



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 :

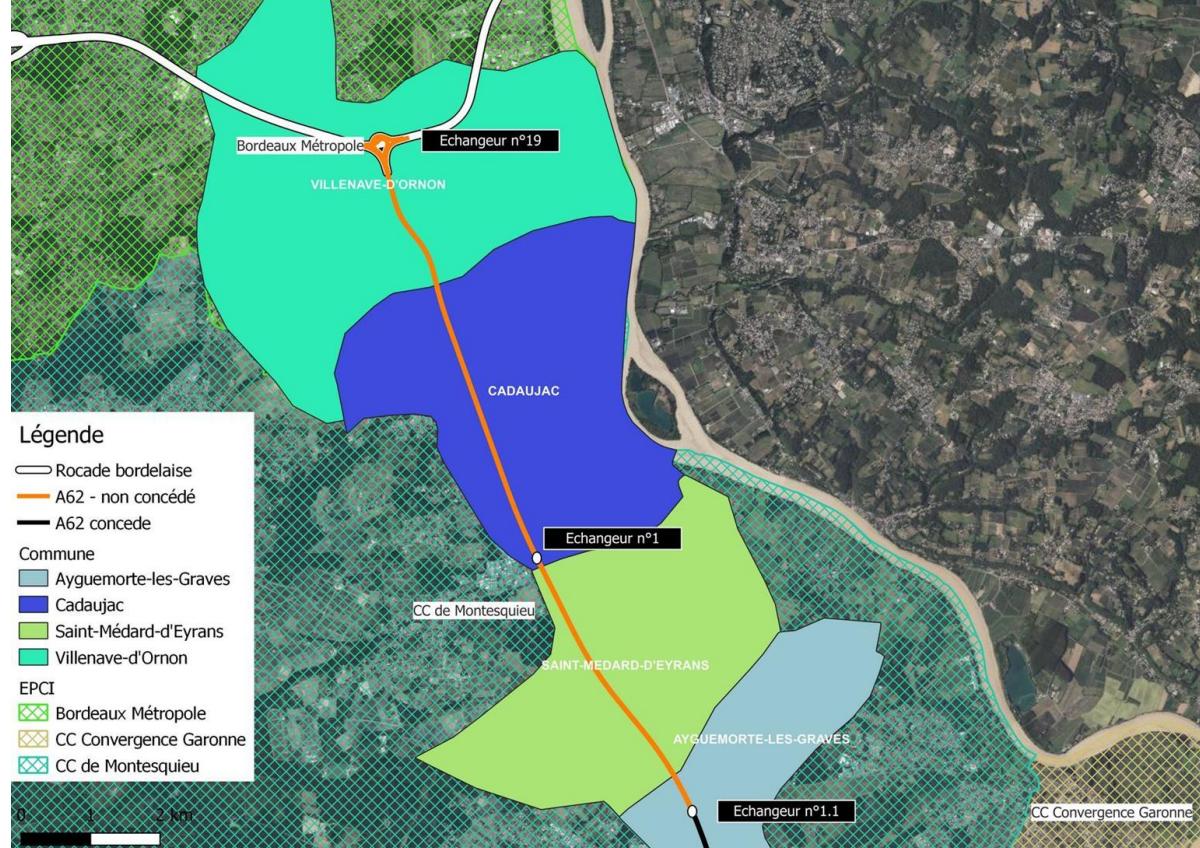
Section terminale non concédée d'A62 : 10,3 km entre l'échangeur 1.1 et la rocade de Bordeaux

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)

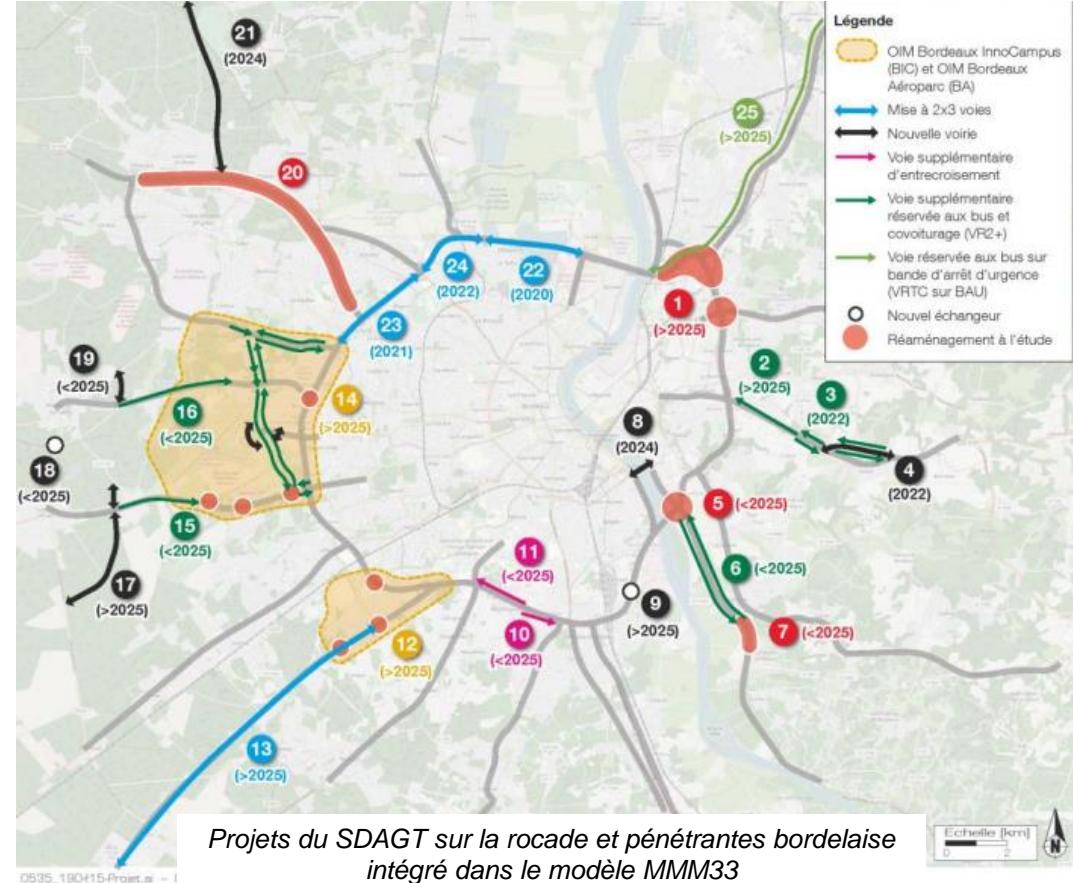


1. Contexte

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 covoitage : 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

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.

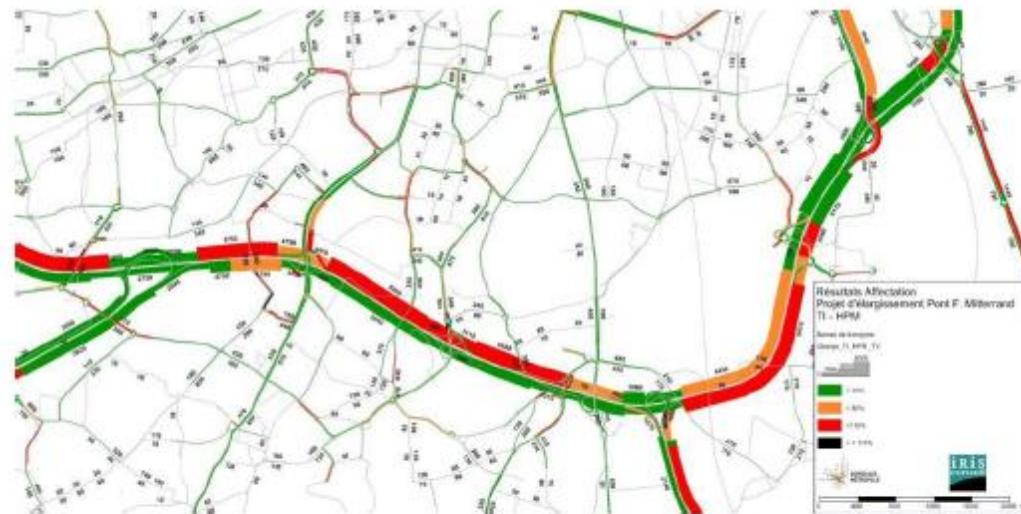
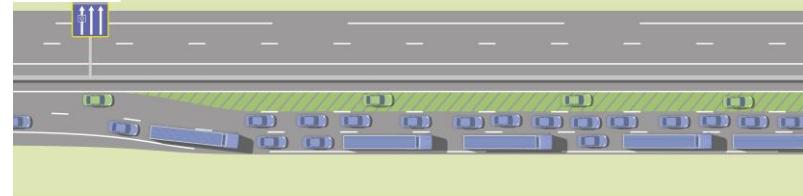
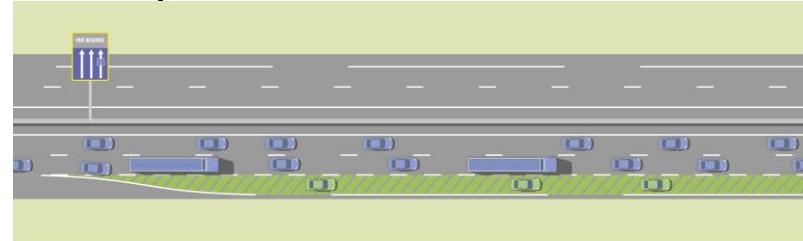
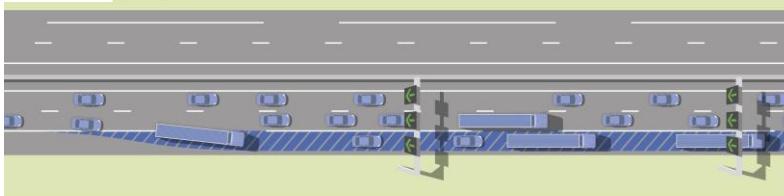
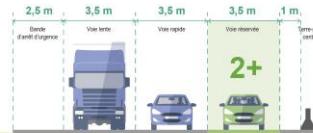


Figure 26 : Etat de saturation et trafic TI à l'HPM
(Source : modèle Visum Bordeaux Métropole, 2017)

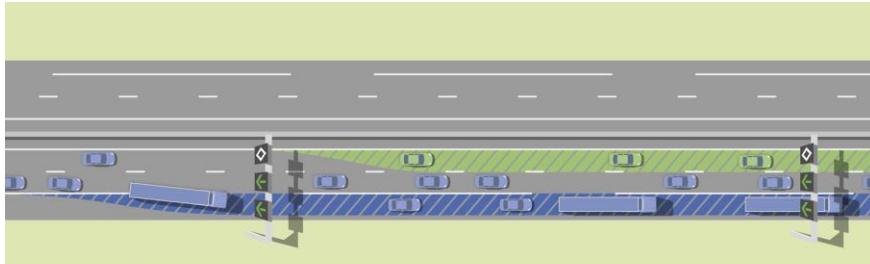
2. Présentation du scénario

2.1 Différents scénarios étudiés au préalable



2. Présentation du scénario

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

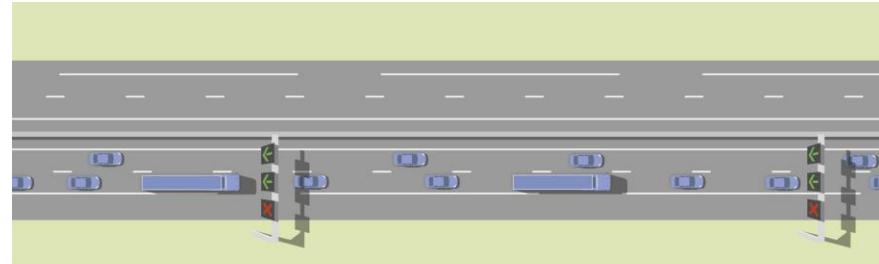


Scénario « VR2+ et voie auxiliaire » heures de pointe

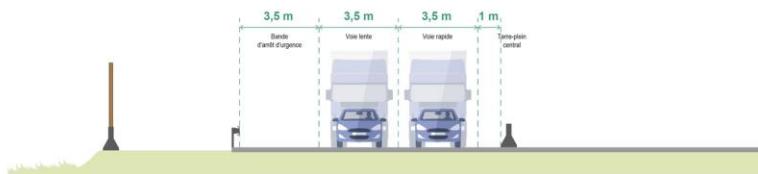


1. Activation de la VR2+ et de la voie auxiliaire

- › 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, restituée 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

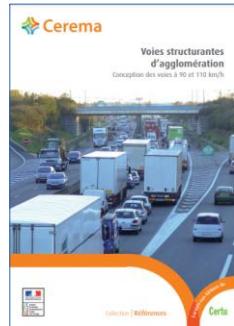
2.3 Guides technique et réglementation



+



+



+

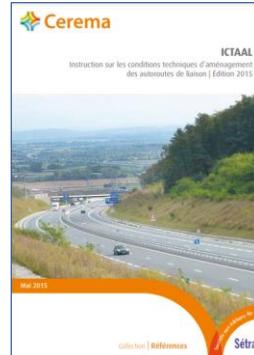


+



=

VR2+VA
sur A62



3. Conception

3.1 Profil en travers et élargissement

Prérequis de l'aménagement :

➤ Profil en travers : 12 m

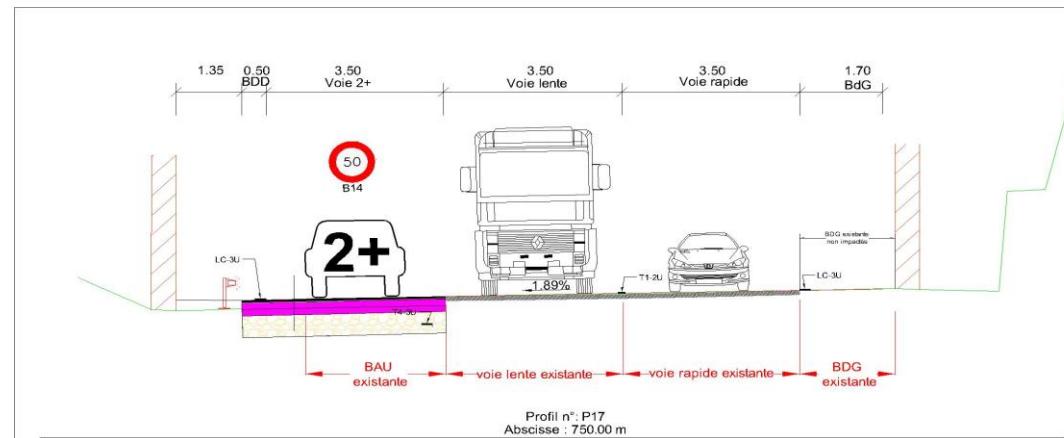
- peu ou pas d'élargissement à prévoir
- procédures environnementales moindres
- vérification de la faisabilité au droit des OA
- étude DR à prévoir (décalage de la circulation vers l'accotement et/ou création de nouveaux obstacles)

➤ 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 :

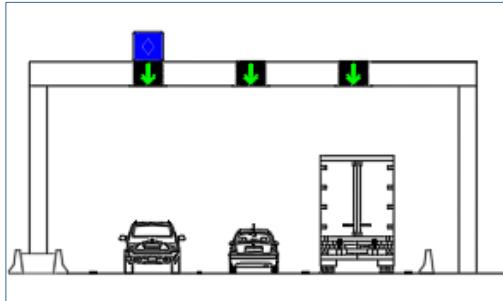
- › BAU se transforme en VA
 - › Portiques tous les 500m (guide VA)
- › Voie de gauche = VR2+
 - › Portiques VR2+ tous les 1000m (guide VR)

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)

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

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



+ Conforme aux guides VR2+ et VA

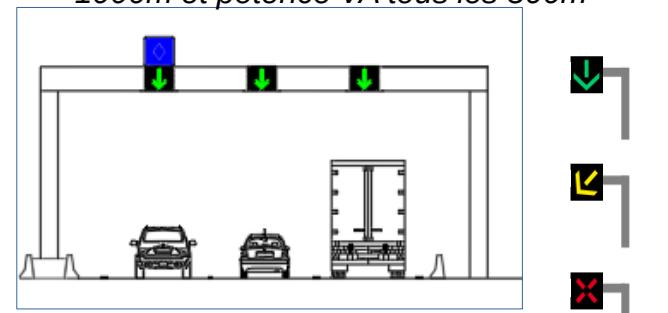
- Dérogation IISR (R21 sur une seule voie)

+ 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)

3. Conception

3.3 Présentation du plan



Début de l'aménagement :

- › Ablaissement 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 / questionnement

- 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
 - Couts 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