



**PRÉFET
DE LA RÉGION
NOUVELLE-AQUITAINE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

A62 – Aménagement d'une voie réservée au covoiturage couplée à une voie auxiliaire

**7 octobre 2025
Journée nationale des gestionnaires de voies réservées
au covoiturage**

Sommaire

1. Contexte
2. Présentation du scénario
3. Conception

1. Contexte

1. Linéaire d'étude :

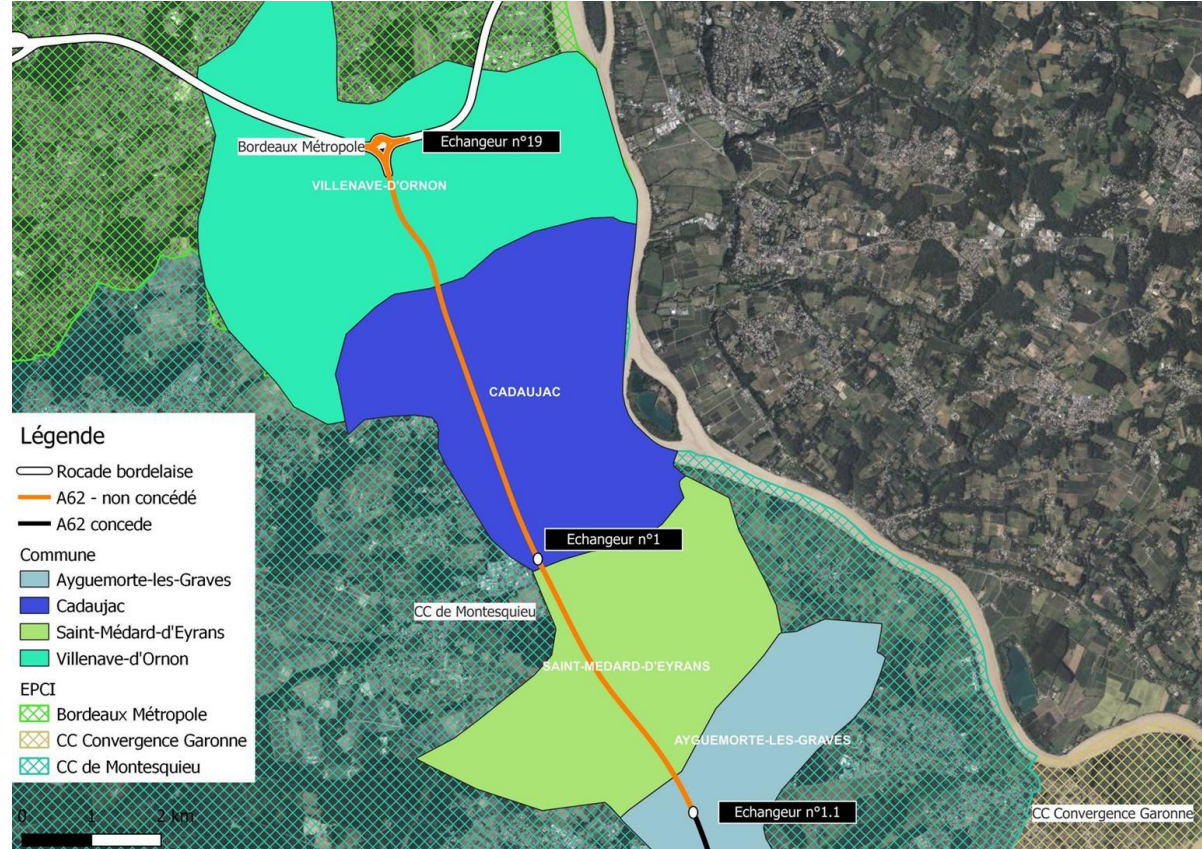
Section terminale non concédée d'A62 :
10,3 km entre l'échangeur 1.1 et la rocade de Bordeaux

2. Points d'échanges :

- Échangeur n°1.1 situé à 10 km de la rocade
- Échangeur n°1 situé à 6 km de la rocade
- Échangeur n°19 assurant la liaison avec la rocade

3. Un seul sens de circulation considéré :

Sens entrant vers Bordeaux, réponse à la congestion à l'heure de pointe (du matin à ce jour)

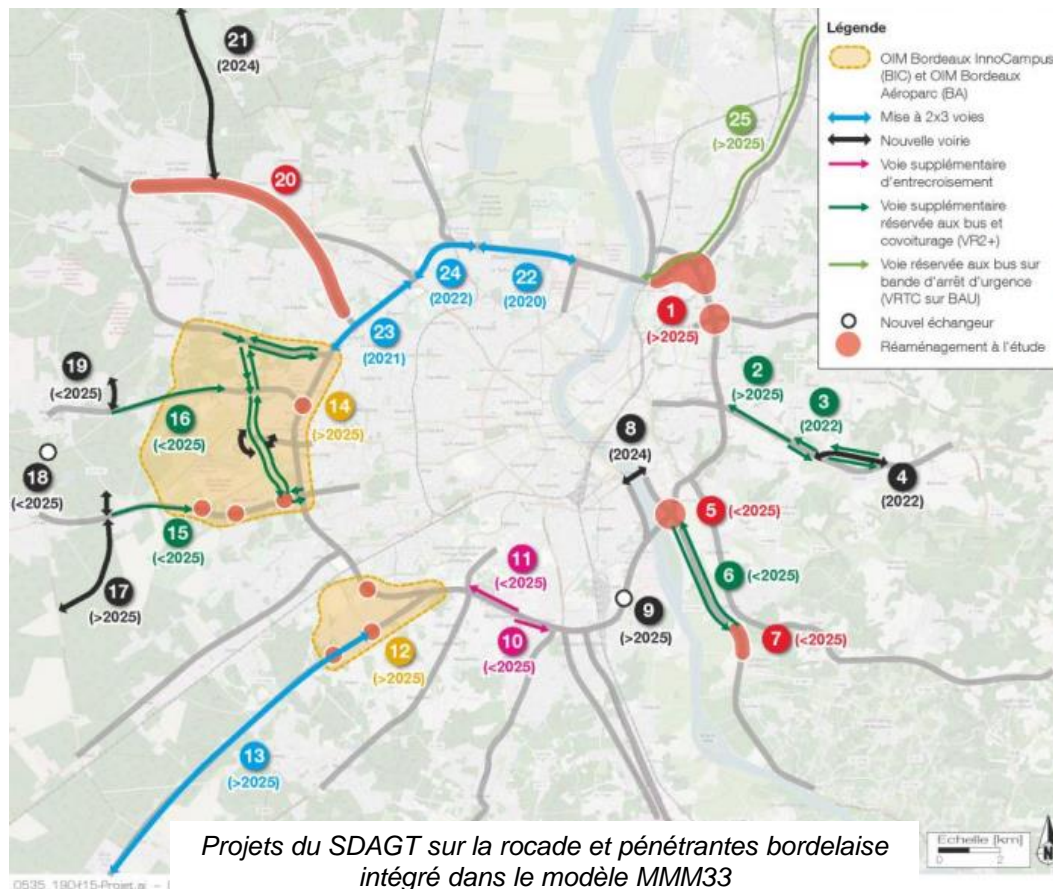


1. Contexte

4. Contexte local favorable :

➤ Objectif principal : malgré la demande croissante de mobilité dans la métropole et ses abords, limiter la congestion et améliorer les temps de parcours sur l'A62
→ projet listé au SDAGT

➤ Encourager le covoiturage : cohérence avec les initiatives locales pour optimiser l'usage de la voiture (comité des mobilités). Aujourd'hui, 80 à 83 % des véhicules circulent sur l'A62 avec le seul conducteur à bord avec une moyenne à 86 % sur 10 métropoles.



1. Contexte

5. Contexte congestion

Congestion sur l'A62 due à une remontée de la saturation depuis la rocade intérieure qui se propage à l'heure de pointe (matin) sur l'A62 (depuis la voie de gauche) régulièrement au-delà de l'échangeur 1 (congestion > 6 km)
 Variation de la congestion selon les jours, avec des pics les lundi, mardi et jeudi

7. Risque d'effet de porte

➤ Augmenter la capacité de l'A62 sans gestion de la demande entraînerait un afflux accru de véhicules.
 ➤ Saturation accrue des points critiques comme l'échangeur 19.

6. Limites des aménagements sur la rocade

➤ Rocade déjà au maximum de sa capacité malgré des aménagements récents.
 ➤ Solutions étudiées (entrecroisements, allongement de bretelles, régulation dynamique) à impact limité sur la fluidité globale.

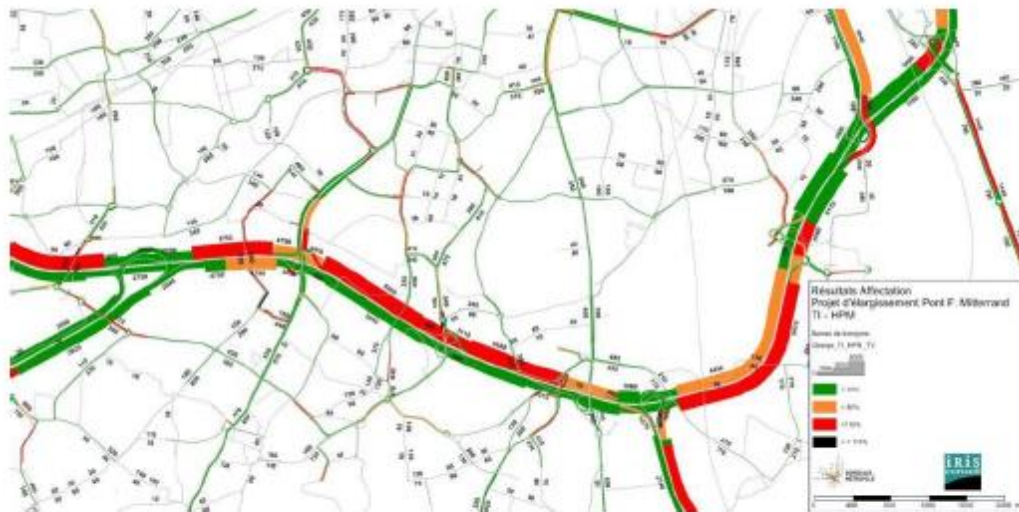
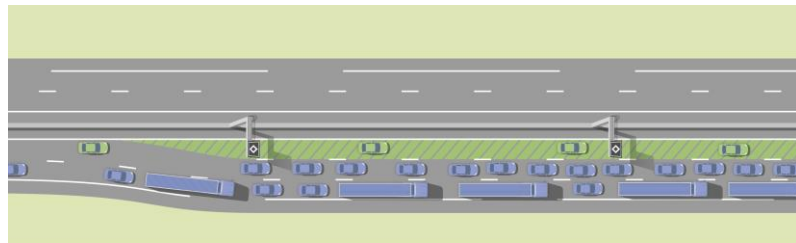


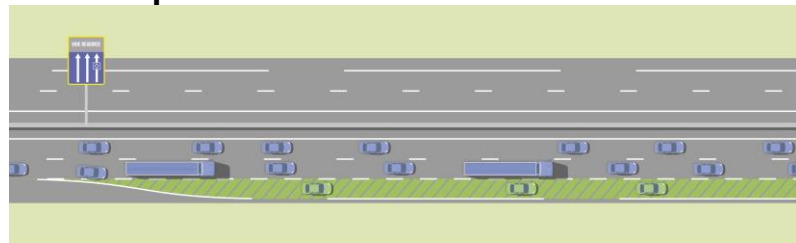
Figure 26 : Etat de saturation et trafic TI à l'HPM
 (Source : modèle Visum Bordeaux Métropole, 2017)

2. Présentation du scénario

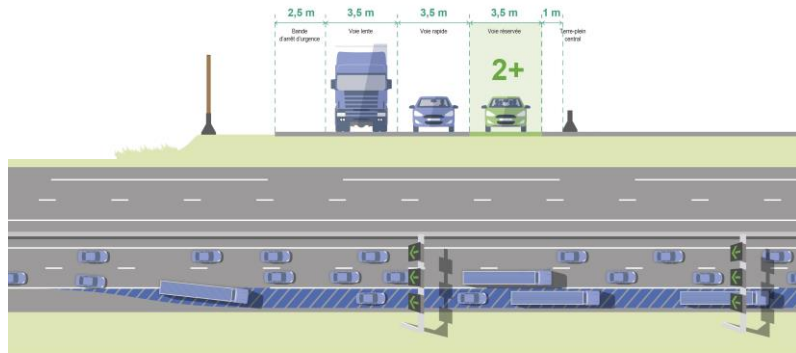
2.1 Différents scénarios étudiés au préalable



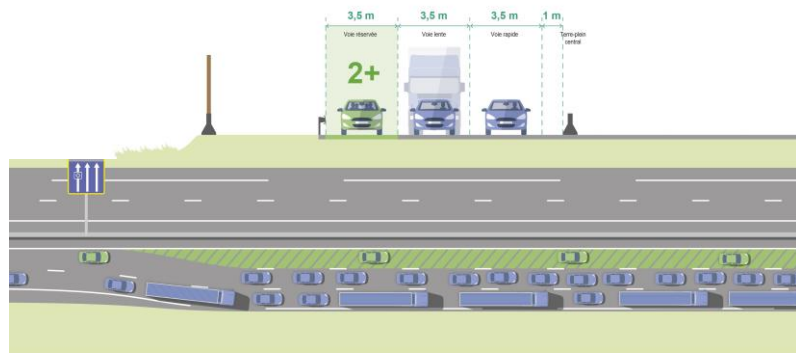
Scénario « VR2+ 10 km » heures de pointe



Scénario « VR2+ à droite »



Scénario « Voie auxiliaire »

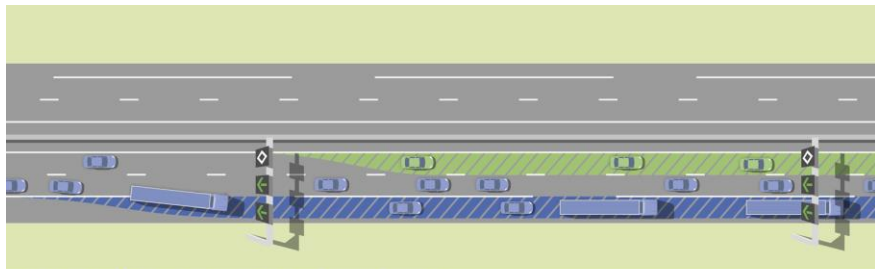


Scénario « VR2+ permanente 3 km »



2. Présentation du scénario

2.2 Principe de fonctionnement : VR2+ à gauche et voie auxiliaire à droite

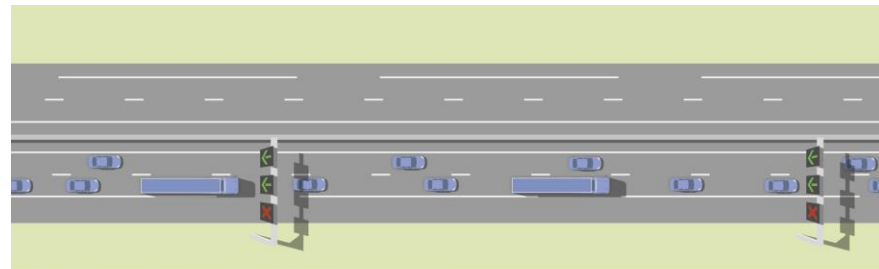


Scénario « VR2+ et voie auxiliaire » heures de pointe

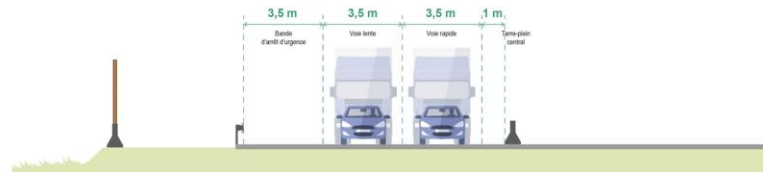


1. Activation de la VR2+ et de la voie auxiliaire

- Uniquement à l'heure de pointe (matin a priori)
- Limitation à 50 km/h des 3 voies de circulation (voire 70km/h si autorisé)
- Gestion dynamique de l'affectation des voies et VLA
- BAU supprimée à l'heure de pointe, restituable en désactivant la VR2+



Scénario « VR2+ et voie auxiliaire » heures creuses



2. Hors activation de la VR2+

- 2 voies utilisables pour tous, limitées à 130, 110 puis 90 km/h (système actuel)
- Régulation dynamique des vitesses

2. Présentation du scénario

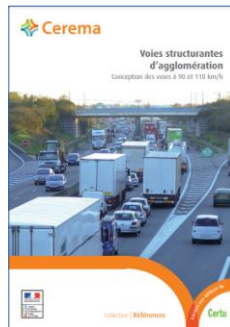
2.3 Guides technique et réglementation



+



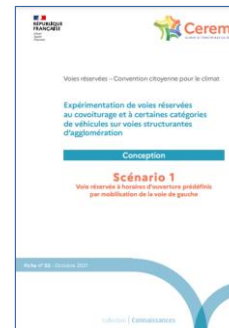
+



+

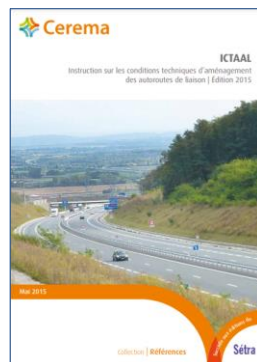


+



=

VR2+/VA
sur A62

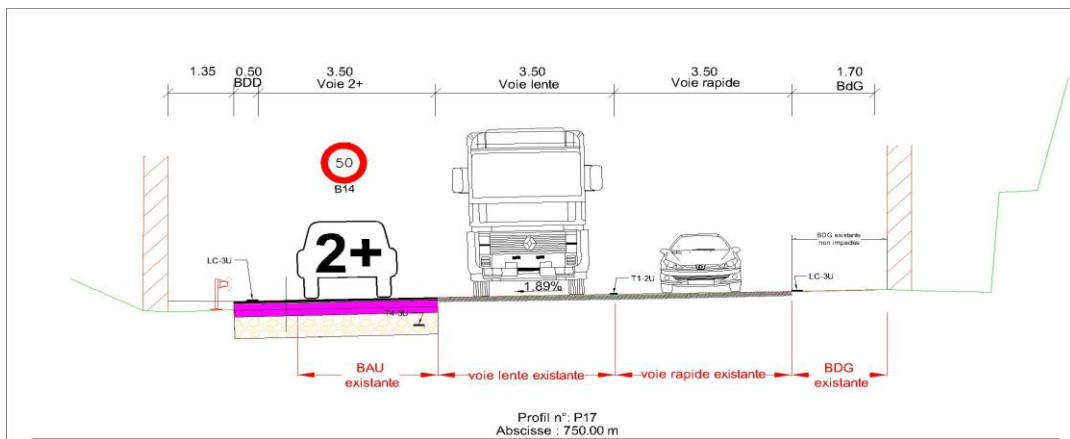


3. Conception

3.1 Profil en travers et élargissement

Prérequis de l'aménagement :

- Profil en travers : **12 m**
 - peu ou pas d'élargissement à prévoir
 - procédures environnementales moindres
 - vérification de la faisabilité au droit des OA
 - étude DR à prévoir (décalage de la circulation vers l'accotement et/ou création de nouveaux obstacles)
- Signalisation Horizontale spécifique VA
 - Reprise du tapis
- VA circulée par PL
 - Structuration BAU à prévoir si non dimensionnée



3. Conception

3.2 Equipements dynamique

➤ Fonctionnement en HP :

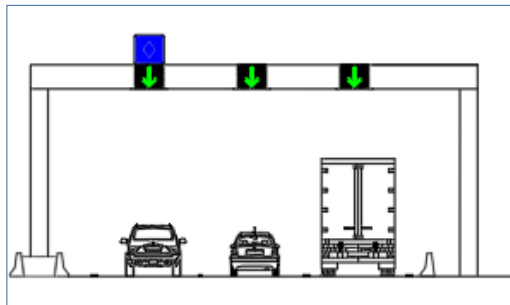
- BAU se transforme en VA
- Portiques tous les 500m (guide VA)
- Voie de gauche = VR2+
- Portiques VR2+ tous les 1000m (guide VR)

➤ Fonctionnement en HC :

- VA fermée redevient BAU
- Voie de gauche praticable pour tous

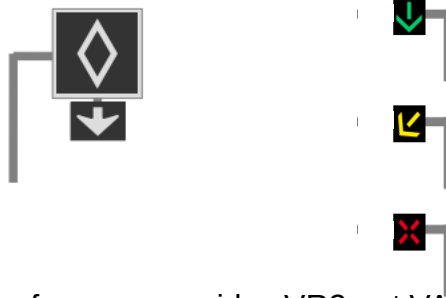
Signalisation dynamique envisagée :

Scénario A : Portique complet tous les 500m



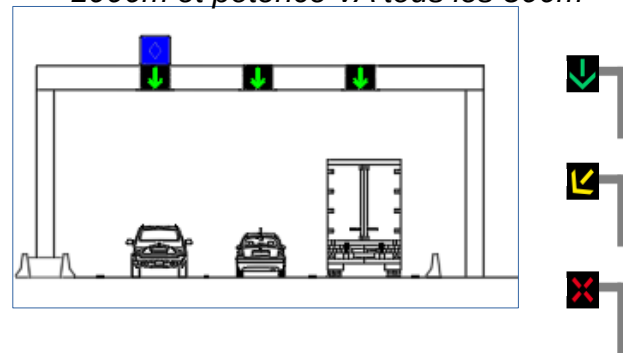
- + Compréhension usagers
- Coût (investissement et entretien)

Scénario B : Potence VR2+ tous les 1000m et potence VA tous les 500m



- + Conforme aux guides VR2+ et VA
- Dérogation IISR (R21 sur une seule voie)
- + Coût (investissement et entretien)
- Réseaux en TPC et accotement
- Compréhension usager

Scénario C : Portique complet tous les 1000m et potence VA tous les 500m



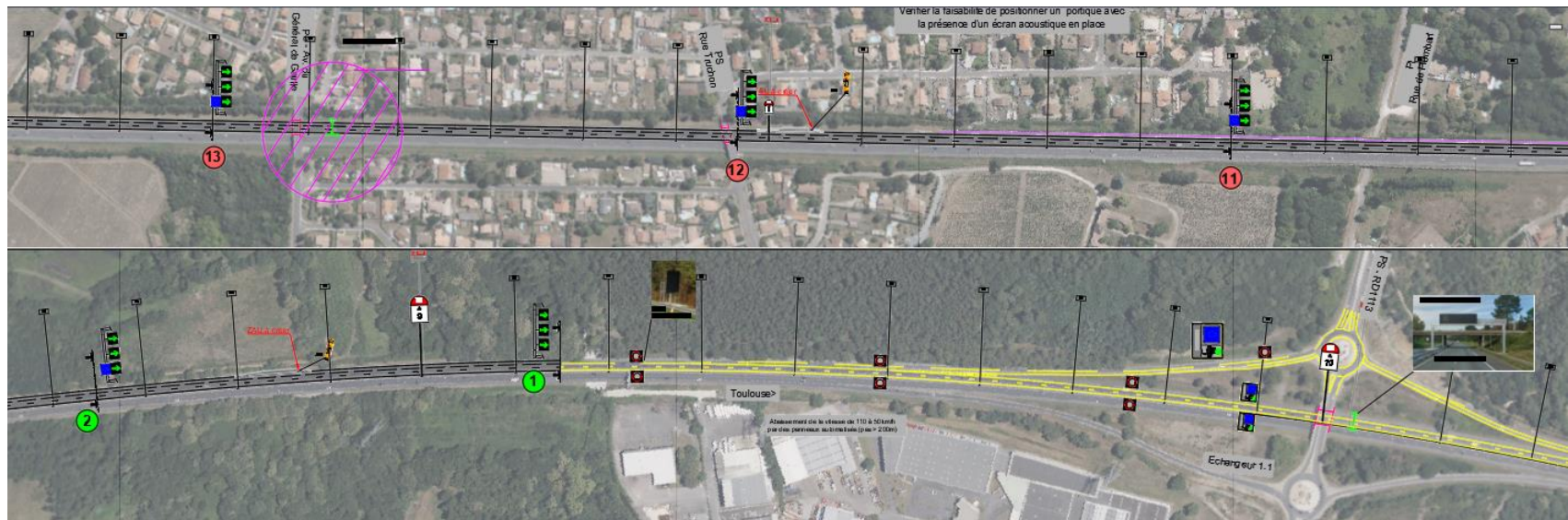
- ~ Dérogation IISR
- ~ Compréhension usager
- ~ Coût (investissement et entretien)

Optimisation possible du nombre de portiques (interdistance), dérogatoire VA

3. Conception

3.3 Présentation du plan


Plan du projet



Début de l'aménagement :

- Abaissement des vitesses en amont de l'aménagement : passage de 130 km/h à 50 km/h
- Ouverture VA puis VR2+

Franchissement d'un échangeur :

- Compréhension de l'usager au niveau de la bretelle de sortie quand la VA est fermée 

Fin de l'aménagement :

- Fermeture VR2+ puis VA
- Arrivée sur rocade (éch. 19) : VA devient une 3^e voie de circulation générale puis une sortie vers rocade extérieure

3. Conception

3.4 Exploitation de l'aménagement

Modalité d'exploitation : Algorithme adaptatif

- › Pas d'heure fixe : Ouverture du système en fonction du trafic et non à heure fixe.
- › Ouverture par canton : Adaptation de la longueur d'ouverture de la VR2+ en fonction de la longueur de congestion.

Exploitation

- › Gestion dynamique des vitesses (et intégration à la RDV existante)
- › Gestion des incidents : fermeture complète de l'aménagement ou par canton ?
- › Besoins d'exploitation :
 - Plan Intervention des Secours (PIS) ?
 - Conditions Minimales d'Exploitation (CME) ?
 - Détection Automatique d'Incident (DAI) ?
- › Contrôle respect VR2+ (+ vitesse ?) : modalités de fonctionnement, couplage avec message pédagogique, fonctionnalité avec horaire variable, canton, ...



3. Conception

3.5 Autres points d'attention / questionnaire

- De nombreux ED nécessaires : affectation des voies, affectation de la VLA, séquence d'abaissement de la VLA, caméras, DAI, prismes ; boucles de comptages → réseaux impactés
 - Coûts d'investissement et d'exploitation importants
 - Accessibilité des équipements pour la maintenance par l'exploitant
- Nécessité de finir la VR2+ avant la VA ou en même temps.
- Impact environnemental de l'élargissement (imperméabilisation, remblais, ED, ..)
- Aménagement innovant : de nouveaux modes d'exploitation à construire avec l'exploitant, FO, secours
- Equipe projet associant les compétences locales (Cerema, SIR) et les expertises nationales (TEDET, DSR, Cerema, ...)

Merci de votre attention