



Projet de mise à 2x3 voies A63 en Gironde Fiche thématique sur le trafic

Contexte

Les études d'opportunité de l'aménagement de l'A63 entre Bordeaux et Salles ont été lancées en 2009 et complétées en 2016, notamment sur le trafic.

Préalablement à la saisine de la CNDP dans le cadre de la concertation, l'État a donc décidé de mener de nouvelles études de trafic afin d'évaluer l'impact des trois scénarios présentés dans le dossier de concertation sur le trafic d'A63 et des voiries locales à l'horizon 2030.

Cette fiche thématique présente les principaux résultats de l'étude de trafic menée par EGIS en 2022. Au-delà de cette fiche, le rapport de diagnostic et méthodologique réalisé par EGIS est également mis en ligne sur le site de la concertation afin de permettre au public de comprendre et d'analyser les résultats de la présente étude.

Présentation de l'étude :

L'étude menée par EGIS en 2022 consiste à réaliser des prévisions de trafic sur A63 entre Bordeaux et Salles pour différents scénarios d'aménagement. La réalisation de cette étude passe ainsi par les étapes classiques d'évaluation de ce type de projets :

- **Diagnostic** : Réalisation d'un diagnostic de la situation actuelle en terme de trafic et de fonctionnement du réseau ;
- **Réalisation de l'enquête** : Organisation, mise en place, réalisation et analyse des résultats des enquêtes complémentaires : comptages automatiques, enquêtes origines-destination, enquête de préférence déclarée ;
- **Construction du modèle** : Construction d'un modèle de trafic sur la base du diagnostic et des données d'enquêtes existantes ou complémentaires ;
- **Élaboration des prévisions** : Prévisions de trafic pour les différents scénarios ;
- **Réalisation du bilan socio-économique** : Réalisation des bilans socio-économiques des scénarios (en cours, résultats à venir).

Modèle Multimodal Girondin (MMM)

Les prévisions de trafic dépendent de facteurs démographiques et socio-économiques, mais aussi de l'offre de transports. En effet, l'existence d'alternatives à la route influent sur la fréquentation d'un axe. Complémentaires ou concurrents, les projets de déplacements doivent donc être appréhendés dans leur globalité. Mais comment être certain de ne pas oublier de projets majeurs dans la définition des hypothèses ? Pour y parvenir, un outil d'aide à la décision unique, pérenne et partagé a été mis en œuvre par les quatre acteurs majeurs de la mobilité en Gironde : l'Etat, la Région Nouvelle Aquitaine, le Département de la Gironde et Bordeaux Métropole. Cet outil, c'est le Modèle Multimodal Multipartenarial (MMM). Il

représente de manière simplifiée le système de déplacements sur un périmètre d'étude compris dans le département de la Gironde et permet de simuler les effets d'un projet.

Quatre grandes familles de projet peuvent être codées dans le MMM :

- les projets routiers ;
- les projets de transports collectifs ;
- les données socio-économiques ;
- les données d'attraction (pôles générateurs de déplacements, dont projets urbains).

Ce modèle existe depuis 2009 et est maintenu à jour en y intégrant les nouveaux projets de déplacements. Le modèle est donc évolutif. Ainsi, en 2021, lors d'études, des recalages sectoriels et une mise à jour de l'offre de transports collectifs interurbains par autocar et par TER ont été réalisés. En octobre 2021, une mise à jour a été réalisée sur l'offre en transports en commun urbains sur la Métropole suite à la validation du schéma des mobilités de Bordeaux Métropole. Ainsi, les lignes de bus, aménagements en faveur des bus et des vélos ont été mis à jour dans le gestionnaire du modèle. Le MMM propose actuellement trois situations de référence : situation actuelle 2020, prospective Moyen terme 2023-2024 (mise en service du pont Simone Veil), prospective Long Terme (2030)

Pour revenir à l'aménagement de l'A63, EGIS qui a réalisé les études de trafic commandées par l'État en 2022 s'est servi du modèle MMM afin de réaliser les simulations des différents scénarios projetés.

Les projets récents ou en cours pris en compte dans le MMM à l'horizon 2030 sont les suivants :

- Infrastructures

- Pont Simone Veil ;
- Tête de pont St Jean rive gauche ;
- Mise à 2x3 voies complète de la rocade bordelaise ;
- Déviation de Lesparre.

- Transports en commun

- Activation gares de Talence / Médoquine ;
- Activation de la gare du Bouscat ;
- RER Métropolitain : Arcachon / Libourne ;
- RER Métropolitain : Langon / Saint-Mariens ;
- RER Métropolitain : passage du TER de Pessac / Macau ;
- Ligne 31 avec desserte de Saige ;
- BHNS St-Aubin / St-Médard
- BHNS St-Aubin / Issac ;
- Terminus Lianes 1 à Daguin ;
- BHNS Ligne 39 ;
- Tram A terminus Aéroport ;
- Lianes 1 ;
- Lignes Bruges / Bègles ;
- Téléphérique Rive gauche - Buttinière ;
- BHNS CHU : Malartic / Thouars ;
- Extension : Tram D sur St-Médard ;
- Boucle des deux ponts.

- Données d'attraction

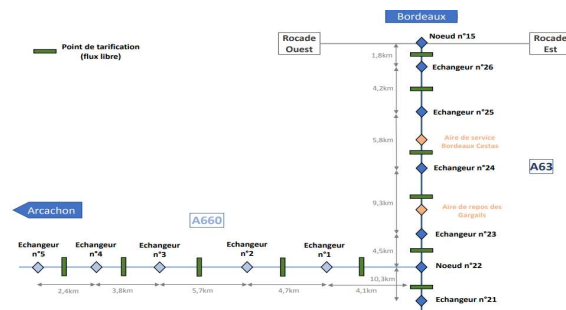
- Opération d'intérêt métropolitain ;
- Aéroparc (Mérignac)

Scénario 2 à horizon 2030 :

Ce scénario comprend la mise à 2x3 voies de l'A63 depuis la rocade bordelaise jusqu'à Salles, et permet d'opérer un ensemble de travaux de modernisation des deux axes, pour un montant total de 290 M€2020 HT. L'amélioration des conditions de circulation serait nette, le gain de temps estimé serait en moyenne de 5 minutes pour un trajet Salles-Bordeaux le matin et 10 minutes pour un trajet Bordeaux Salles le soir. La circulation sur A63 serait alors fluide aux heures de pointe. Ce scénario est décrit de la page 46 à la page 57 du dossier de concertation.

- Scénario 2a - 11 points de tarification (p 56)

La première sous option du scénario envisage la mise en place d'un portique freeflow (péage en flux libre) entre chaque échangeur de l'A63 :



Les résultats de la simulation du scénario 2a (11 points de tarification) à horizon 2030 sont présentés ci-dessous :



Analyse des résultats du scénario 2a (11 points de tarification) :

L'analyse des résultats de la simulation met en évidence une baisse de trafic sur l'A63 au sud de l'échangeur 24 (par rapport aux résultats du scénario 1) :

- jusqu'à 1 800 véhicules/jour de moins dans le sens Sud→Nord de l'A63 ;
- Jusqu'à 3 000 véhicules/jour de moins dans le sens Nord→Sud de l'A63.

A l'inverse on remarque une augmentation du trafic sur A63 entre la rocade et l'échangeur 25 :

- 1 800 véhicules/jour de plus dans le sens Sud → Nord ;
- 1 000 véhicules/jour de plus dans le sens Nord → Sud.

Ce phénomène s'explique par la présence d'un nombre important d'usagers prêts à rejoindre l'A63 dans les derniers kilomètres en approche de Bordeaux afin d'y circuler de manière fluide. Le réseau départemental est en effet saturé dans ce secteur alors que l'A63 reste fluide. Le faible nombre de kilomètres parcourus sur A63 implique un péage très faible pour les usagers.

Par ailleurs, la mise à péage de l'A63 accroît le trafic sur les axes parallèles RD1010 et RD1250

- Entre 800 et 2 200 véhicules/jour de plus sur la RD1250 selon les sections (en prenant en compte les 2 sens de circulation) ;
- Entre 1 200 et 2 100 véhicules/jour de plus sur la RD1010 selon les sections.

Les effets sur A660 sont plus légers, on note une baisse de 200 à 600 véhicules par sens entre les 2 premiers échangeurs.

- Scénario 2b – 7 points de tarification (p 57)

La deuxième sous option du scénario envisage la mise en place d'un portique freeflow (péage en flux libre) entre chaque échangeur de l'A63 jusqu'au sud de l'aire de Cestas, la partie la plus au nord serait alors laissée libre de péage :

