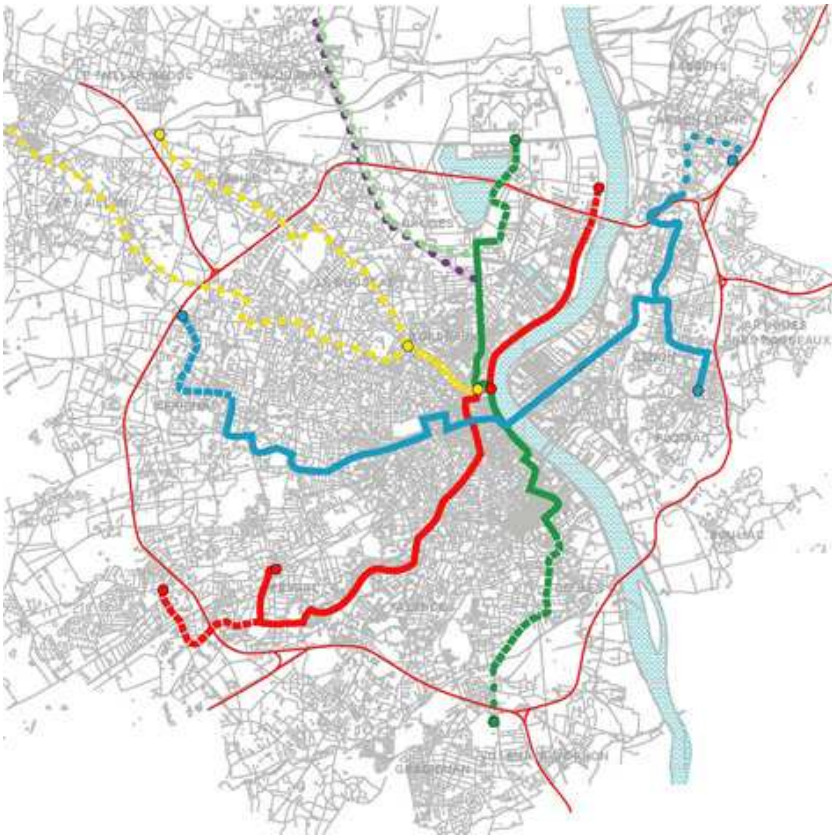


ETUDES PRELIMINAIRES
DOSSIER DE CONCERTATION

EXTENSION DES LIGNES DE TRAMWAY EXISTANTES
PROGRAMME ET CARACTERISTIQUES
GENERALES DE L'OPERATION

Janvier 2009



Groupement de Maîtrise d'œuvre
Tramway Infrastructures SYstèmes Aménagements

Parc Château ROUQUEY
14, rue Euler – BP 10075
33 703 Mérignac Cedex
Tel : 05.57.53.14.00
Fax : 05.57.53.14.20

Email : tisya@stie.com.fr



Communauté Urbaine de Bordeaux
Mission tramway

Esplanade Charles de Gaulle
33 076 Bordeaux Cedex
Tel : 05.56.99.88.56
Fax : 05.56.99.87.04

Email : tramway@cu-bordeaux.fr

Date	Fichier	Logiciel	Nb. de page (s)
21 janvier 2009	EPR-TIS-TW-T00-NT-9101-A_DOSSIER 1 - TRANSVERSAL-1.doc	Word 2000	80

indice	date	sommaire des modifications	Rédaction	Vérification	Validation
A	jan - 09	Édition initiale	DIVERS	B. GOALOU	H. VERGNAUX

Version du 03/11/2008	1390	EPR.	TIS.	TW.	T00.	NT.	9101.	A.
charte graphique	phase du projet	émetteur	thème général	Localisation	type doc	numéro d'ordre	indice	

Table des matières

1.	PREAMBULE	5
2.	ANALYSE MACRO-GEOGRAPHIQUE	6
21	Analyse du contexte communautaire	6
21.1	Présentation de la stratégie de développement urbain de la CUB à l'horizon 2020	6
21.1.1	Le constat à la fin des années 90	6
21.1.2	Les enjeux et les orientations du projet de développement de l'agglomération	7
21.1.3	La « ville de proximité », première orientation du PADD	7
21.1.4	La mobilité maîtrisée : l'accessibilité en diversifiant les modes de transport	8
21.1.5	La politique économique et les grands équipements d'agglomération	9
21.1.6	La mise en œuvre de la ville de proximité	10
21.1.7	Les trois étapes pour une ville accessible à tous	10
21.1.8	Le schéma directeur d'amélioration de la desserte en transports collectifs	12
21.2	Analyse de l'offre actuelle des réseaux de transports collectifs et de pistes cyclables	13
21.2.1	Le réseau TBC	13
21.2.2	Le réseau interurbain Trans'Gironde	17
21.2.3	Le réseau régional TER	18
21.2.4	Le pôle intermodal de la gare SaintJean	20
21.2.5	Le réseau cyclable	22
22	Analyse des enjeux urbains	23
22.1	Plus qu'une poursuite du projet tramway, un premier niveau d'achèvement	23
22.1.1	La « roue de vélo »	23
22.1.2	La mise sur un pied d'égalité des grandes radiales de la CUB	23
22.1.3	Le choix du tout-radial	24
22.1.4	De la "tache d'huile" aux "doigts de gant" grâce aux corridors écologiques	24
22.1.5	De la roue de vélo à la toile d'araignée ?	24
22.2	Vers un tramway de métropole	24
22.2.1	La CUB n'est plus la seule concernée	24
22.2.2	Un modèle attractif pour l'espace périurbain, si les parcs-relais suivent	25
22.2.3	Un risque d'effet pervers : l'encouragement au mitage au-delà de la rocade	25
22.2.4	Modèle de développement de l'archipel urbain	25
22.2.5	En conclusion	25
3.	REGLES GENERALES D'INSERTION	27
3.1	Caractéristiques de la plateforme et des stations	27
3.1.1	Principes généraux de la plateforme tramway	27
3.1.2	Critères d'établissement du tracé	28
3.1.2.1	Présentation	28
3.1.2.2	Tracé en plan	28
3.1.2.3	Vitesse de passage	29
3.1.2.4	Profil en long	29
3.1.2.5	Profil en travers	29
3.1.3	Contraintes associées à la plateforme tramway	30
3.2	Caractéristiques de la voirie	32
3.2.1	Voirie – Espace véhicules	32

3.2.2	Stationnement/accès riverains	32
3.2.3	Trottoirs et cheminements piétons	33
3.2.4	Pistes et bandes cyclables	33
3.2.5	Gestion des carrefours et des passages piétons	34
3.2.5.1	Typologie des carrefours :	34
3.2.5.2	Principes d'exploitation par mode	34
3.2.5.3	Principes détaillés de dimensionnement des carrefours	35
3.2.6	Un projet de marquage fonctionnel :	35
3.2.7	Les revêtements :	36
3.2.8	Le mobilier urbain en ligne	37
3.2.9	L'éclairage public	37
3.2.10	Le paysage	38
3.2.11	Signalisation	38
3.2.11.1	Généralités	38
3.2.11.2	Rappels réglementaires	38
3.2.11.3	Principe de signalisation	39
4.	ETUDES DE FREQUENTATION	42
4.1	Données d'entrées	42
4.1.1	L'offre de transport à la PPS en situation actuelle	42
4.1.2	La demande de transport à la PPS en situation actuelle	44
4.1.2.1	Aire d'étude et zonage	44
4.1.2.2	Analyse des déplacements émis et attirés	44
4.1.3	Structure des déplacements sur l'aire d'étude	44
4.1.3.1	Fréquentation sur les lignes du réseau TBC	44
4.1.3.2	Montées sur les principales stations du réseau	45
4.2	Hypothèses d'évolution de la mobilité aux horizons 2013 et 2020	46
4.2.1	Tendances récentes de la mobilité	46
4.2.2	Le cas du vélo : les effets des politiques en faveur du vélo sur les parts modales	48
4.2.3	Application à la Communauté Urbaine de Bordeaux Métropole	49
4.2.3.1	Définition de la répartition modale en 2007	49
4.2.3.2	Définition de la répartition modale en 2020	51
	Hypothèse 1 : les objectifs « PDU 2010 » atteints en 2020	51
	Hypothèse 2 : les objectifs « PDU 2010 » atteints en 2010	52
	Hypothèse 3 : une hypothèse intermédiaire	52
	Synthèse des hypothèses	53
4.2.4	Scénario d'évolution de la mobilité	53
4.2.4.1	Mobilités et volumes de déplacements aux horizons d'étude	54
	Mobilités en 2013 et 2020	54
	Volumes de déplacements associés	54
4.3	Modèle de prévisions de trafic	55
4.3.1	Architecture générale du modèle de prévisions de trafic	55
4.3.2	Description de l'offre de transport modélisée	56
4.3.3	Calage du modèle d'affectation	56
4.3.3.1	Calage du taux de correspondance	56

43.32	Calage des montants par ligne et par sens	56	6.3	Les pôles d'échange de la ligne B Sud	74
43.33	Calage des montants aux principales stations du réseau	58	6.3.1	Description du pôle d'échange	74
43.4	L'équation de coût généralisé et les paramètres de calage	58	6.3.1.1	Parc relais	74
43.5	Prise en compte des effets additionnels sur la demande TC	58	6.3.1.2	Pôles d'échanges tramway-bus	75
43.5.1	Module de report modal et d'induction	58	6.3.1.3	Pôle d'échanges tramway-TER	76
43.5.2	Effet des parcs-relais	59	6.3.2	Parti d'aménagement	76
43.5.3	Générateurs ponctuels de demande : le Parc des expositions et Claveau	59	6.4	Les pôles d'échange de la ligne C Nord	77
43.5.4	Effet de bassins versants sur le tram du Médoc	59	6.4.1	Description des pôles d'échange :	77
43.5.5	Augmentation de la mobilité TC consécutive à une meilleure offre sur le quadrant nord-ouest	60	6.4.1.1	Parc relais	77
			6.4.1.2	Pôles d'échanges tramway-bus	77
4.4	Restructuration du réseau de bus	61	6.4.2	Parti d'aménagement	77
4.4.1	Principes de restructuration du réseau de bus :	61	6.5	Les pôles d'échange de la ligne C Sud	77
4.4.2	Les adaptations envisagées par secteur:	61	6.5.1	Description des pôles d'échanges	77
4.4.2.1	.Secteur Rive droite :	62	6.5.1.1	Parc relais :	77
4.4.2.2	.Secteur Nord :	62	6.5.1.2	Pôles d'échanges tramway-Bus	78
4.4.2.3	Secteur Nord Ouest :	62	6.5.1.3	Pôle d'échanges tramway-Bus-TER	79
4.4.2.4	.Secteur Ouest :	62	6.5.2	Parti d'aménagement	79
4.4.2.5	Secteur sud-ouest :	63	6.6	Les pôles d'échange de la ligne D	79
4.4.2.6	.Secteur sud :	63	6.6.1	Description du pôle d'échange :	79
4.4.2.7	.Périphérie Ouest :	63	6.6.1.1	Parc relais	80
4.5	Prévisions de trafic en 2014 et 2020	64	6.6.1.2	Pôle d'échange tramway-bus	80
4.5.1	Les scénarios d'offre	64			
4.5.2	Charges de trafic sur l'ensemble du réseau	65			
4.5.3	Charges de trafic sur les lignes de tramway en 2020	66			
4.5.3.1	Ligne A et l'extension de Mérignac les Pins en 2014	66			
4.5.3.2	Ligne A et l'extension de Mérignac les Pins en 2020	66			
4.5.3.3	Ligne B et ses extensions en 2014	67			
4.5.3.4	Ligne B et ses extensions en 2020	67			
4.5.3.5	Lignes C, D et tram du Médoc en 2014	68			
4.5.3.6	Lignes C, D et tram du Médoc en 2020	69			
4.5.4	Gains de temps	70			
5.	Exploitation et dimensionnement du parc de matériel roulant	71			
5.1	Le dimensionnement du parc de matériel roulant	71			
5.2	Organisation de l'offre	71			
6.	PRE- DIM ENSIONNEMENT DES POLES D'ECHANGES	72			
6.1	Les pôles d'échange de la ligne A	72			
6.1.1	Description du pôle d'échange	72			
6.1.1.1	Parc relais	72			
6.1.1.2	Pôles d'échanges tramway-bus	73			
6.1.2	Parti d'aménagement :	73			
6.2	Les pôles d'échanges de la ligne B Nord.	74			
6.2.1	Description du pôle d'échange :	74			
6.2.1.1	Parc relais	74			
6.2.1.2	Pôle d'échanges tramway-bus	74			
6.2.2	Parti d'aménagement :	74			