule voie en direction de Toulouse, le risque de formation d'une remontée de file sur l'A10 reste présent aux heures de pointe.

Des véhicules en transit (vers Bayonne, voire vers Toulouse) pourraient être tentés d'emprunter la rocade ouest, ce qui n'est pas sa vocation initiale. En phase travaux, un ouvrage de plus serait impacté.

L'OPTION « 2+2 »



Le principe

La voie supplémentaire est affectée à la direction de la rocade est, en direction de Toulouse et Bayonne. Il y a donc 2 voies vers chaque sens de la rocade.

Les avantages

Le trafic est amélioré en direction de la rocade est, ce qui aurait pour effet de capter le trafic de transit, notamment les poids lourds. La circulation dans les grandes zones d'emplois de l'ouest pourrait en être améliorée.

Les inconvénients

La voie dédiée au covoiturage étudiée par Vinci Autoroute ne peut pas être prolongée au-delà de l'A10.

ANALYSES MULTICRITÈRES DES 2 VARIANTES

	Option « 3+1 »	Option « 2+2 »
Milieu naturel	L'aménagement serait réalisé sur l'emprise de la plateforme actuelle, avec un effet très limité sur la consommation d'espace, sans effet majeur sur la biodiversité et avec une mise à niveau de l'assainissement.	L'aménagement serait réalisé sur l'emprise de la plateforme actuelle, avec un effet très limité sur la consommation d'espace , sans effet majeur sur la biodiversité et avec une mise à niveau de l'assainissement.
Milieu humain	L'augmentation du trafic et des vitesses pourrait avoir un effet sur les émissions de polluants et le niveau sonore. La modernisation et la réalisation d'écrans acoustiques réduiraient le niveau sonore.	L'augmentation du trafic et des vitesses pourrait avoir un effet sur les émissions de polluants et le niveau sonore. La modernisation et la réalisation d'écrans acoustiques réduiraient le niveau sonore.
Complexité technique et impacts en phase travaux	L'aménagement pourrait impacter plusieurs ouvrages, donc le viaduc permettant le passage de la rocade est vers la rocade ouest.	L'aménagement pourrait impacter plusieurs ouvrages, mais il ne nécessiterait pas de modifier le viaduc entre la rocade est et la rocade ouest.
Fonctionnalités et temps de parcours	Globalement, l'aménagement permettrait de limiter la congestion de 75 % environ. Le gain de temps est substantiel sur plusieurs itinéraires. Cette option augmenterait la capacité de l'infrastructure vers le Pont d'Aquitaine et l'ouest.	Globalement, l'aménagement permettrait de limiter la congestion de 75 % environ. Le gain de temps est substantiel sur plusieurs itinéraires. Cete option renforcerait l'orientation naturelle du trafic de transit vers la rocade est.
Covoiturage	L'option « 3+1 » est cohérente avec le projet de voie dédiée au covoiturage sur l'A10 qui sera expérimenté par Vinci Autoroute dans la mesure où elle permettra une continuité intégrale de la VR jusqu'à l'échangeur 3.	L'option « 2+2 » ne remet pas en cause le projet de voie dédiée au covoiturage sur l'A10 qui sera expérimenté par Vinci Autoroute. Mais cette option ne permettra pas une continuité intégrale.
Coût	59,5 M€ HT	45 M€ HT

Très favorable — Très défavorable

La compatibilité avec le projet de voie dédiée au covoiturage

POURQUOI ET COMMENT DÉVELOPPER LE COVOITURAGE ?

Le covoiturage est défini par le code des transports « comme l'utilisation en commun d'un véhicule terrestre à moteur par un conducteur et un ou plusieurs passagers, effectuée à titre non onéreux, excepté le partage des frais, dans le cadre d'un déplacement que le conducteur effectue pour son propre compte ».

Le covoiturage permet ainsi de réduire le nombre total de véhicules circulant. Alors que 25 000 voitures entrent chaque jour dans la métropole bordelaise depuis les territoires périphériques, le covoiturage constitue une solution présentant de nombreux avantages :

- Economique : les dépenses de carburant, de péage et d'usure des véhicules sont divisés par le nombre d'occupants du véhicule.
- Ecologique : Moins de voitures, c'est aussi moins d'émissions de gaz à effet de serre.
- Rapidité : Moins de voitures, c'est aussi moins de bouchons, et donc des itinéraires plus rapides, à condition de bien organiser les points de rendez-vous.
- Convivial : le covoiturage est un vecteur de lien social.

Le covoiturage se heurte néanmoins à certains freins, et notamment à nos habitudes de conduite. C'est « l'autosolisme », très ancré dans nos modes de vie. Devenu un réflexe pour certains automobilistes, le covoiturage reste cependant une pratique trop rare : à l'échelle nationale, le taux d'occupation des voitures en mobilité locale est en 2019 de seulement 1,43. Il faut donc une incitation pour le développer. Celle-ci peut être financière. Une autre tendance forte, en Europe comme aux États-Unis, est la mise en œuvre de voies dédiées. Les « covoitureurs » sont ainsi récompensés en bénéficiant d'une plus grande fiabilité de leur temps de trajet.

COMMENT ET OÙ METTRE EN PLACE UNE VOIE RÉSERVÉE ?

Sur une voie à caractéristique autoroutière, une voie dédiée au covoiturage ne peut être mise en place qui si la section courante présente une configuration à 3 voies. Il est alors possible de conserver 2 voies pour les poids lourds et les « autosolistes ».

Sur cette section, le taux d'occupation d'un véhicule est de 1,1 et le taux de covoiturage varie de 10 à 25 % selon les heures.

Vinci Autoroutes étudie une voie dédiée depuis l'échangeur 41 (Ambès/Saint-Vincent-de-Paul) jusqu'à la rocade bordelaise. Les 2 variantes proposées par l'État sont compatibles avec le projet de Vinci Autoroutes. La variante "3+1" permettrait de prolonger cette voie dédiée sans discontinuité jusqu'à l'échangeur 3, ce qui en renforcerait son intérêt par rapport à la variante "2+2".

Le concessionnaire Vinci Autoroutes étudie un projet de voie réservée au covoiturage et aux transports en commun sur l'A10 en direction de Bordeaux, entre les échangeurs 41 et 45.

L'échangeur 26

Après la jonction A10-rocade, l'échangeur 26 est le deuxième plus important point de congestion dans le quadrant nord-est de la rocade bordelaise. Ces congestions ont pour principale cause les feux tricolores nécessaires à l'insertion des véhicules quittant la rocade ; aux heures de pointe, ces feux génèrent des remontées de file qui vont bloquer les deux bretelles de sortie et souvent se propager sur la section courante de la rocade. En plus de retards importants, cette situation est à l'origine de comportements dangereux (coups de frein, changements de file rapides).

L'État porte un projet de reconfiguration complète de l'échangeur, pour en faire une bifurcation aux caractéristiques autoroutières.

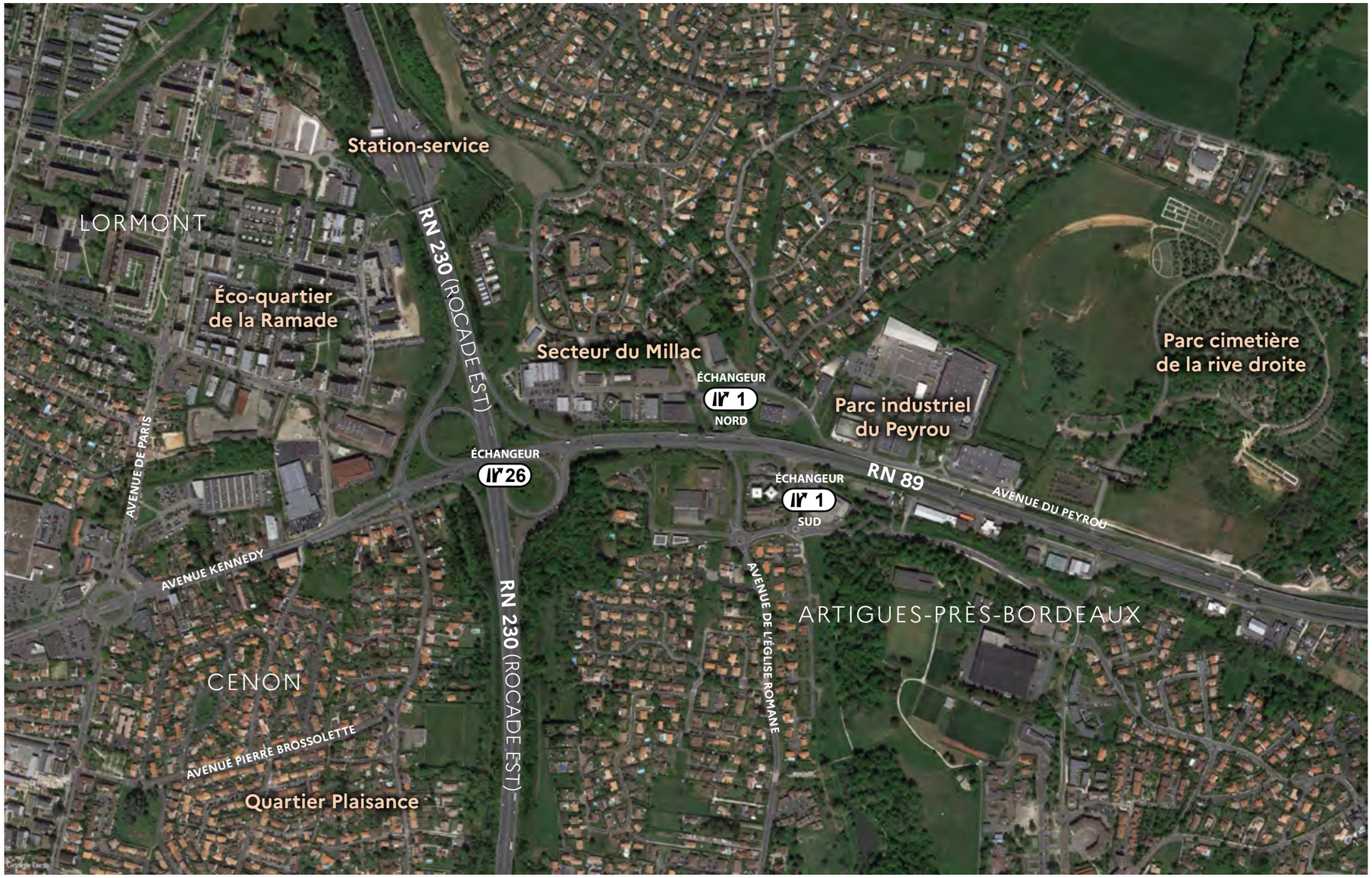
L'échangeur 26 en milieu d'après-midi.

Situation de l'échangeur

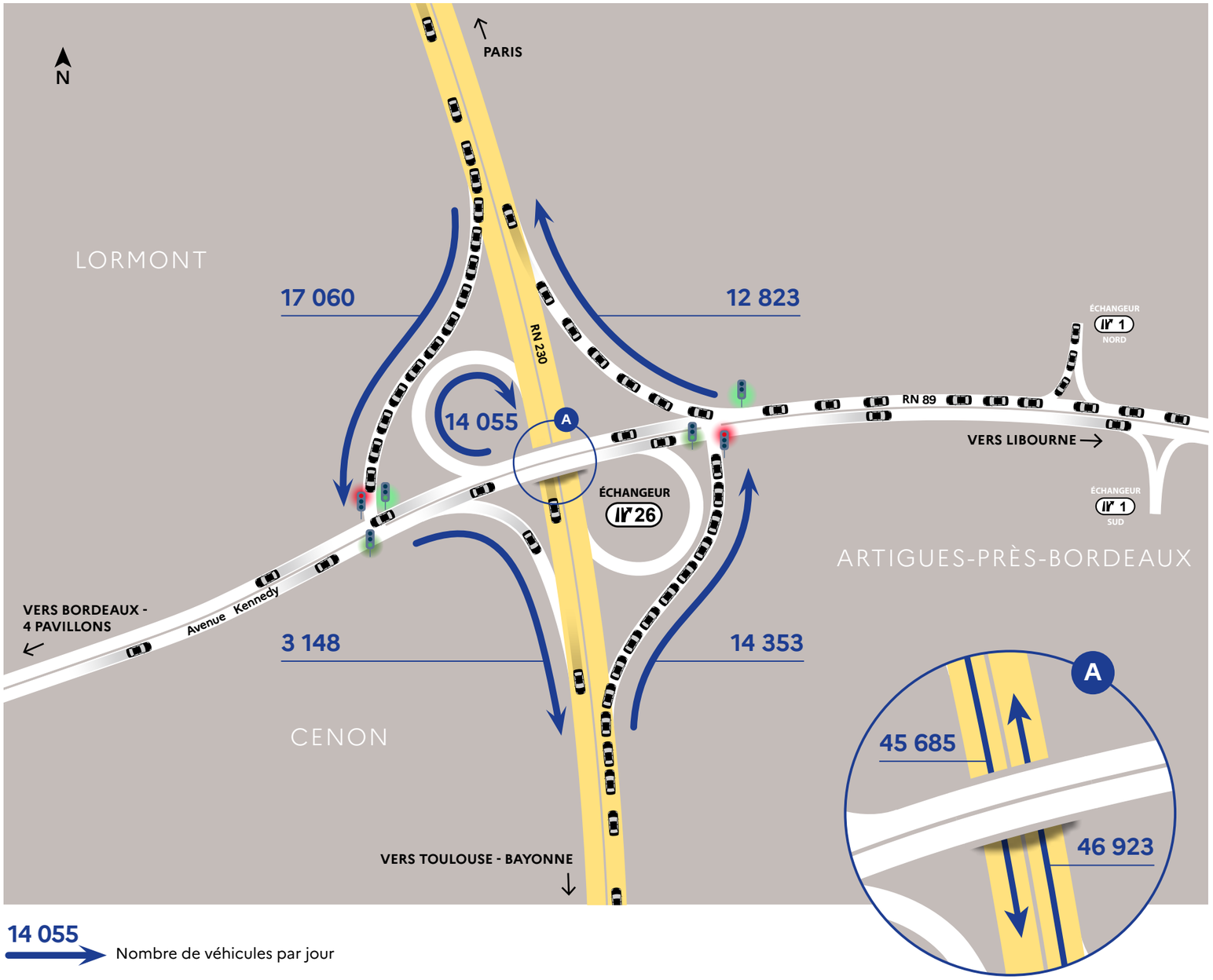
L'échangeur 26 se situe à la jonction de 3 communes de l'agglomération bordelaise : au nord-ouest, Lormont, avec l'éco-quartier de la Ramade, au sud-ouest, Cenon, avec le quartier pavillonnaire de Plaisance ; à l'est Artigues-près-Bordeaux, avec son parc industriel au nord de la RN89 et plusieurs quartiers d'habitations.

L'échangeur 26 constitue le point d'échange entre la rocade bordelaise (ici, la rocade est ou RN230) et la RN89. Il s'agit d'un nœud majeur :

- Pour le trafic de transit : de l'agglomération bordelaise vers Brive-la-Gaillarde, Clermont-Ferrand et Lyon ;
- Pour les trajets domicile-travail des habitants du Libournais et du nord de l'Entre-deux-Mers.



Fonctionnement et dysfonctionnement de l'échangeur 26



14 055 Nombre de véhicules par jour

L'échangeur 26 présente la particularité de mettre en relation la rocade avec une autre infrastructure de type voie rapide : la RN89. Sur l'ensemble de la rocade, seuls 4 échangeurs présentent ce type de configuration (n°1, n°15, n°19 et donc n°26).

UN TRAFIC ÉLEVÉ ET BEAUCOUP D'ÉCHANGES

Chaque jour, ce sont environ 60 000 véhicules qui convergent vers l'échangeur 26 sur la rocade, depuis l'échangeur 27 au nord et l'échangeur 25 au sud.

Dans le même temps, 38 000 véhicules arrivent de l'est et se répartissent quasiment à parts égales entre les 3 directions : vers le nord (Paris, Pont d'Aquitaine), vers le sud (Toulouse, Bayonne, Pessac) et vers l'ouest (Bordeaux).

Le niveau d'échanges est important sur presque toutes les bretelles, comme indiqué sur le schéma ci-contre.

L'ORIGINE DES DYSFONCTIONNEMENTS

Deux carrefours à feu ont été aménagés sur la RN89. Ils permettent notamment aux véhicules arrivant de la rocade de tourner à gauche à la fin de la bretelle de sortie. Ils évitent également de devoir réduire à une voie l'axe est-ouest pour laisser s'insérer les usagers de la rocade. Ils sont aussi nécessaires au passage des piétons et des cycles.

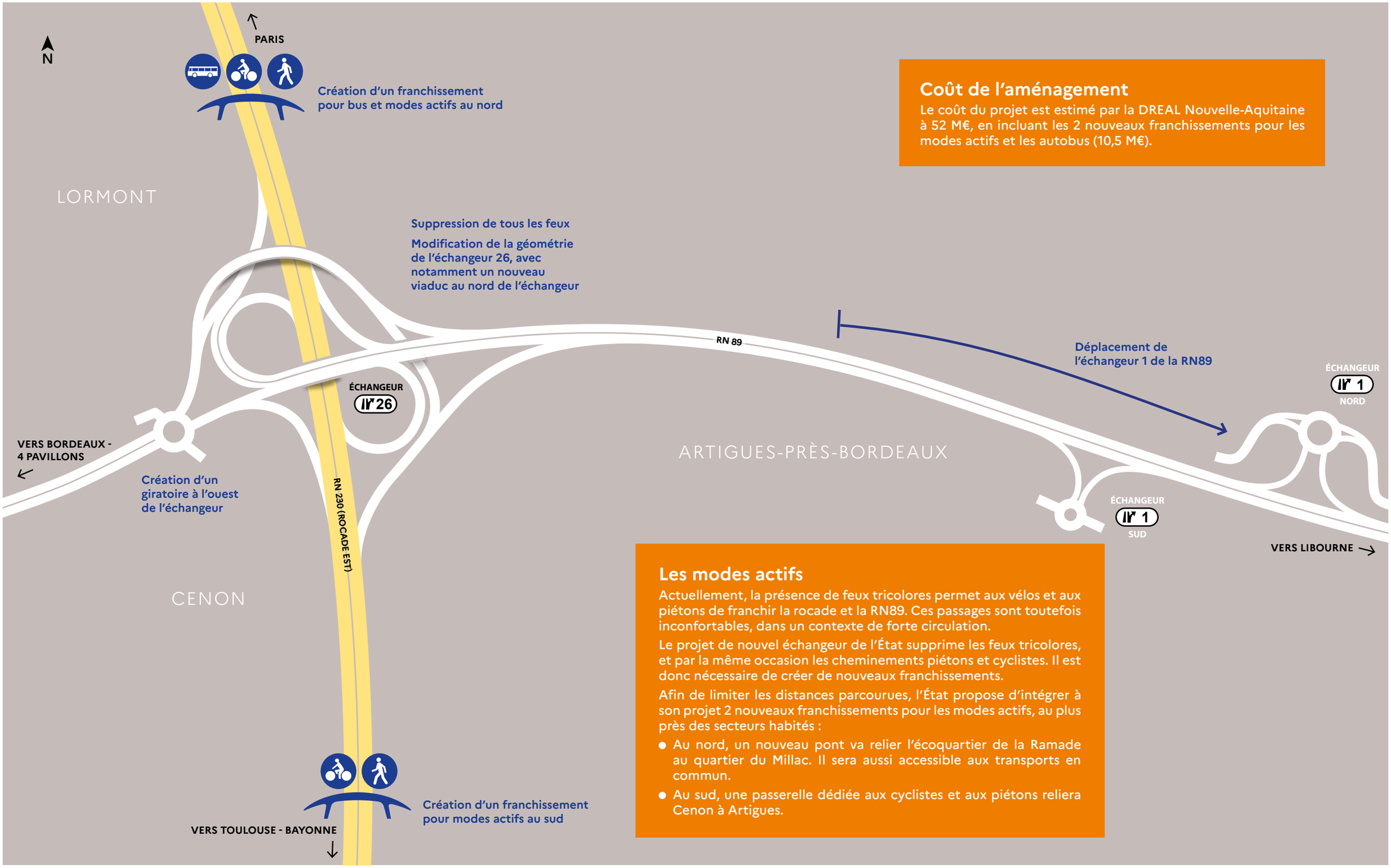
Aux heures de pointe, ces carrefours à feux sont une source de congestion majeure : les véhicules s'accumulent sur les bretelles en grand nombre, au point de former une remontée de file sur la rocade.

Les conséquences négatives sont de plusieurs ordres :

- Les véhicules en échange perdent plusieurs minutes aux feux.
- Les véhicules en transit sur la rocade sont fortement ralentis par les véhicules essayant de sortir. Le phénomène est d'autant plus marqué sur la voie de droite.
- Des différences de vitesse trop importantes entre les différentes files de la rocade génèrent un risque d'accident élevé.

La proximité de l'échangeur 1 de la RN89 avec l'échangeur 26 perturbe la circulation : changements de file, difficultés d'insertion, manque de lisibilité...

Le nouvel échangeur



Coût de l'aménagement

Le coût du projet est estimé par la DREAL Nouvelle-Aquitaine à 52 M€, en incluant les 2 nouveaux franchissements pour les modes actifs et les autobus (10,5 M€).

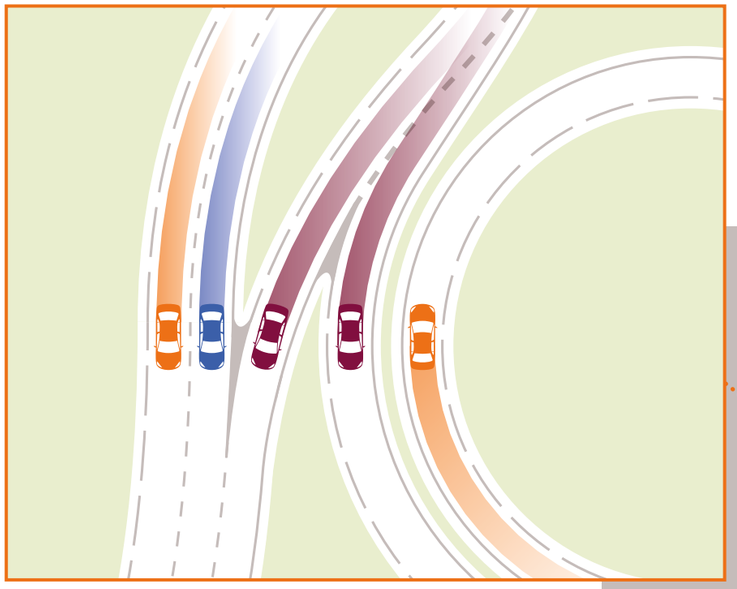
Les modes actifs

Actuellement, la présence de feux tricolores permet aux vélos et aux piétons de franchir la rocade et la RN89. Ces passages sont toutefois inconfortables, dans un contexte de forte circulation.

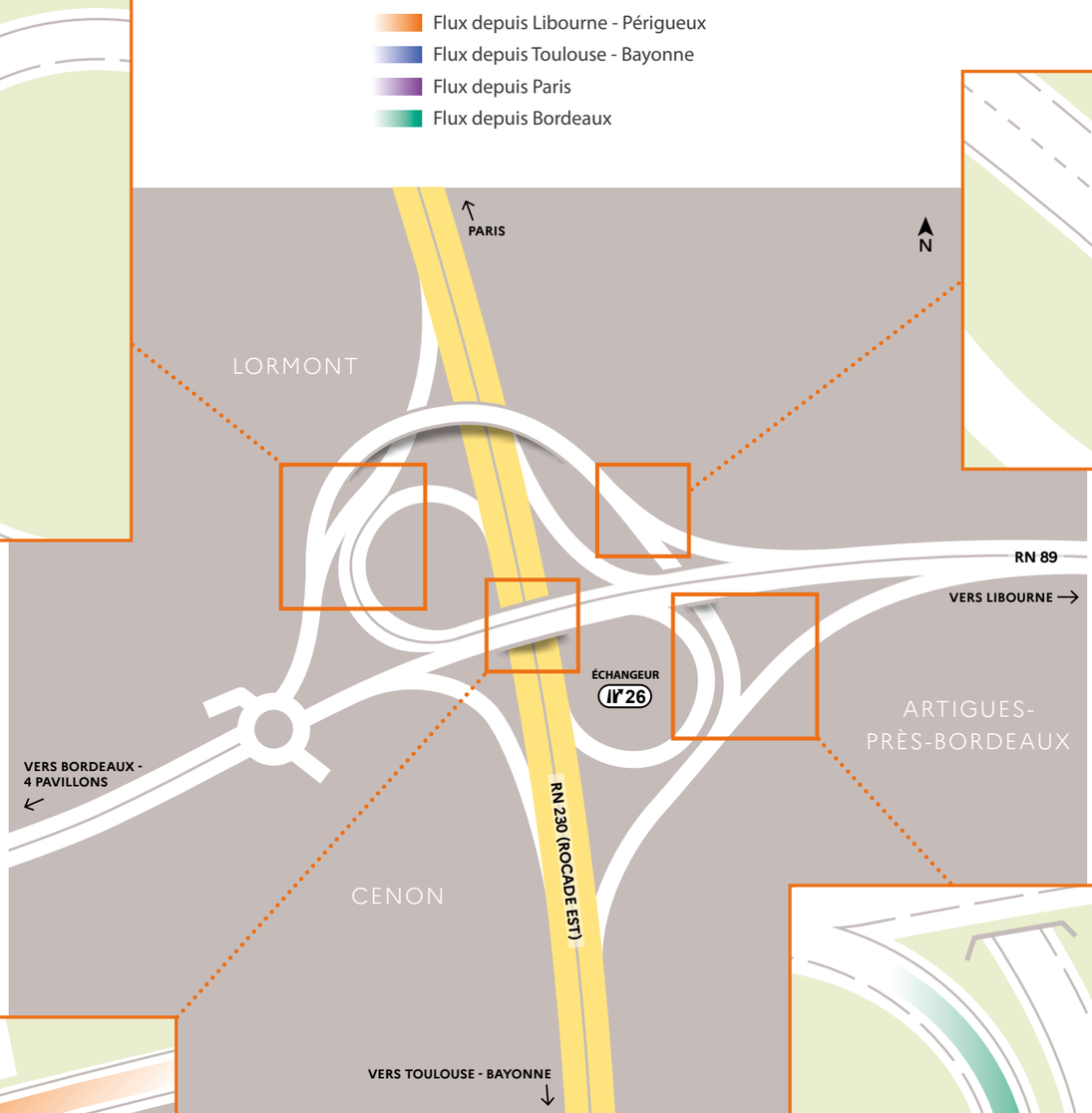
Le projet de nouvel échangeur de l'État supprime les feux tricolores, et par la même occasion les cheminements piétons et cyclistes. Il est donc nécessaire de créer de nouveaux franchissements.

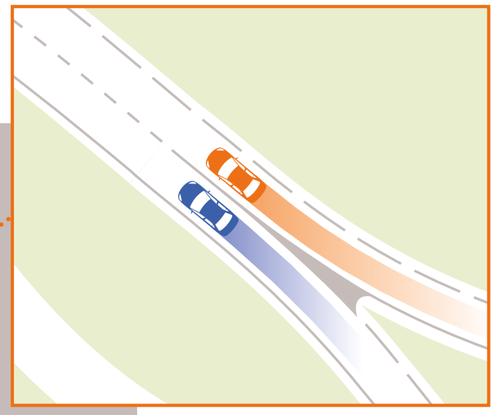
Afin de limiter les distances parcourues, l'État propose d'intégrer à son projet 2 nouveaux franchissements pour les modes actifs, au plus près des secteurs habités :

- Au nord, un nouveau pont va relier l'écoquartier de la Ramade au quartier du Millac. Il sera aussi accessible aux transports en commun.
- Au sud, une passerelle dédiée aux cyclistes et aux piétons reliera Cenon à Artigues.

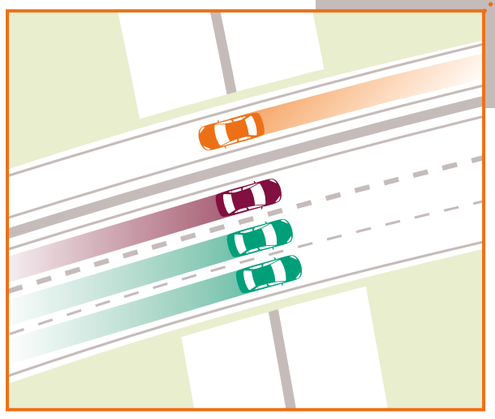


Les véhicules arrivant de Libourne ou de Toulouse disposent de 2 voies pour aller vers Bordeaux en passant sur le nouveau viaduc. Ils sont rejoints par les véhicules en provenance du nord de la rocade avant d'atteindre le nouveau giratoire. Les véhicules arrivant du nord peuvent également bifurquer vers Libourne en restant sur la gauche de la bretelle de sortie.

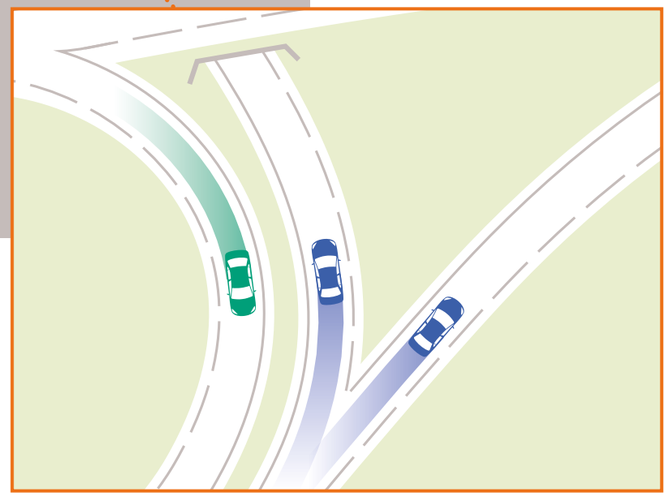




L'entrée du nouveau viaduc propose 2 voies, qui regroupent les véhicules arrivant du sud de la rocade ou de la RN89 (côté Libourne).



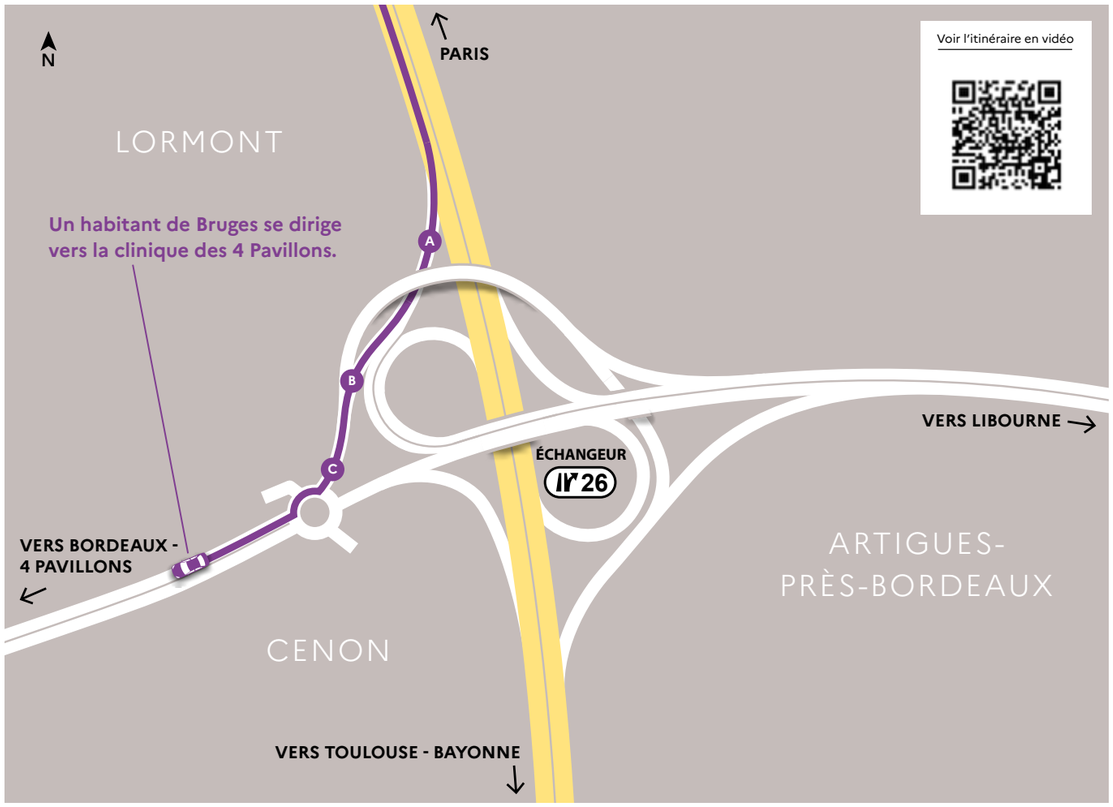
Le viaduc sera reconfiguré pour proposer 3 voies dans le sens « ouest>est » et 1 voie dans le sens « est>sud ». Les 3 voies en direction de Libourne regroupent à la fois des véhicules en provenance de Bordeaux et du nord de la rocade.



La bretelle d'accès à la RN89 depuis le sud de la rocade est modiée et allongée. Les véhicules peuvent ainsi s'insérer plus facilement vers l'est comme vers l'ouest. Pour les véhicules allant de Bordeaux vers le nord de la rocade, la configuration actuelle est conservée.

FONCTIONNEMENT POUR LES USAGERS VENANT DU NORD (A10, PARIS…)

Du nord vers l'ouest



À l'heure de pointe du matin

Pour le trajet depuis la rocade à hauteur de l'échangeur 4a jusqu'à la sortie 26	
Temps de trajet à l'horizon 2030, sans aménagement	7 mn
Temps de trajet avec le nouvel aménagement	7 mn
Temps gagné	0 mn

Comment vais-je procéder ?

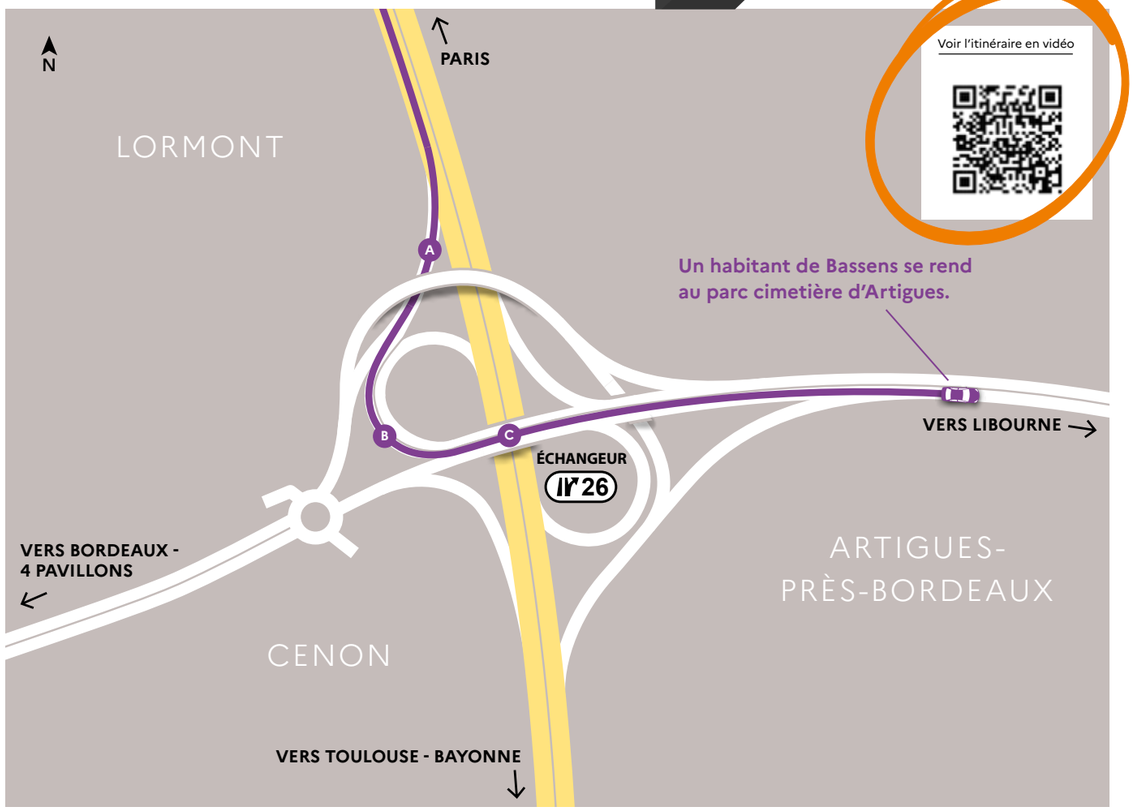
A. Je prends la bretelle de sortie à une voie.

B. Après le passage sous le nouveau viaduc, je reste sur la droite.

C. Je rejoins alors une route à 3 voies qui aboutit au nouveau giratoire, puis je sors à la 2e branche en direction de la côte des 4 pavillons.

Je flashe le QR Code à l'aide de mon smartphone pour voir l'itinéraire en mouvement.

Du nord vers l'est



À l'heure de pointe du matin

Pour le trajet depuis l'échangeur 2 de la rocade jusqu'à la sortie 1 de la RN89	
Temps de trajet à l'horizon 2030, sans aménagement	4 mn
Temps de trajet avec le nouvel aménagement	3 mn
Temps gagné	1 mn

Comment vais-je procéder ?

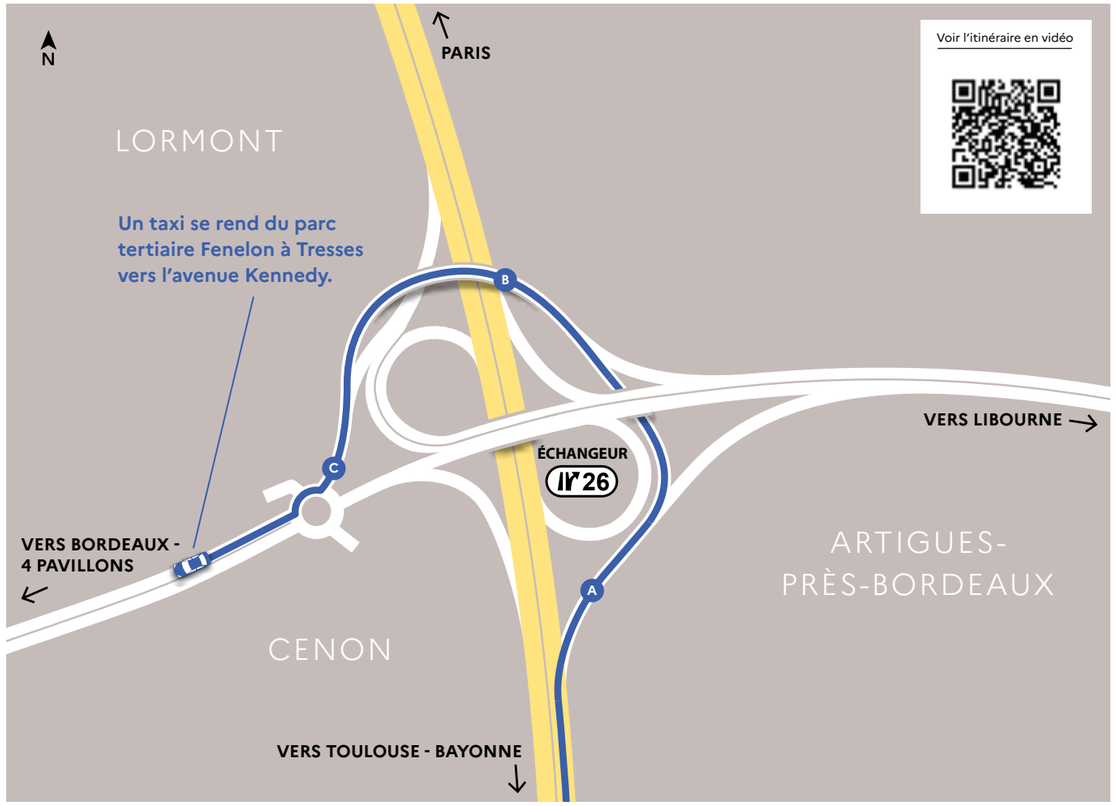
A. Je prends la bretelle de sortie à une voie.

B. Après le passage sous le nouveau viaduc, je bifurque à gauche vers une bretelle en direction de l'est.

C. Je me trouve alors sur le viaduc de la RN89, sur la voie de gauche d'une route à 3 voies.

FONCTIONNEMENT POUR LES USAGERS VENANT DU SUD (TOULOUSE, BAYONNE…)

Du sud vers l'ouest



À l'heure de pointe du matin

Pour le trajet depuis l'échangeur 2 de la rocade jusqu'à la sortie 1 de la RN89	
Temps de trajet à l'horizon 2030, sans aménagement	14 mn
Temps de trajet en 2030, si le projet est réalisé	11 mn
Temps gagné	3 mn

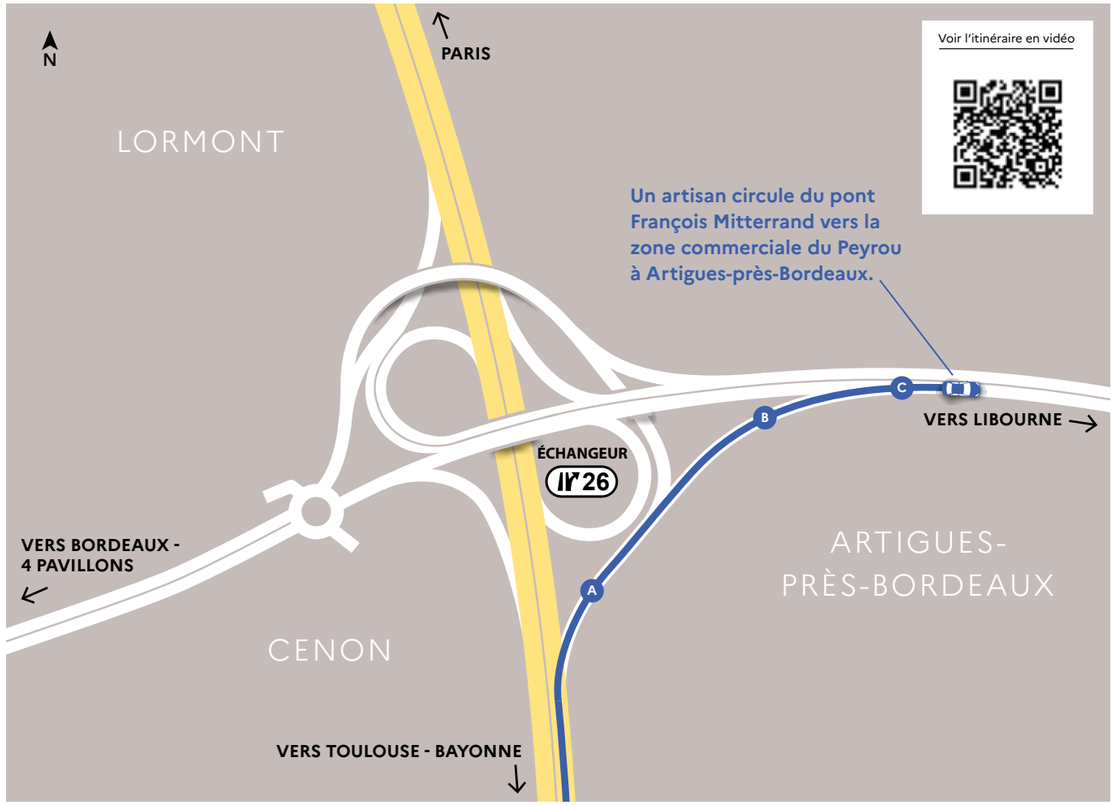
Comment vais-je procéder ?

A. Je prends la bretelle de sortie à 2 voies.

B. Je reste sur la voie de gauche pour m'engager sur le nouveau viaduc et je passe ainsi au-dessus de la rocade.

C. J'arrive ainsi sur le nouveau giratoire puis je prends la 2e sortie en direction de la côte des 4 Pavillons.

Du sud vers l'est



À l'heure de pointe du matin

Pour le trajet depuis l'entrée 23 de la rocade jusqu'à la sortie 1 de la RN89	
Temps de trajet à l'horizon 2030, sans aménagement	21 mn
Temps de trajet en 2030, si le projet est réalisé	16 mn
Temps gagné	5 mn

Comment vais-je procéder ?

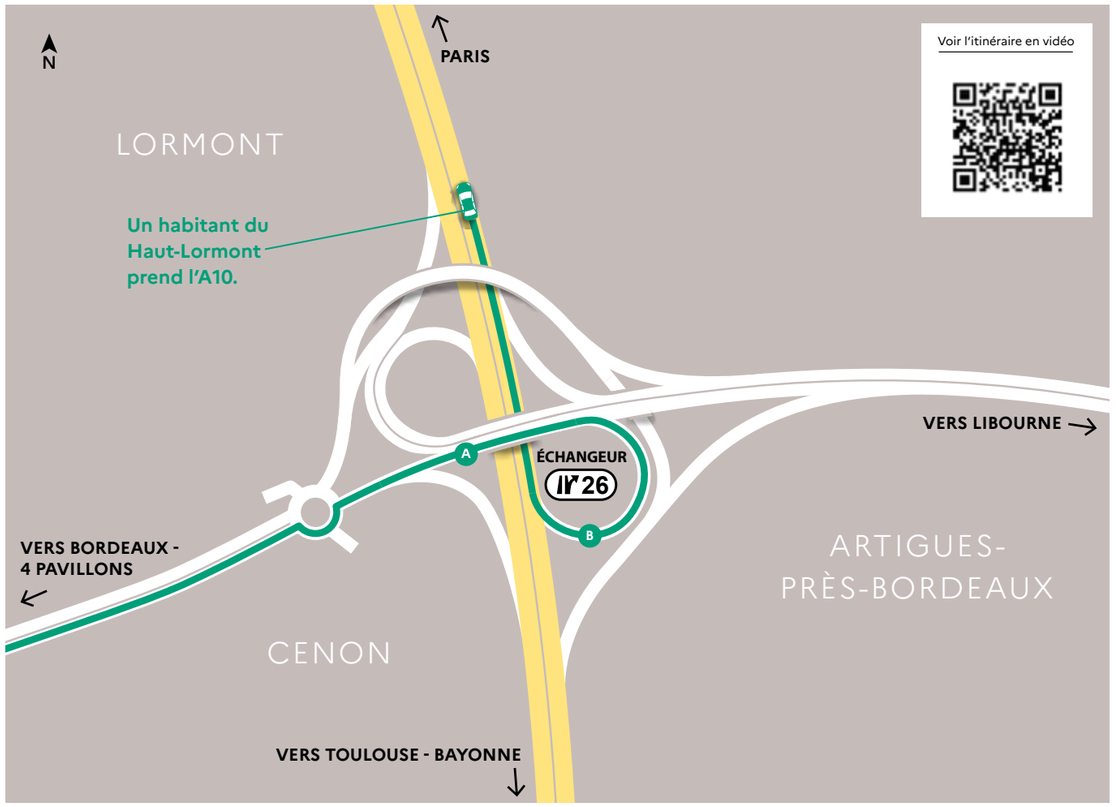
A. Je prends la bretelle de sortie à 2 voies.

B. Je reste sur la voie de droite et m'engage sur une voie d'entrecroisement.

C. Je reste sur cette voie jusqu'à la sortie n°1.

FONCTIONNEMENT POUR LES USAGERS VENANT DE L'OUEST (BORDEAUX, 4 PAVILLONS…)

De l'ouest vers le nord



À l'heure de pointe du matin

Pour le trajet depuis l'avenue Kennedy vers l'A10, à hauteur de l'échangeur 41	
Temps de trajet à l'horizon 2030, sans aménagement	10 mn
Temps de trajet en 2030, si le projet est réalisé	8 mn
Temps gagné	2 mn

Comment vais-je procéder ?

A. Au giratoire, je vais tout droit et franchis le viaduc au-dessus de la rocade.

B. Puis, comme actuellement, je prends la bretelle à droite en virage serré et je m'insère sur la rocade.

De l'ouest vers le sud

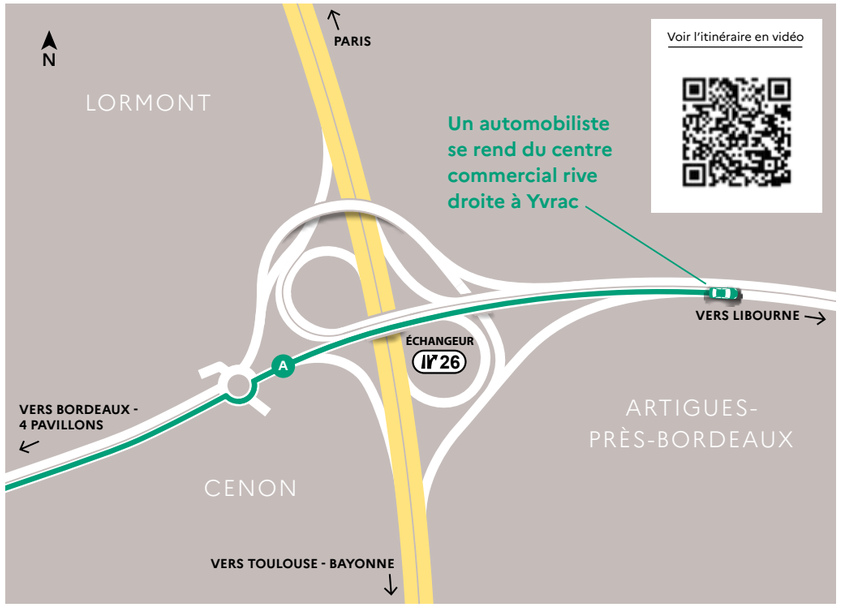
À l'heure de pointe du matin

Pour le trajet depuis l'avenue Kennedy jusqu'à la sortie 23 de la rocade	
Sans aménagement	5 mn
Si le projet est réalisé	5 mn
Temps gagné	0 mn

Comment vais-je procéder ?

A. Au giratoire, je vais tout droit puis je tourne à droit en empruntant la bretelle actuelle.

De l'ouest vers l'est



À l'heure de pointe du matin

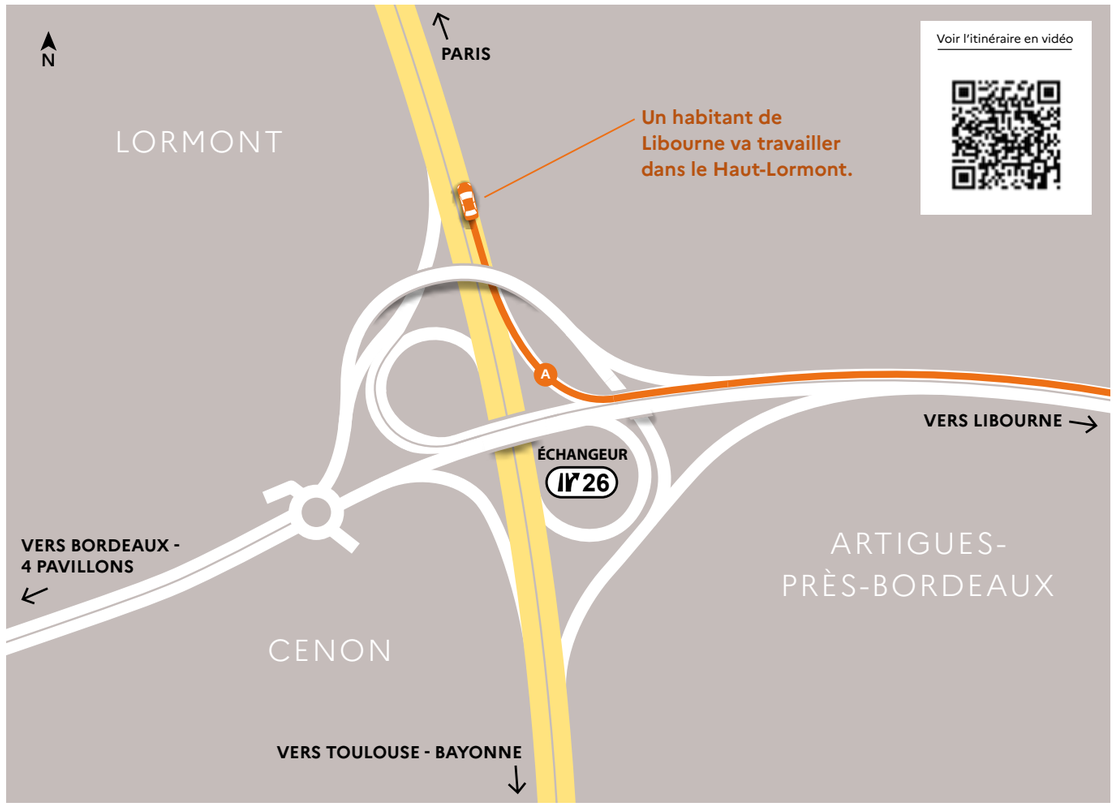
Pour le trajet depuis l'avenue Kennedy jusqu'à la sortie n°2 de l'échangeur 89	
Sans aménagement	4 mn
Si le projet est réalisé	3 mn
Temps gagné	1 mn

Comment vais-je procéder ?

A. Rien ne change par rapport à mon itinéraire actuel, mis à part qu'il faut franchir un giratoire au lieu de deux feux tricolores.

FONCTIONNEMENT POUR LES USAGERS VENANT DE L'EST (RN89, LIBOURNE, PÉRIGUEUX…)

De l'est vers le nord



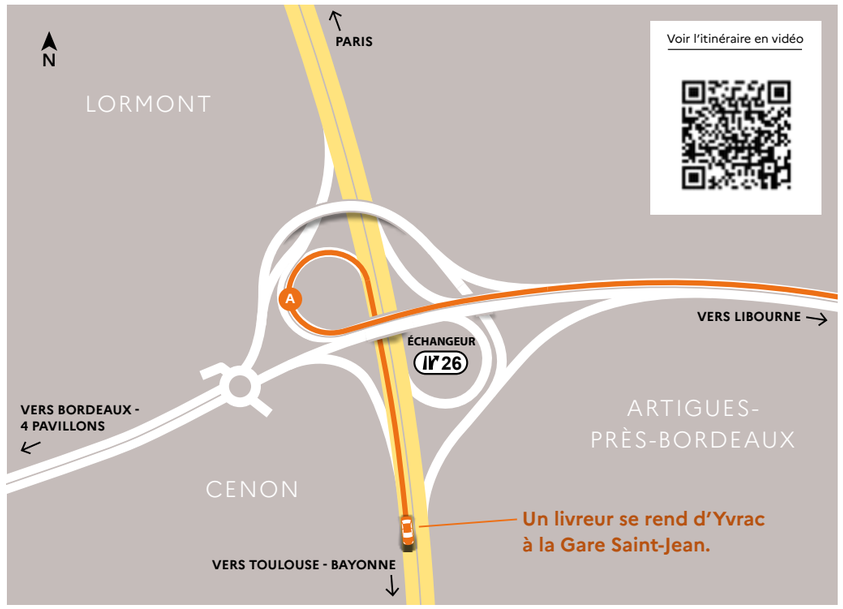
À l'heure de pointe du matin

Pour le trajet depuis l'entrée n°2 de la RN89 jusqu'à la sortie 27 de la rocade	
Temps de trajet à l'horizon 2030, sans aménagement	26 mn
Temps de trajet en 2030, si le projet est réalisé	10 mn
Temps gagné	16 mn

Comment vais-je procéder ?

A. La sortie actuelle est conservée : je prends la bretelle à droite à une voie et m'insère sur la rocade.

De l'est vers le sud



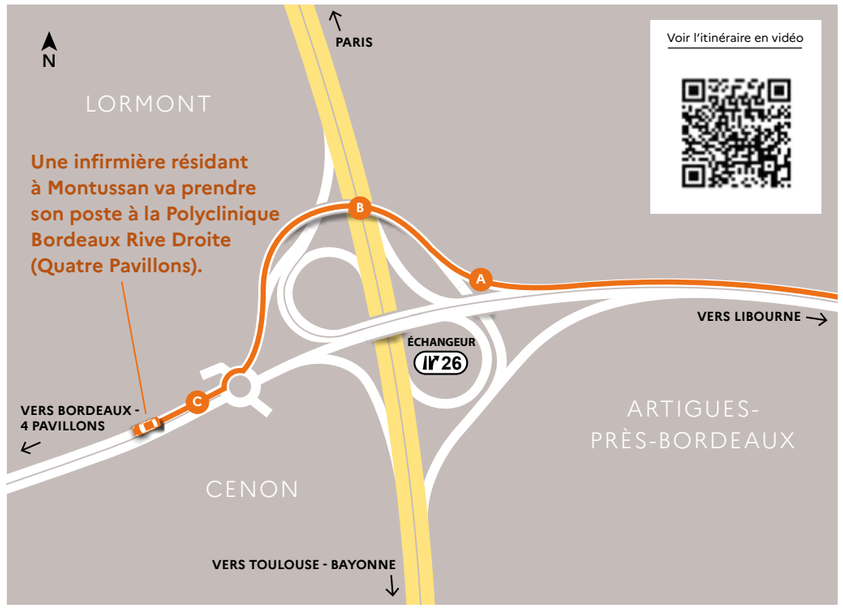
À l'heure de pointe du matin

Pour le trajet depuis l'entrée n°2 de la RN89 jusqu'à la sortie 22 de la rocade	
Sans aménagement	22 mn
Si le projet est réalisé	10 mn
Temps gagné	12 mn

Comment vais-je procéder ?

A. Ici aussi, la bretelle est conservée : après avoir franchi le viaduc, je tourne à droite en virage serré et m'insère sur la rocade. Seule différence : je n'ai plus à passer de feu tricolore.

De l'est vers l'ouest



À l'heure de pointe du matin

Pour le trajet depuis l'entrée n°2 de la RN89 vers l'avenue Kennedy	
Sans aménagement	21 mn
Si le projet est réalisé	4 mn
Temps gagné	17 mn

Comment vais-je procéder ?

A. En arrivant de l'A89, je prends la première sortie à droite à une voie.

B. J'emprunte ainsi le nouveau viaduc qui m'amène vers le giratoire de l'autre côté de la rocade.

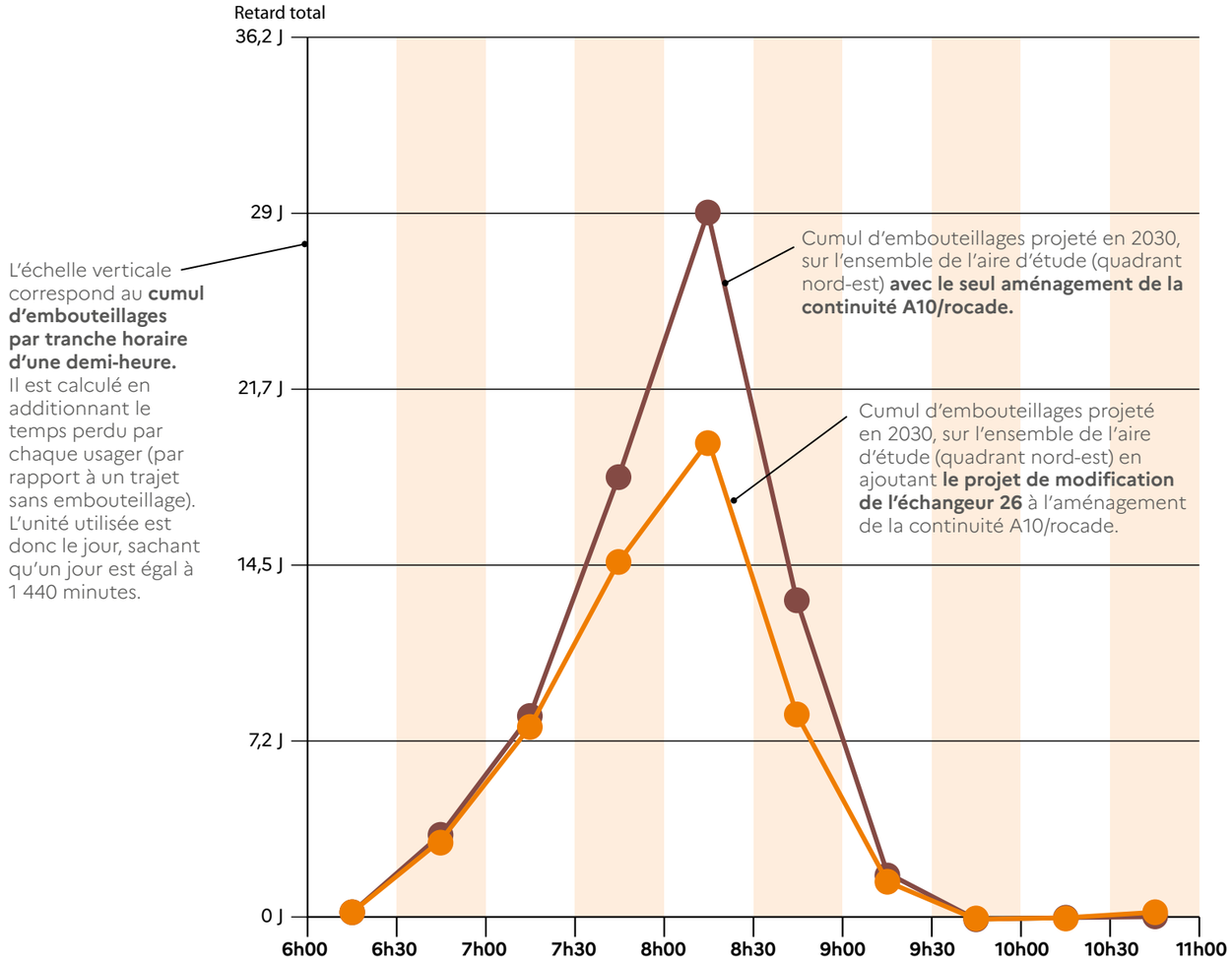
C. Je prends la 2e sortie vers Bordeaux.

Quel effet sur la circulation ?

LA FLUIDITÉ DU TRAFIC

L'amélioration des temps de parcours par l'aménagement de l'échangeur 26 est calculé avec comme hypothèse de base l'aménagement préalable de la continuité A10/rocade (voir chapitre précédent). En effet, les études ont montré que le seul aménagement de l'échangeur 26 n'apporterait pas de gain substantiel.

Bretelle de sortie de l'échangeur 26 sur la rocade extérieure, en semaine à 16h30



Qu'observe-t-on ?

À partir de 7h30, l'embouteillage est moins intense. À la pointe, entre 8h et 8h30, le cumul est réduit d'environ 30 % grâce à l'aménagement, puis l'embouteillage se résorbe en grande partie dès 8h30.

Sur l'ensemble de la zone étudiée (quadrant nord-est), le matin, l'aménagement permet de passer de 74 à 55 jours de retard total.

Pourquoi le trafic est-il amélioré ?

En supprimant les feux tricolores, le projet réduit le risque de remontées de files sur la rocade est. Il permet donc de fluidifier le trafic de transit et d'échange. Concrètement, les automobilistes n'attendent plus au feu, ce qui permet un léger gain de temps à toute heure.

À la pointe, les remontées de file sont fortement réduites par la continuité d'itinéraire entre la RN89 et la rocade. Le fait d'éloigner l'échangeur 1 de la RN89 est aussi un facteur favorable : actuellement trop proche de l'échangeur 26, sa congestion peut avoir des effets sur tout le secteur. Par ailleurs, la création de franchissements sécurisés pour les piétons et les cyclistes, ainsi qu'un passage pour les autobus, devraient constituer une incitation à l'usage de modes alternatifs à la voiture.

Les effets des travaux

L'impact le plus visible de ce projet serait la construction d'un nouveau viaduc au nord de l'ouvrage existant. Sa construction devrait nécessairement tenir compte du niveau de circulation très élevé sur la rocade est, afin de limiter les phénomènes d'hyper-congestion en phase de travaux.

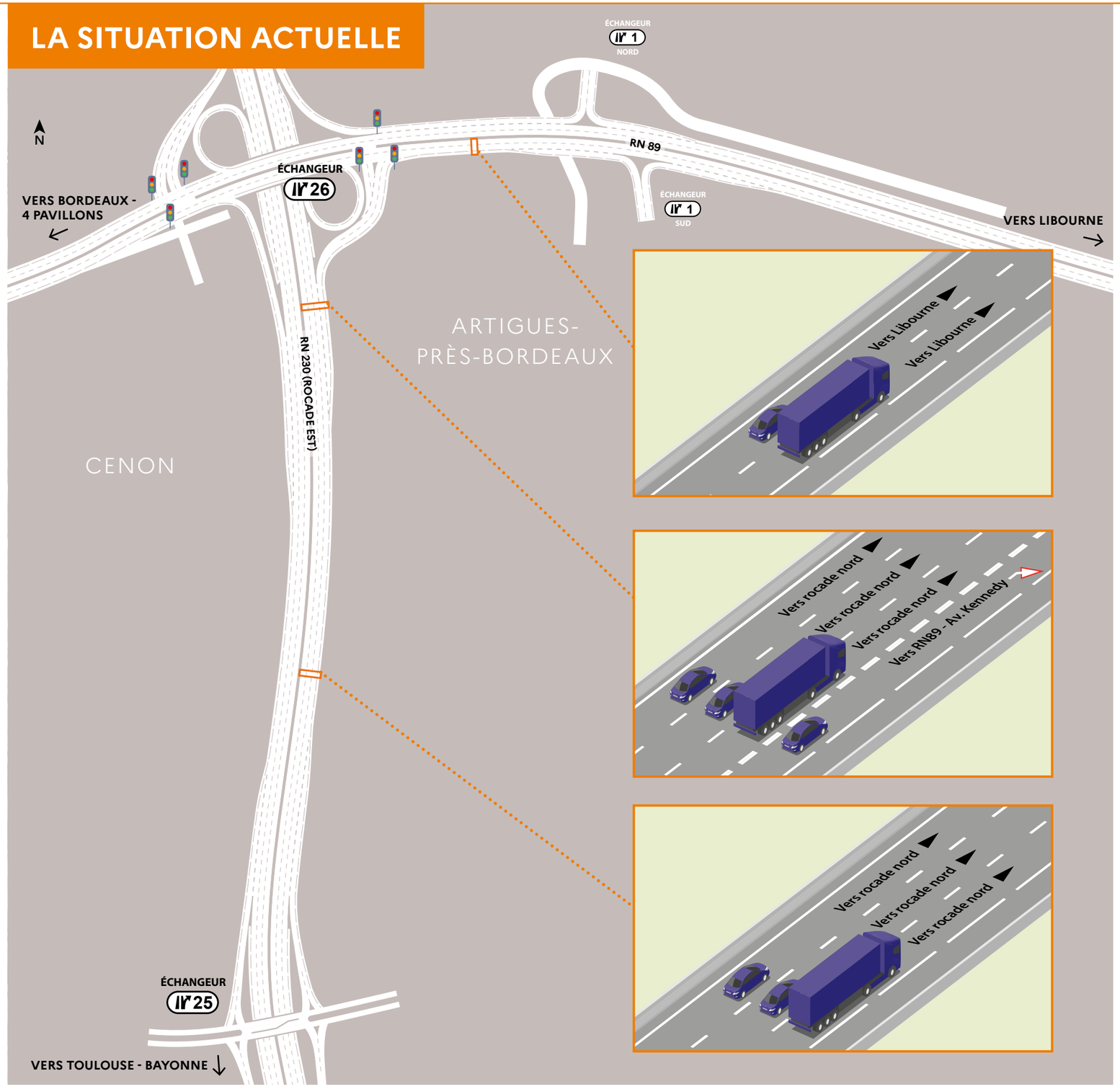
Des travaux sont aussi prévus sur les bretelles.

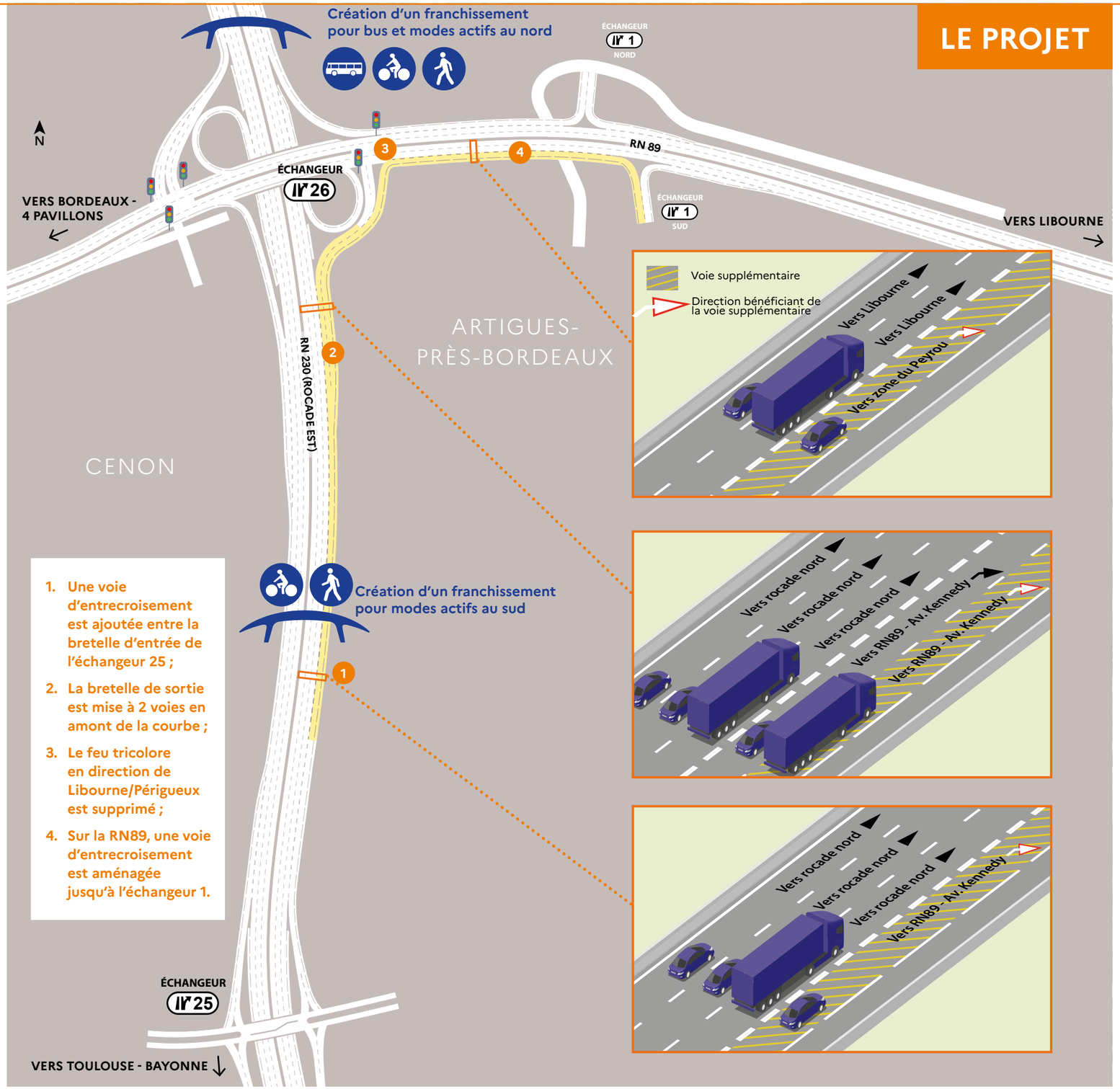
Si le projet est retenu, la poursuite des études permettra de définir le phasage de chantier optimum de manière à limiter la gêne aux usagers.

Le projet alternatif

L'État a étudié plusieurs solutions d'amélioration de l'échangeur 26 :

- Des solutions de modifications de la géométrie de l'échangeur, dont est issue le scénario préférentiel présenté dans les pages précédentes ;
- Des solutions d'augmentation de capacité par élargissement, à l'image du projet alternatif présenté sur cette page.





EN QUOI CONSISTE CE PROJET ALTERNATIF ?

Il prévoit l'ajout d'une voie en entrée/sortie depuis la section courante comprise entre les échangeurs 25 et 26 de la rocade et la bretelle de sortie n°1 de la RN89. Le projet concerne donc uniquement le sens extérieur de la rocade, sur l'itinéraire « rocade sud > Libourne ».

QUELS SERAIENT SES EFFETS ?

La situation actuelle, avec des feux tricolores dans la direction de Bordeaux-Quatre pavillons ou de Libourne, aboutit à des remontées de file sur toute la bretelle de sortie, et même jusqu'à la section courante.

Le projet alternatif améliore la circulation dans le sens extérieur par 2 leviers :

- Le doublement de la bretelle permet de dissocier les itinéraires vers l'ouest et vers l'est ;
- L'itinéraire « rocade sud > Libourne » est amélioré en supprimant le feu tricolore et en facilitant l'insertion sur la RN89, ce qui diminue le nombre de véhicules en accumulation sur la bretelle.

Le risque de perturbation de la section courante en sens extérieur est ainsi réduit, ce qui procure un gain en sécurité.

Cette solution n'apporte cependant qu'une amélioration limitée pour l'itinéraire « rocade sud > Quatre pavillons ». Il ne modifie pas la configuration en sens intérieur.

MODES DOUX ET ACTIFS

Comme pour le projet de réaménagement proposé par l'État, cette alternative inclurait la réalisation d'un passage modes doux au nord de l'échangeur et d'une passerelle modes actifs au sud.

ANALYSES MULTICRITÈRES DU PROJET PROPOSÉ ET DE SON ALTERNATIVE

	Projet préférentiel de nouvel échangeur	Projet alternatif
Milieu naturel	L'impact est lié au déplacement vers l'est de l'échangeur 1 de la RN89, vers une zone moins artificialisée.	Pas d'emprise sur le milieu naturel.
Milieu humain	L'effet d'emprise est limité, sans achat de maison ou de commerce. L'accès à certains commerces est amélioré mais allongé. Des protections acoustiques seront réalisées si nécessaire.	L'effet d'emprise est limité, sans achat de maison ou de commerce.
Complexité technique et impacts en phase travaux	La complexité des travaux entrainera un impact fort en phase chantier.	L'impact en phase chantier concerne un seul sens de circulation, il est assez faible.
Fonctionnalités et temps de parcours	Ce projet réduira de 25% la congestion et améliorera les temps de parcours pour de nombreux itinéraires. Il aura également un impact positif sur la sécurité en limitant le risque de remontées de file sur la rocade.	Le projet alternatif ne répond pas aux objectifs de diminution de la congestion, mais améliorera la sécurité du sens Sud-Nord.
Modes doux et actifs	Avec la création de 2 franchissements dédiés, le projet est très favorable aux modes doux et actifs.	Avec la création de 2 franchissements dédiés, le projet est très favorable aux modes doux et actifs.
Coût	52 M€ HT	15,5 M€ HT

Très favorable — Très défavorable

L'environnement

Un projet en aménagement d'infrastructure existante a certes un impact sur l'environnement, mais réduit par rapport à un aménagement neuf. L'analyse reste donc globale à ce stade. C'est au stade des études détaillées que l'analyse environnementale de chaque aménagement sera approfondie.

Les aménagements du quadrant nord-est de la rocade feront l'objet d'une déclaration d'utilité publique et d'une autorisation environnementale toutes deux prises après une enquête publique qui présentera leur étude d'impact.

Cette étude d'impact devra apprécier les effets directs et indirects des aménagements et proposera les mesures nécessaires à leur réalisation sur les thématiques générales suivantes :

- la population et la santé humaine ;
- la biodiversité ;
- les terres, le sol, l'eau, l'air et le climat ;
- les gaz à effet de serre ;
- les biens matériels, le patrimoine culturel et le paysage ;
- les espaces agricoles, naturels et forestiers.

Elle sera lancée à l'issue de la concertation et se déroulera sur une période d'au moins une année afin de livrer un diagnostic du territoire concerné sur un cycle biologique complet.

Eviter, réduire, compenser : une méthodologie suivie de près

Les décisions prises pour la réalisation des projets, quelle qu'en soit la nature, doivent **« privilégier les solutions respectueuses de l'environnement en apportant la preuve qu'une décision alternative plus favorable à l'environnement est impossible à un coût raisonnable »**.

Dans le cadre des études routières la séquence « éviter, réduire, compenser (ERC) sera appliquée. Elle consiste à éviter en priorité que le projet ait un impact négatif sur l'environnement, puis à réduire l'impact en seconde priorité si on ne peut pas l'éviter à un coût raisonnable, enfin à le compenser, ailleurs, s'il ne peut être ni évité ni réduit.

Dans le contexte de la rocade bordelaise, voici quelques exemples de déclinaison de la démarche ERC :

- **éviter** : les bassins d'assainissement éventuellement nécessaires ne seront pas implantés en zone sensibles ;
- **réduire** : des protections acoustiques diminueront l'impact acoustique de la circulation ;
- **compenser** : à ce stade, les mesures compensatoires éventuelles ne sont pas connues, leur détermination se fera au stade de l'autorisation environnementale après inventaires faune, flore et zones humides.

Compte-tenu du milieu concerné par les aménagements, les points saillants de l'étude d'impact devraient être :

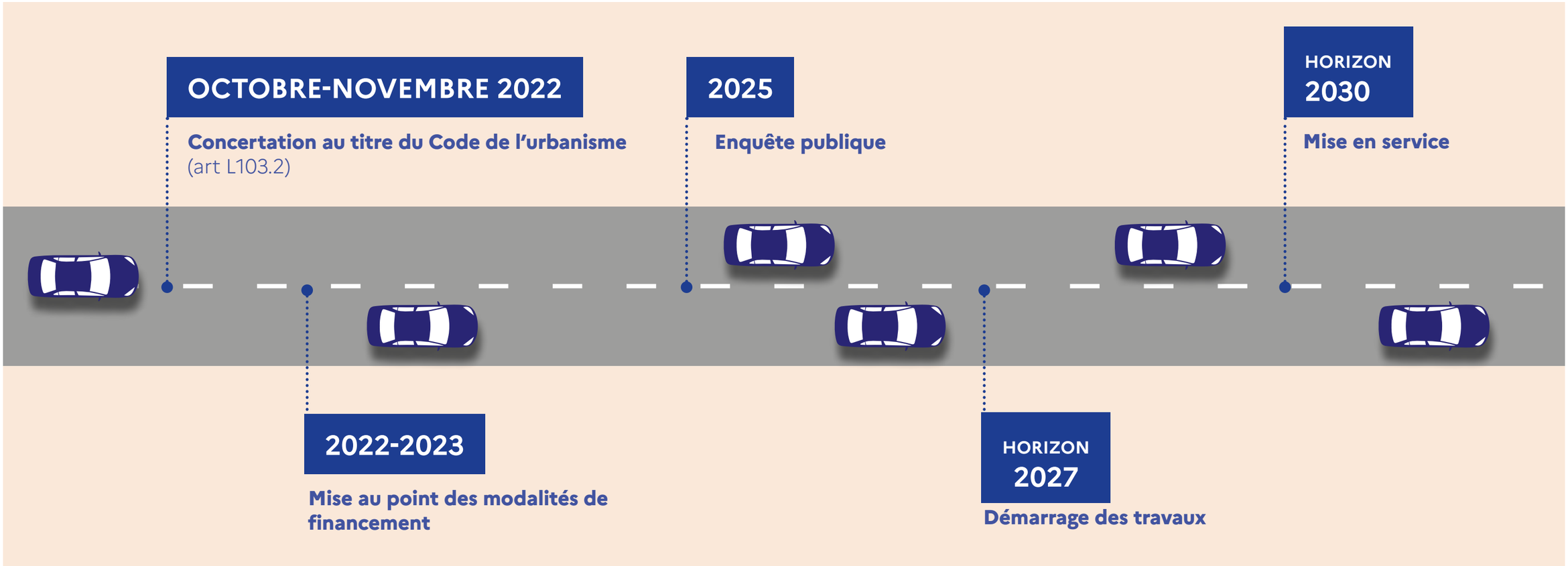
- l'étude « air », qui concernera la qualité de l'air et son impact sur la santé humaine ;
- l'étude « gaz à effet de serre », qui traitera des impacts en phase de construction, puis d'exploitation ;
- l'étude acoustique, pour déterminer quelles protections acoustiques mettre en place ;
- la mise à niveau « loi sur l'eau », c'est-à-dire la mise aux normes du réseau d'assainissement routier et la vérification de la transparence hydraulique de l'infrastructure.

Les protections acoustiques : un enjeu essentiel pour la rocade

Un certain nombre de protections acoustiques existent déjà le long de l'A10 et de la rocade au droit des zones concernées par les aménagements. Certaines devront être déplacées, c'est-à-dire démolies et reconstruites, dans le cadre des travaux.

Une étude acoustique sera menée dans le cadre de l'étude d'impact. Elle permettra de définir les renforcements de protections acoustiques et les éventuelles nouvelles protections acoustiques nécessaires.

Calendrier indicatif et financement du projet



Aménagement de la continuité A10/Rocade	
Variante « 3+1 »	**59,5 M€**
Variante « 2+2 »	**45 M€**

Tous les coûts présentés sur cette page sont exprimées en valeur de l'année 2021.

Aménagement de l'échangeur 26	
Projet envisagé de réaménagement complet	**52 M€**
Projet alternatif	**15,5 M€**

Ces 2 chiffrages incluent les aménagements pour les mobilités douces :

Passage « modes doux » au nord	**6,5 M€**
Passerelle « modes actifs » au sud	**4 M€**

Les financements nécessaires à la réalisation du projet seront recherchés dans le cadre du volet mobilité 2023-2027 de du prochain contrat de plan Etat-Région.

Dans cadre, et dans la continuité de la mise à 2x3 voies de la rocade bordelaise, il a vocation à faire l'objet d'un cofinancement à 50 % par l'Etat et à 50 % par la Région.

La concertation

Le projet d'aménagement du quadrant nord-est de la rocade bordelaise fait l'objet d'une concertation en application du code de l'urbanisme. La procédure est régie par les articles L.103.2 et suivants et R.103.1 et suivants.

Les modalités de cette concertation, décrites dans les pages qui suivent, font l'objet d'un arrêté préfectoral affiché dans les communes de Lormont, Artigues-Près-Bordeaux, Carbon-Blanc et Cenon, et à la préfecture de Gironde.

Cet arrêté précise les objectifs et les modalités de la concertation. Il détaille les dates et lieux des réunions publiques et précise qu'un bilan de la concertation sera produit par le maître d'ouvrage à la suite de sa démarche d'échanges avec le public.

Comment participer à la concertation ?

La période de concertation réglementaire du public s'étend du lundi 10 octobre au lundi 21 novembre 2022. Pendant ces six semaines, vous pouvez vous exprimer dans un cadre formalisé et rencontrer les représentants de l'État. Divers moyens d'information et de participation sont mis à votre disposition.

LE PROJET EN IMAGES SUR LE SITE INTERNET DE LA CONCERTATION

Le site internet www.acces-rocade-nord-bx.fr donne accès à ce dossier de concertation, à un résumé du projet et à l'agenda de la concertation. Il permet aussi d'aller plus loin, avec une série d'animations qui vous permettront de mieux comprendre le projet. Vous pourrez ainsi visualiser différents itinéraires utilisant l'échangeur 26 de la rocade dans sa configuration proposée.

LES COLLECTIVITÉS : DES PARTENAIRES DE LA CONCERTATION

En relais de l'État, les communautés de communes et les communes du nord-est de la Gironde peuvent informer le public sur le projet et sur la concertation.

Dans les mairies de Lormont, Artigues-près-Bordeaux, Cenon et Carbon-Blanc, des panneaux d'information et des imprimés sont mis à disposition du public.

EXPRIMEZ-VOUS COMME VOUS LE SOUHAITEZ

Le registre numérique

Un registre numérique est accessible en continu pendant toute la durée de la concertation. Pour y accéder, il suffit de cliquer sur le bouton « J'exprime mon avis » depuis le site de la concertation :

www.acces-rocade-nord-bx.fr

Les registres papier

Ils sont accessibles aux horaires d'ouverture habituels dans les mairies de Lormont, Artigues-près-Bordeaux, Cenon et Carbon-Blanc, ainsi qu'à la préfecture de la Gironde (2 Esplanade Charles de Gaulle, 33000 Bordeaux). Vous pouvez y déposer votre contribution, accompagnée si vous le souhaitez de documents.

Les réunions publiques

Trois réunions publiques sont organisées dans le cadre de la concertation. Chaque réunion consistera en une présentation de l'ensemble du projet par les représentants de l'État, en présence d'élus locaux. La parole sera largement donnée au public. Ces réunions se dérouleront à Lormont, Artigues-près-Bordeaux et Carbon-Blanc (voir agenda en page suivante).

Les ateliers numériques

Vous ne pouvez pas assister aux réunions publiques ? Deux ateliers numériques sont organisés en ligne. Sur inscription obligatoire, ils vous permettront aussi de poser des questions aux représentants de l'État. Ces ateliers numériques seront enregistrés puis mis en ligne sur le site internet de la concertation.

LA CONCERTATION : AGENDA ET MODALITÉS PRATIQUES

10 octobre 2022 : lancement de la concertation		
Quoi ?	**Quand ?**	**Comment participer ?**
Réunion publique	Le 12 octobre	À **Artigues-près-Bordeaux** 18h Grange Bétailhe Allée Bétailhe
Réunion publique	Le 13 octobre	À **Carbon-Blanc** 18h Salle polyvalente Favols Avenue André Vignau Anglade
Réunion publique	Le 18 octobre	À **Lormont** 18h Salle Camus rue Henri Dunant
Atelier numérique	Le 7 novembre	**En ligne** à 14h Inscription obligatoire sur www.acces-rocade-nord-bx.fr
Atelier numérique	Le 7 novembre	**En ligne** à 19h Inscription obligatoire sur www.acces-rocade-nord-bx.fr
21 novembre 2022 : clôture de la concertation		

Conception, rédaction et réalisation : Francom
Crédits photos : Francom, Adobe Stock, DDTM de la Gironde
...
Octobre 2022

PRÉFÈTE
DE LA RÉGION
NOUVELLE-AQUITAINE

Liberté
Égalité
Fraternité

BORDEAUX
MÉTROPOLE

www.acces-rocade-nord-bx.fr

DREAL AQUITAINE
Service Mobilité Transports et Infrastructures
Cité administrative
Rue Jules Ferry - Boite 55
33090 Bordeaux cedex