



## Mise à 2x3 voies Rocade ouest de Bordeaux

Mise à 2x3 voies de la rocade ouest de Bordeaux  
Section comprise entre les échangeurs 10 et 16

# DOSSIER DE CONCERTATION



Décembre 2006



# Table des matières

La concertation : pourquoi ? comment ?.....	5
La rocade de Bordeaux : un axe majeur de déplacement .....	6
Le trafic actuel et les prévisions à l'horizon 2012 – 2020 .....	8
Les mesures d'optimisation des conditions de circulation déjà prises et en préparation .....	10
La rocade ouest de plus en plus saturée.....	12
Le projet de mise à 2x3 voies de la rocade ouest.....	14
Le détail des aménagements.....	16
Les aménagements envisagés sur les échangeurs .....	18
Protection du cadre de vie des riverains et respect de l'environnement .....	22
Le calendrier du projet .....	24
Contacts.....	24



Poursuite de l'élargissement

- Sections à 2 X 2 voies
- Sections à 2 X 3 voies
- Etudes APS en cours pour mise à 2 X 3 voies

# La concertation : pourquoi ? comment ?

## L'objet de la concertation

La Rcade de Bordeaux est actuellement à 2x3 voies sur la moitié Est de son parcours. La poursuite de l'élargissement s'effectuera en traitant d'abord les sections les plus chargées en trafic. Ainsi, l'objet de ce dossier porte sur la session ouest, comprise entre les échangeurs 10 et 16.

## Les objectifs de la concertation

**INFORMER** le plus largement possible tous ceux qui peuvent être concernés par le projet : les usagers, les riverains, leurs élus, les associations, les chambres consulaires et les organisations socioprofessionnelles.

**ECOUTER** pour mieux prendre en considération les enjeux techniques, économiques et sociaux, environnementaux, en faisant émerger les attentes de la population.

**DIALOGUER** pour enrichir le projet et notamment les différents aménagements proposés et les conditions de leur réalisation.

## Le dossier de concertation

**CE QU'IL EST** : c'est un document de synthèse des différentes études qui se veut accessible au plus grand nombre. Il est destiné à introduire le dialogue après avoir rappelé le contexte et l'opportunité du projet dans le cadre plus général des déplacements sur l'agglomération bordelaise.

**CE QU'IL N'EST PAS** : ce dossier de concertation est un «dossier d'étape» ; il ne constitue en aucun cas la présentation du projet définitif. Ce dernier sera ultérieurement présenté dans le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique.

## Les modalités de la concertation

Le projet de mise à deux fois trois voies de la rocade ouest de Bordeaux n'est pas une opération d'aménagement au sens de l'article R. 300-1 du code de l'urbanisme.

Toutefois, l'Etat (la direction départementale de l'Equipement de la Gironde), maître d'ouvrage de l'opération, a souhaité qu'une concertation locale soit réalisée « dans l'esprit » des articles L300-1 et 2 et R.300-1 à 3.

Ces textes prévoient la participation du public aux opérations ayant des effets notables sur l'environnement, le cadre de vie ou l'activité économique d'une commune. Les modalités de cette concertation sont définies par les maires des communes concernées (voir ci-contre).

## Les modalités de la concertation

La concertation se déroulera du vendredi 24 novembre au vendredi 22 décembre 2006.

### LE DISPOSITIF D'INFORMATION

Plusieurs moyens d'information seront à disposition du public :

- le **dossier de concertation** présentera les enjeux du projet en les resituant dans le contexte plus large de l'organisation des déplacements sur l'agglomération bordelaise. Il exposera également les principales options techniques envisagées à la fois pour l'élargissement de la chaussée et pour l'aménagement des échangeurs. Il précisera enfin les mesures prévues pour la protection du cadre de vie des riverains et celle de l'environnement. Le dossier de concertation sera à disposition dans chacune des mairies des trois communes concernées (Gradignan, Mérignac et Pessac) ainsi qu'à l'accueil de la Communauté urbaine de Bordeaux. Il pourra également être téléchargé sur le site internet de la direction départementale de l'Equipement de la Gironde ([www.gironde.equipement.gouv.fr](http://www.gironde.equipement.gouv.fr)).
- un **dépliant d'information** fera la synthèse du dossier de concertation et annoncera les dates et lieux des réunions publiques. Il sera diffusé par les services municipaux aux riverains des trois communes concernées. Il sera également disponible sur les lieux d'exposition.
- des **panneaux d'information** seront implantés dans les halls des trois mairies concernées. Ils présenteront le projet et les mesures prévues pour la protection du cadre de vie et l'environnement. Enfin, chaque commune relatera l'information dans les colonnes de son journal municipal, sur son site internet et au travers de ses propres supports d'information.

### LES REUNIONS PUBLIQUES

Plusieurs réunions publiques seront organisées afin que chacun puisse enrichir son information, poser des questions, exprimer son opinion :

Commune	Date et heure	Lieu
GRADIGNAN	Jeudi 14 décembre à 18 h (réunion publique)	Salle du Solarium
MERIGNAC	Lundi 4 décembre à 19 h (réunion spécifique pour les entreprises)	Maison des Associations
MERIGNAC	Lundi 11 décembre à 19 h (assemblée générale publique des conseils de quartier)	Maison des Associations
PESSAC	Vendredi 8 décembre à 18 h 30 (réunion spécifique pour les syndicats de quartier)	Hôtel de ville
PESSAC	Mercredi 13 décembre à 19 h (réunion publique)	Hôtel de ville

### LE BILAN DE LA CONCERTATION

A l'issue de la concertation, un bilan sera établi et transmis au Ministre de l'Equipement dans le cadre du dossier d'avant-projet sommaire. L'approbation de ce dossier autorisera le lancement de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique du projet.

# La rocade de Bordeaux : un axe majeur de déplacements

La rocade occupe depuis 40 ans une place majeure dans l'organisation des déplacements au sein de l'agglomération bordelaise.

Longue de 45 km, elle compte 27 échangeurs avec les autoroutes, les routes nationales et départementales et offre une desserte très complète des voies de communication locales.

La rocade remplit trois fonctions essentielles :

- Elle est la seule infrastructure au-delà des boulevards qui redistribue sur les radiales le trafic entre le centre ville et la périphérie ; c'est sa fonction principale : on peut ainsi parler de « continuité

entre les voies urbaines » reliant la périphérie au centre : le rôle de la rocade est avant tout urbain, en particulier dans sa partie rocade Ouest (A630)

- Elle supporte des trafics d'échange s'effectuant de périphérie à périphérie.
- Elle reçoit les trafics de transit, dont l'origine et la destination sont situées à l'extérieur de l'agglomération bordelaise. A cet effet, sa partie Est (RN230) assure la continuité autoroutière de l'axe nord/sud (A10/A62-A63).



## 40 ans d'histoire ... et de travaux d'aménagements



*A l'origine, le pont d'Aquitaine débouchait seulement sur les boulevards*

Si le début de la construction de la rocade date de 1960, ce n'est en réalité qu'à partir de la mise en service du pont d'Aquitaine en 1967 que la rocade occupe une place déterminante dans le système de déplacements de l'agglomération.

Progressivement mise en service à 2x2 voies sur la rive gauche à partir de 1975, la rocade a longtemps accueilli en plus l'essentiel du trafic de transit nord-sud transitant par Bordeaux.

Cette situation a duré jusqu'en 1993, date de la mise en service complète de la rocade rive droite, directement à 2x3 voies, entre l'embranchement de l'autoroute A10 et le pont François Mitterrand.

Dès lors, l'essentiel du trafic de transit s'est concentré sur l'est, avec une croissance telle qu'il a fallu porter successivement à 2x3 voies les sections entre le pont François Mitterrand et l'échangeur 19 avec l'autoroute A62 vers Toulouse (en 1997), puis entre cet échangeur 19 et l'échangeur 15 avec l'autoroute A63 vers Bayonne et l'Espagne (en 2000).

Plus récemment, l'élargissement du pont d'Aquitaine et de son viaduc d'accès ont permis d'aménager à 2x3 voies la section comprise entre l'échangeur 2 (Croix Rouge à Lormont) et l'échangeur 4 (Labarde vers Bordeaux-Nord et Bordeaux-Lac).

## La rocade dans le système de déplacements au sein de l'agglomération

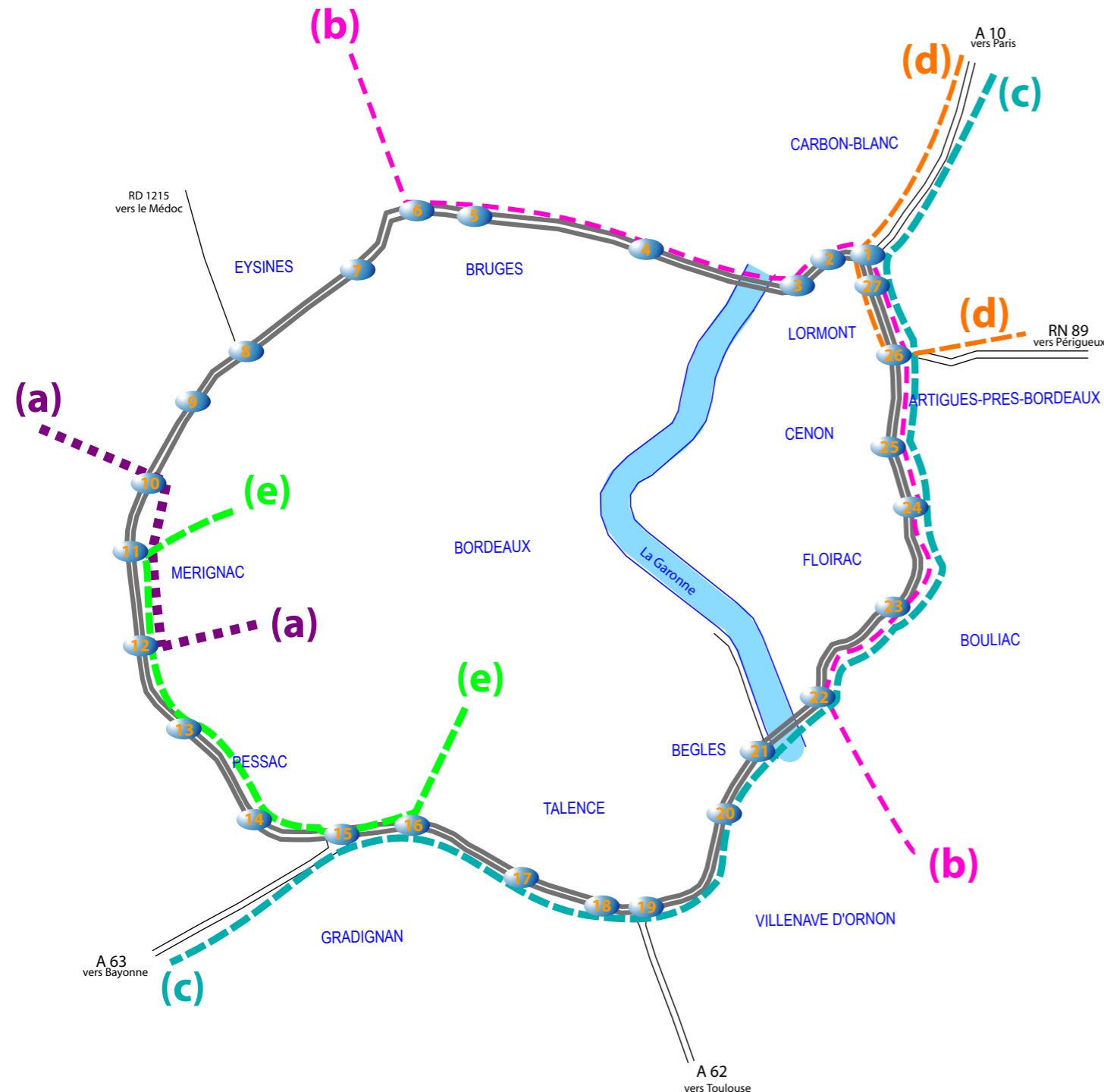
La dernière étude exhaustive des déplacements au sein de l'agglomération date de 1998. Elle a permis d'évaluer que l'agglomération bordelaise génère chaque jour plus de 2 millions de déplacements internes motorisés, dont sensiblement 90% en voitures particulières et 10% en transport collectif.

Réalisée sous forme d'enquête directe auprès des ménages à l'intérieur de l'agglomération, elle avait aussi mis en valeur :

- la prééminence des déplacements sur la rive gauche par rapport à la rive droite,
- la forte proportion de déplacements à l'extérieur des boulevards et de la rocade pour lesquels la rocade est la seule infrastructure rapide,
- la part très forte des transports collectifs dans le centre de Bordeaux (26%), qui diminue régulièrement en fonction de la longueur et de la localisation du trajet pour atteindre 4% en périphérie d'agglomération.



## Les différentes fonctions actuellement remplies par la rocade



- les déplacements « centre-périphérie », avec emprunt partiel de la rocade : on parle dans ce cas de « cabotage » ou d'effet « baïonnette », par exemple un artisan de Martignas revenant d'un chantier au CHU de Pellegrin et empruntant la rocade entre les échangeurs 10 et 12 voir itinéraire (a) ci-contre,

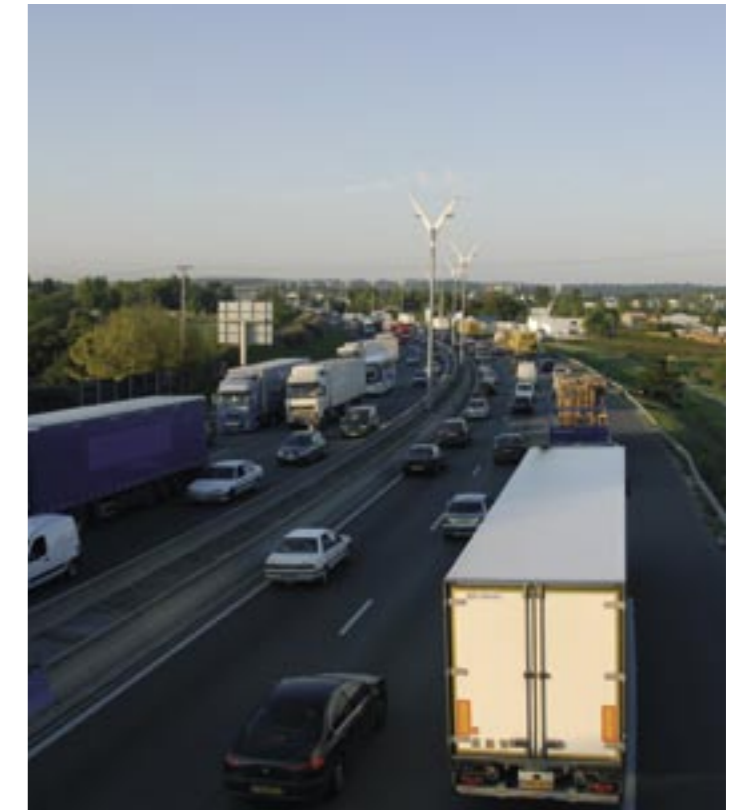
- les déplacements « de périphérie à périphérie » : par exemple, un habitant de Créon se rendant à Blanquefort : voir itinéraire (b),

- le transit, fortement alimenté par le flux nord-sud, par exemple un camion espagnol se dirigeant vers la Belgique emprunte la rocade entre l'A63 et l'A10, en l'absence d'un itinéraire de contournement : voir itinéraire (c),

- on peut aussi considérer un itinéraire de transit régional entre La Rochelle et Périgueux par exemple qui emprunterait la rocade rive droite entre A 10 et RN 89 : voir itinéraire (d).

- les déplacements « centre à centre », par exemple un habitant du centre de Talence empruntant la rocade pour aller au centre commercial Mérignac-Soleil : voir itinéraire (e),

Pour être exhaustif, il convient d'ajouter le trafic « radial », par exemple, un habitant du Bouscat se rendant à Lacanau. S'il n'emprunte pas la rocade, il la croise néanmoins ; ce trafic s'ajoutant à celui des échangeurs.



## Les métropoles régionales et leur périphérie

Toutes les grandes métropoles régionales ont leur « rocade » ou leur « périphérie » ; ils remplissent les mêmes fonctions.

A Toulouse, le périphérique a une longueur totale de 33 km et comprend 21 échangeurs. Une particularité : la section « Est » est exploitée par un concessionnaire (ASF) mais aucune redevance n'est perçue pour les usagers locaux empruntant le périphérique entre les deux barrières de péage situées au nord et au sud de l'agglomération. Le trafic moyen journalier varie de 83 000 à 137 000 véhicules selon les tronçons.

A Nantes, le périphérique est long de 42 km et comporte 23 échangeurs. L'anneau lui-même est complété par deux « oreilles » avec 10 échangeurs. Deux ponts permettent de franchir la Loire. Le trafic moyen journalier varie de 42 000 à 91 000 véhicules selon les tronçons.

# Le trafic actuel et les prévisions à l'horizon 2012-2020

## Le trafic actuel

En 2006, le trafic sur la rocade varie de 79 000 véh/jour, section la moins chargée, au niveau de Bruges, à 144 000 véh/jour sur la section la plus chargée, au niveau de Bègles.

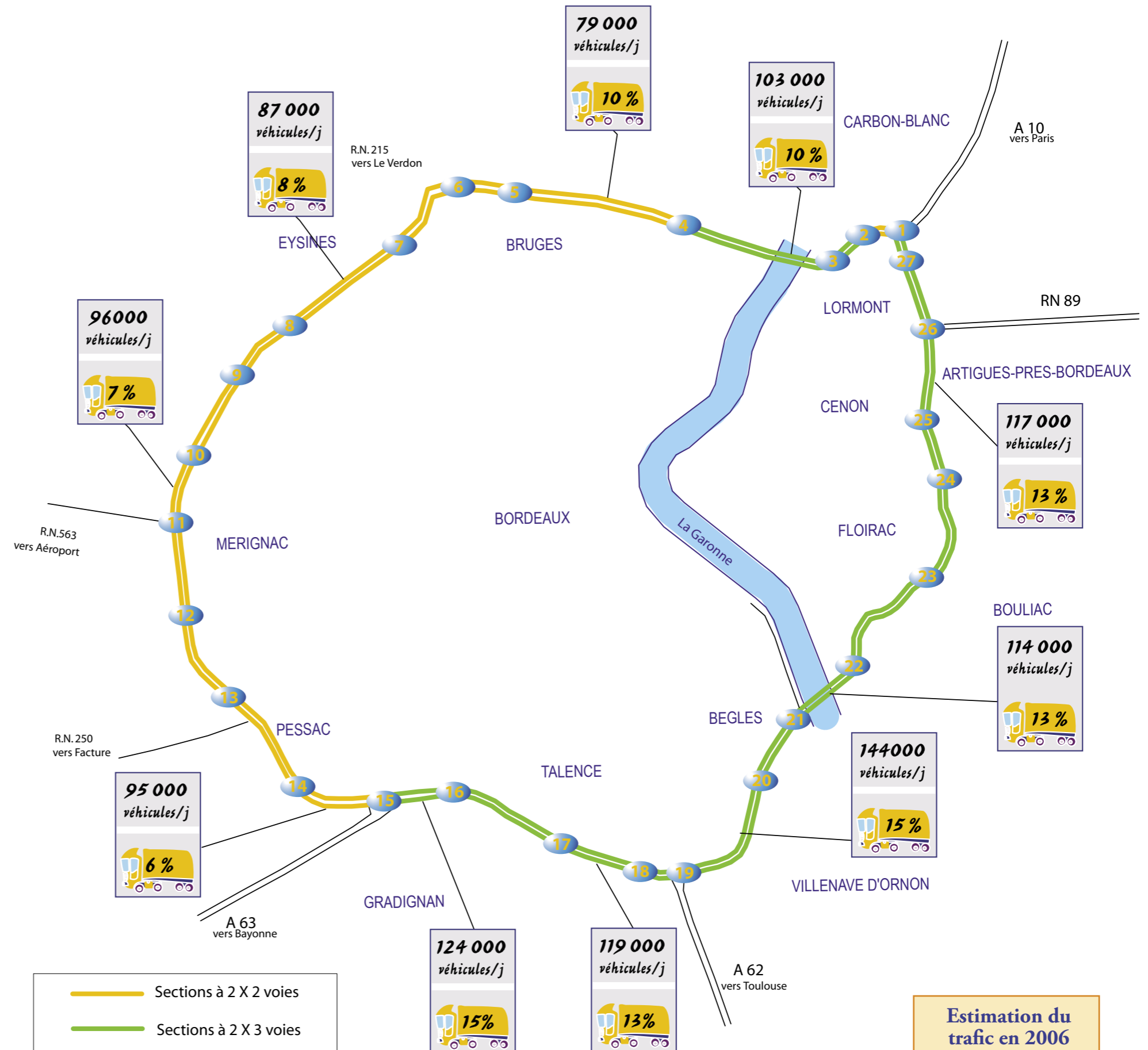
La croissance des trafics au cours des dernières années est élevée et se retrouve sur toutes les sections. A noter que l'ouverture à 2x3 voies du pont d'Aquitaine en mars 2006 a très rapidement entraîné un report de trafic de la rocade Est vers la rocade Ouest : 79 000 véh/jour sur le pont en 2005 contre 103 000 aujourd'hui.



Le trafic de transit se répartit très différemment entre les sections composant la rocade, confirmant la vocation plus locale de la rocade Ouest :

- 2 % de transit sur la rocade Ouest
- 21 % de transit sur la rocade Est
- 15 % sur la rocade Sud

La part de poids lourds est de l'ordre de 6 à 10 % sur la rocade Ouest et de l'ordre de 13 à 15% sur les rocades Sud et Est, sections les plus empruntées par le trafic de transit.





# Les prévisions de trafic

Ces prévisions sont élaborées par le Centre d'Etudes Techniques de l'Equipement en prenant en considération :

- les différentes orientations du Schéma Directeur de l'aire métropolitaine bordelaise approuvé le 26 septembre 2001, et notamment la réalisation d'un contournement ouest à l'horizon 2020,
- les hypothèses retenues par le Plan de Déplacements Urbains adopté le 26 mai 2000 et qui constitue le cadre de référence pour l'organisation des transports urbains et notamment la mise en service des différentes phases du tramway .

- les hypothèses de croissance des transports collectifs formulées au niveau régional (développement des T.E.R).

Ces hypothèses tiennent ainsi compte de l'attractivité croissante des transports collectifs pour lesquels la part de marché constatée à 10% aujourd'hui devrait dépasser le seuil des 12% en 2020. Elles ne suffisent pas cependant pour écarter une croissance prévisible des déplacements journaliers en voitures particulières compte tenu des prévisions de développement urbain et du besoin de mobilité.

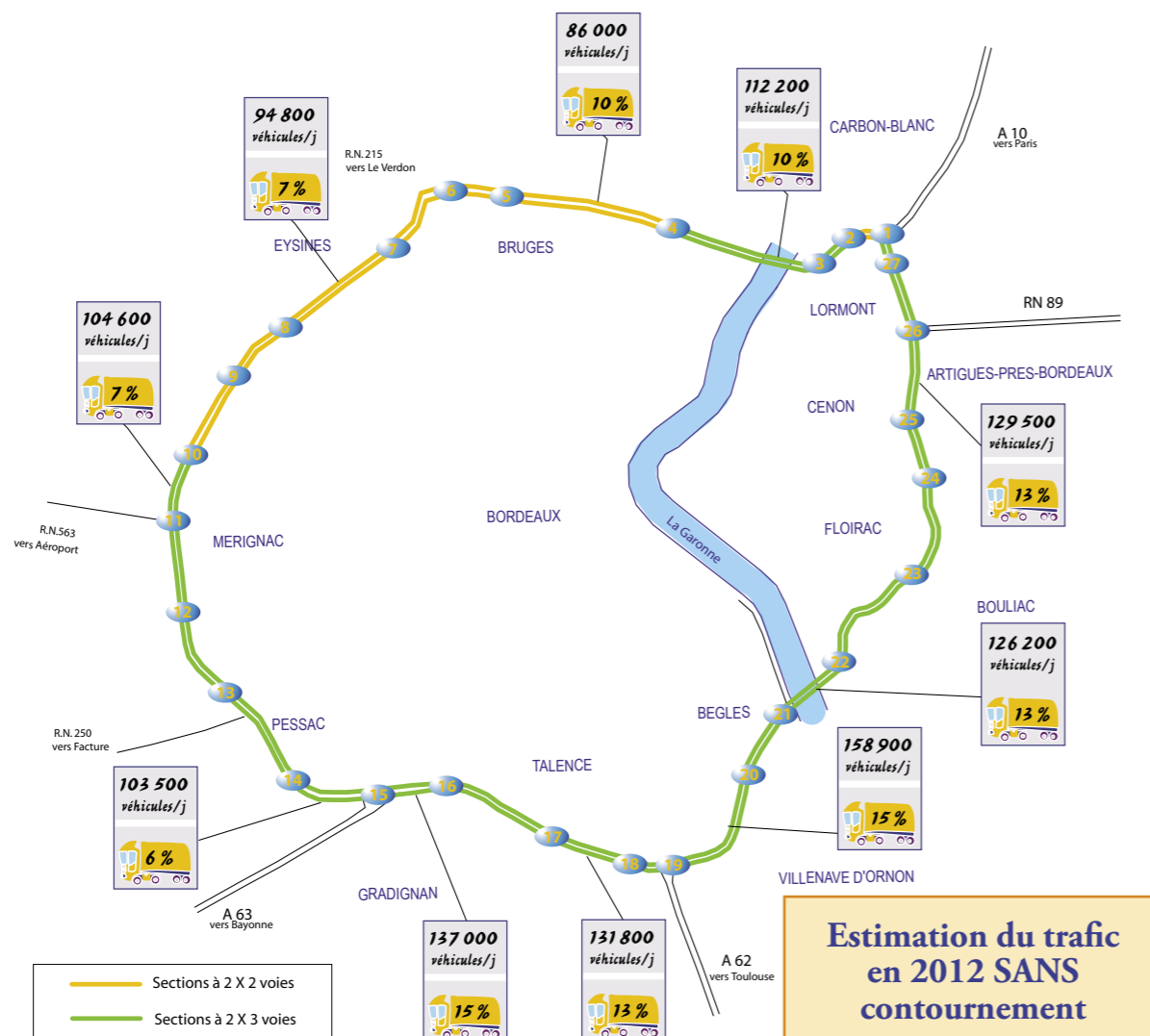
Ainsi, de 2003 à 2012, ces déplacements connaîtraient, en rive gauche de l'agglomération, une augmentation :

- de 40 % à l'extérieur de la rocade,
  - de 21 % à l'intérieur de la rocade,
  - de 28 % pour les déplacements entre ces deux zones.
- Des phénomènes similaires de croissance se produiraient en rive droite (respectivement +38 % , +32 % et + 30 % ) .

Les conséquences prévisibles sur la rocade sont une augmentation du trafic d'environ 10% sur l'ensemble de celle-ci. A l'horizon 2020 le nom-

bre de déplacements journaliers sur l'agglomération en voitures particulières pourrait atteindre 2,7 millions contre 2 aujourd'hui, tandis que les transports collectifs en absorberaient 370 000 au lieu des 230 000 actuels.

Le développement volontariste des transports collectifs n'aura donc qu'un effet très limité sur le trafic de la rocade, ce qui est compréhensible au regard des fonctions de cette dernière. La réalisation du contournement autoroutier permettrait d'y reporter une grande partie du trafic de transit nord/sud, notamment tout le trafic lourd empruntant actuellement la rocade au sud et à l'est.



# Les mesures d'optimisation des conditions de circulation déjà prises et en préparation

Plusieurs mesures d'exploitation permettent d'optimiser la fluidité du trafic sur la rocade bordelaise :

- L'interdiction de dépassement pour les poids lourds : depuis l'été 2003, le dépassement est interdit pour tous les poids lourds sur les sections à 2x2 voies,
- La régulation des accès : il s'agit de cadencer par un système de feux tricolores l'accès à la rocade aux heures de fort trafic ; cette mesure a été mise en œuvre en 2003 sur les échangeurs 12 et 13 coté intérieur. Elle permet de maîtriser et faciliter les entrées sur la rocade et fluidifier le trafic sur la section courante,
- Le basculement du trafic nord-sud sur la rocade ouest en cas d'incident sur la rocade est ; ce dispositif est mis en œuvre en étroite coordination par la DDE et ASE.

## De nouvelles mesures d'exploitation sont à l'étude

L'utilisation de la bande d'arrêt d'urgence comme troisième voie à certaines heures et sur certaines sections, est en cours d'étude, mais se heurte à plusieurs difficultés : la faible interdistance entre les échangeurs, la qualité structurelle de la bande d'arrêt d'urgence conduisant à réserver cette troisième voie aux véhicules légers, le risque d'accidents lors des changements de file (entrée/sortie aux échangeurs).

La réalisation anticipée des voies d'entrecroisement projetées dans le projet de mise à 2x3 voies entre les échangeurs 10 et 12 coté extérieur est également à l'étude : elles permettront sur ce secteur le plus sensible de faciliter les trafics

d'entrée/sortie en créant une troisième voie dédiée à ces mouvements et de fluidifier ainsi le trafic .

Enfin, au regard de l'expérience concluante sur la régulation d'accès, il est prévu de déployer des mesures analogues sur d'autres échangeurs, pour fluidifier le trafic sur la section la plus chargée (entre les échangeurs 11 et 13). Le déploiement des équipements se fera progressivement : les bretelles d'échangeurs présentant les caractéristiques nécessaires pourront être équipées dès 2007 tandis que celles exigeant des adaptations, compatibles avec la mise à 2x3 voies, le seront ultérieurement.

## Des enjeux majeurs pour la sécurité routière

Les caractéristiques et l'utilisation d'une voie rapide urbaine telle que la rocade bordelaise sont différentes d'une autoroute linéaire en rase campagne.

La rocade de Bordeaux comporte 2 tronçons aux caractéristiques et aux fonctionnalités différentes :

- La rocade ouest (entre les échangeurs 1 et 15) à 2x2 voies a une vocation essentiellement locale. De 2000 à 2004, on y a dénombré 425 accidents (13 tués). La section où le taux d'accident est le plus fort est située entre les échangeurs 13 à 15 (dans les 2 sens de circulation). Les accidents les plus graves sont par ailleurs entre les échangeurs 7 et 13.
- La rocade est (entre les échangeurs 16 et 1) à 2x3 voies reçoit la majeure partie du trafic de transit nord-

sud en plus du trafic local. De 2000 à 2004, on y a dénombré 550 accidents (10 tués). La section où le taux d'accident est le plus fort est située entre les échangeurs 21 et 24 (dans les 2 sens de circulation). Les accidents les plus graves sont par ailleurs entre les échangeurs 1 et 21.

Les causes des accidents sont principalement les manoeuvres d'accès ou de sortie sur la rocade (32% des accidents sur échangeurs), les changements de files de circulation et le non respect des distances de sécurité (2 secondes entre véhicules).

Les accidents où l'alcool est impliqué représentent 22 % des accidents mortels de la rocade, alors que la moyenne nationale est de 31 %.



## Une évolution des règles de circulation en perspective

La limitation de la vitesse est à l'étude. En effet, contrairement à une idée reçue, la capacité de la voie en débit n'augmente pas, mais finit par diminuer au-delà d'une vitesse d'exploitation optimale.

L'analyse des accidents conduit également à préconiser une vitesse plus modérée comme mesure de sécurité, et de réduction des perturbations du trafic.

Enfin, la configuration de la rocade, avec ses nombreux échangeurs et son trafic urbain, crée pour l'automobiliste des conditions de conduite et de perception de son environnement qui ne sont ni celles d'une autoroute ni celles de voies rapides en milieu moins dense : d'ailleurs, on constate

que les vitesses maximales observées de jour (en semaine) atteignent rarement les 110 km/h.

La vitesse est limitée à 90 km/h sur la rocade de Nantes, à 80 km/h sur le périphérique parisien.

A Toulouse, la vitesse vient d'être limitée à 90 km/h sur le périphérique, essentiellement pour des raisons de réduction de la pollution.

Les services de la direction départementale de l'Équipement de la Gironde observent avec attention les résultats obtenus dans les autres grandes agglomérations, tant sur le plan de la fluidité du trafic que sur le plan de la sécurité routière, pour proposer une prochaine révision des règles de circulation sur la rocade.

## L'information des usagers



Actuellement un PC commun DDE/Police Nationale assure 24h/24 la surveillance du réseau, la gestion du trafic et l'optimisation des interventions sur le terrain.

Depuis plusieurs années, le centre d'ingénierie et de gestion du trafic (CIGT) au sein de la DDE a développé un dispositif de recueil de données qui permet de disposer en temps réel des conditions de circulation sur les voies rapides de l'agglomération. Il s'agit de boucles insérées dans la chaussée et sur la moitié de la rocade d'une observation par caméras.

Ces informations sont accessibles à tous en permanence sur le site Internet Bison Futé et sur celui de la DDE de la Gironde sous forme d'une

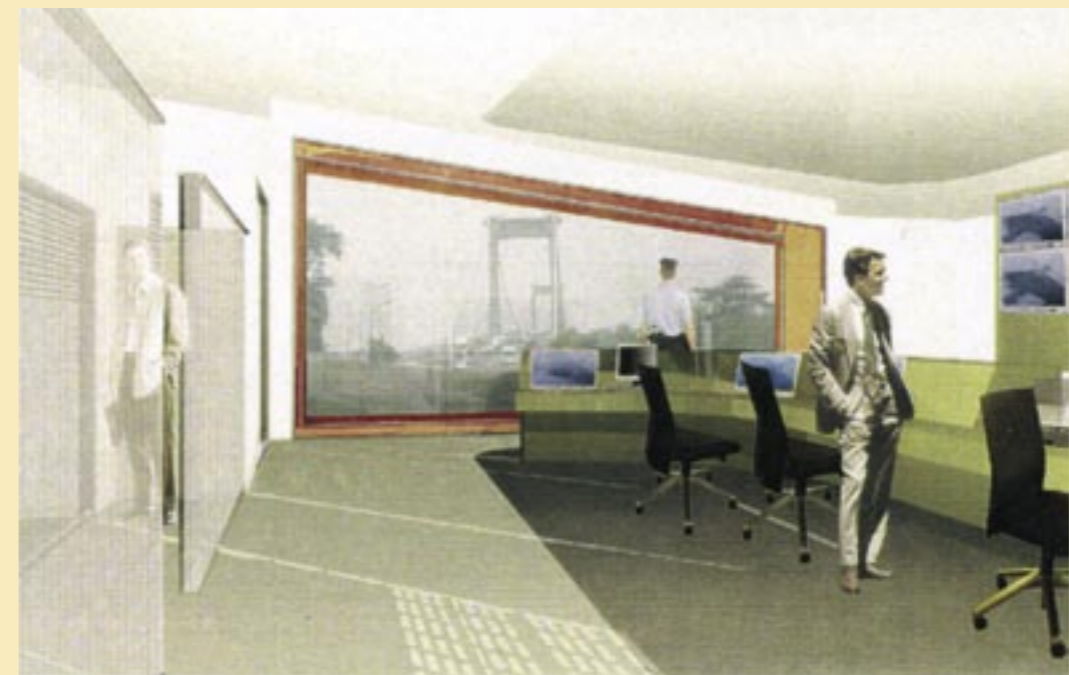
carte schématique où les différentes couleurs représentent la densité du trafic ; les événements routiers y sont également signalés.

Sur la rocade elle-même, d'ores et déjà, une quinzaine de panneaux à messages variables (PMV) permettent d'informer les usagers des principales perturbations et accidents.

### A plus long terme

L'achèvement de la mise à 2x3 voies de la rocade et la réalisation du contournement autoroutier pour le grand transit permettront de nouvelles mesures de gestion des voies de circulation en vue de favoriser des services de transports collectifs et un renforcement de la sécurité.

## Une information à l'échelle de l'agglomération : Aliénor et Gertrude



*La construction du bâtiment Aliénor sur le site du Château du Prince Noir à Lormont va permettre de rassembler l'ensemble des acteurs concernés, par le réseau de voies rapides urbaines.*

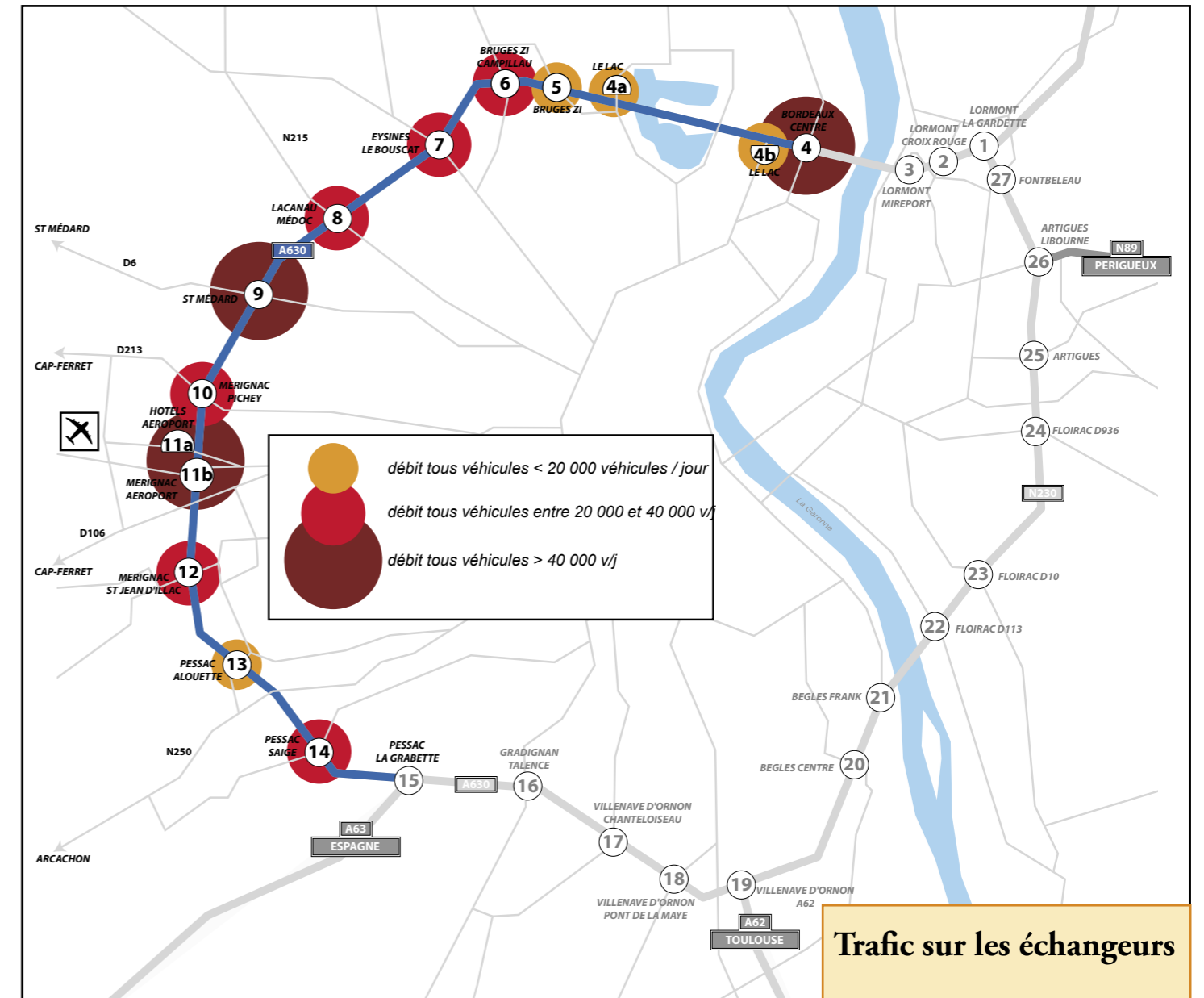
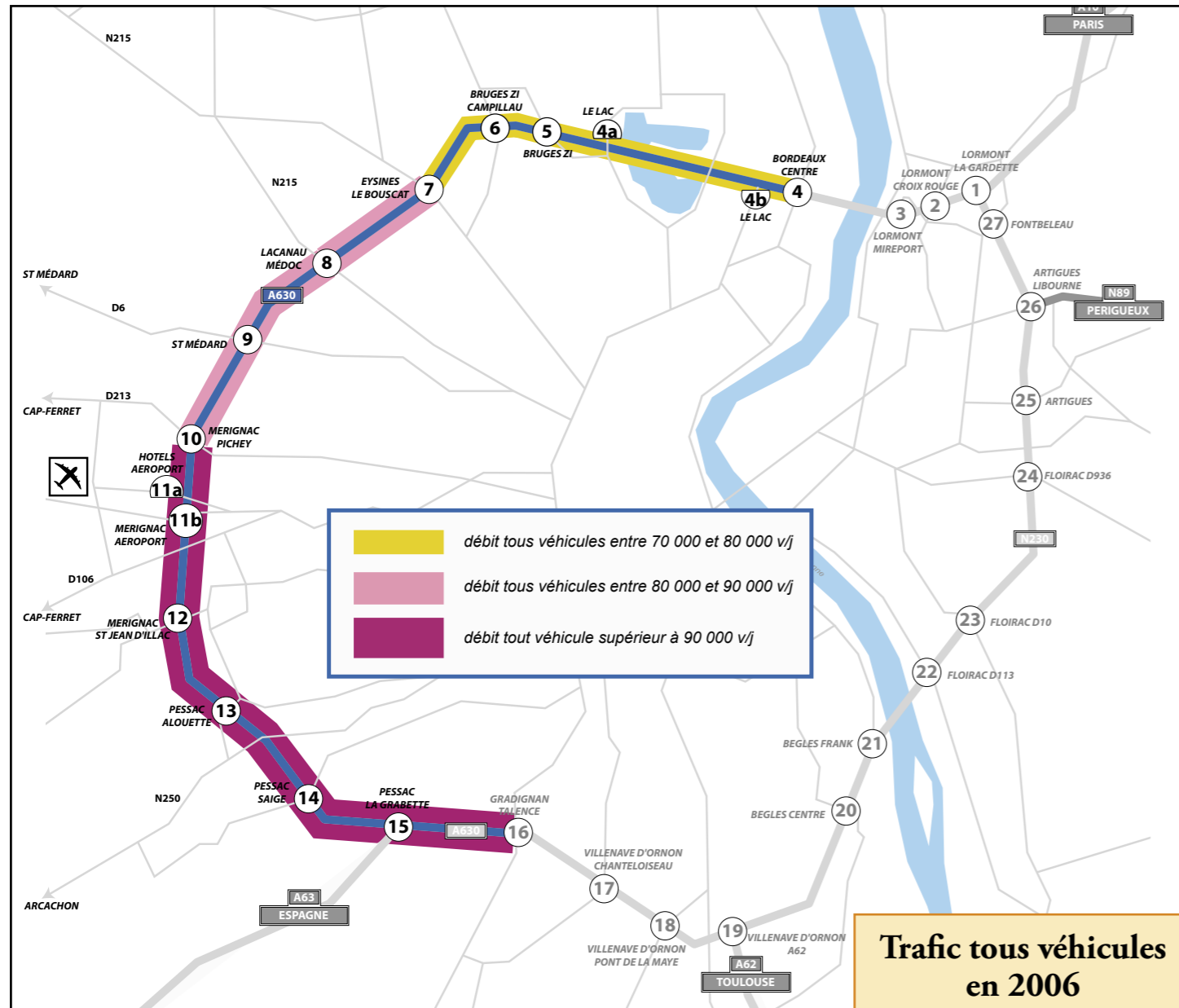
Ce dispositif d'ingénierie et de gestion du trafic fait l'objet de la part de l'Etat d'un programme de développement (projet Aliénor) depuis 2000 en partenariat technique et financier avec les collectivités locales : Conseil régional d'Aquitaine, Conseil général de Gironde, Communauté urbaine de Bordeaux.

Ce projet vise à disposer d'une vision complète en temps réel des conditions de trafic, des dispositifs permettant d'informer les usagers sur les conditions de circulation en affichant sur les PMV les temps de parcours, comme cela existe déjà en région parisienne, à Lyon et à Strasbourg, en indiquant les accidents, bouchons, travaux..., et permettant de réorienter le trafic.

Ce projet nécessite la mise en place jusqu'en 2008 de 51 stations de comptage, 28 caméras, 23 panneaux à message variable, un réseau de transmission haut débit et la construction d'un bâtiment neuf accueillant l'ensemble des fonctions d'ingénierie et de gestion du trafic, dont le PC partagé avec les forces de police.

Ce développement permettra de renforcer les interfaces avec les systèmes d'exploitation des autres gestionnaires routiers : ASF et Gertrude (système de gestion du trafic des voiries de la CUB). L'objectif est d'arriver à une information partagée et complète sur l'agglomération bordelaise des conditions de circulation sur les axes autoroutiers et sur la rocade et les principaux axes urbains pour permettre à l'utilisateur d'organiser son déplacement.

# La rocade ouest de plus en plus saturée



La rocade ouest a essentiellement un rôle local dans le système de déplacements de l'agglomération bordelaise car le trafic de transit nord-sud emprunte surtout les rocades Sud et Est.

Néanmoins, située à proximité des communes les plus importantes de l'agglomération, elle supporte un niveau très important de trafic entre 79 000 et 96 000 véhicules par jour :

- un fort trafic local d'échanges (notamment avec le Médoc, les zones industrielles et commerciales de Bordeaux Lac et de Mérignac, l'aéroport de Mérignac, Bordeaux Centre) et de type «domicile-travail» durant tous les jours ouvrables de l'année, avec des phénomènes marqués d'heures de pointe matin et soir,

- des pointes de retour de week-end les dimanches soir, notamment du bassin d'Arcachon et des plages océanes.

Très peu concernée par les grandes migrations touristiques, sauf en cas de déviation du trafic dans le cadre du Plan Palomar Sud-Ouest, elle subit une baisse récurrente pendant les vacances scolaires particulièrement en avril et en été.

En jours ouvrables, la rocade ouest subit deux fortes pointes de trafic (3 000 à 4 000 véhicules par heure et par sens) entre 7 heures et 9 heures et entre 16 heures et 20 heures, qui saturent une partie des deux sens de circulation. Entre ces deux périodes, le trafic reste élevé et oscille entre 2 500 et 3 000 véhicules par heure et par sens. Ce niveau de trafic est d'ailleurs considéré comme la limite de fluidité pour une 2x2 voies.

## Des bouchons de plus en plus fréquents

Sur la rocade ouest, les bouchons apparaissent dans les deux sens de circulation essentiellement au niveau de l'aéroport aux heures de pointe du matin et du soir. Cette situation est relativement constante tout au long de l'année avec une aggravation au dernier trimestre.

De plus, les échangeurs desservent des communes qui, par leur poids démographique et la densité des activités économiques implantées, comptent

parmi les plus importantes de l'agglomération et même du département.

La zone aéroportuaire présente par ailleurs un potentiel d'urbanisation et de développement d'activité qui rend indispensable l'amélioration de la desserte.

La desserte de l'aéroport est elle-même problématique et on peut considérer que l'ensemble de cette zone offre une grande sensibilité aux aléas (accidents) avec pour conséquence une évidente irrégularité dans le temps de trajet des usagers.

## Des zones d'accumulation d'accidents



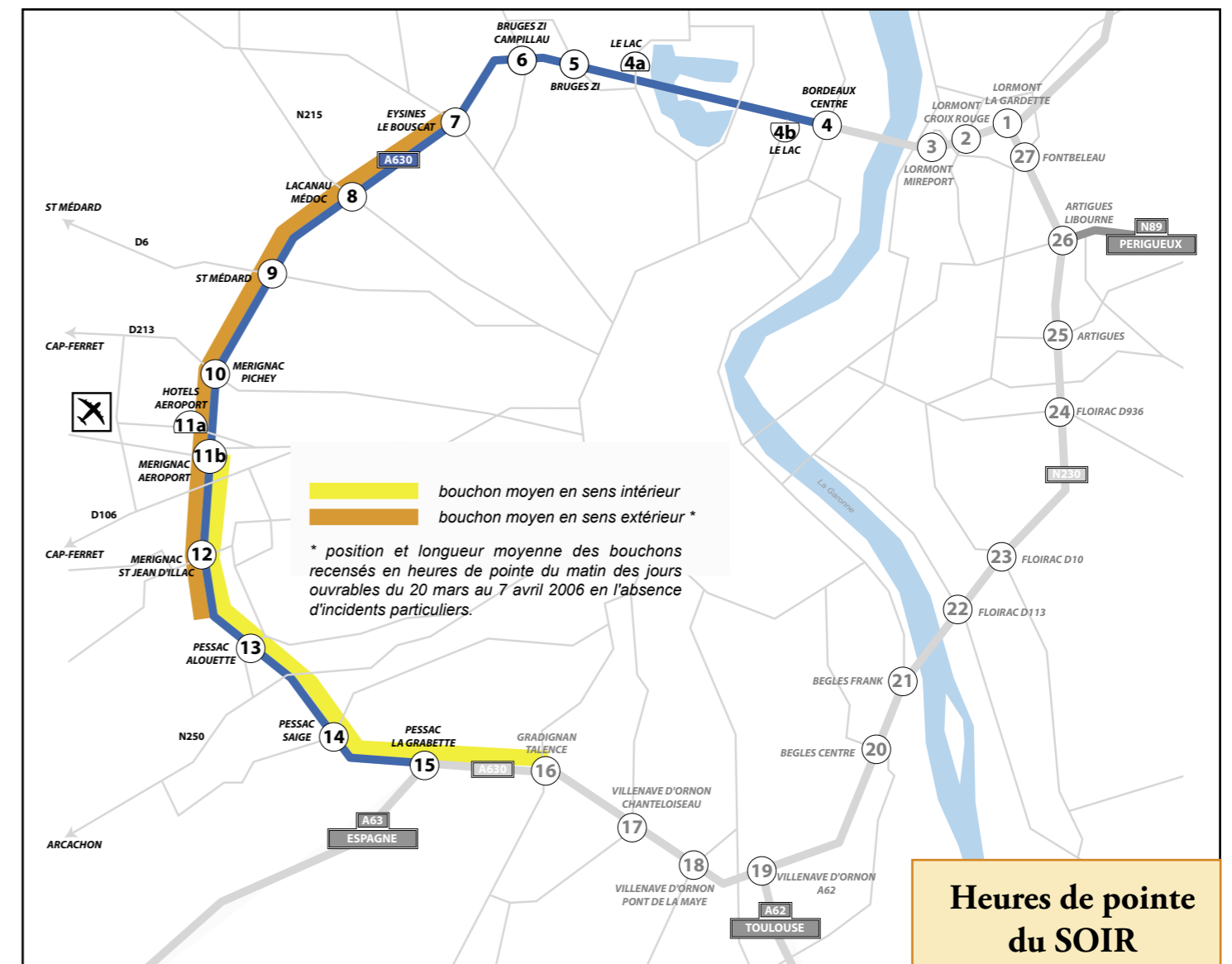
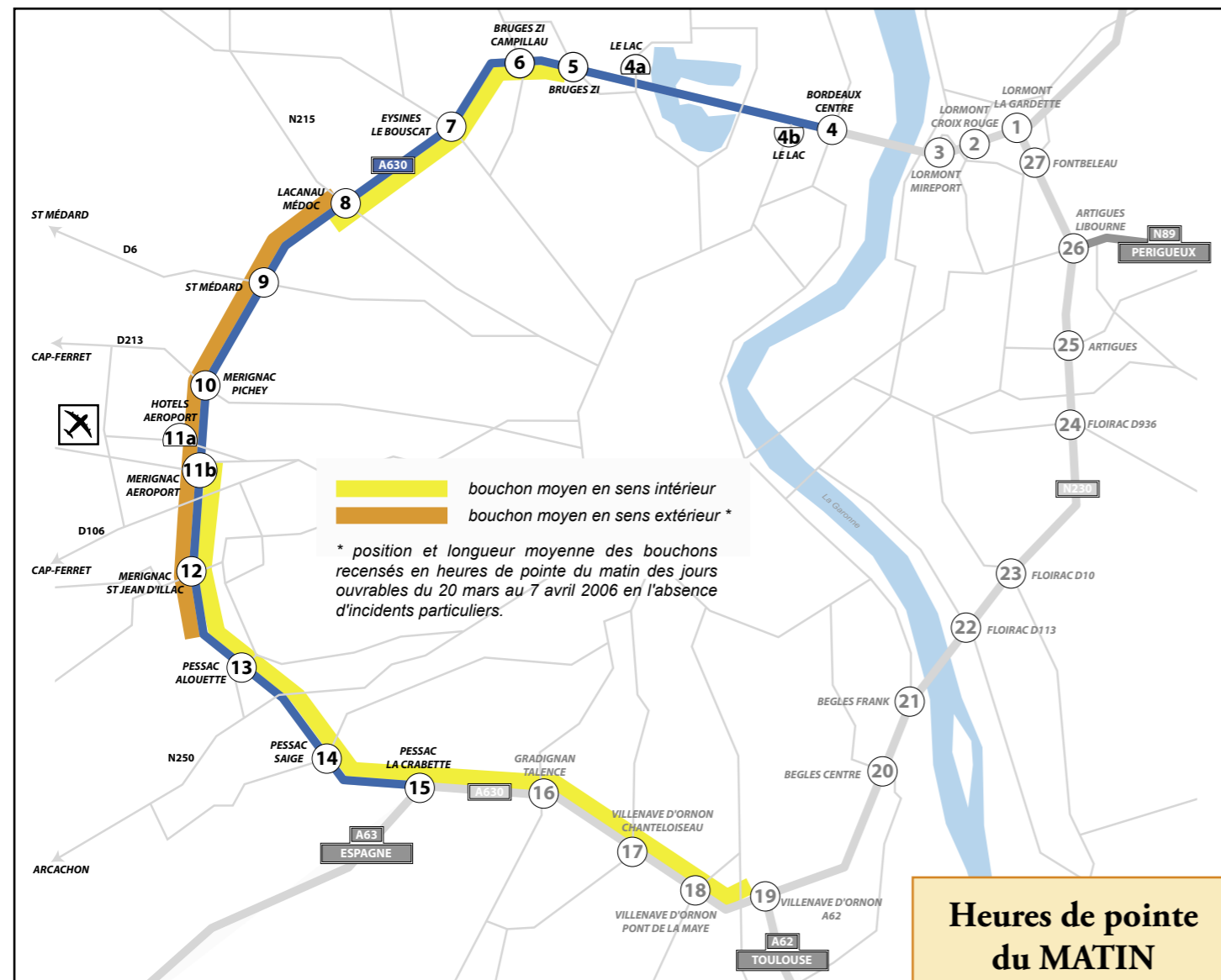
On recense 4 zones d'accumulation d'accidents entre les échangeurs 10 et 16 :

dans le sens extérieur :

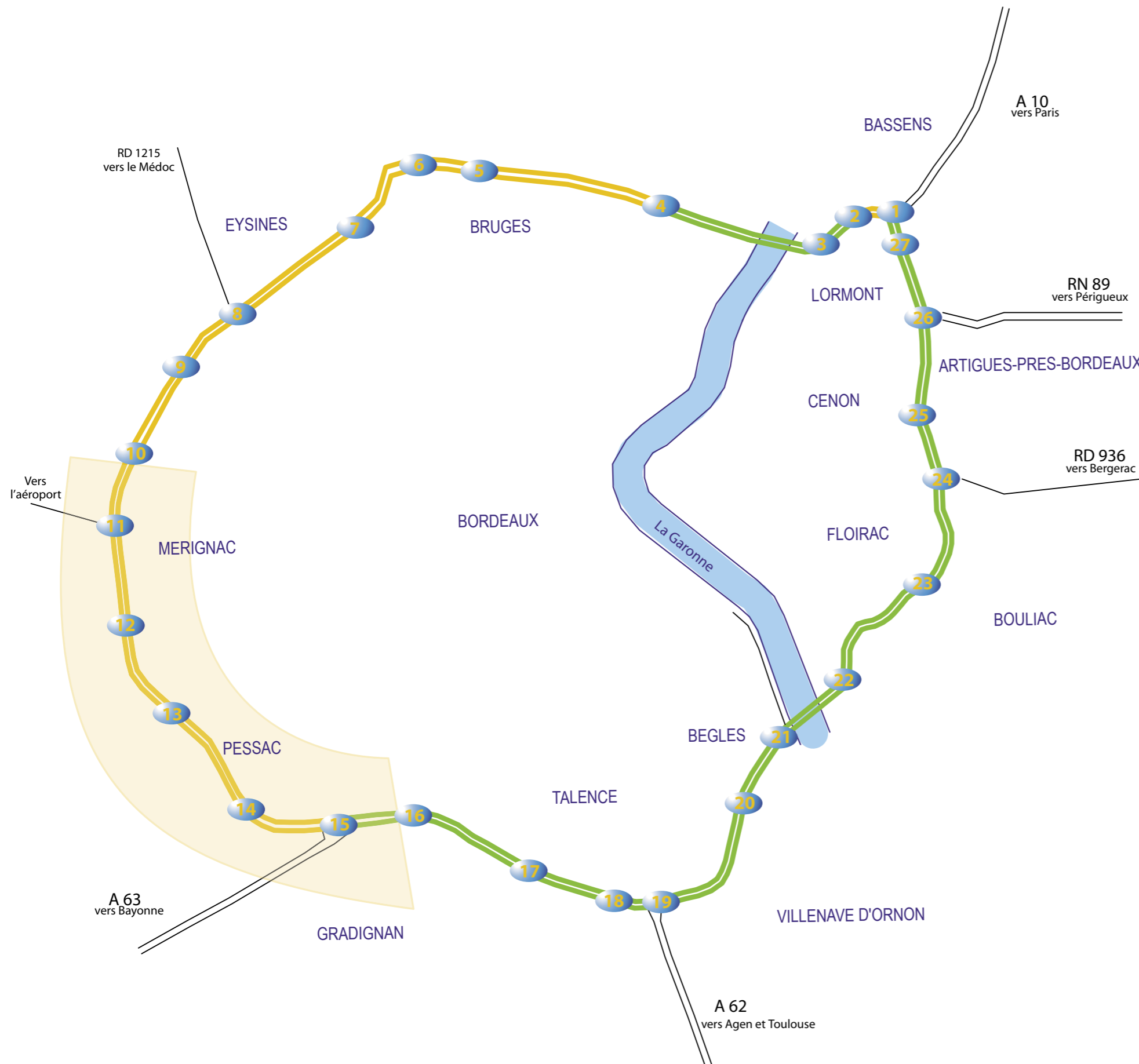
- entre échangeurs n°10 et 11, sur la commune de Mérignac,
- entre échangeurs n°15 et 16, sur la commune de Gradignan,

dans le sens intérieur :

- à la hauteur de l'échangeur n°11, sur la commune de Mérignac,
- entre échangeurs n° 16 et 15, sur la commune de Gradignan.



# Le projet de mise à 2x3 voies de la rocade ouest



Ce projet poursuit deux objectifs :

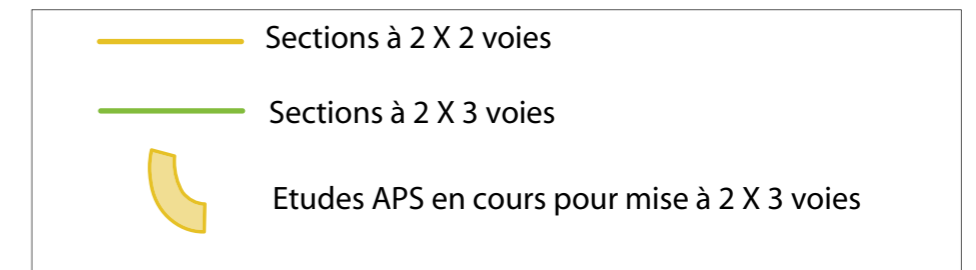
- améliorer la capacité, la sécurité et la fluidité de l'A630 pour offrir un niveau de service satisfaisant notamment aux heures de pointe, dans les délais les plus brefs que permettront les capacités budgétaires de l'Etat, avec le concours des collectivités locales.
- améliorer le fonctionnement et l'intégration urbaine des échangeurs.

Il consiste à achever la mise à 2x3 voies de la totalité de la rocade bordelaise

- par l'intérieur du terre-plein central
- en conservant l'ensemble des échangeurs existants

L'aménagement projeté est analogue à celui déjà en service sur la section à 2x3 voies entre l'échangeur 19 avec l'autoroute A62 et l'échangeur 15 avec l'autoroute A63.

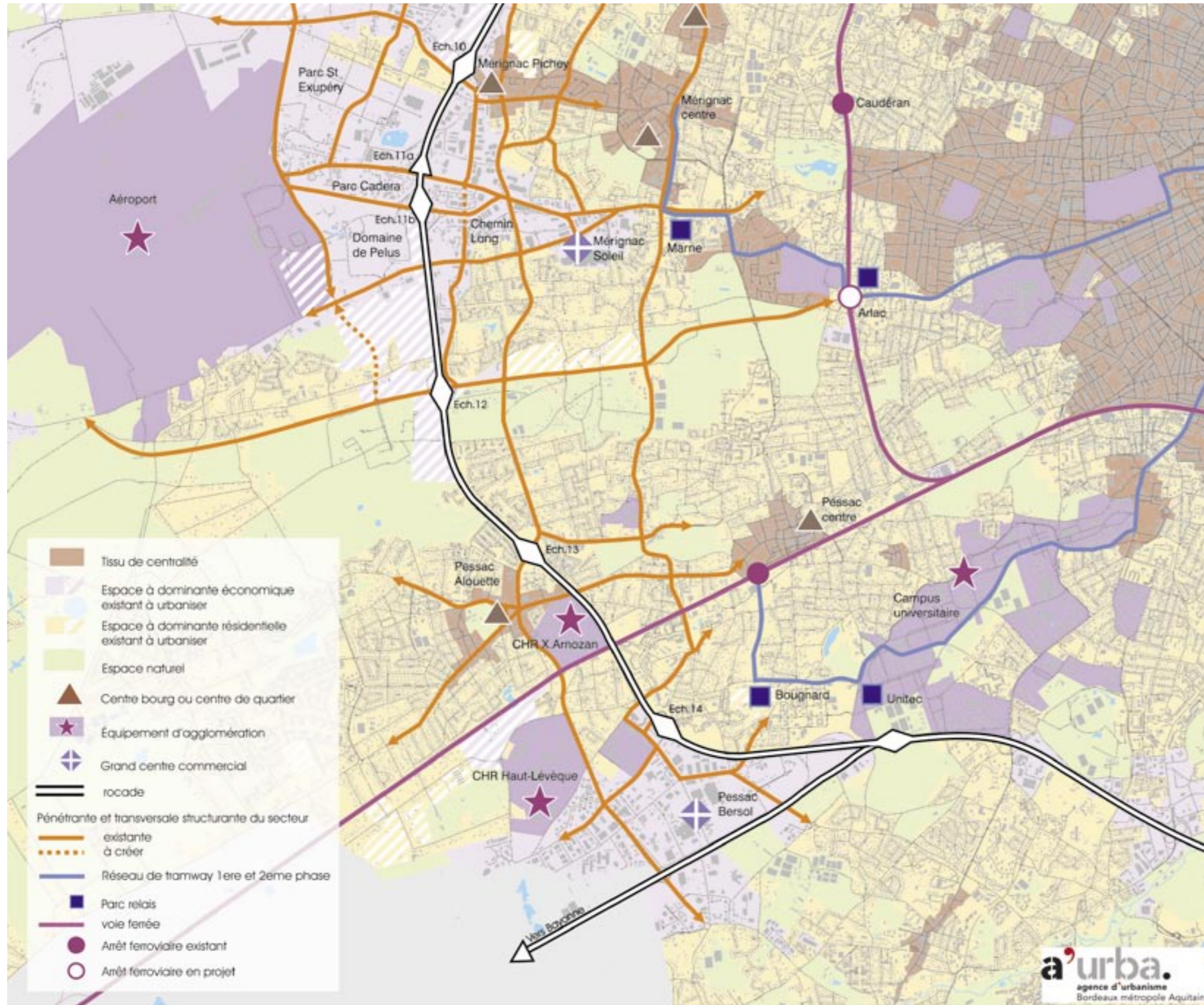
Les travaux seront également réalisés sous circulation et phasés dans le temps, en commençant par la section la plus au sud, entre les échangeurs 11 et 15, dans la continuité des sections déjà aménagées à 2x3 voies depuis le pont François Mitterrand.



## Les hypothèses écartées

- l'aménagement à 2x4 voies :
  - il nécessitait un élargissement vers l'extérieur et donc des nuisances et des expropriations dans des sites très urbanisés
  - il aurait fallu démolir puis reconstruire des ouvrages d'art et des protections acoustiques déjà existants ;
- la suppression de certains échangeurs qui pouvait être envisagée en raison de la faiblesse de leur interdistance car elle aurait entraîné une concentration excessive du trafic sur les échangeurs conservés et serait contraire à la fonction majeure de la rocade : irriguer la voirie locale

# Les enjeux



## Les partenaires et le financement

Les études sont conduites dans le cadre du contrat de plan au titre de l'opération individualisée intitulée « Mise à 2x3 voies Rocade de Bordeaux section A63 – Pont d'Aquitaine ».

Un Comité de pilotage réunit l'Etat, la Région Aquitaine, le Département de la Gironde et la Communauté Urbaine de Bordeaux. Les communes concernées (Gradignan, Pessac, Mérignac, Eysines, Le Haillan, Le Bouscat, Blanquefort, Bruges et Bordeaux) y participent ainsi que la Chambre de Commerce et d'Industrie et le Port Autonome de Bordeaux.

Le 25 avril 2003, ce Comité de pilotage a demandé de lancer les études préalables à la mise à 2x3 voies de la rocade ouest entre les échangeurs 4 et 15.

Le 3 décembre 2004, le même comité de pilotage validait les fonctionnalités des échangeurs 7 à 15 et leurs principes de réaménagement.

Le 14 juin 2006, le Ministre de l'Équipement a approuvé les études préliminaires et décidé de lancer les études d'avant-projet sommaire (A.P.S.) portant sur les aménagements situés entre les échangeurs 10 et 16, objet de la présente concertation.

Le 6 juillet 2006, le Comité de pilotage a validé les principes d'aménagement de la section 11 à 15 et le diagnostic présenté par la CUB dans le cadre de l'étude de desserte du cadran nord/ouest (section 4 à 6).

La réalisation des travaux d'élargissement à 2x3 voies devra bénéficier d'un nouveau cofinancement entre l'Etat et les collectivités locales, à convenir en 2007 sous la forme d'un contrat d'itinéraire.

# Le détail des aménagements

La troisième voie sera construite sur l'actuel terre-plein central dont la largeur est suffisante. Cependant, l'opération ne se limite pas, loin de là, à cet aménagement.

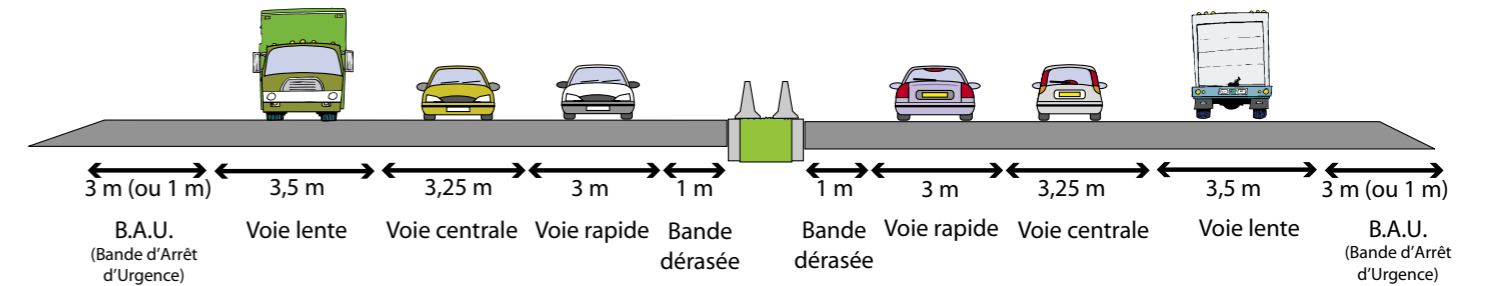
Il faut en effet revoir une bonne partie des échangeurs ainsi que créer des voies dites d'entrecroisement qui permettent aux usagers qui entrent et qui sortent de la rocade de le faire dans les meilleures conditions de sécurité.

C'est également l'occasion de compléter les protections phoniques pour garantir la qualité de vie des riverains, de renforcer le système de récupération des eaux pour éviter toute pollution - accidentelle ou non - et d'améliorer l'insertion paysagère de cette infrastructure.



**Le terre-plein central a une largeur suffisante pour y construire la troisième voie**

## L'élargissement de la chaussée

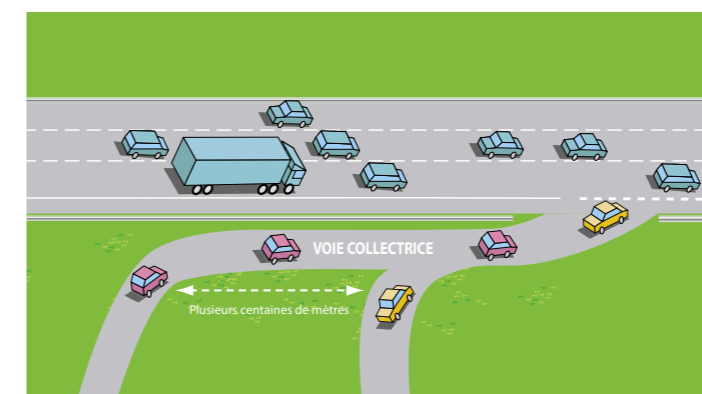


Entre les échangeurs 15 et 10, les trois voies auront les caractéristiques suivantes :

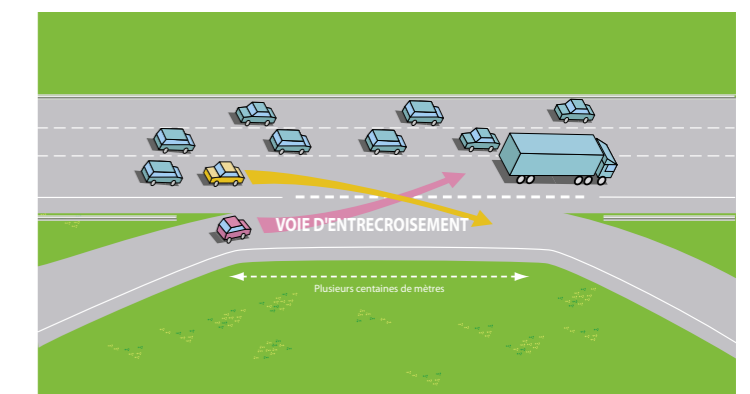
- La bande d'arrêt d'urgence aura une largeur variable de 1 m ou 3 m selon qu'elle sera à l'aplomb d'une voie d'entrecroisement ou non,
- La voie de droite (ou voie lente) gardera sa largeur actuelle soit 3,5 m,
- La voie centrale (ou médiane) aura une largeur de 3,25 m ; les dépassements par les poids lourds resteront interdits sur toute cette section,
- La voie de gauche (ou voie rapide) sera large de

3 mètres auxquels il faut ajouter une bande (dite « dérasée ») de 1 mètre la séparant de la glissière de sécurité (en béton).

Par ailleurs, lorsque les échangeurs sont très proches - ce qui est le cas entre les échangeurs 16 et 15, 15 et 14, 12 et 11, 11 et 10 -, des voies d'entrecroisement seront aménagées ; elles permettront aux usagers qui sortent de se rabattre avec plus de sécurité par rapport à ceux qui entrent sur la rocade.



La collectrice est une bretelle regroupant plusieurs sorties ou entrées en l'isolant de la section courante. Elle présente l'avantage d'avoir une seule sortie ou entrée ce qui améliore la sécurité (2 collectrices sont prévues à l'échangeur 11).



Lorsque deux échangeurs sont proches, il est nécessaire de relier l'entrée de l'un à la sortie de l'autre par une voie d'entrecroisement qui améliore la fluidité et la sécurité.





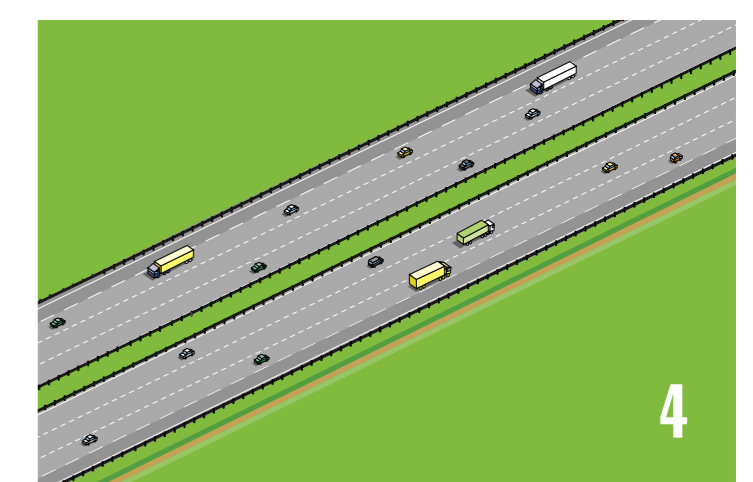
## La réalisation des travaux

L'organisation précise du chantier ne sera définie qu'au moment d'engager les travaux. Cependant, on peut déjà souligner la volonté des services de l'Équipement, maître d'ouvrage de cette opération de maintenir – au moins de jour – la circulation sur 2 voies dans chaque sens.

Si l'on se réfère à la construction de la section précédente entre les échangeurs 19 et 15, on construirait d'abord dans un premier temps la troisième voie sur le terre-plein central. De cette façon, la circulation sera maintenue sur 2x2 voies - un peu rétrécies - dans les deux sens.

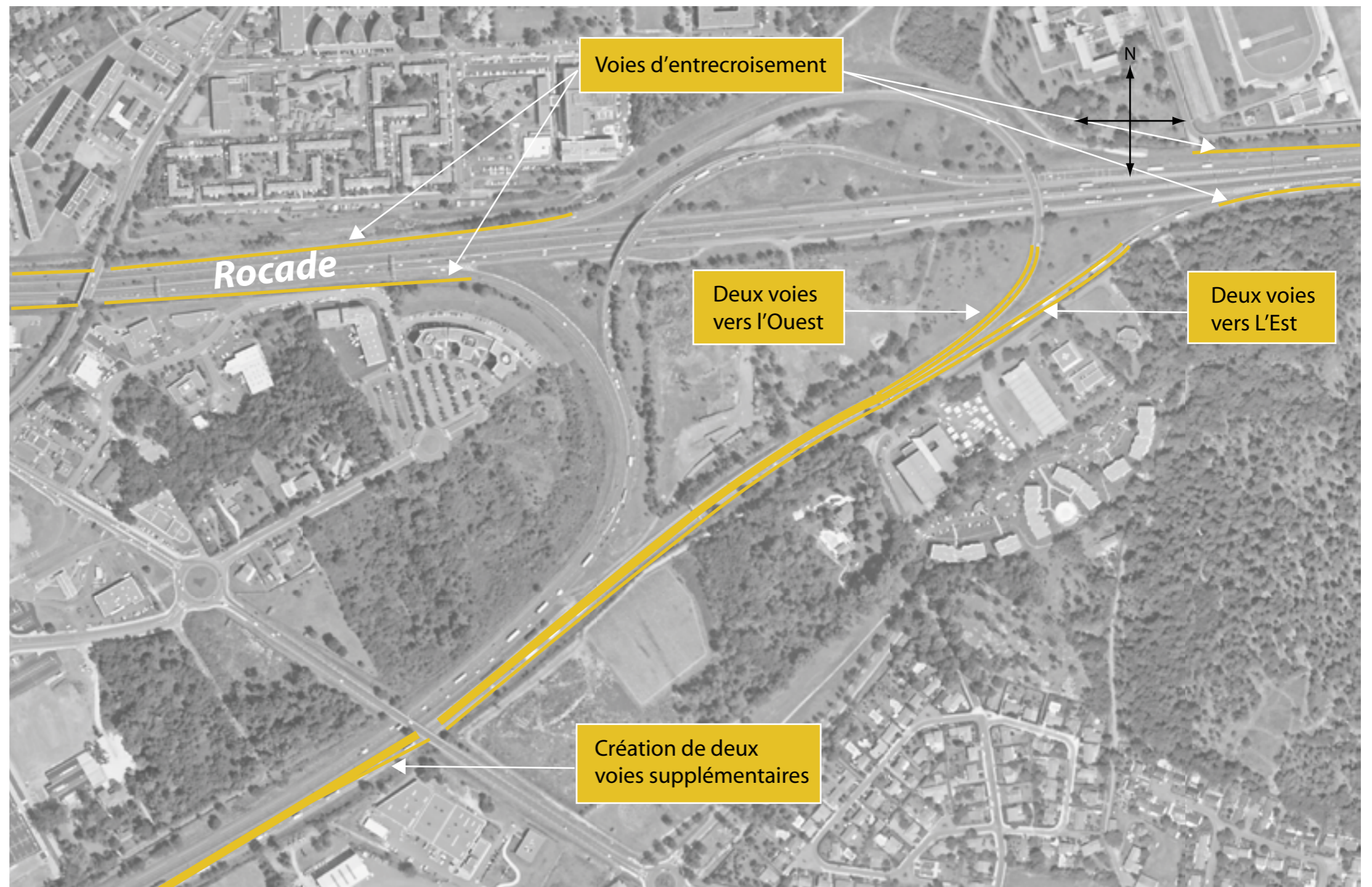
Une fois les troisièmes voies construites dans chaque sens, les travaux se déporteraient sur les voies de droite (voies « lentes ») et les bandes d'arrêt d'urgence. La circulation serait alors basculée sur l'ancienne voie rapide (de gauche) et la nouvelle voie.

Enfin, les travaux de finition et de signalisation seraient effectués de nuit : ce serait le seul moment où la circulation se ferait sur une seule chaussée de 2x1 voie.



# Les aménagements envisagés sur les échangeurs

Les études préliminaires ont montré que les échangeurs 14 (Saige) et 13 (Pessac-Alouette) remplissent leurs fonctions de dessertes locales y compris des hôpitaux ; ils sont par ailleurs bien intégrés tant sur le plan de l'urbanisme que des déplacements (pistes cyclables sur l'échangeur 13).



15

*L'échangeur 15 est suffisamment dimensionné pour accueillir le trafic nord-sud qui emprunte l'A63 mais sera cependant réaménagé pour améliorer la lisibilité et la continuité de l'axe Nord-Sud (par la rocade Est) pour l'utilisateur et renforcer la sécurité :*

- aménagement de deux voies supplémentaires à l'arrivée de l'A63 dans le sens Bayonne-Bordeaux en amont de l'échangeur 15,
- création de quatre voies d'entrecroisement depuis l'échangeur 16, et également vers l'échangeur 14.

11

*L'échangeur 11 sera légèrement revu. Côté intérieur, la bretelle de sortie vers l'aéroport et le centre commercial sera élargie et le franchissement de la rocade sera aménagé à 3 voies dont 2 vers l'aéroport. Le système d'entrée sur la rocade sera réaménagé avec deux collectrices. Le système de sortie vers l'aéroport sera complété par un shunt. L'ensemble vise à éviter les engorgements vers l'aéroport et à améliorer la sécurité des entrées sur la rocade en évitant les effets de cisaillements.*



Les travaux les plus importants se concentreront sur l'échangeur 12. Cet échangeur a pris en effet une place déterminante dans le système de voirie de l'ouest de l'agglomération. Depuis le rond-point de Kaolack, il reçoit désormais tout le trafic de la VDO (Avenue François Mitterrand), voie pénétrante vers Bordeaux ; de l'autre côté, depuis le rond-point du Parc Cimetière, il va recevoir le trafic de la déviation de Beutre dès son achèvement prévu pour l'hiver prochain. Plus tard, il faudra y ajouter la nouvelle desserte de l'aéroport.

Il est donc proposé de construire un nouvel ouvrage de franchissement de la rocade, juste à côté de l'actuel passage supérieur, et d'y organiser un nouveau système de circulation.

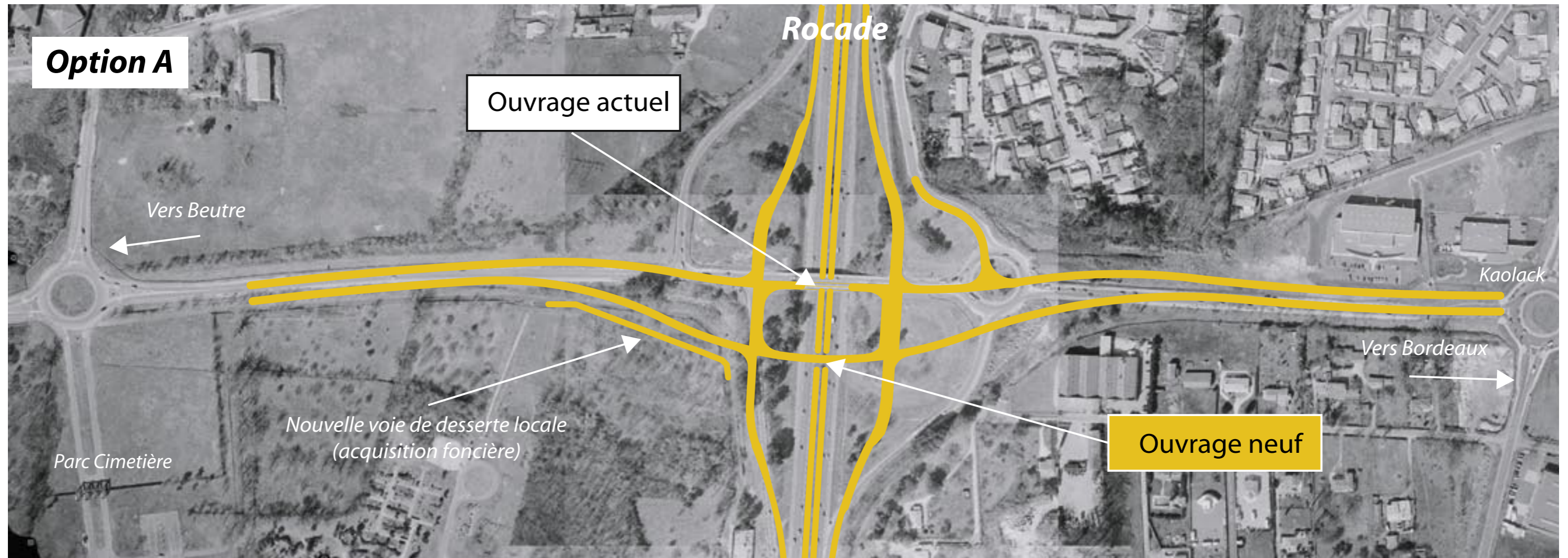
Les propositions d'aménagement sont de 2 types :

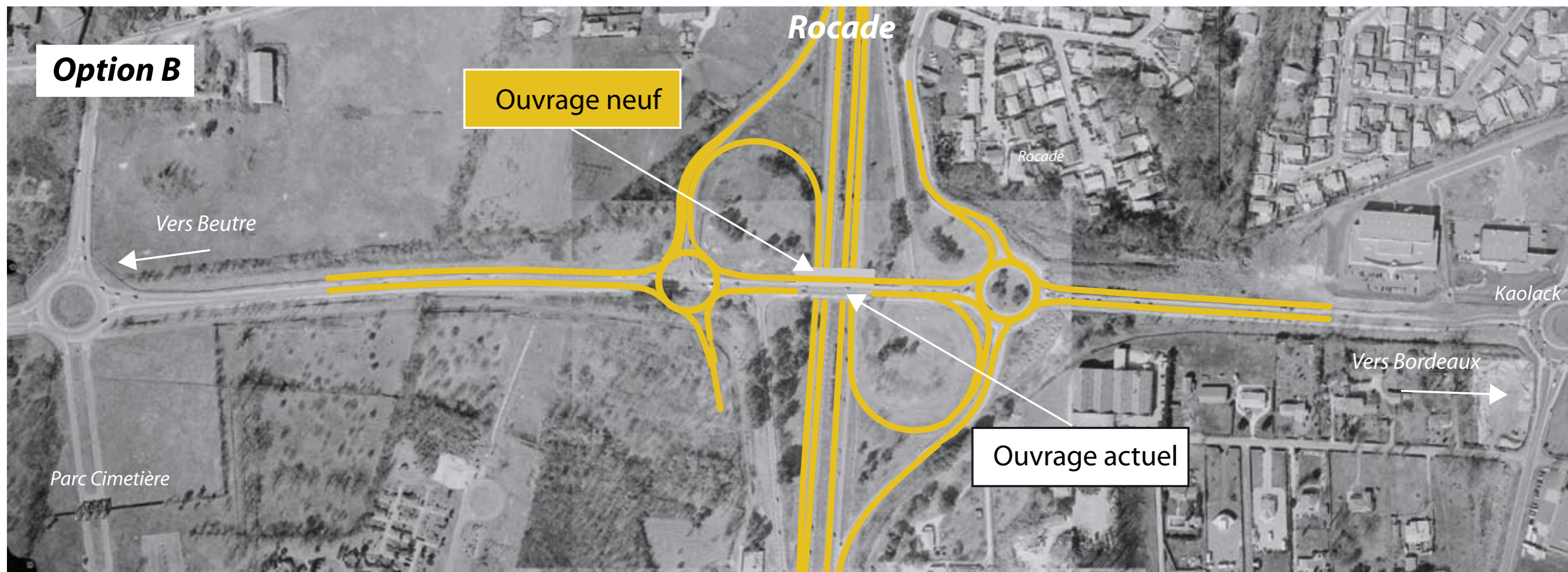
- avec des feux tricolores, sur le modèle de l'échangeur 13 (Pessac-Alouette) :  
(option A ci-dessous),

- avec des giratoires en sortie de bretelles :  
(option B page de droite).

Quel que soit le parti d'aménagement retenu, le projet restera quasiment dans les emprises actuelles de l'échangeur.

Conformément au schéma directeur de la Communauté urbaine de Bordeaux, des pistes cyclables sont également prévues pour raccorder les pistes existantes : dans l'option A, le long des voies et, dans l'option B, par une passerelle située au droit des rues de la Princesse et Paul Boncourt.





**Option B**

Ouvrage neuf

Rocade

Rocade

Vers Beutre

Kaolack

Vers Bordeaux

Parc Cimetière

Ouvrage actuel

# Protection du cadre de vie des riverains et respect de l'environnement

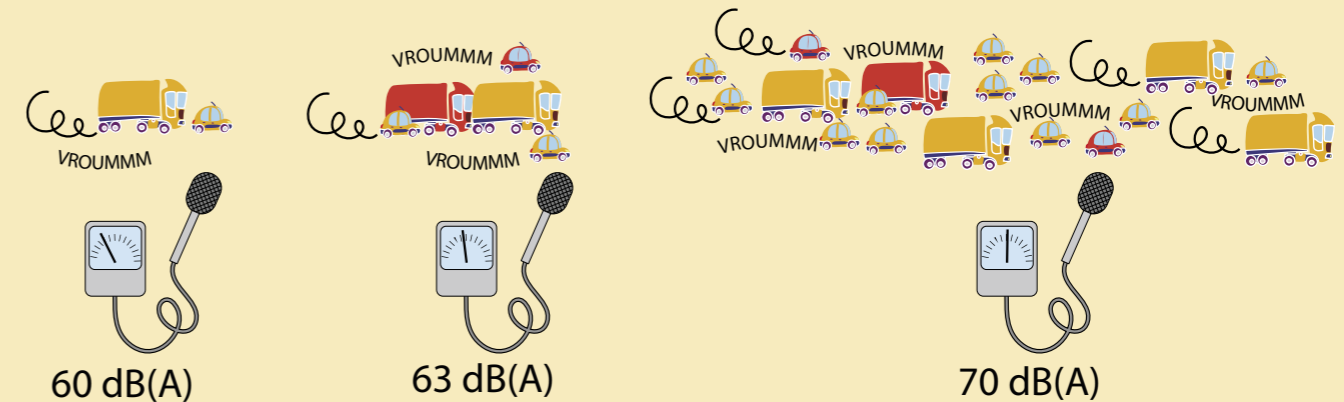


## Les protections acoustiques

La préservation du cadre de vie des riverains est un des objectifs majeurs du projet. La réglementation prévoit d'ailleurs des normes très précises de niveaux de bruit avec obligation de résultat. Elle sera bien entendu strictement respectée.

Ces quartiers déjà fortement urbanisés de l'ouest de l'agglomération font déjà l'objet, par anticipation, de protections acoustiques des quartiers les plus exposés, dans le cadre de l'actuel Contrat de Plan.

### Le bruit : une arithmétique particulière



#### Comment le définit-on ?

Le bruit est dû à une variation de la pression régnant dans l'atmosphère.

Il se caractérise par :

- sa fréquence : grave, médium, aiguë,
- son niveau acoustique.

Le niveau acoustique d'un bruit se mesure en dB(A).

L'évolution du bruit n'est pas proportionnelle :

- une source de bruit deux fois plus importante n'augmente en fait le bruit que de 3 dB(A),
- une source de bruit 10 fois plus importante n'augmente en fait le bruit que de 10 dB(A).

Le bruit issu du trafic routier évolue au fil des heures.

On calcule quotidiennement deux moyennes, désignées par le symbole « LAeq » :

- la moyenne de jour entre 6h et 22h
- la moyenne de nuit entre 22h et 6h

#### Comment le mesure-t-on ?

On procède en plusieurs points à des mesures de bruit avec un sonomètre pendant 24 heures. Ces données sont ensuite croisées avec le trafic enregistré pendant la même période ; on tient compte également des conditions météorologiques car elles influent sur la perception du bruit.

#### Comment définit-on les protections ?

Des calculs réalisés à partir de l'état initial permettent de définir grâce à un logiciel spécifique la situation prévisible dans 20 ans compte tenu des nouvelles prévisions de trafics. On peut alors déterminer les caractéristiques des protections nécessaires pour respecter les seuils réglementaires.

De nouvelles mesures seront réalisées après la mise en service à 2x3 voies afin de vérifier l'efficacité réelle des protections. Dans tous les cas, le maître d'ouvrage a une obligation de résultat.

## Le traitement paysager



Dans un milieu urbain, l'insertion paysagère d'une voie autoroutière prend largement en compte les protections acoustiques qui doivent être réalisées.

Une étude spécifique a été confiée à un bureau spécialisé. Ses recommandations peuvent se résumer par un concept : « une rocade verte ».

Le parti d'aménagement paysager traduira cette volonté de « végétaliser » les abords de la rocade : il est prévu de ménager des espaces boisés (plantation d'arbres) et de laisser la végétation grimper le long des protections acoustiques qui seront recouvertes de grillage.

## Un nouveau réseau d'assainissement



Dans le cadre de la «loi sur l'Eau», il est prévu la création de bassins et le renforcement du réseau de collecte des eaux de la plateforme.

Ce dispositif permettra le recueil et le traitement des eaux pluviales pour éviter toute pollution indirecte de la nappe à proximité de la rocade et le stockage des pollutions accidentelles.

# Le calendrier du projet

## Opérations à réaliser dans le cadre du volet routier du CPER en cours

Concertation publique .....	Automne 2006
APS (Avant-Projet Sommaire) .....	Janvier 2007
Enquête publique .....	Fin 2007
Déclaration d'Utilité Publique.....	2008

## Opérations à réaliser dans le cadre d'un contrat d'itinéraire Rocade de Bordeaux

Projet détaillé, procédures associées « loi sur l'Eau », etc. ....	2008
Début des travaux de mise à 2x3 voies.....	2009

## Les responsables des études présentées

### Maître d'ouvrage :

Ministère des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer (Direction Générale des Routes)

### Maître d'ouvrage délégué :

Direction départementale de l'Équipement de la Gironde

### Maître d'oeuvre

Direction départementale de l'Équipement de la Gironde  
Cité administrative 33090 Bordeaux Cedex  
Téléphone : 05 56 24 80 80  
Mail : [accueil.dde-33@equipement.gouv.fr](mailto:accueil.dde-33@equipement.gouv.fr)

## Les partenaires

