



Mise à 2 x 3 voies de la rocade ouest de Bordeaux entre les échangeurs 4 et 10

Achèvement des travaux de la section entre les échangeurs 9 et 10

Point presse du 8 septembre 2018



Dossier de presse



Contacts presse

Sophie BILLA

Préfecture de la Région Nouvelle-Aquitaine, Préfecture de la Gironde
05 56 90 60 18 // sophie.billa@girond.gouv.fr

Sophie TRACOU

Bordeaux Métropole
05 56 93 68 69 ou 06 07 83 75 17 // stracou@bordeaux-metropole.fr

La rocade bordelaise en bref

La rocade de Bordeaux, longue de 44 km, comporte 27 échangeurs et enregistre un trafic moyen quotidien élevé, variant en 2017 selon les sections de 81 000 à 141 000 véhicules. Elle relie directement l'A10, la RN89-A89, l'A62 et l'A63.

À ce jour, avant la mise en circulation de la nouvelle section, elle est à 2 x 3 voies sur environ 32 km, soit presque les 3/4 de l'infrastructure.

Les usages de la rocade

- Le principal usage est **interne** : il correspond à des déplacements dont l'origine **et** la destination se trouvent dans l'agglomération. Ces déplacements internes concernent 64 % des véhicules qui empruntent la rocade.

Exemple : un étudiant se rendant de Lormont à Talence.

- Le second usage est dit « **d'échanges** » : il s'agit d'un déplacement dont l'origine **ou** la destination se situe dans l'agglomération. La part de ce type de déplacement est de 28 %.

Exemple : une famille de La Rochelle se rendant à l'aéroport de Mérignac.

- Le troisième et dernier usage est celui du **transit**. Dans ce cas, la rocade est un maillon d'un déplacement de plus longue distance. Le trafic de transit représente 8 % des usages en moyenne (sur la rocade rive droite, ce chiffre dépasse le tiers des usagers).

Exemple : un camion transportant des marchandises de l'Espagne vers la Belgique.

Un élément structurant de l'économie bordelaise

À la mise en service de la rocade, les entreprises se sont implantées le long de l'infrastructure, ce qui présentait des avantages en matière d'accessibilité et de visibilité. En 2014, on estimait à plus de 120 000 le nombre d'emplois le long de la rocade, soit plus du tiers de l'agglomération bordelaise.

Les travaux en cours sur la rocade ouest permettront notamment une amélioration de la desserte de l'aéroport, centre majeur de l'économie locale.



Les caractéristiques du trafic sur la rocade

Les comptages de trafic mettent en évidence des niveaux de trafic très élevés :

- La section la moins utilisée, entre les échangeurs 4 et 5, enregistre un peu plus de 80 000 véhicules par jour.
- La section la plus fréquentée, entre les échangeurs 19 et 20, dépasse les 140 000 véhicules par jour, dont 13 % de poids lourds.

Mais il ne suffit pas d'analyser le trafic journalier pour expliquer la congestion. D'autres facteurs entrent en compte comme les accidents et les déplacements estivaux. Les heures de pointe concentrent la plus grande partie des difficultés.

- Le matin, autour de 8h, la rocade se charge en direction de l'aéroport de Mérignac (échangeur 11). Côté extérieur, il y a saturation depuis l'échangeur 26 (Périgueux) jusqu'à l'échangeur 11. Côté intérieur, la saturation est très forte dès l'échangeur 19 (A62).
- Le soir, autour de 17h30, les plus importantes difficultés sont constatées entre les échangeurs 11 et 8, dans les deux sens, mais aussi entre l'A63 et l'A62 sur la rocade extérieure.

De manière générale, les plus hauts niveaux de congestion sont constatés sur la rocade ouest, dans les sections à 2 x 2 voies.

L'opération de mise à 2 x 3 voies

En 2006, l'État a décidé de mettre à 2 x 3 voies la section ouest, qui s'étend des échangeurs 4 à 15. L'élargissement se fait par construction des troisièmes voies dans le terre-plein central, ce qui permet de limiter les impacts sur le milieu naturel, sur les riverains et sur le foncier.

Une opération phasée

La mise à 2 x 3 voies de la rocade ouest est menée **en deux phases**.

- L'aménagement entre les échangeurs 10 et 15 a été déclaré d'utilité publique le 3 décembre 2008 et les travaux ont commencé en novembre 2009 pour se terminer en mars 2018.
- L'aménagement entre les échangeurs 4 et 10 a été déclaré d'utilité publique le 24 mai 2016 et les travaux ont commencé en avril 2017.



Les objectifs visés

Les objectifs de cette opération sont :

- améliorer la fluidité du trafic aux heures de pointe, afin de :
 - fiabiliser les temps de parcours ;
 - optimiser l'accès aux pôles économiques ;
 - soulager le réseau secondaire ;
 - renforcer la sécurité des usagers ;
- améliorer le fonctionnement et l'intégration urbaine des échangeurs ;
- réduire les nuisances sonores et les impacts sur l'eau et les milieux aquatiques.

La rocade ouest de l'agglomération joue un rôle clé dans l'organisation des déplacements comme dans l'organisation urbaine du territoire. L'ouest de l'agglomération est une zone avec une forte dynamique économique et de développement, comptant de nombreux projets récents ou en cours. Le renforcement de son accessibilité est donc un enjeu essentiel pour le fonctionnement économique de l'ensemble du secteur.

Financer l'opération : à quel coût et par qui ?

La section entre les échangeurs 10 et 15 a fait l'objet d'une convention de financement avec Bordeaux Métropole en 2011 pour un montant prévisionnel de **137,3 millions d'euros** (75 % État et 25 % Bordeaux Métropole).

Le montant de l'opération de mise à 2 x 3 voies de la **section 4 à 10** est évalué à **148,9 millions d'euros, dont 17,1 millions d'euros pour la section 9 à 10**. Le financement de cette opération est prévu dans le CPER, avec un cofinancement de Bordeaux Métropole porté à 50 %.

- **81,5 millions d'euros** ont été mobilisés au titre du **Programme de modernisation des itinéraires (PDMI) 2009-2014**.
- **186,3 millions d'euros** ont été inscrits au **CPER 2015-2020**¹ pour terminer cette section, mais aussi pour le financement de la section suivante, entre les échangeurs 4 et 10.

Compte tenu des économies faites sur la première section et sous réserve des marchés de travaux à venir, les sommes prévues au CPER doivent permettre de financer la totalité de la mise à 2 x 3 voies.

Organiser l'opération : qui fait quoi ?

La rocade ouest est une portion de l'autoroute A630, une voirie nationale.

La **maîtrise d'ouvrage** de l'opération de mise à 2 x 3 voies est donc exercée par l'État, représenté par le préfet de région Nouvelle-Aquitaine.

Par délégation, la direction régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL) mène les procédures administratives, s'assure de la mise en place des financements et passe les marchés d'études et de travaux.

La **maîtrise d'œuvre** est assurée par la direction interdépartementale des Routes (DIR) Atlantique. Elle mène les études de conception et contrôle l'exécution des travaux.

Les travaux réalisés lors de la première phase

Les travaux de mise à 2 x 3 voies de la rocade entre les échangeurs 10 et 15 ont été réalisés de novembre 2009 à mars 2018², section par section, depuis l'échangeur 15 en remontant vers le nord.

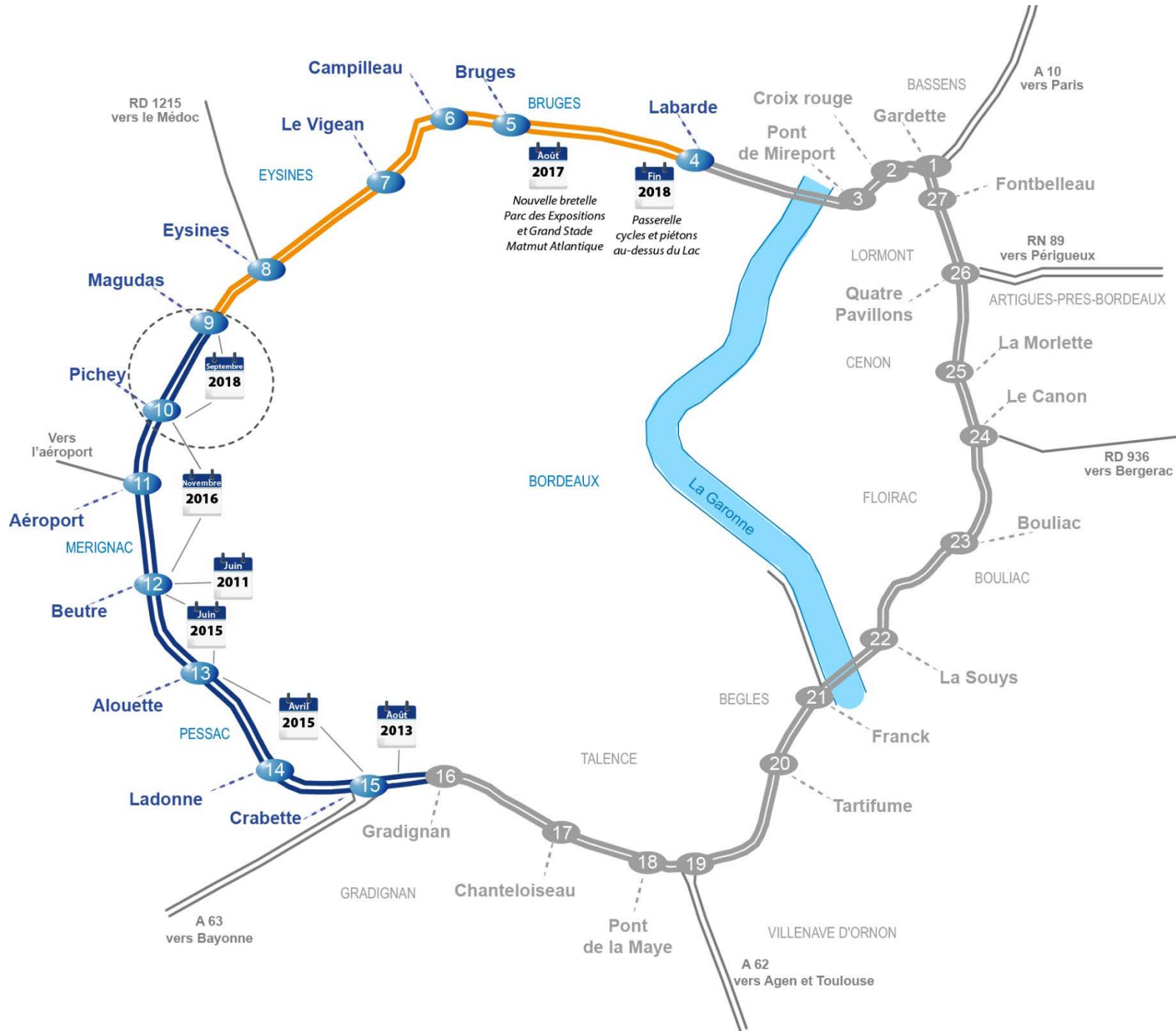
Les marchés de travaux de cette première phase ont permis la réalisation d'un peu plus de 55 800 heures d'insertion sociale.

La carte de la page suivante détaille le calendrier de ces travaux déjà réalisés, ainsi que des opérations à venir.

¹ CPER : Contrat de Plan Etat-Région

² Le mois de mars 2018 a vu l'achèvement des derniers travaux paysagers, actant la fin des travaux de la première phase. La mise en circulation à 2 x 3 voies était intervenue plus tôt, dès novembre 2016.

Dossier de presse - Mise à 2 x 3 voies de la rocade ouest de Bordeaux



Les travaux entre les échangeurs 4 et 10

Les travaux réalisés

- Les travaux de la section 4-10 ont débuté par la **création, sur la berge ouest du lac de Bordeaux, de la bretelle de sortie 4a en rocade extérieure**. Elle permet d'améliorer la desserte du Parc des expositions et du stade Atlantique. Commencée en avril, cette bretelle a été mise en circulation en août 2017.

Les travaux en cours

- Les travaux de **construction d'une passerelle de 200 mètres en franchissement du Lac** pour les cycles et les piétons ont été entrepris à l'été 2017, pour une mise en service fin 2018. La passerelle permettra le report de la circulation cyclable, située aujourd'hui sur la rocade extérieure, ce qui rend possible la mise à 2 x 3 voies de cette section tout en conservant les modes de déplacements doux.
- Les **travaux entre les échangeurs 10 et 9**, sur une longueur de 1,7 km en continuité de la section mise en circulation en novembre 2016, ont commencé en juin 2017. Sauf intempéries, la mise en circulation à 2 x 3 voies, aura lieu le lundi 10 septembre 2018 pour la rocade extérieure puis le lundi 17 septembre 2018 pour la rocade intérieure.



Les travaux à venir

- Les **travaux de mise à 2 x 3 voies de la section courante entre les échangeurs 4 et 5, assortis du renforcement des deux viaducs** qui permettent de traverser le Lac de Bordeaux, commenceront dès l'achèvement de la passerelle « piétons-cyclistes ». La mise en circulation à 2 x 3 voies est prévue avant fin 2020.
- Enfin, les **études relatives aux sections comprises entre les échangeurs 5 et 9** se poursuivent avec pour objectif de commencer les travaux de mise à 2 x 3 voies de la section entre les échangeurs 7 et 9 au quatrième trimestre 2019 puis ceux de la section entre 5 et 7 au troisième trimestre 2020.
- La **mise en circulation complète à 2x3 voies est prévue fin 2022**.

L'Etat poursuit son action d'insertion sociale par les marchés de travaux.

Le respect de l'environnement naturel et humain

L'opération de mise à 2 x 3 voies de la rocade ouest est l'occasion pour l'État de moderniser une infrastructure dont la construction a eu lieu à une période où les règles environnementales étaient moins strictes.

Le milieu naturel

- La rocade ouest se situe à proximité des zones d'intérêts du « Marais de Bruges, Blanquefort et Parempuyre » et du « Lac de Bordeaux ». Plusieurs espèces de fort intérêt y ont été inventoriées.
- La réalisation de l'opération s'appuie sur une étude d'impact présentée lors de l'enquête publique. Celle-ci a identifié de manière exhaustive l'ensemble des impacts de l'opération pour ensuite proposer des mesures adaptées.
- Afin de préserver le milieu naturel, la DREAL a appliqué la « séquence ERC » :
 - **Éviter** en priorité les impacts (exemple : réaliser les bassins d'assainissement en dehors des espaces boisés classés) ;
 - **Réduire** les impacts (exemple : construire des écrans de protection acoustique qui limitent le niveau sonore perçu par les riverains) ;
 - **Compenser** les impacts par des mesures spécifiques (exemple : réinstaller des espèces menacées dans des secteurs plus favorables). L'État a conclu des conventions sur 30 ans avec des propriétaires privés : 4 hectares de zones humides restaurées et gérées à Saint-Vincent-de-Paul au titre de la loi sur l'eau et 8 hectares à Saint-Médard d'Eyrans au titre du maintien des espèces protégées (crapauds calamites et espèces ubiquistes).

Le réseau d'assainissement

- L'opération prévoit de créer de nouveaux bassins d'assainissement et de renforcer le réseau de collecte des eaux de la plateforme.
- L'amélioration du réseau de collecte vise à la fois à mieux traiter les eaux avant leur rejet dans le milieu naturel et à réguler le débit de rejet en cas de fortes intempéries.



Les protections acoustiques

- L'urbanisation de l'agglomération s'est poursuivie après la mise en service de la rocade, y compris dans des secteurs très proches de l'infrastructure.
- Cette urbanisation « postérieure » a conduit à mettre en place des protections acoustiques dans le cadre d'un programme volontaire.
- L'opération de mise à 2 x 3 voies donne l'opportunité de mettre en œuvre un dispositif complet de protections acoustiques, dont l'efficacité est systématiquement vérifiée par une campagne de mesures, apportant une garantie de résultat. Le programme complet de construction de protections acoustiques entre les échangeurs 4 et 10 comprend **25 400 m² d'écrans**.