



repères



**Les flux de marchandises sur le corridor atlantique**

219 millions de tonnes de marchandises s'échangent chaque année entre la péninsule ibérique et le reste de l'Europe, soit par la façade atlantique (61%), soit par la façade méditerranéenne (39%).

Ainsi, près de 133 millions de tonnes transitent chaque année par le corridor atlantique : près de 86 MT par la mer, 45 MT par la route et 2 MT par la voie ferrée.

La croissance prévisible du trafic marchandises d'ici 2025 est évaluée à 166 millions de tonnes à travers les Pyrénées, dont près de 94 MT sur le corridor atlantique ; en mettant en œuvre une politique volontariste en faveur des autres modes de transport ferroviaire et maritime, la route n'aurait à absorber « que » 85 millions de tonnes supplémentaires, dont 38 MT sur le corridor atlantique.

**La situation sur l'agglomération bordelaise**

En 2003, le flux moyen de véhicules en transit nord-sud traversant l'agglomération bordelaise était de 14 300 véhicules par jour, se répartissant en 8 300 véhicules légers et 6 000 poids lourds.

A l'horizon 2020, on évalue ce flux moyen de transit nord-sud à 21 000 véhicules (11 700 VL et 9 300 PL).

En 2003, le trafic sur la rocade variait selon les sections de 65 000 à 134 000 véhicules par jour sur la section de 2 fois 3 voies la plus chargée, celle comprise entre l'autoroute A62 et le pont François Mitterrand.



# Après le débat : l'étude préliminaire

Les prévisions de trafics sur l'axe nord-sud encore appelé « corridor atlantique » ainsi que les analyses montrant les limites des possibilités des modes de transport alternatifs et des infrastructures existantes ont conduit à envisager la réalisation d'un contournement autoroutier de Bordeaux à péage.

Après avoir vu son opportunité confirmée lors d'un débat public organisé fin 2003, ce projet est désormais en phase d'étude préliminaire. Il s'agit à ce stade de choisir un fuseau de 1000 mètres de large au sein duquel seront étudiées ensuite plusieurs bandes de 300 mètres pour le passage du projet.



Le contournement autoroutier de Bordeaux a pour principal objectif de rétablir un niveau de service de qualité sur l'axe Nord – Sud Atlantique au droit de Bordeaux, en dissociant du trafic local à caractère urbain et périurbain le trafic de transit, national ou international.



Outre cet objectif principal, le contournement autoroutier de Bordeaux doit également permettre d'améliorer la qualité des liaisons d'échange avec l'ensemble de la métropole bordelaise.

Ce sera un atout supplémentaire pour son développement tout en participant à une meilleure cohérence intermodale avec les grandes plates-formes de transport de l'agglomération.

Il participera enfin à une amélioration de la sécurité routière en permettant l'affectation des trafics de transit de marchandises sur le contournement à péage.

**Une approche du développement équilibré et maîtrisé ...**

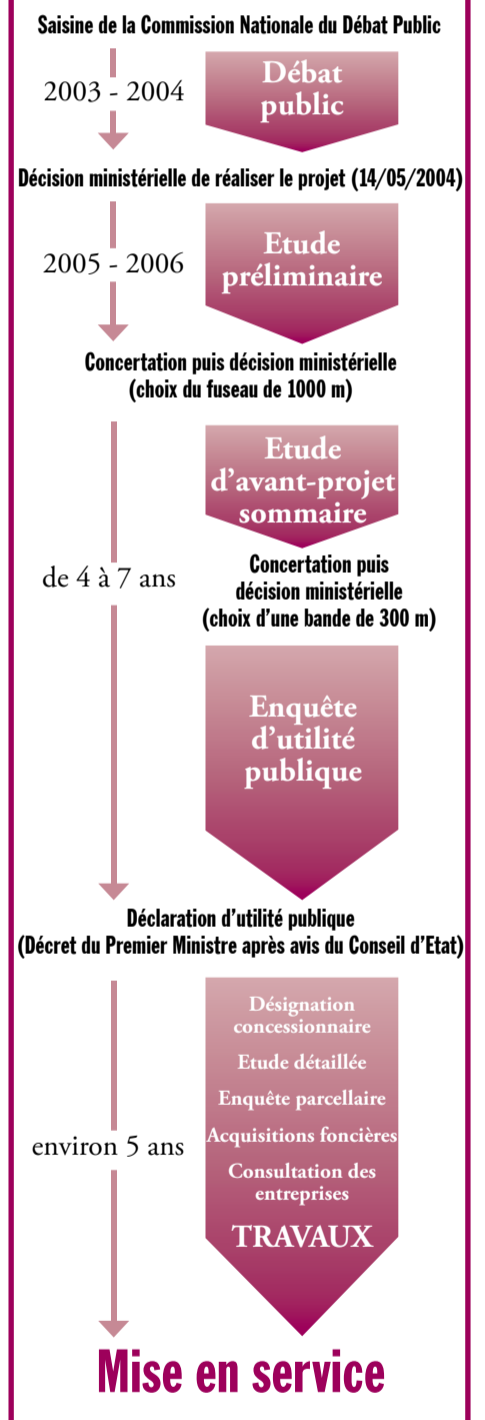
La définition du projet devra respecter deux conditions : d'une part, ne pas contribuer à l'étalement urbain et ne pas induire des trafics locaux mettant en cause la fluidité du trafic sur le contournement ; d'autre part, respecter les grands enjeux environnementaux d'inscription du projet dans une logique de développement durable des territoires environnants.

**... et la poursuite du projet dans l'esprit du débat public**

Le débat public qui s'est déroulé d'octobre 2003 à janvier 2004 a permis d'identifier les grands enjeux du projet. Il a aussi permis d'engager une véritable démarche d'association des citoyens à son élaboration.

La décision ministérielle définissant les conditions de poursuite du projet prévoit d'ailleurs la mise en place d'un « dispositif régulier d'information et d'échange sur la politique multimodale des transports et l'avancement des grands projets concernant l'Aquitaine » qui sera présenté prochainement.

**Les différentes étapes du projet**



**Le contournement autoroutier de Bordeaux sur internet :**

- les enjeux du projet,
- les conclusions du débat public,
- le programme des études,
- le calendrier,
- poser une question, ....

[www.contournement-bordeaux.aquitaine.equipement.gouv.fr](http://www.contournement-bordeaux.aquitaine.equipement.gouv.fr)

# contournement autoroutier de Bordeaux



## Les étapes de l'étude

# 1 Les études techniques

### L'environnement



### Les franchissements



### Les échanges et la maîtrise de l'étalement urbain



### La modélisation des trafics



#### Les objectifs :

Identifier et hiérarchiser les différentes contraintes environnementales sur la zone d'étude.

La notion d'environnement s'entend au sens large : milieu humain (habitat, cadre de vie), milieux naturels, agriculture, sylviculture, eau, paysage et patrimoine culturel, etc.

Proposer des fuseaux de moindre impact du point de vue environnemental.

Proposer les fenêtres de localisations possibles d'ouvrages (ponts et/ou tunnels) pour le franchissement de la Gironde ou de la Garonne et de la Dordogne.

Ces fenêtres résultent :

- d'une part, du respect des enjeux liés aux milieux et activités sur les rives
- d'autre part, des possibilités techniques de réalisation des ouvrages.

Définir des zones potentielles d'implantation de systèmes d'échange assurant à la fois la desserte des grandes plates formes multimodales, le développement de l'agglomération et la limitation de l'étalement urbain.

Préparer les hypothèses socio économiques de développement qui serviront de référence aux études de prévision de trafic .

Proposer les principes d'un aménagement dans l'environnement de l'ouvrage.

Etablir des prévisions de trafics correspondant aux différentes variantes envisageables.

Déterminer les performances technico-économiques des divers scénarios en termes de gains de temps, de sécurité, d'accessibilité...

#### La démarche :

Réaliser un état des lieux et d'une hiérarchisation des enjeux pour les différentes composantes environnementales identifiées.

Identifier plusieurs fuseaux envisageables, présentant les moindres impacts à partir de ces diverses cartes d'enjeux.

Dans un second temps, des investigations plus fines seront menées à l'intérieur des fuseaux retenus, afin de permettre leur comparaison sur les bases les plus exhaustives possible.

Recensement, recueil et analyse des contraintes environnementales.

Recensement et analyse des contraintes techniques; faisabilité.

Analyse et recherche des fenêtres.

Assistance par des spécialistes ouvrages d'art, géologie, hydraulique.

Analyser les dynamiques de développement des territoires de l'ouest bordelais et celles des déplacements

Proposer les secteurs de localisations possibles de points d'échange entre le contournement et les plateformes intermodales de l'aire bordelaise.

- Construire divers scénarios d'échange prévoyant un ou deux échangeurs, avec ou sans antenne autoroutière.
- En déduire des hypothèses d'évolution des territoires.
- Elaborer les principes globaux d'aménagement des territoires traversés permettant de limiter l'étalement urbain et recenser les divers outils d'action permettant la réussite de cette politique (SDAU, SCOT...).

L'ensemble des résultats de comptages et d'enquêtes par interviews de conducteurs de véhicules est valorisé pour rendre compte des déplacements au droit de l'agglomération bordelaise.

Ces données sont projetées en 2020 en fonction d'hypothèses de mobilité formulées au niveau local, national et international, en intégrant notamment la problématique des traversées pyrénéennes.

Des matrices de simulation des comportements permettent d'affecter les usagers sur les différents réseaux.

Les hypothèses sont croisées avec celles concernant le développement de l'urbanisation de l'agglomération bordelaise.

#### Les partenaires de la Direction Régionale de l'Équipement Aquitaine :

- ETEN Environnement
- Chambre d'Agriculture de la Gironde
- Direction départementale de l'Agriculture et de la Forêt
- Centre d'Etudes Techniques de l'Équipement (CETE du Sud-Ouest)
- BKM

- Direction départementale de l'Équipement de la Gironde (service des grands travaux)
- CETE du Sud-Ouest : les groupes « environnement » et « projets routiers » et la division « ouvrages d'art » en collaboration avec le CETU
- Des experts en géologie, hydraulique : CETE du Sud-Ouest (laboratoire régional de Bordeaux) et des consultants extérieurs

- Direction départementale de l'Équipement de la Gironde, plus particulièrement ses services territoriaux de l'aménagement : SATO (ouest), SATE (est) et SATAB (agglomération bordelaise)
- A'URBA (Agence d'urbanisme-Bordeaux Métropole Aquitaine)

- Centre d'Etudes Techniques de l'Équipement (CETE du Sud-Ouest)
- Atlantic Transports - EMTIS
- Direction départementale de l'Équipement de la Gironde (service des grands travaux)

# 2 L'élaboration des fuseaux et les estimations financières

A ce stade, on élabore des fuseaux, de largeur variable mais théoriquement de l'ordre de un kilomètre en moyenne, à l'intérieur desquels une solution est techniquement possible ; on essaie de déterminer un ordre de grandeur du coût de réalisation pour chacun de ces fuseaux.

#### Comment sont élaborés les fuseaux ?

La méthodologie repose sur :

- a) l'analyse et la prise en compte des contraintes recensées et hiérarchisées, relevant de l'environnement (dans toutes ses composantes), de la nature des terrains rencontrés (géologie et géotechnique) et de l'hydraulique (conditions de traversée des zones inondables sans aggravation des crues),
- b) la prise en compte des zones définies pour les franchissements de cours d'eau et pour l'implantation des zones d'échanges,
- c) la définition de fuseaux s'inscrivant sur des zones où les impacts sont, a priori maîtrisables et la vérification qu'une solution est techniquement possible compte tenu des normes en vigueur,
- d) la définition des estimations, sur la base de ratios kilométriques constatés récemment sur des opérations de même nature et pondérés selon la difficulté.



# préliminaire (2005-2006)

## Les effets socio-économiques



## Les effets du chantier autoroutier



## Les modalités d'exploitation



## Les ressources en matériaux



## L'éventualité d'un jumelage «Fer-Route»



Analyser les aspects socioéconomiques et présenter les potentialités des territoires concernés par la dynamique d'échanges (personnes, marchandises) du « corridor atlantique nord-sud ».

Mettre en évidence les grands pôles générateurs de trafic sur ce corridor (plates-formes logistiques, ports, aéroports et tourisme littoral), ainsi que les enjeux économiques pour l'agglomération bordelaise (zones d'activités, pôles logistiques).

Estimer dès maintenant les effets du chantier sur le milieu environnant pendant les 4 ou 5 ans nécessaires à la construction de l'autoroute.

Mener une réflexion sur les modalités d'exploitation du futur contournement dont l'objectif principal est de capter les poids lourds, délestant ainsi la rocade bordelaise des trafics de transit. Donner des pistes de réflexion sur les modalités de gestion du trafic alors envisageables sur la rocade existante, en prenant en compte le réseau des transports en commun.

Identifier les ressources extérieures. Déterminer les possibilités de valorisation des ressources locales. Partant du constat que les ressources locales disponibles en matériaux de construction pour les routes et pour les ouvrages sont très largement insuffisantes, proposer les démarches opérationnelles à engager pour garantir la maîtrise des matériaux.

Apprécier la faisabilité de la réalisation éventuelle d'une voie ferroviaire jumelée au contournement autoroutier de Bordeaux.

L'analyse s'appuie essentiellement sur les études réalisées par l'INSEE, le Conseil régional, le Conseil général, le Comité départemental du Tourisme, la CCI, les ports (Bordeaux, Bayonne) et l'aéroport de Bordeaux.

Elle s'appuie également sur les études menées par le CETE du Sud-Ouest, principalement dans le transport (plates-formes logistiques, chantiers de transport combiné...).

Evaluer pour chaque fuseau envisagé les incidences des ouvrages provisoires (plateformes de construction, étaieement, remblais provisoires, circulation liée au chantier) sur les sites concernés, notamment au droit du franchissement de l'estuaire.

Etude prospective sur les moyens futurs de gestion du trafic PL en intégrant, entre autre, le niveau ou la modularité du péage du contournement, une gestion par système d'information continue et des moyens de vérification des destinations des PL.

Dimensionnement des moyens de gestion du trafic à mettre en œuvre en fonction des fuseaux envisagés : nombre et positionnement des zones d'échanges, présence ou non d'un tunnel ou d'un ouvrage exceptionnel, etc...

Recensement, recueil et analyse des études disponibles ou engagées en matière de ressources et de transport des matériaux.

Recensement et analyse des besoins à satisfaire pour le contournement autoroutier de Bordeaux.

Formulation des hypothèses et des démarches à engager pour l'approvisionnement en matériaux.

L'étude porte sur 3 thèmes :

- 1) Dans une approche normative, rapprocher les référentiels techniques route et fer, en distinguant 3 hypothèses de ligne ferroviaire : ligne à grande vitesse voyageurs, ligne classique, ligne mixte grande vitesse et fret.
- 2) Etablir une note de synthèse sur l'éventualité et la précision d'un jumelage.
- 3) Effectuer des recherches sur le plan national et sur le plan international visant à recenser et analyser des exemples de jumelage en soulignant les avantages et inconvénients avec un éclairage particulier sur les grands ouvrages d'art (notamment Danemark, Suède, Venezuela).

• Centre d'Etudes Techniques de l'Equipement (CETE du Sud-Ouest)

• Direction départementale de l'Equipement de la Gironde (service gestion de la route)  
• CETE du Sud-Ouest

• Direction départementale de l'Equipement de la Gironde (service gestion de la route)  
• CETE du Sud-Ouest

• Direction régionale de l'Equipement Aquitaine  
• le réseau des CETE (Centres d'études techniques de l'Equipement), en particulier le laboratoire régional de Bordeaux,  
• les organisations professionnelles, en particulier l'UNICEM  
• Direction départementale de l'Equipement de la Gironde

• RFF et un bureau d'études techniques extérieur.

# 3

## La concertation



A la fin de l'étude préliminaire, il est important d'apporter à la concertation des éléments objectifs de comparaison des fuseaux selon une grille multicritères.

Ce travail est effectué collégialement avec tous les partenaires techniques et les administrations concernées.

Tous les thèmes sont abordés ; la pertinence de chaque fuseau est examinée en regard des objectifs fixés par la décision ministérielle du 14 mai 2004.

L'ensemble des études, les fuseaux proposés, leur évaluation comparative et les estimations financières correspondantes feront l'objet d'un dossier qui sera le support de la concertation prévue au premier semestre 2006.

Les modalités de cette concertation seront communiquées début 2006 à la Commission Nationale du Débat Public dans le cadre de son suivi du projet.

# Diversité et complexité ... des questions comme des solutions

L'étude préliminaire est réalisée en plusieurs étapes. D'abord, on procède au recueil de données et à l'analyse des contraintes et enjeux. Puis, on essaie de localiser les franchissements et les systèmes d'échanges avant de déterminer plusieurs fuseaux de 1000 mètres. Après en avoir fait une analyse comparative tant sur le plan technique qu'environnemental et socio-économique, on soumet l'ensemble des éléments issus de l'étude préliminaire à une large concertation publique.

A l'issue de cette concertation, le préfet en dresse le bilan qu'il transmet au ministre de l'Équipement et des Transports. C'est à lui que revient la décision du choix du fuseau et des conditions de la poursuite des études pour l'établissement de l'avant-projet sommaire.



Des enjeux majeurs :

- l'estuaire lui-même (1)
- les zones humides qui le bordent (2)
- les sites industriels et militaires (3)

## La recherche de la meilleure intégration dans l'environnement

Le débat public a mis en évidence de fortes préoccupations quant au respect de l'environnement. Le respect de ces enjeux va largement déterminer les conditions de réalisation du contournement autoroutier de Bordeaux.

Outre une recherche de solution par l'ouest, la Décision Ministérielle du 14 mai 2004 (*voir ci-contre*) prévoit des investigations environnementales aussi à l'Est. Cette précaution devrait permettre de comparer de façon objective et argumentée les impacts environnementaux des deux options, pour préparer, le moment venu, l'enquête d'utilité publique dans les meilleures conditions.

## Des questions majeures

Outre la recherche de la meilleure compatibilité avec les contraintes que représentent les zones d'habitat, les zones humides, les zones de protection Natura 2000 et les zones de vignobles, l'étude préliminaire explore les réponses à des questions majeures comme les franchissements de la zone fluviale ou estuarienne et le nombre et la localisation des échangeurs.

D'autres questions fondamentales devront être traitées ; en particulier, la desserte ou non de la presqu'île d'Ambès, la traversée ou le contournement de sites sensibles comme le camp de Souge ou le CAEPE.

Les conclusions de toutes les études techniques seront présentées en toute transparence lors de la concertation.

## La décision ministérielle

MINISTÈRE DE L'ÉQUIPEMENT, DES TRANSPORTS, DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE, DU TOURISME ET DE LA MER

NOR : EQUR0400757S

### Décision consécutive au débat public relatif au projet de contournement autoroutier de Bordeaux

Le ministre de l'équipement, des transports, de l'aménagement du territoire, du tourisme et de la mer,

Considérant que le projet de contournement autoroutier de Bordeaux a fait l'objet d'un débat public conformément aux dispositions du code de l'environnement ;

Considérant les positions et arguments exprimés lors de ce débat ainsi que la richesse de ses apports, qui ont permis de mieux cerner les enjeux d'ordre environnemental, géographique, économique et d'étalement urbain, attachés à ce projet de contournement;

Considérant en particulier les possibilités de développement économique et touristique, ainsi que les enjeux environnementaux liés aux deux options est et ouest possibles ;

Considérant le compte-rendu du débat public en date du 15 février 2004 rédigé par le président de la commission particulière du débat public ;

Considérant le bilan du débat public en date du 25 février 2004 rédigé par le président de la commission nationale du débat public ;

Considérant la demande d'une vision multimodale de la politique des transports en Aquitaine ;

Décide :

#### Article 1 :

Le principe de la réalisation d'un contournement autoroutier de Bordeaux en tracé neuf et dans le cadre d'une concession est retenu.

Son objectif principal est de rétablir un niveau de service de qualité au droit de Bordeaux sur l'axe routier nord-sud Atlantique, en dissociant le trafic local à caractère urbain et suburbain et le trafic de transit, national ou international.

Ce projet doit, en outre, permettre de concilier au mieux cet objectif principal avec les objectifs suivants :

- améliorer la qualité des échanges interrégionaux pour favoriser le développement de la métropole bordelaise tout en limitant les risques d'étalement urbain ;
- assurer une meilleure desserte des grandes plates-formes intermodales de transport de l'agglomération ;
- mettre en œuvre, grâce à la dissociation des trafics, de nouvelles mesures d'exploitation améliorant la sécurité et les conditions de circulation sur l'ensemble du réseau structurant local.

#### Article 2 :

Le projet de contournement autoroutier de Bordeaux sera mis à l'étude en recherchant une solution de passage par l'ouest en vue de définir les fuseaux de 1000 m possibles puis d'adopter, après les phases de concertation locale, celui qui fera l'objet de l'étude d'avant-projet sommaire. Conformément aux procédures en vigueur, les études d'environnement porteront néanmoins sur les différentes options routières envisagées au cours du débat. Après le choix du fuseau de 1000 m, l'avant-projet sommaire précisera le tracé (bande de 300 m) et le système d'échange à soumettre, le moment venu, aux enquêtes publiques nécessaires à la réalisation du projet.

Les études devront veiller à inscrire la réalisation de ce projet dans une perspective de développement durable des territoires environnants. A ce titre, une attention particulière sera portée :

- aux enjeux liés aux habitations, aux vignobles, aux zones inondables ainsi qu'aux systèmes écologiques sensibles, tout particulièrement les zones humides ;
- à l'insertion du projet dans le contexte urbain et à la prise en compte des projets de développement des territoires, notamment par la recherche de partenariats adaptés avec les collectivités territoriales concernées. La conception de l'ouvrage (péage, système d'échange et antennes autoroutières) devra permettre de limiter les risques d'étalement urbain ;
- à la recherche de modes d'exploitation cohérents du contournement et de la rocade permettant d'utiliser cette dernière dans le cadre d'une stratégie durable d'offre de transports et de déplacements à l'échelle de l'agglomération et de réserver, autant que possible, le contournement au trafic de transit.

Les études prendront en compte l'évolution des autres modes de transport (ferroviaire, maritime et aérien). Elles devront permettre d'apprécier la faisabilité de la réalisation éventuelle d'une voie ferroviaire jumelée.

Un dispositif d'information et d'échange sera mis en place afin d'assurer la participation du public à toutes les phases d'élaboration du projet.

#### Article 3 :

En outre, un dispositif régulier d'information et d'échange sur la politique multimodale des transports et l'avancement des grands projets concernant l'Aquitaine sera mis en place.

#### Article 4 :

Le directeur des routes et le préfet de la région Aquitaine, préfet de la Gironde, sont chargés, chacun pour ce qui le concerne, de l'exécution de la présente décision qui sera publiée au journal officiel de la République française.

Fait à Paris, le 14 Mai 2004

signé : Gilles de ROBIEN



Direction régionale de l'Équipement Aquitaine  
Cité administrative - Rue Jules Ferry - Boîte postale 55 - 33090 Bordeaux Cedex

Internet : [www.contournement-bordeaux.aquitaine.equipement.gouv.fr](http://www.contournement-bordeaux.aquitaine.equipement.gouv.fr)

Conception & rédaction : Francom - Photos : Philippe Roy - Impression : 33 Impression