



# Mise à 2x3 voies de la rocade ouest de Bordeaux Inauguration – 6 mai 2023



## Dossier de presse



### Contacts presse

Préfecture de la Région Nouvelle-Aquitaine, Préfecture de la Gironde  
Sophie Billa : 06 07 62 05 99  
Delphine Salva : 06 73 64 76 44  
Tél. : 05 56 90 60 18 ou [pref-communication@gironde.gouv.fr](mailto:pref-communication@gironde.gouv.fr)  
Bordeaux Métropole  
Virginie Bougant - 06 27 52 48 69 - [vi.bougant@bordeaux-metropole.fr](mailto:vi.bougant@bordeaux-metropole.fr)  
Benoît Javot - 05 56 99 85 59 - 06 32 55 15 80 - [b.javot@bordeaux-metropole.fr](mailto:b.javot@bordeaux-metropole.fr)

# 1) L'opération de mise à 2x3 voies de la rocade

En 2006, l'État a décidé de mettre à 2 × 3 voies la section ouest, des échangeurs 4 à 16. L'élargissement s'est fait par construction d'une troisième voie sur le terre-plein central, limitant ainsi les impacts sur le milieu naturel, pour les riverains et le foncier.

## Les objectifs de cette opération étaient :

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



Calendrier des travaux réalisés pour la mise à 2x3 voies de la rocade de Bordeaux

## Le financement de l'opération :

Sur les **268 millions d'euros** consacrés par l'État et Bordeaux Métropole au financement de la mise à 2x3 voies de la rocade entre les **échangeurs 4 et 16** :

- **131 millions d'euros** ont été financés avant 2017 à 75 % par l'État et 25 % par Bordeaux Métropole,
- **137 millions d'euros**, depuis 2017, ont été financés à 50 % par l'État et 50 % par Bordeaux Métropole.

Soit au total : **166,75 millions d'euros par l'État** et **101,25 millions d'euros par Bordeaux Métropole**.



## La réalisation de l'opération :

La rocade ouest est une portion de l'autoroute A630, une voirie nationale, exploitée par l'État (direction interdépartementale des routes (DIR) Atlantique).

Sous le pilotage du préfet de région :

- **la maîtrise d'ouvrage** de l'opération de mise à 2 × 3 voies a été assurée, par la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) qui a mené les procédures administratives, géré les financements et passé les marchés d'études et de travaux.
- **la maîtrise d'œuvre** a été assurée par la direction interdépartementale des routes (DIR) Atlantique. Elle a mené les études de conception et contrôlé l'exécution des travaux.

## Les contraintes liées à la circulation

La maîtrise des impacts sur l'exploitation de la rocade était un objectif prioritaire pour la durée des travaux. Deux voies de circulation ont été maintenues de manière quasiment permanente, avec pour seules exceptions quelques nuits et week-ends d'opérations « coups de poing » préalables à la mise en exploitation des sections.

Les fermetures de bretelle, principalement pour la pose des écrans acoustiques, ont également été limitées dans le temps.



### Étape 1

réalisation des nouvelles voies sur le terre-plein central



### Étape 2

Réfection de la voie de droite



### Étape 3

Finition des chaussées avant mise en service

## 2) Le respect de l'environnement naturel et humain

L'opération de mise à 2 x 3 voies de la rocade ouest a été l'occasion de mettre cette infrastructure aux normes environnementales actuelles.

### Le milieu naturel

La rocade ouest se situe à proximité des zones d'intérêts dites du « Marais de Bruges, Blanquefort et Parempuyre » et du « Lac de Bordeaux ». Plusieurs espèces de fort intérêt patrimonial y ont été inventoriées.

Afin de préserver le milieu naturel, la DREAL a appliqué la « séquence éviter réduire compenser » :

- **Éviter** en priorité les impacts : par exemple, réaliser les bassins d'assainissement en dehors des espaces boisés classés,
- **Réduire** les impacts : par exemple, construire des écrans de protection acoustique qui limitent le niveau sonore perçu par les riverains,
- **Compenser** les impacts par des mesures spécifiques : par exemple, réinstaller des espèces menacées dans des secteurs plus favorables. L'Etat 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).

### L'assainissement et la protection de l'eau

L'opération a été l'occasion de créer de nouveaux bassins d'assainissement et de renforcer le réseau de collecte des eaux de la plateforme avec un **double objectif : mieux traiter les eaux avant leur rejet dans le milieu naturel et réguler le débit de rejet en cas de fortes intempéries.**

Les nouveaux bassins devaient en outre être réalisés sans augmenter l'emprise foncière globale de la rocade. Cette contrainte justifie l'implantation complexe de certains bassins, par exemple au niveau de l'échangeur 6 à Bruges où les délais ont été optimisés. De même, des bassins enterrés, formés par des canalisations de 2m de diamètre, ont été mis en place sous la bande d'arrêt d'urgence ou en bordure de chaussées.

Enfin, à Eysines, au niveau de Lamothe-Lescure, le bassin d'assainissement, initialement prévu sur un espace boisé, a été optimisé et implanté au sein d'un bassin d'orage de Bordeaux Métropole afin de préserver le milieu boisé.

### Les protections acoustiques

L'opération de mise à 2 x 3 voies a ainsi permis 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 16 comprend 15,4 km, soit 62 000 m<sup>2</sup> d'écrans.**

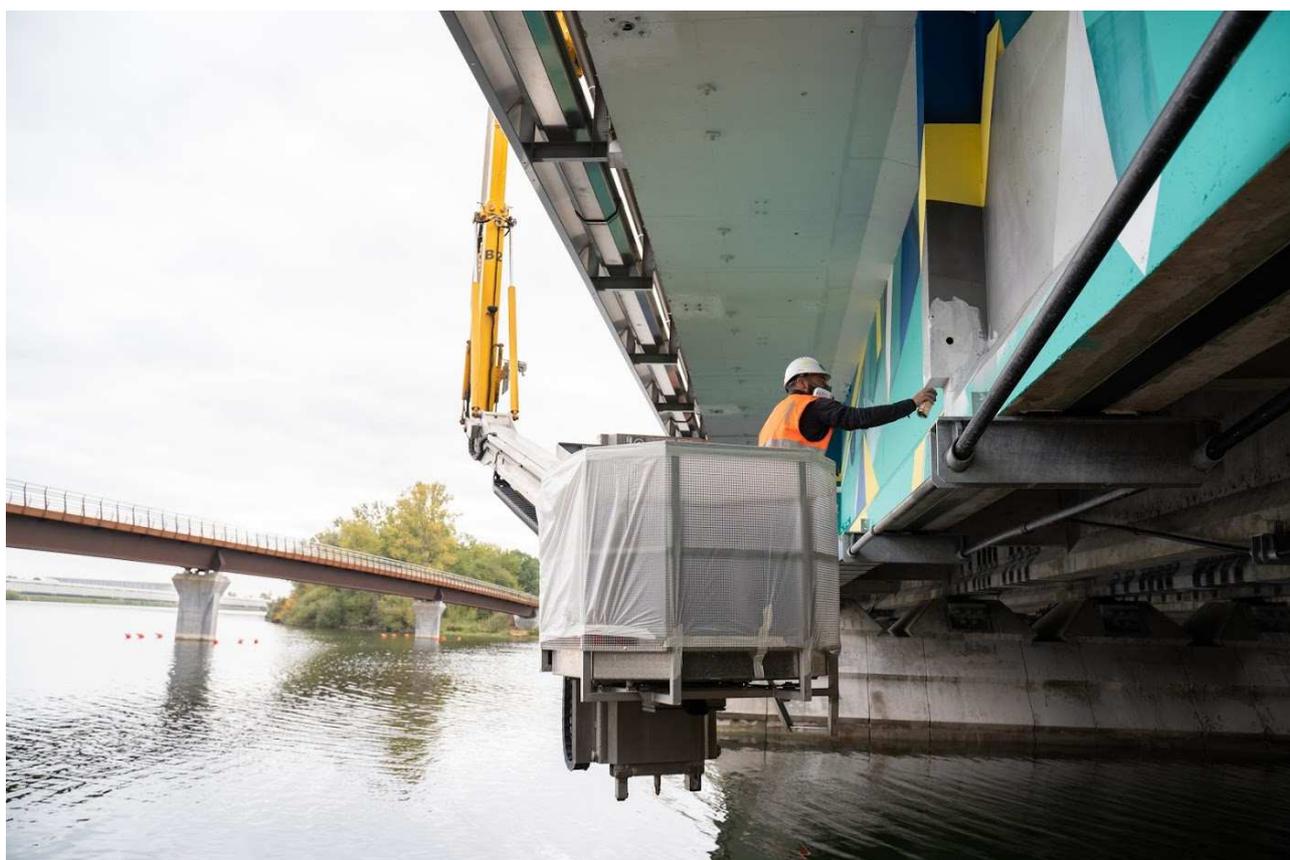
### 3) Les mobilités alternatives

#### La passerelle du Lac

La mise à 2 × 3 voies de la rocade entre les échangeurs 4 et 5 nécessitait d'utiliser toute la largeur du viaduc supportant la rocade extérieure, supprimant de fait une portion de la piste cyclable existante.

Afin de **rétablir la continuité cyclable** sans forcer les cyclistes, joggeurs et piétons à contourner le lac par le nord ou le sud, une passerelle a été réalisée à partir de l'été 2017. Les dimensions de l'ouvrage sont uniques dans l'agglomération pour un équipement dédié aux mobilités actives : **195 mètres de long et 4 mètres de large d'une rambarde à l'autre**, pour se croiser en toute sécurité. Trois piles ont été construites dans le lac. Le tablier, entièrement métallique, a été «lancé» sur ces piles. Le coût de l'ouvrage est d'environ 5,5 millions d'euros financés à parité par l'État et Bordeaux Métropole.

À cette occasion, l'État a fait réaliser une fresque sur tout le flanc du viaduc routier, tournée vers la passerelle nouvelle. Cette fresque de 175 m de long et 2,50 m de haut a été réalisée en quatre semaines, par les artistes Jean Rooble et Trakt. Ils ont opéré depuis une passerelle piétonne qui a été ensuite déposée, puis, pour la dernière semaine de réalisation, ils étaient suspendus par une nacelle au-dessus du lac.



*Réalisation de la fresque du viaduc du lac. En arrière-plan, la nouvelle passerelle cyclable.*

## La mise en place de bus sur la bande d'arrêt d'urgence

En février 2019, le président de Bordeaux Métropole a sollicité auprès de l'État l'aménagement d'une voie réservée aux transports collectifs (VRTC) sur la rocade entre les échangeurs 12 et 13, dans les deux sens de circulation, afin d'améliorer la desserte de la zone aéroportuaire. Après des études de conception détaillée, les travaux ont été réalisés entre l'été et l'automne 2019.

**Mise en service le 4 novembre 2019, la voie réservée, sur la bande d'arrêt d'urgence, accueille les bus de la ligne Corol 39**, qui assure la liaison entre la zone aéroportuaire et les lignes de tramway A et B, à une fréquence variant de 20 à 30'.

### Les chiffres clés de l'opération

**21 km** mis à 2x3 voies depuis le début de l'opération en 2009

**15,4 km** d'écrans construit (ou reconstruit) entre les échangeurs 4 et 16,

 soit **62 000 m<sup>2</sup>** de protections acoustiques

**268 millions d'euros** d'investissement : **166,75 M€** l'Etat et **101,25 M€** Bordeaux Métropole

Une **bande d'arrêt d'urgence de 4m**, entre les échangeurs 5 et 13, pour permettre la mise en place de voies réservées aux transports en commun ;

**16 %** du montant des travaux consacrés aux aménagements liés à l'environnement : protections acoustiques, aménagements paysagers, mesures compensatoires ;

**12 %** du montant des travaux consacrés à la mise à niveau de l'assainissement ;

**58** bassins d'assainissement construits, dont **28** à ciel ouvert et **30** enterrés ;

**150 000** heures d'insertion sociale dans le cadre des marchés de travaux.

## 4) Et demain ?

### La voie d'entrecroisement sur la section 17-18

À Villenave d'Ornon, la rocade extérieure comporte à l'échangeur 17 deux entrées successives suivies d'une sortie très proche au niveau de l'échangeur 18 : cette configuration génère des perturbations du trafic.

En partenariat avec Bordeaux Métropole, l'État mène actuellement **les études d'aménagement d'une voie auxiliaire d'entrecroisement entre la deuxième entrée de l'échangeur 17 et la sortie de l'échangeur 18**, pour connecter les deux bretelles, contribuer à faciliter les échanges et apaiser la circulation dans ce secteur. Le projet mettra également en conformité l'assainissement de ce tronçon.

Estimé à **3,5 millions d'euros** et financé sur les crédits de l'opération d'élargissement de la rocade, le projet a été soumis en janvier 2023 à la concertation du public, qui s'est prononcé très majoritairement en faveur de cet aménagement.

Les études de conception se poursuivent avec l'objectif de réduire l'impact futur des travaux sur la circulation. L'attribution du marché de travaux est prévue en 2023, les travaux se dérouleront en 2024.

### La passerelle cyclable sur le pont François Mitterrand

Au printemps 2018, le pont François Mitterrand a été porté à 2x3 voies afin de supprimer le rétrécissement qui générait des congestions répétées à l'amont. Ces travaux ont eu pour effet de supprimer la piste cyclable permettant de franchir la Garonne.

L'État et Bordeaux Métropole portent **la réalisation d'une nouvelle passerelle cyclable**, accrochée au pont François Mitterrand : cet ouvrage sera unique dans l'agglomération, avec une longueur de 700 m environ. Il répond aux objectifs de l'État et de Bordeaux Métropole de faire du vélo un moyen de déplacement du quotidien, avec des infrastructures adaptées.

Entre le 20 juin et le 18 juillet 2022, le projet de passerelle a fait l'objet d'une concertation publique, qui a permis de constater une forte adhésion au projet. La prochaine étape est à présent la consultation des entreprises en vue de sélectionner le groupement chargé de la conception-réalisation de l'ouvrage.



## Au nord-est, le noeud A10 – rocade (Sainte-Eulalie, Carbon-Blanc, Bassens, Lormont et Cenon)

Le raccordement de l'autoroute A10 à la rocade bordelaise est le **principal point de congestion au nord-est de l'agglomération**. Des rétrécissements sont à l'origine de ralentissements qui se répercutent très en amont, parfois au-delà d'Ambarès-et-Lagrave.

Le projet présenté par l'État au public entre le 10 octobre et le 21 novembre 2022 prévoit **l'ajout d'une voie entre l'échangeur 45 de l'A10 et l'échangeur 2 de la rocade**. Il implique des travaux complexes au niveau des ouvrages de franchissement de la rocade sur la commune de Lormont.



*Échangeur 1 de la rocade*

## Le projet d'aménagement de l'échangeur 26 (Artigues-près-Bordeaux, Cenon et Lormont)

L'échangeur 26 est le deuxième plus important point de congestion au nord-est de l'agglomération. Il connecte la rocade de Bordeaux à la RN89 en direction de Libourne. En raison de sa configuration avec des feux tricolores, nécessaires à l'insertion des véhicules, l'échangeur connaît **de fortes congestions aux heures de pointe**. Des remontées de file se forment alors en amont de l'échangeur, perturbant l'ensemble du trafic de la rocade est.

Présenté au public simultanément à l'amélioration de la continuité A10 - rocade, le projet prévoit une **reconfiguration complète de l'échangeur 26**, pour en faire une bifurcation aux caractéristiques autoroutières, sans feu tricolore.

## Réduire l'autosolisme et favoriser les transports en commun : des voies réservées à l'étude sur l'A10, l'A62, l'A63 et la rocade

Afin de limiter le temps passé dans les congestions et de faciliter l'usage des transports collectifs et du covoiturage, en optimisant les voiries existantes, **des voies réservées sont à l'étude sur différents axes structurants de l'agglomération.**

**Sur l'autoroute A10, une étude de voie réservée est menée par le concessionnaire Vinci,** pour le covoiturage et les transports en communs sur la voie de gauche (voie réservée aux véhicules à fort taux d'occupation, dite « VR2+ ») ou exclusivement pour les transports en commun sur la bande d'arrêt d'urgence (voie réservée aux transports en commun, dite « VRTC »).

**Une étude de voie réservée aux véhicules à fort taux d'occupation (VR2+) sur l'autoroute A62** est également en cours par les services de l'État.

De la même façon, dans la continuité de la voie réservée aux transports en commun mise en place entre les échangeurs 12 et 13, **une étude de faisabilité de voie réservée aux transports en commun sur la bande d'arrêt d'urgence de la rocade bordelaise** entre les échangeurs 4a et 19 a été menée par les services de l'État et conclut à la faisabilité d'une continuité de voie pour le transport en commun sous certaines conditions. Un complément d'étude entre les échangeurs 19 et 1 sera nécessaire pour disposer d'une approche exhaustive du potentiel et des coûts d'aménagements estimés.

Enfin, dans le cadre des **aménagement de l'autoroute A63**, actuellement soumis à la concertation publique, la mise en place d'une voie réservée aux véhicules à fort taux d'occupation (VR2+) est également proposée.

## Des expérimentations en projet

**Une expérimentation portant sur une interdiction de doubler** s'appliquant aux poids lourds est envisagée sur la rocade Ouest. Une réunion s'est tenue le 20 avril 2023 avec les acteurs socio-économiques, les services de Bordeaux Métropole et de l'État pour échanger sur la mise en œuvre d'un tel dispositif.

**Une expérimentation visant à moduler le tarif de péage sur l'A63** au droit de Sagnac et Muret dans le but d'inciter les poids-lourds à éviter les heures de pointe de la rocade est à l'étude. Une première phase de concertation, menée en 2022, n'a pas été conclusive. Une nouvelle phase, sur la base d'éléments adaptés, est envisagée en 2023.

## 5) La rocade en bref

### Le trafic sur la rocade

Les comptages mettent en évidence des niveaux de trafic très élevés, variant de 80 000 véhicules par jour entre les échangeurs 4 et 5 à plus de 140 000 véhicules par jour entre les échangeurs 19 et 20.

Ce trafic important se répartit inégalement en journée. Les heures de pointe concentrent logiquement 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.



## 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. Cela concerne 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.  
*Exemple : un camion transportant des marchandises de l'Espagne vers la Belgique.*

## Un élément structurant du territoire métropolitain

Depuis la mise en service de la rocade, des zones d'activités et des entreprises ont été implantées le long de l'infrastructure.

Cet axe permet de desservir des lieux majeurs de la métropole comme le nouveau stade, le parc des expositions, le palais des congrès, de grands centres commerciaux mais aussi des parcs-relais directement connectés aux lignes de tramway.

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 sur la rocade ouest ont notamment permis une amélioration de la desserte de l'aéroport, centre majeur de l'économie locale.



Zone logistique de Bruges, entre les échangeurs 5 et 6 de la rocade (Crédit photo : Adrien Sifre)