



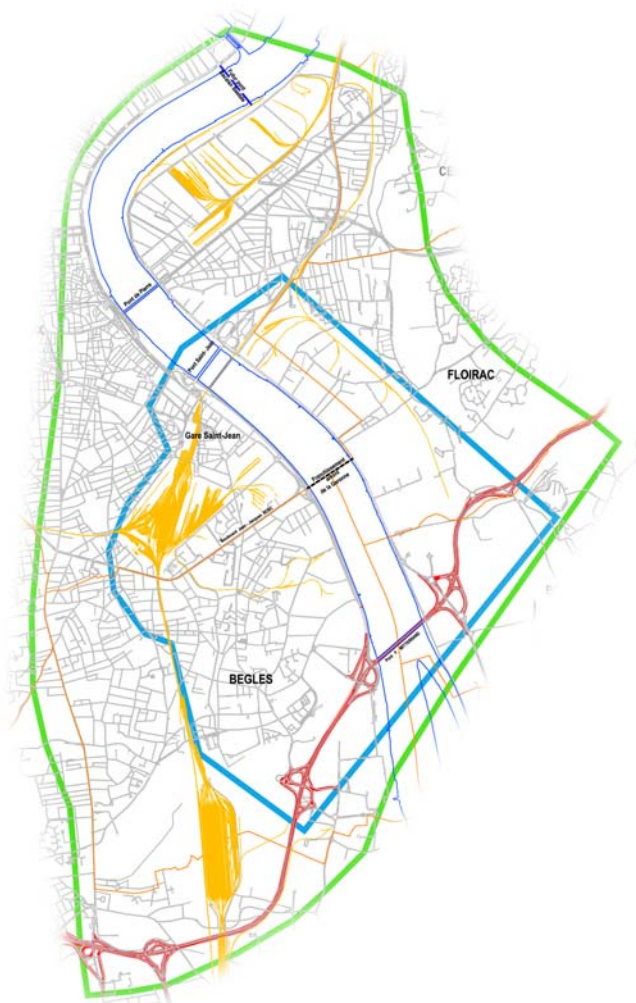
FRANCHISSEMENT AMONT DE LA GARONNE ETUDE DES DEPLACEMENTS

Phase Concertation
Simulations complémentaires

30 Novembre 2010

COMMUNAUTE URBAINE DE BORDEAUX

COMMUNAUTÉ
URBAINE DE BORDEAUX
LACUB



FRANCHISSEMENT AMONT DE LA GARONNE ETUDES DES DEPLACEMENTS

SOMMAIRE

1	Objet du document - Hypothèses	2
2	Simulation Pont à 2x1 voie.....	3
3	Simulation Pont à 2x2 voies.....	4
4	Analyses	5

1 Objet du document - Hypothèses

Dans le cadre des études de déplacements concernant le futur franchissement amont de la Garonne, la phase de concertation publique a conduit à des questions complémentaires concernant les scénarios envisagés sur l'agglomération.

Une question a été posée en ce qui concerne l'hypothèse d'un covoiturage « très développé ».





Dans le cadre des ateliers, et pour se placer dans le cas de figure d'une part (2x1 ou 2x2 voies pour les véhicules particuliers), avec trémies sous les raccordements au 2 extrémités, le présent document propose d'analyser deux simulations de trafic supplémentaires permettant de traiter cette hypothèse.

Sur la base des deux scénarios Pont avec trémies de chaque côté de la Garonne (2x1 ou 2x2 voies), il a été envisagé d'analyser les déplacements en réalisant l'hypothèse suivante :

- A l'horizon 2025, on considère que le covoiturage est devenu très important sur l'agglomération, on estime que le taux d'occupation des véhicules a doublé (on passerait de 1,2 personnes par véhicule à 2,5 en moyenne)

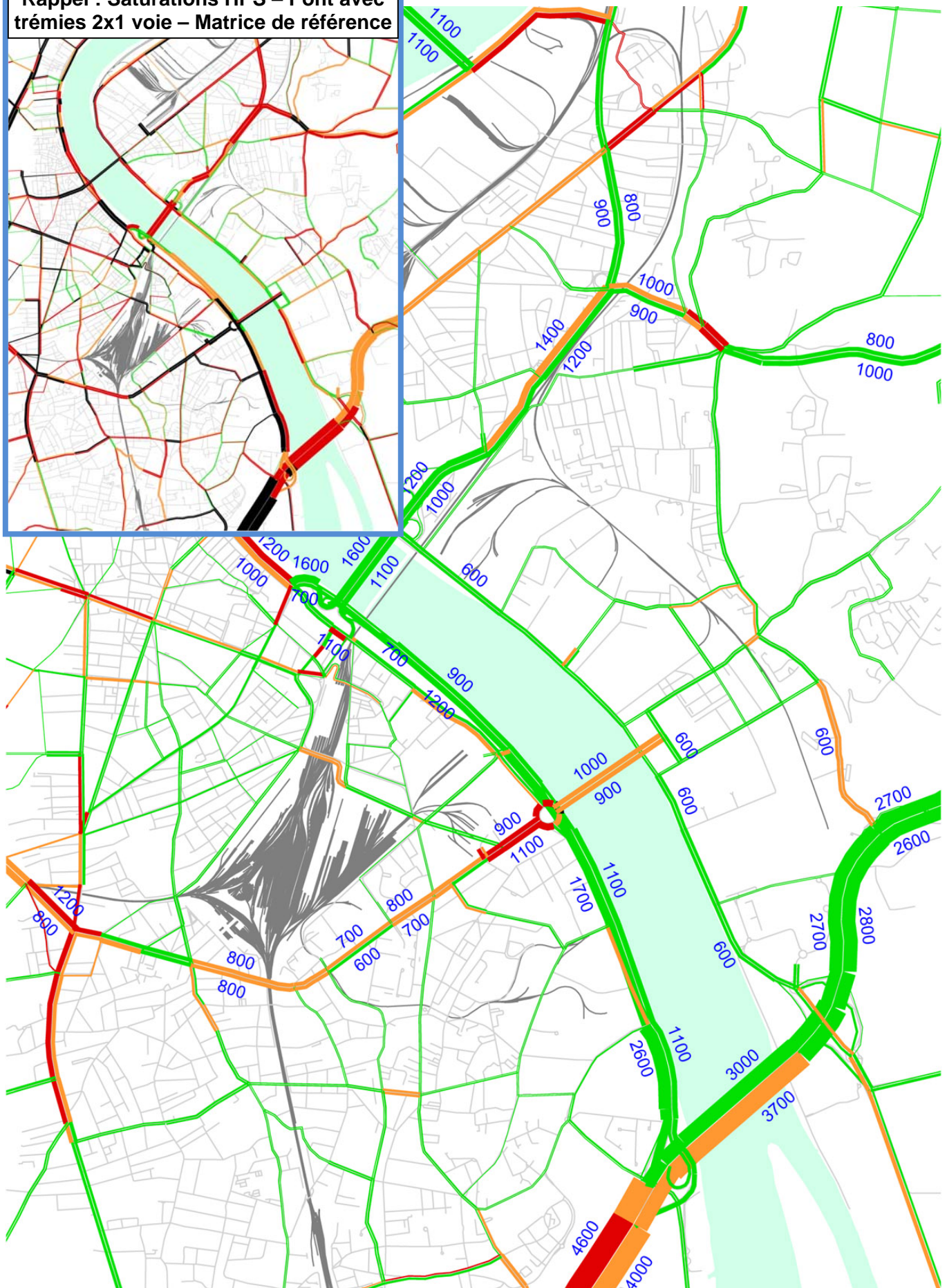
Les simulations de trafic envisagées ont donc consisté à diviser par deux la matrice Origines-Destinations sur l'intérieur de l'agglomération puis à l'affecter sur les 2 réseaux de travail (pont à 2x1 voie et pont à 2x2 voies).

Les résultats et analyses sont proposés sous forme de : visualisation des volumes de trafic à l'Heure de Pointe du Soir avec les taux de saturation selon 4 classes

	Fluide (Sat<60%)
	Chargé (60%<Sat<80%)
	Instable (80%<Sat<100%)
	Saturé (Sat>100%)

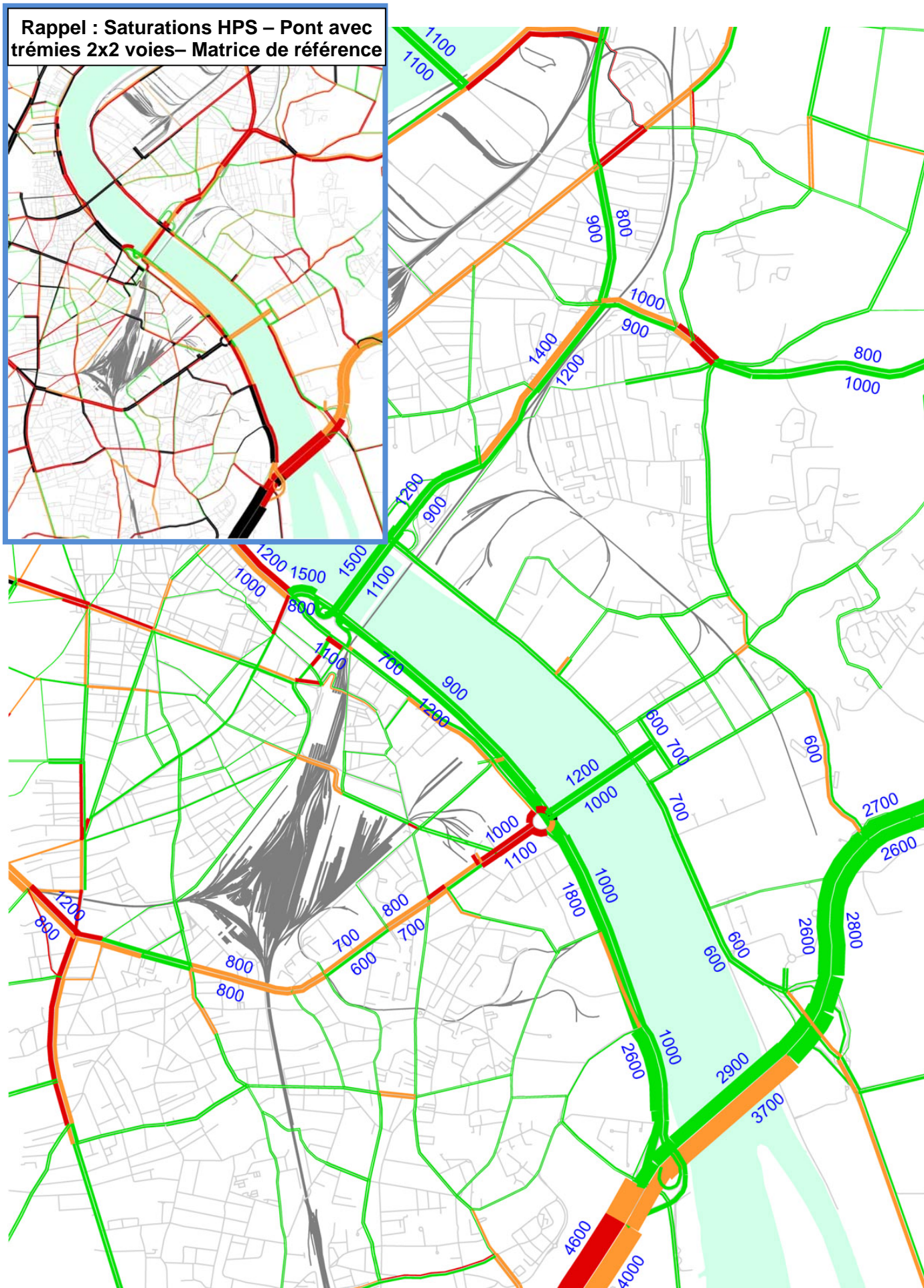
Simulation Pont à 2x1 voie

Rappel : Saturations HPS – Pont avec trémies 2x1 voie – Matrice de référence



Simulation Pont à 2x2 voies

Rappel : Saturations HPS – Pont avec
trémies 2x2 voies– Matrice de référence



4 Analyses

Aucune modification des parts modales n'ayant été apportées dans cette nouvelle situation les seules variations portent sur le nombre des déplacements en véhicules particuliers. Les cartes de trafic et de saturations font apparaître de façon évidente des volumes et des niveaux de congestion moins importants qu'en scénario de base (situation 2025).

Les volumes estimés sur le pont seraient équivalents à 900-1000 par sens pour un pont à 2x1 voie (au lieu de 1200/1300 en situation de base) et de 1000 à 1200 pour un pont à 2x2 voies (au lieu de 1600/1700 pour le scénario de base).

On constate donc, contrairement à ce qui pourrait être imaginé, que le fait de multiplier par 2 le taux d'occupation ne conduit pas nécessairement à diviser par 2 le trafic sur les tronçons de voiries (et notamment le pont JJ BOSC).

L'explication provient du fait que les conditions de circulation étant largement améliorées, le pont serait utilisé par des flux provenant de plus loin que ceux l'utilisant en situation de base. Le pont constitue un élément de plus courts chemins qui n'étaient pas intéressants en situation plus chargée.

La situation « fluide » apparaît un peu partout : les quais (rive gauche et rive droite), les boulevards, une partie de la rocade et la plupart des voies secondaires ou de dessertes se retrouvent en effet en vert.

Les parties du réseau secondaire qui était utilisées (en scénario de base), faute de saturation du réseau principal, se retrouvent allégées, quelques sections restant encore avec des saturations prononcées.

C'est le cas du boulevard JJ Bosc et du giratoire au droit de la tête de pont, la rocade sud, la barrière de Toulouse, ou encore du quai Sainte-Croix.

Le débouché du pont rive gauche devrait rester encore problématique, des taux de saturation apparaissent comme proche des 100% (on rappelle qu'en scénario de base sans la matrice modifiée, ces taux étaient proche de 200%).

On confirme ici les enjeux et problématiques pressentis lors de l'étude des scénarios : les débouchés du pont devront faire l'objet au stade du projet d'études particulières en termes de fonctionnement circulatorio.