

INTÉGRATION D'UNE VOIE VR2+ DANS UN MODÈLE MULTIMODAL

—
*L'EXEMPLE DE LA MISE À 2X3 VOIES DE L'A63
EN GIRONDE*

15 mai 2023



SOMMAIRE

- 01. CONTEXTE ET OBJECTIFS DE L'ÉTUDE**
- 02. MÉTHODE, RÉSULTATS ET ANALYSES**
- 03. ÉLÉMENTS DE CONCLUSION**

01.

CONTEXTES ET OBJECTIFS

CONTEXTE ET OBJECTIF DE L'ÉTUDE

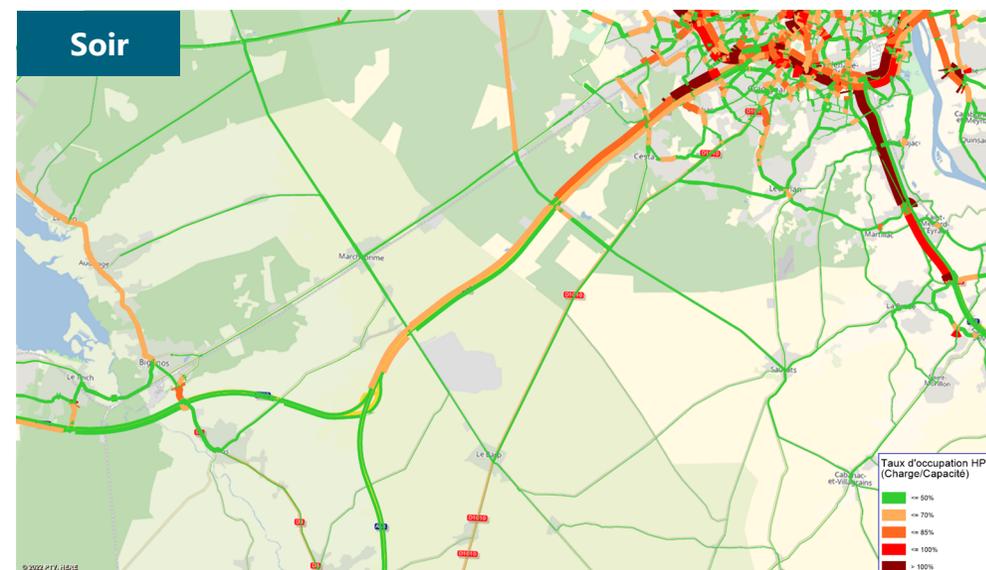
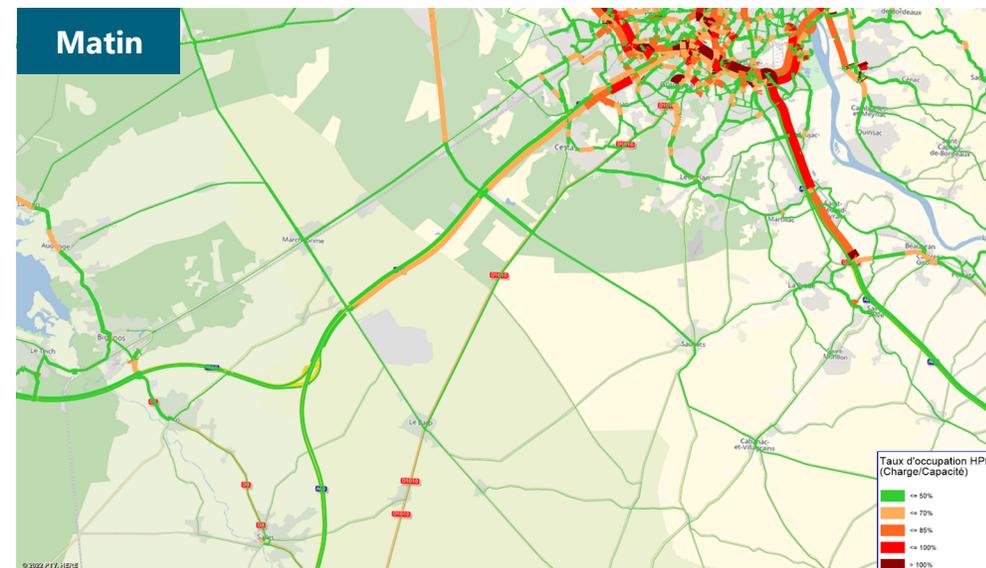
L'A63, un axe marqué par de fortes congestions

- L'A63 est une des plus importantes pénétrantes à la rocade bordelaise
- L'axe est très souvent **congestionné** en entrée d'agglomération le matin et sortie d'agglomération le soir
- Forte proportion de PL en transit

Une réflexion sur l'aménagement à réaliser

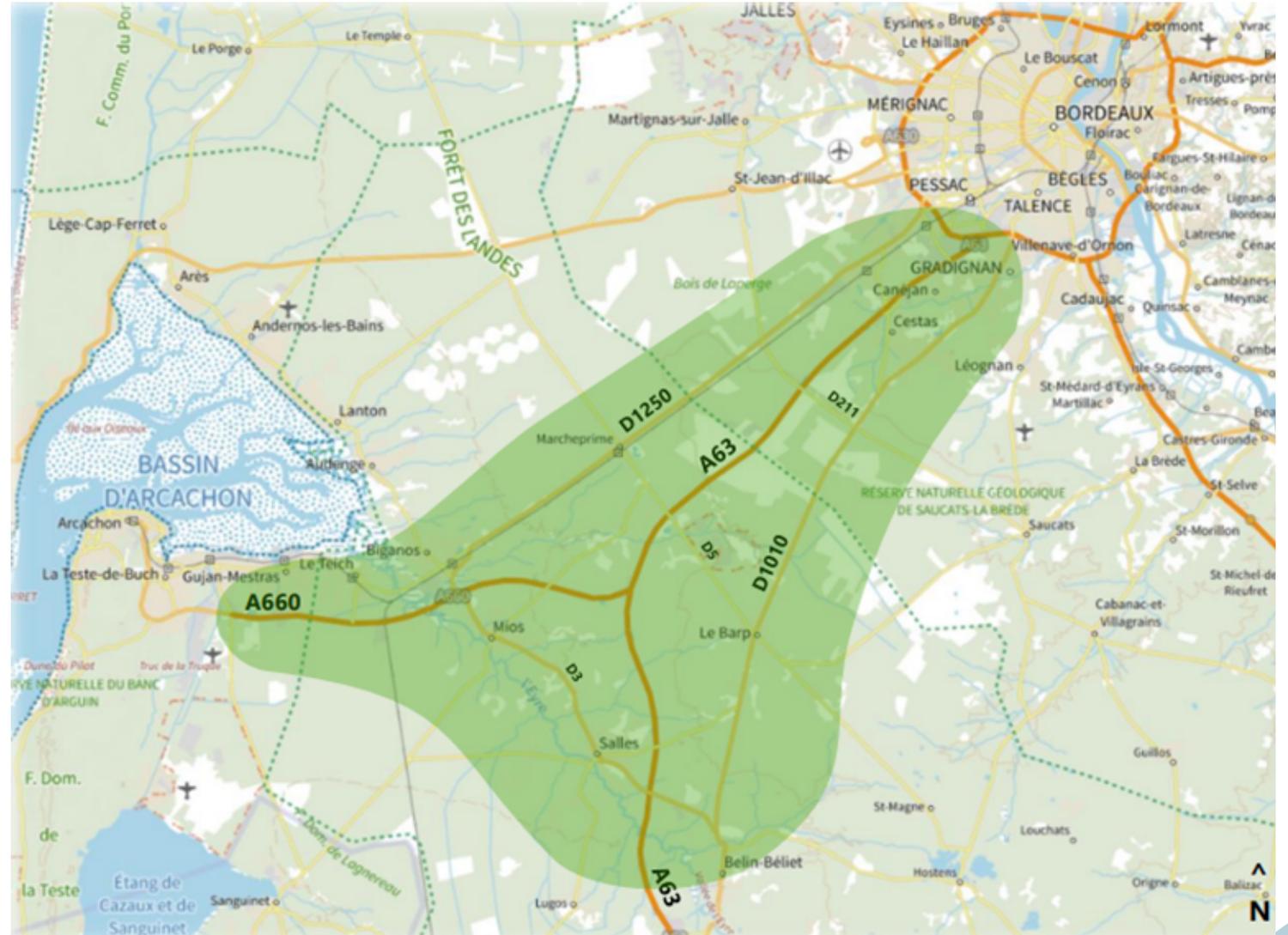
- L'étude consiste à réaliser des prévisions de trafic sur l'A63 entre Bordeaux et Salles pour **différents scénarios d'aménagements** (mise à 2x3 voies, avec / sans VR2+,) et de **niveau de péage**
- L'intégration d'une voie VR2+ a nécessité la mise en place d'un **module covoiturage dédié dans le MMM**

Congestion actuelle



CONTEXTE ET OBJECTIF DE L'ÉTUDE

Périmètre d'étude



DÉROULEMENT DU PROJET

Elaboration d'un modèle de trafic sur la base d'un diagnostic et de données existantes ou complémentaires



Pour tester les différents scénarios et alimenter le calcul socio-économique

Phase 1
Diagnostic
situation actuelle

Phase 2 Données
complémentaires

Phase 3 Recalage
du modèle

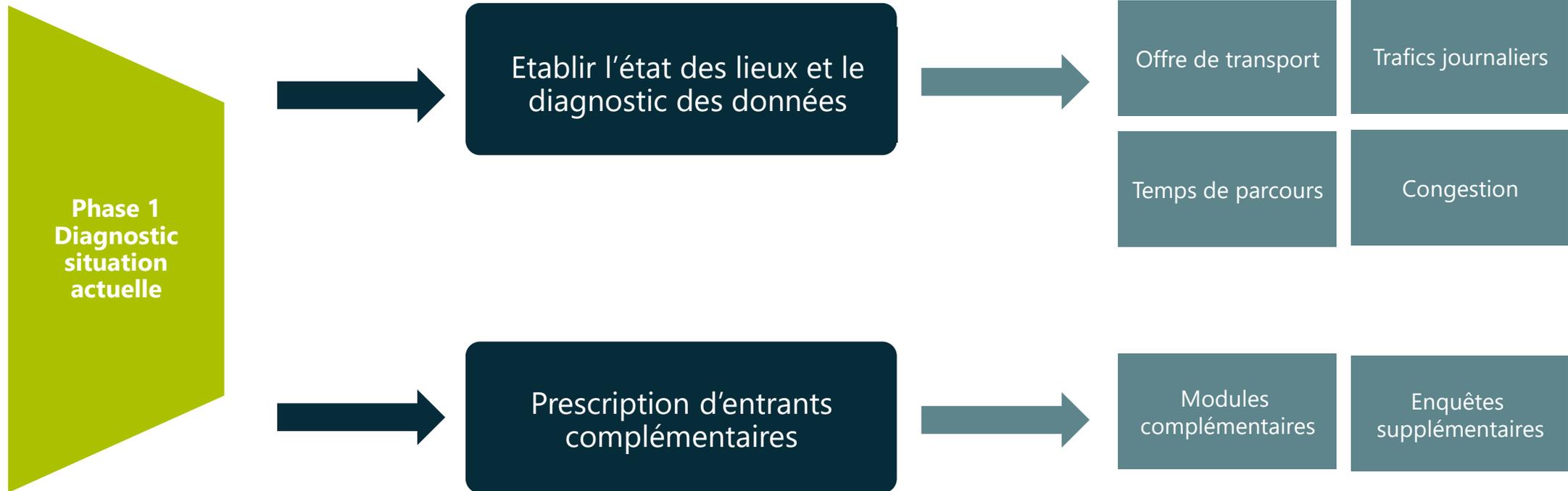
Phase 4
Prévisions de
trafics avec
intégration 2x3
voies, VR2+

Phase 5 Bilan socio-
économique

02.

MÉTHODE, RÉSULTATS ET ANALYSES

LE DIAGNOSTIC

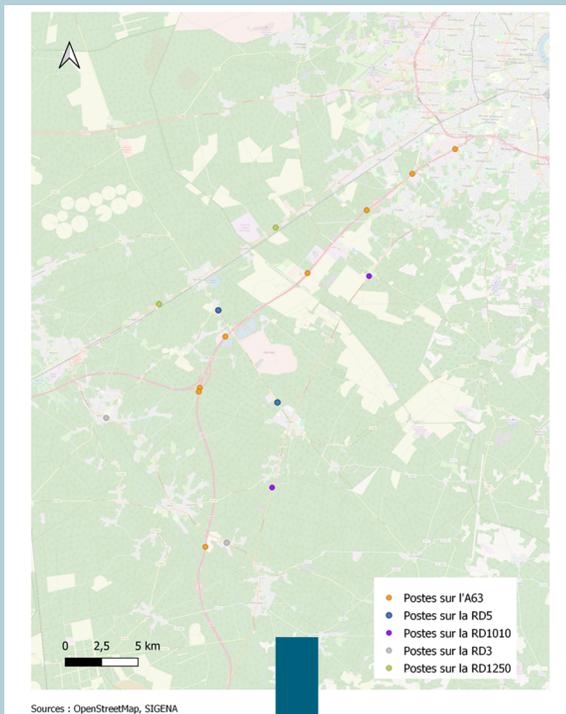


LE RECUEIL DE DONNÉES COMPLÉMENTAIRES



Enquêtes complémentaires

Comptages automatiques



Données trafics récentes

Enquête OD barrière péage Saugnacq-et-Muret

DATE	HEURE	POSTE	VILLEO	VILLED
07/04/2022	07:31	1 : Poste 1 - vers Bordeaux	MORCENX	RENNES
07/04/2022	07:33	1 : Poste 1 - vers Bordeaux	BENESSE LES DAX	GRADIGNAN
07/04/2022	07:38	1 : Poste 1 - vers Bordeaux	BENESSE MAREMNE	BORDEAUX
07/04/2022	07:38	1 : Poste 1 - vers Bordeaux	SEIGNOSSE	BORDEAUX

CODIFICATION	
TYPEVEH	Type de véhicule 1 : VL 2 : VL + remorque 3 : VUL 4 : Camping Car 5 : Moto ou scooter (deux roues motorisées)
OCCUP	Nombre d'occupants y compris conducteur
DPTO	Département d'origine du déplacement
INSEEO	Code INSEE de la commune d'origine du déplacement
VILLEO	Commune d'origine du déplacement

Reconstituer flux longues distances

Enquête préférences déclarées

	Itinéraire 1	Itinéraire 2
Type de route sur la section entre Salles, Le Taich et la rocade de Bordeaux	L'autoroute	Une départementale ou une voie urbaine
Temps total de porte à porte	1h20min	1h30min
Vous avez 1 chance sur 3 que votre temps de trajet soit	1h10min, 1h20min ou 1h30min	1h25min, 1h30min ou 1h35min
Coût total :	15,20€	12,90€
Coût du carburant	8,20€	7,90€
Coût du péage	2,00€	0,00€
Coût du stationnement	5,00€	5,00€

Estimer distribution valeur du temps

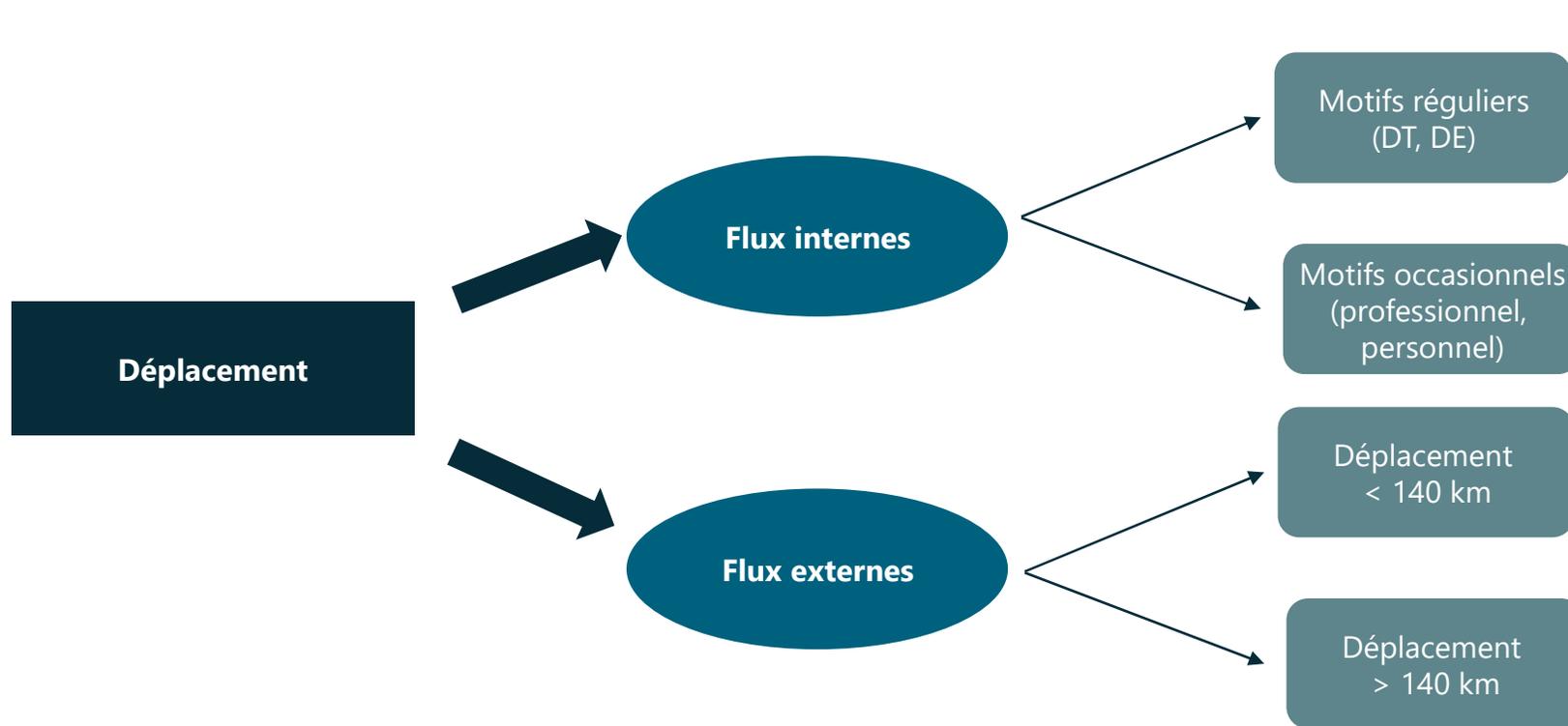
Phase 2 Données complémentaires

LE RECUEIL DE DONNÉES COMPLÉMENTAIRES

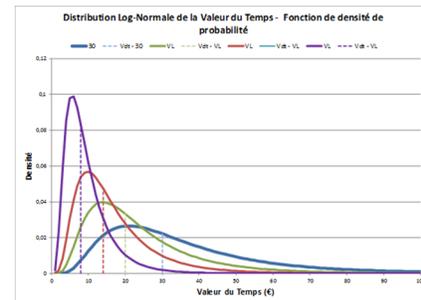


Valeurs du temps dans procédure TRIBUT

Phase 2
Données
complémentaires



Valeur du temps
différenciée par motif /
classe de distance et par
mode (VP/PL)



LE MODÈLE MULTIMODAL MMM



Phase 3
Recalage du
modèle

- Utilisation du modèle Girondin MMM qui comprend 3 situations de référence :

Situation actuelle

Prospective moyen terme 2023

Prospective long terme 2030

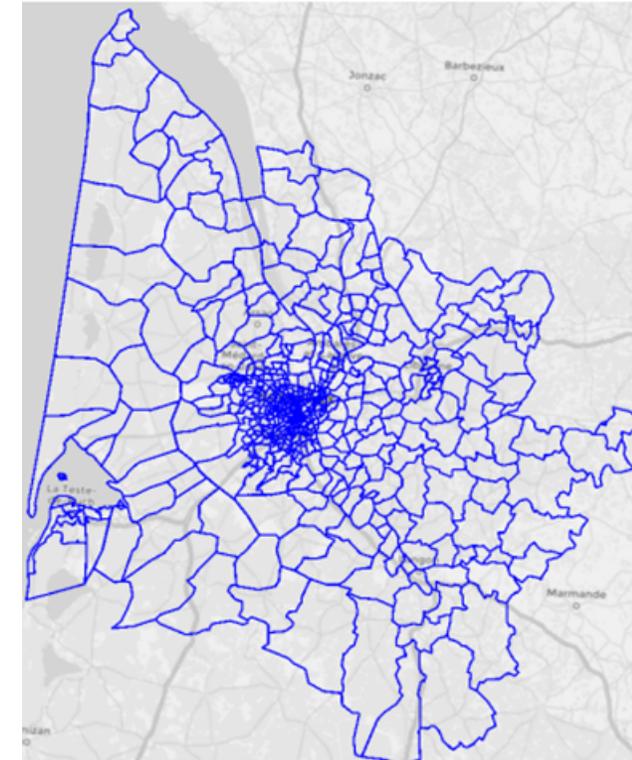
- 3 périodes d'affectation

■ HPM

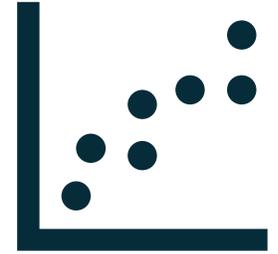
■ HPS

■ HC

→ Permet de reconstituer la charge journalière



ADAPTATION ET RECALAGE DU MODÈLE

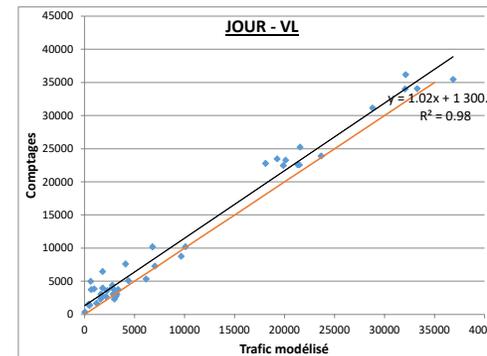


Phase 3
Recalage du
modèle

- Affinage du zonage pour prendre en compte la longue distance
- Affinage du réseau
- Intégration des données complémentaires : comptages, valeurs du temps (enquête préférence déclarée) , matrices longue distance (enquête OD)
- Adaptation du temps généralisé :

$$\text{Temps généralisé} = \underbrace{\text{coeff x Temps en charge} - \text{coeff x Temps à vide}}_{\text{Fiabilité de l'itinéraire}} + \underbrace{\frac{\text{Coût carburant}}{\text{Médiane VDT}} \times \text{Longueur du tronçon}}_{\text{Coût de l'itinéraire}}$$

Recalage VP et PL en volume et temps de parcours à l'HPM, HPS, HC et jour



LES SCÉNARIOS ÉTUDIÉS POUR LA CONCERTATION

Socio-éco à 2030 : projection de la demande interne sur la base du MMM

Evolution du trafic d'échange et de transit sur la base du scénario AMS de l'instruction cadre

Phase 4
Prévisions de
trafics avec
intégration
2x3 voies,
VR2+



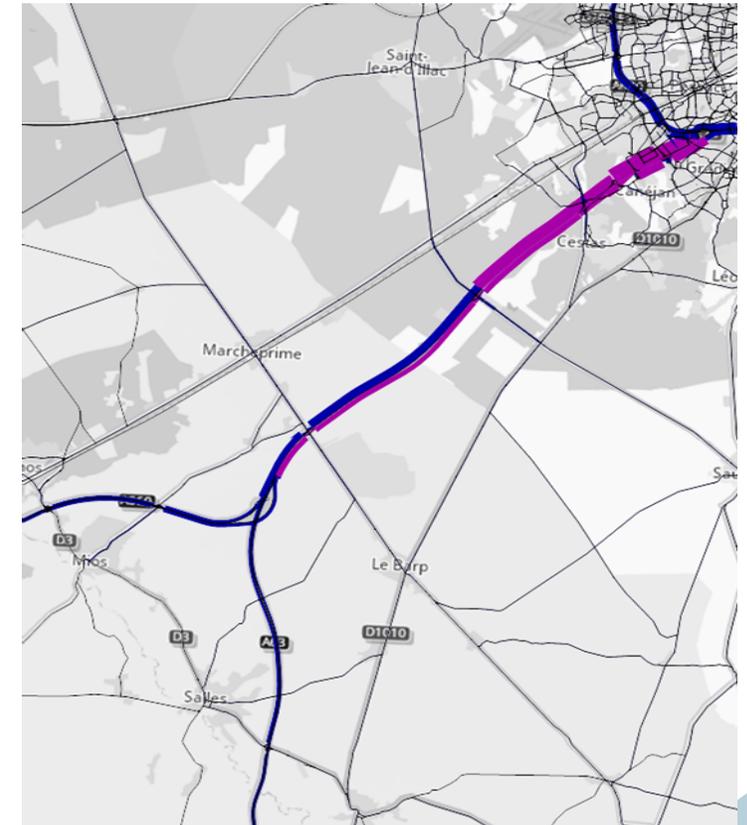
SCÉNARIOS AVEC VR2+ : PRISE EN COMPTE COVOITURAGE

Adaptation du réseau et système de transport

- Création d'un **système de transport covoiturage** (au même titre que la voiture, PL, bus ...)
- Création d'une **voie de covoiturage** le long de l'A63 réservée à ce système sur les portions concernées par l'aménagement
- Les tronçons ouverts à la VP sont ouverts au covoiturage

Evaluation de la demande potentielle

- Réalisation d'une **arborescence** des trafics sur l'A63 en situation de projet le long des sections concernées par l'aménagement VR2+
→ **Matrice d'usagers potentiels**



Phase 4
Prévisions de
trafics avec
intégration 2x3
voies, VR2+

SCÉNARIOS AVEC VR2+ : PRISE EN COMPTE COVOITURAGE

Extraction de la matrice OD covoiturage



Phase 4
Prévisions de
trafics avec
intégration 2x3
voies, VR2+

- Taux de report des VP vers le covoiturage : 25% susceptibles – au moins 2 personnes dans le véhicule (source = enquête Département sur 3 pénétrantes de la métropole en 2018 -> base du module covoiture du MMM)
- Étude d'un cas de figure légèrement majoré de report du VP vers le covoiturage :

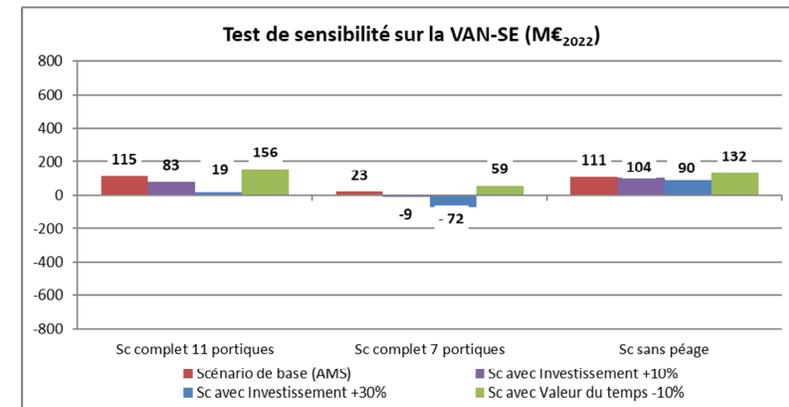
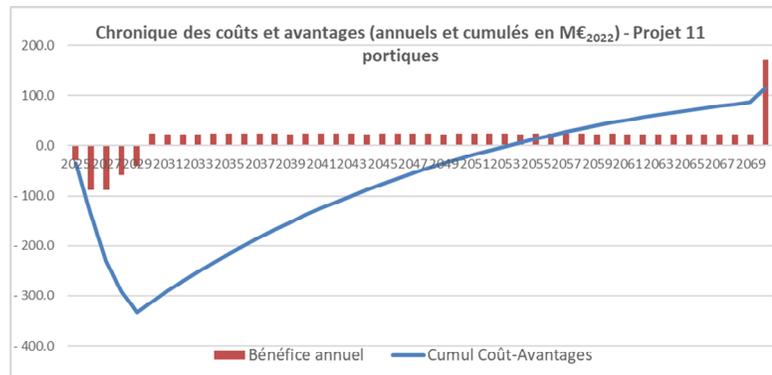
→ Hypothèses

- **30%** de la matrice d'usagers potentiels → covoiturage
- **60%** de la matrice d'usagers potentiels → reste VP
 - ▶ **10%** des usagers basculent en tant que passagers dans le covoiturage

BILAN SOCIO-ÉCONOMIQUE

Phase 5 Bilan socio-économique

- Le modèle permet de calculer les entrants nécessaires au bilan socio-économique par système de transport pour tous les scénarios dont VR2+ :
 - Véh-km
 - Véh-heures
- Le calcul socio-économique fournit une série d'indicateurs agrégés qui permettent d'évaluer le projet dans son ensemble (VAN-SE, TRI, VAN/€ investi)



03.

ÉLÉMENTS DE CONCLUSION

POUR CONCLURE

Rappel des objectifs de l'étude :

- Mettre à jour des données de trafic existantes et construire un modèle de trafic robuste ;
- Connaître l'impact des scénarios envisagés sur le trafic du corridor ;
- Évaluer finement la valeur du temps des usagers de l'axe ;
- Évaluer le potentiel covoiturage ;
- Évaluer l'impact d'une voie réservée (VR2+) sur le trafic d'A63 ;
- Réaliser l'évaluation socio-économique des scénarios.

Un enjeu important : la concertation publique menée du 30 janvier au 30 avril 2023

- Implique des besoins en données fiables pour les prévisions trafics et les bilans
- Implique également de pouvoir « vulgariser » et illustrer les résultats