



Amélioration de la desserte du quartier Thouars à Talence et du quartier Malartic à Gradignan par la création d'un Transport en Commun à Haut Niveau de Service

2^{ème} série de Réunions publiques de concertation

Commune de Bègles – 30/09/2019 / Commune de Gradignan – 01/10/2019

Commune de Villenave d'Ornon – 07/10/2019 / Commune de Bordeaux – 09/10/2019

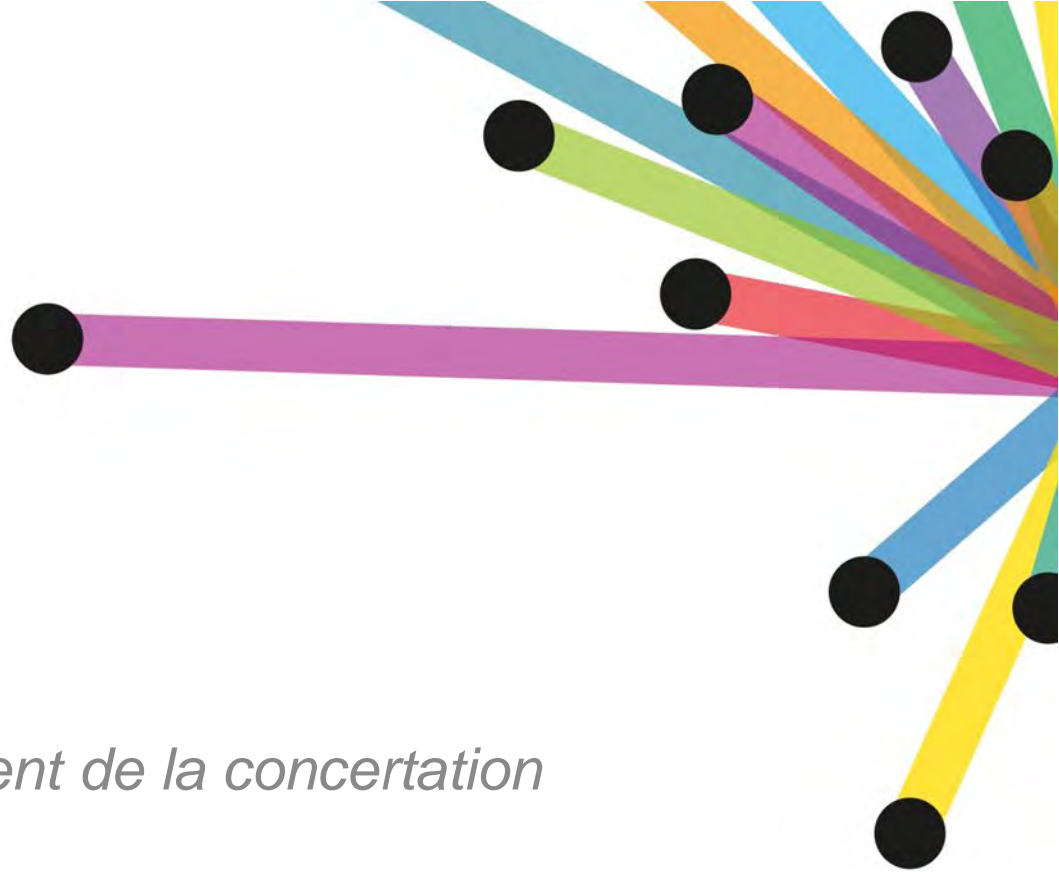
Commune de Talence – 10/10/2019



Plan de la présentation

1. Introduction : Rappels et état d'avancement de la concertation
2. Présentation des partis d'aménagement
3. Les insertions complémentaires
4. Comparaison actualisée des partis d'aménagement





1. Introduction

Rappels et état d'avancement de la concertation

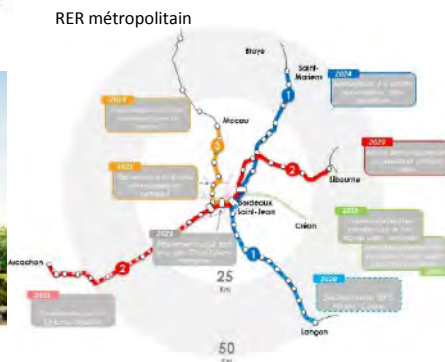
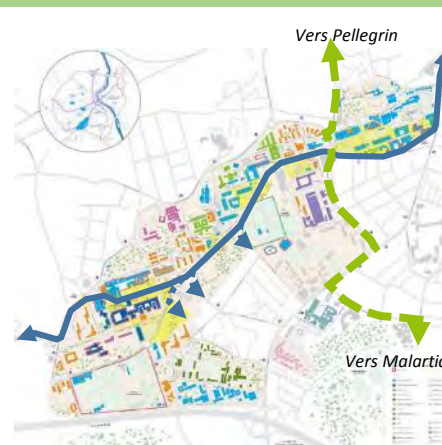


1. Introduction

Les évolutions du territoire métropolitain nécessitent la prise en compte d'enjeux en terme de mobilité :

- La desserte des **campus** (Carreire et Pessac/Talence/Gradignan), en lien avec le **pôle hospitalo-universitaire de Pellegrin**
- La desserte des **quartiers ciblés « politique de la ville »** et des territoires en développement le long de la ligne
- Le développement d'un **RER métropolitain** (réouverture de la halte Médoquine)
- La **circulation automobile**

Rappel des enjeux et des objectifs



- ✓ **14 Mars 2019** Ouverture de la concertation publique
- ✓ **du 14 au 21 Mars 2019** 1^{ère} série de réunions publiques
Présentation des études de faisabilité : tracés des partis d'aménagement proposés, principes d'insertion, appréciation comparée des impacts ...
- ✓ **Mars à septembre 2019** Réalisation des études complémentaires
Compléments : fréquentation, éléments socio-économiques, comparaison détaillée des partis, optimisation des impacts singuliers et des coûts prévisibles. Ces études portent également sur des variantes de tracé, d'insertions suggérées en cours de concertation.
- ✓ **21 juin 2019** Elargissement de la concertation à Bègles
- ✓ **Septembre-octobre 2019** 2^{ème} série de réunions publiques
Présentation des études de faisabilité complétées.



2^{ème} série de réunions publiques :

- ✓ **30 septembre 2019** Commune de Bègles
- ✓ **1^{er} octobre 2019** Commune de Gradignan
- ✓ **7 octobre 2019** Commune de Villenave d'Ornon
- ✓ **9 octobre 2019** Commune de Bordeaux
- ✓ **10 octobre 2019** Commune de Talence



CONCERTATION

REUNIONS PUBLIQUES

Transports en commun - Amélioration de la desserte du quartier Thouars à Talence et du quartier Malartic à Gradignan par la création d'un Transport en commun à haut niveau de service (TCHNS)

Le public est informé que par délibérations n°2018-794 en date du 21 décembre 2018 et n° délibération n°2019-360 en date du 21 juin 2019, le Conseil de Bordeaux Métropole a décidé d'ouvrir une concertation sur le projet de transport en commun - Amélioration de la desserte du quartier Thouars à Talence et du quartier Malartic à Gradignan par la création d'un Transport en commun à haut niveau de service (TCHNS).

Dans ce cadre, une seconde série de réunions publiques est organisée :

Le lundi 30 septembre 2019 à 18 heures 30 à Bègles – salle Saint Maurice : 105 Avenue Alexis Capelle, 33130 Bègles

Le mardi 1^{er} octobre 2019 à 18 heures à Gradignan - salle du Solarium : 24 rue du Solarium 33170 Gradignan

Le lundi 7 octobre 2019 à 19 heures à Villenave d'Ornon - salle de l'Auditorium : à la Maison des Arts Vivants – Parc Sourreil 33140 Villenave d'Ornon

Le mercredi 9 octobre à 19 heures à Bordeaux – salle du Conseil : Hôtel de Bordeaux Métropole, esplanade Charles de Gaulle, 33046 Bordeaux

Le jeudi 10 octobre 2019 à 18 heures 30 à Talence - salle François Mauriac : Espace François Mauriac, rue du Professeur Arnozan, 33400 Talence

Le Président de Bordeaux Métropole.





4 réunions publiques qui ont rassemblé **plus de 550 personnes** en Mars 2019



202 contributions émises par **112 participants** sur le site internet de la participation



22 contributions manuscrites sur les **registres papier** disponibles en Commune et à Bordeaux Métropole



Des questionnements localisés :

- Sur le **niveau de performance du BHNS** : pourcentage de site propre, vitesse, franchissement des carrefours...
- Sur une **possible jonction avec la Ligne C** en vue de créer une **liaison circulaire en correspondance** avec le réseau structurant de transport : les trois lignes de tramway, et le réseau ferroviaire régional (gare de Médoquine, voire gare de Bègles)



Contenu du dossier de concertation :

1 – Plan de situation

- Plan de situation initial (Bordeaux, Gradignan, Pessac, Talence et Villenave d'Ornon)
- Plan de situation élargi à la commune de Bègles

2 – Plan du périmètre d'intervention

- Plan du périmètre d'intervention initial (Bordeaux, Gradignan, Pessac, Talence et Villenave d'Ornon)
- Plan du périmètre d'intervention élargi à la commune de Bègles

3 – Notice explicative

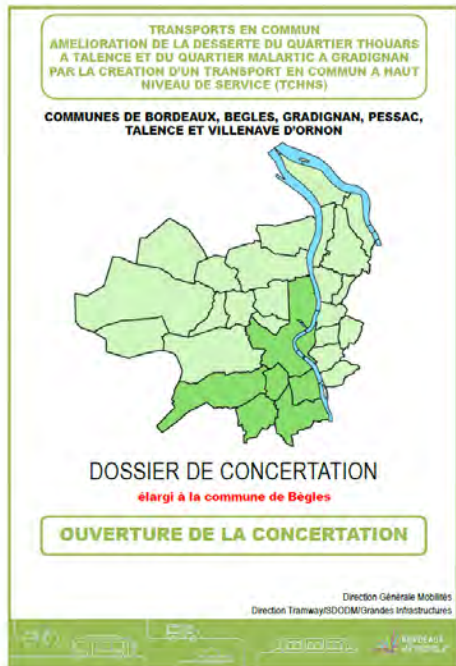
- Notice explicative - Bordeaux, Gradignan, Pessac, Talence et Villenave d'Ornon
- Notice explicative - Diagnostic de l'état existant (Bordeaux, Gradignan, Pessac, Talence et Villenave d'Ornon)
- Notice explicative - Analyse multicritères et analyse des impacts détaillés (Bordeaux, Gradignan, Pessac, Talence et Villenave d'Ornon)
- Notice explicative - Compléments sur Bordeaux, Gradignan, Pessac, Talence et Villenave d'Ornon
- Notice explicative - Jonction avec la ligne C (lycée Vaclav Havel / gare de Bègles)
- Notice explicative - Analyse multicritères et analyse des impacts actualisées – sept 2019 Bordeaux, Bègles, Gradignan, Pessac, Talence et Villenave d'Ornon

4– Registre de concertation

- Délibération d'ouverture de la concertation (21 décembre 2018)
- Délibération d'élargissement de la concertation à Bègles (21 juin 2019)

5– Diaporama de la 1^{ère} série de réunions publiques (14 - 21 mars 2019)

6– Diaporama de la 2^{ème} série de réunions publiques (30 sept - 11 oct 2019)



Dossiers consultables en **mairies** (Bègles, Bordeaux, Gradignan, Pessac, Talence et Villenave d'Ornon) et également sur le **site internet de la participation** de Bordeaux Métropole :

<https://participation.bordeaux-metropole.fr>



Inscrivez vos contributions sur le registre en mairie ou sur le site de la participation de Bordeaux Métropole (registre électronique)

The screenshot shows the 'PARTICIPATION' section of the Bordeaux Métropole website. The header includes the logo and a search bar. The main navigation bar lists: PARTICIPATIONS PAR THÉMATIQUES, CARTE DES PARTICIPATIONS, AGENDA, COMMUNAUTÉ, AIDE, and CONTACT. Below the navigation, a breadcrumb trail reads: Vous êtes ici: Accueil > Participations par thématiques > Déplacements > Un transport en commun (TCHNS) vers Thouars à Talence et Malartic à Gradignan. The main heading is 'UN TRANSPORT EN COMMUN (TCHNS) VERS THOUARS À TALENCE ET MALARTIC À GRADIGNAN'. To the right of the heading are buttons for 'PARTAGER' and 'SUIVRE CETTE PARTICIPATION'. Below the heading, it says 'PARTICIPATION EN COURS' and 'Publiée le 18 / 02 / 2019'. The text describes a project to improve the service of the TCHNS (Transport Commun Haut Niveau de Service) from the Thouars district to Talence and Malartic to Gradignan. It invites users to express their views and remarks by March 14, 2019. A small image shows a tramway. At the bottom, it lists: Etat de la participation: En cours; Type: Réglementée / Concertation simplifiée; Thématique: Déplacements; Porteur de la participation: Bordeaux Métropole.



2. Les partis d'aménagement



2. Partis d'aménagement

Pellegrin – Thouars – Malartic



T1 = Tram + bus efficace

- Ligne de tramway Pellegrin – Château de Thouars
- Ligne de bus efficace Peixotto – Malartic, en correspondance avec le tram à Thouars
- P+R de 150 places en face du Château de Thouars
- Fréquence 15min

B1 = BHNS

- Ligne de BHNS entre Pellegrin, Thouars et Malartic (via Bénédictines)
- Fréquence 10min avec renfort à 5min en heure de pointe entre Pellegrin et Thouars
- P+R de 150 places en face du Château de Thouars

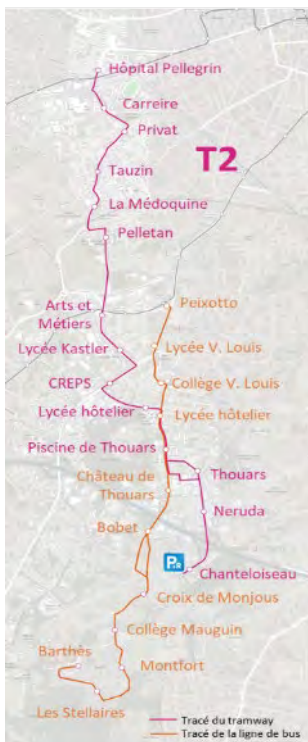
B1 bis = BHNS B1 ambitieux

- Les + : proportion importante de sites propres, avec plus de stations apaisées, des giratoires percés et système de priorité aux feux



2. Partis d'aménagement

Pellegrin – Thouars – Malartic



T2 = Tram + bus efficace

- Ligne de tramway Pellegrin – Thouars – Chanteloiseau
- Ligne de bus efficace Peixotto – Malartic, en correspondance avec le tram à Thouars
- P+R de 150 places au sud de l'échangeur 17
- Fréquence 15min

B2 = BHNS

- Ligne de BHNS entre Pellegrin, Thouars et Malartic (via Proudhon)
- Fréquence 10min avec renfort à 5min en heure de pointe entre Pellegrin et Thouars
- P+R de 150 places au sud de l'échangeur 17

B2 bis = BHNS B2 ambitieux

- Les + : proportion importante de sites propres, avec plus de stations apaisées, des giratoires percés et système de priorité aux feux





T3 = Tram + BHNS :

- Ligne de tramway entre Pellegrin et Château de Thouars (selon tracé T1) – fréquence 15min – 12 stations
- Ligne de BHNS entre Malartic, Thouars et lycée Vaclav Havel – fréquence 15min cadencée avec le tramway – 14 stations

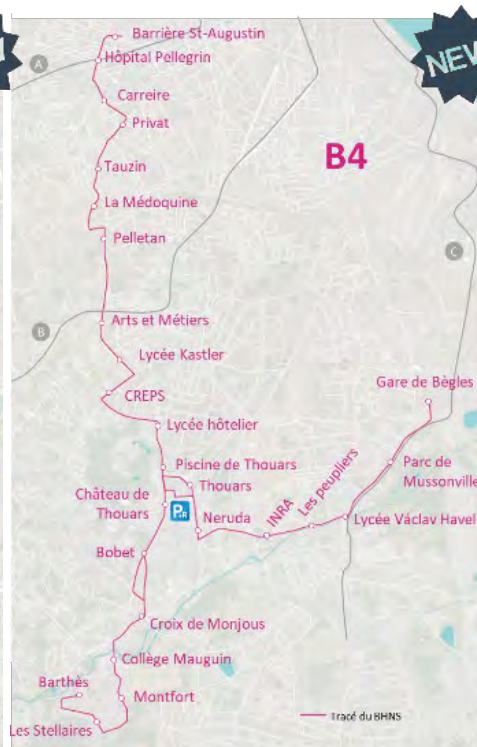
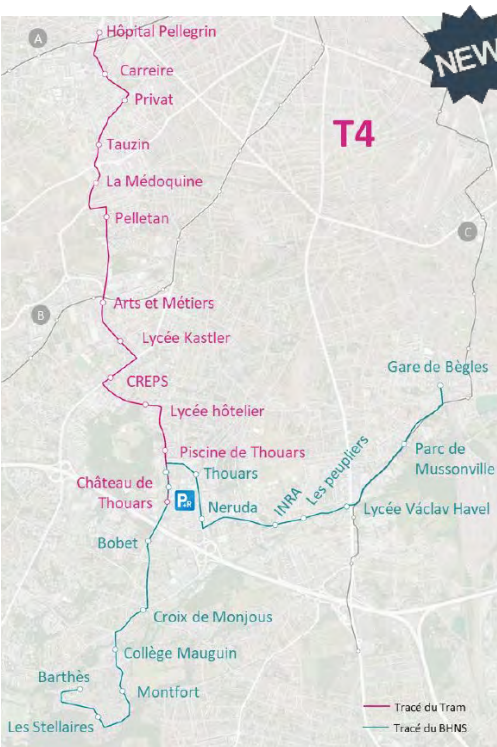
B3 = Ligne de BHNS ambitieux en fourche

- Tronc commun entre Pellegrin et Piscine de Thouars (selon tracé B1 bis) – fréquence de 5 min – 12 stations
- Une branche vers Malartic (selon tracé B1 bis) – fréquence 10min – 7 stations
- Une branche vers le lycée Vaclav Havel – fréquence 10min – 6 stations



2. Partis d'aménagement

Jonction avec la Ligne C jusqu'à la gare de Bègles



T4 = Tram + BHNS :

- Ligne de tramway entre Pellegrin et Château de Thouars (selon tracé T1) – fréquence 15min – 12 stations
- Ligne de BHNS entre Malartic, Thouars et gare de Bègles – fréquence 15min cadencée avec le tramway – 15 stations

B4 = Ligne de BHNS ambitieux en fourche

- Tronc commun entre Pellegrin et Piscine de Thouars (selon tracé B1 bis) – fréquence de 5 min – 12 stations
- Une branche vers Malartic (selon tracé B1 bis) – fréquence 10min – 7 stations
- Une branche vers la gare de Bègles – fréquence 10min – 7 stations



3. Les insertions complémentaires

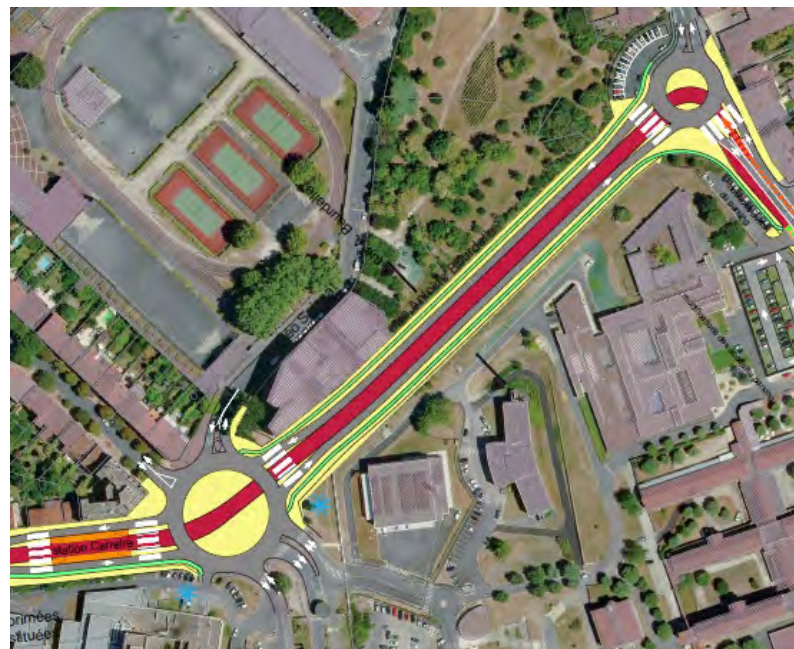
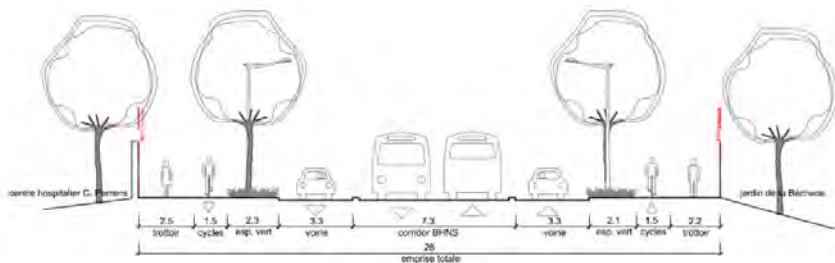




Nouvelles insertions sur le secteur Pompidou / Canolle / Bourdelle

→ **Mise en place d'un corridor BHNS en site propre axial**

- *BHNS en site propre axial avec franchissement prioritaire des carrefours (place Amélie Raba Léon + 3 giratoires percés)*
- *Impact sur l'offre actuelle de stationnement :*
 - 43 places sur le bd Pompidou / - 33 places rue de Canolle
- *Impact sur la circulation automobile*

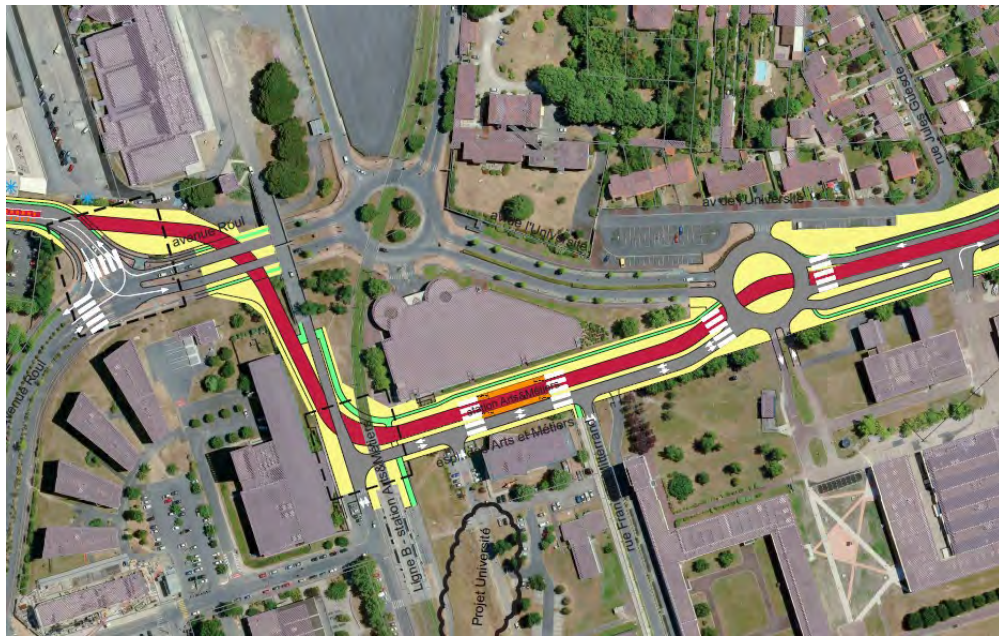




Nouvelles insertions sur l'Esplanade Arts et Métiers et l'avenue de l'Université

→ **Mise en place d'un corridor BHNS en site propre**

- BHNS en site propre dans le prolongement de la rue de la Vieille Tour avec traversée de l'av. Roul pour rejoindre l'esplanade
- Correspondance au plus près avec le tram B
- BHNS en site propre latéral sur l'esplanade
- BHNS en site propre axial av. de l'Université
- Priorité aux carrefours
- Impact foncier sur l'INRIA (parcelle déjà impactée)
- Impact sur l'offre de stationnement :
 - 25 places sur l'av. de l'Université





Nouvelles insertions sur le cours de la Libération, la rue Rabelais et l'avenue de Thouars

→ **Mise en place d'un corridor BHNS en site propre**

- BHNS en site propre axial sur le cours de la Libération et la rue Rabelais
- BHNS en site propre latéral sur l'av. de Thouars
- Priorité aux carrefours
- Restitution de la capacité viaire actuelle
- Impact sur les capacités actuelles de stationnement :
 - 60 places sur rue Rabelais / - 4 places av de Thouars





Image de synthèse des propositions d'aménagement



Cours de la Libération



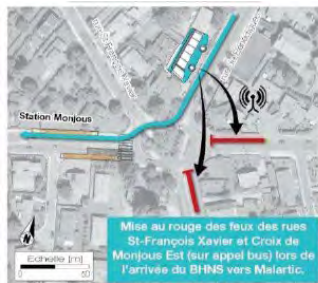
3. Les insertions complémentaires



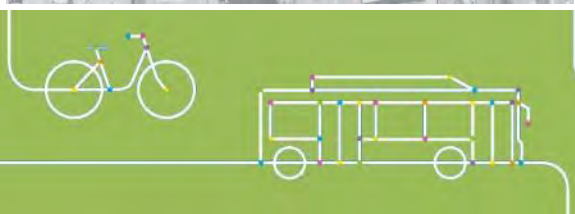
Optimisation des insertions rue de la Croix de Monjous

→ Aménagements entre le carrefour de Bénédictes et le Collège Mauguin

- 1 voie BHNS en site propre axial
- Dispositif de priorité aux carrefours
- Mise en place d'une station BHNS apaisée



B1 bis / B2 bis – Secteur Croix de Monjous

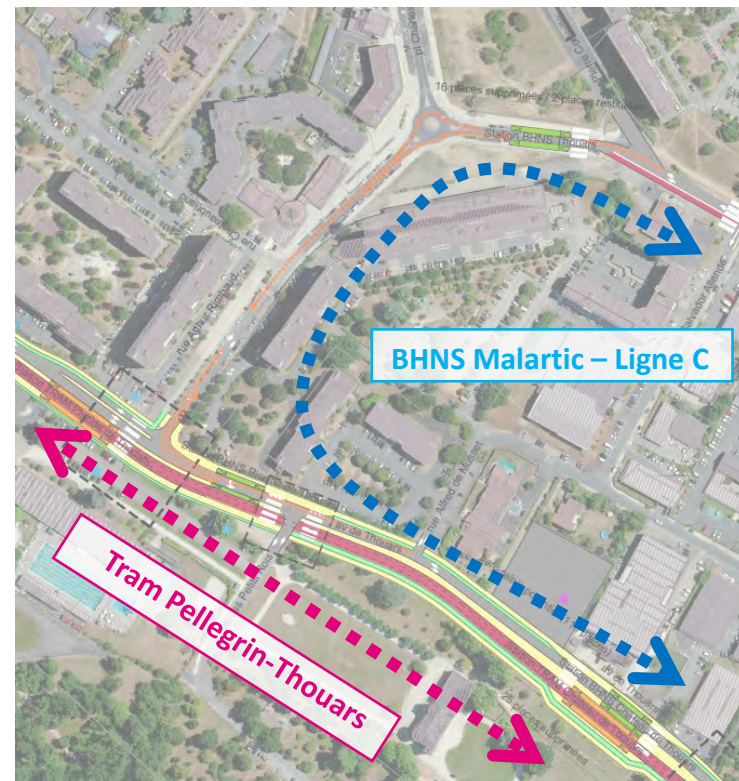


NEW

T3 et T4 : Secteur de Thouars **--> Correspondance Tram et BHNS**

→ Aménagements autour du Château de Thouars

- 2 stations pour une correspondance optimale Tram – BHNS
 - Piscine de Thouars
 - Château de Thouars (station « quai à quai »)
- Le BHNS circule sur la voirie avec les véhicules routiers (av. de Thouars, rue A. Rimbaud)
- Des stations BHNS apaisées
- 1 voie BHNS en site propre latéral sur la rue de Proudhon



NEW

B3 et B4 : Secteur de Thouars

--> Fourche du BHNS

→ Fourche au niveau du quartier de Thouars

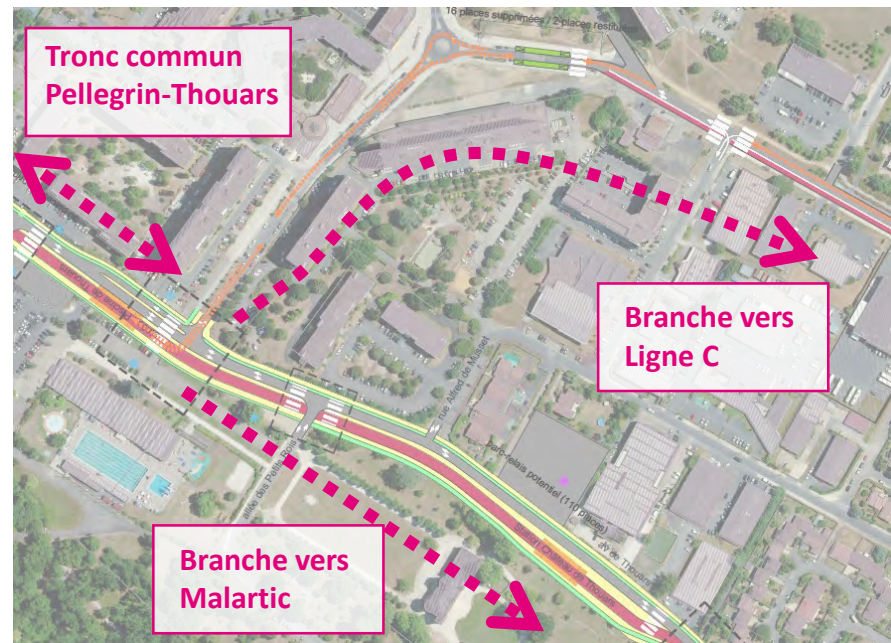
- Station « Piscine de Thouars » au nœud de la fourche

→ Une branche vers Malartic

- Tracé selon B1 bis, station « château de Thouars »

→ Une branche vers la Ligne C

- Le BHNS circule sur la voirie avec les véhicules routiers sur la rue A. Rimbaud avec une station apaisée « Thouars »
- 1 voie BHNS en site propre latéral « descendant » sur l'av. P. Proudhon



NEW

Insertions sur la rue P. Neruda

→ Mise en place de corridors BHNS

- 1 voie BHNS en site propre axial sur la rue P. Neruda
- Système de franchissement prioritaire des 3 giratoires
- Impact foncier et impact foncier bâti (2)
- Impact sur l'offre de stationnement : -31 places

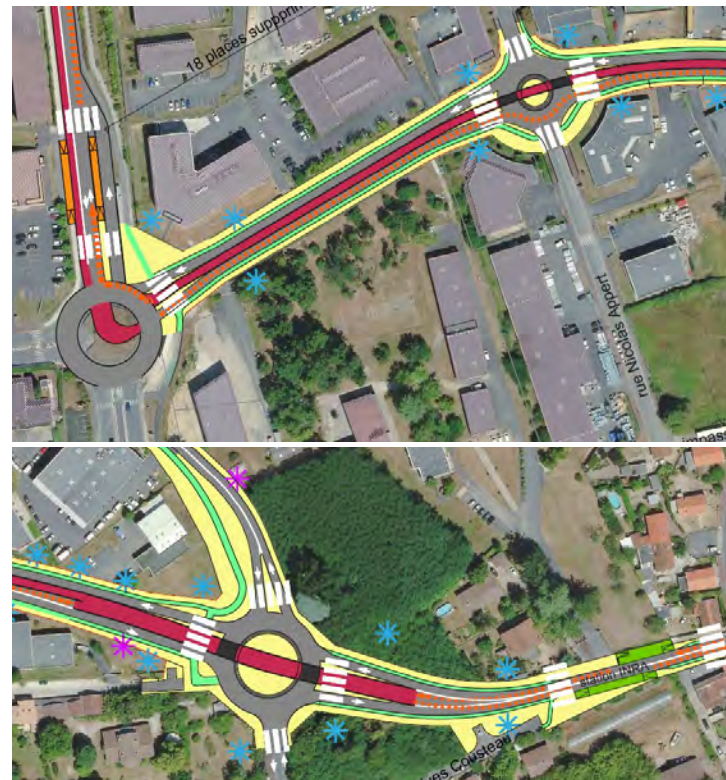
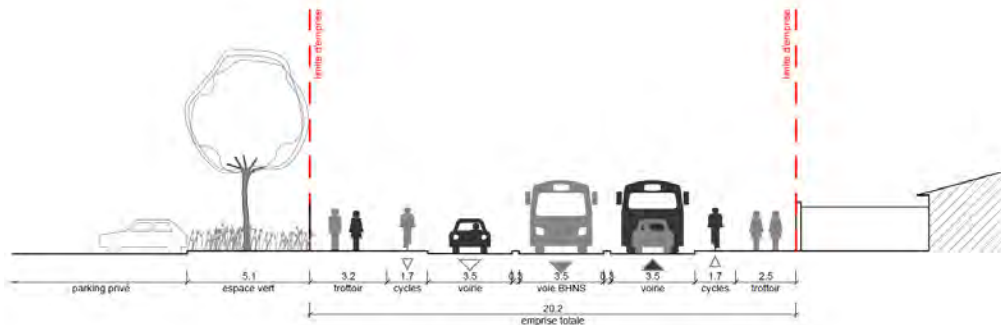


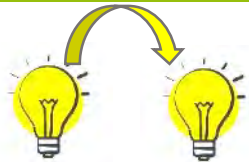


Image de synthèse des propositions d'aménagement



Franchissement du giratoire Bourlaux – Chemin de Leysotte – Neruda



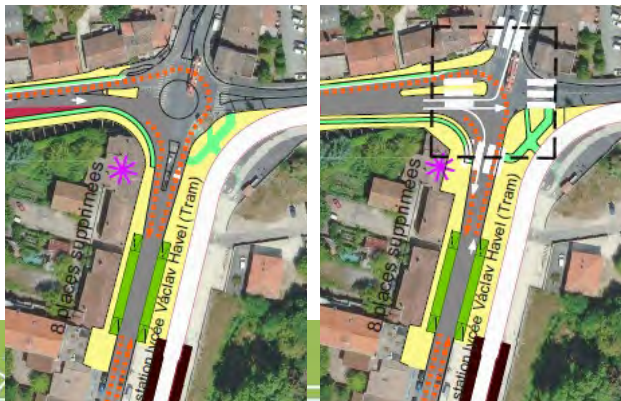


Variantes Giratoire ou carrefour à feux pour le carrefour Bourlaux / Rte de Toulouse

→ **Le réaménagement du carrefour**

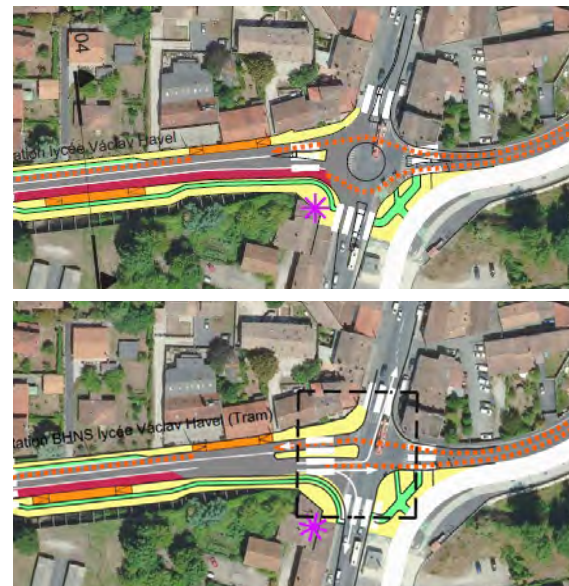
- *Nécessité d'une couverture partielle de l'Estey pour assurer une voie d'insertion BHNS dans le carrefour*
- *Un impact foncier bâti route de Toulouse*

T3 / B3 vers Lycée Vaclav Havel



T3/B3 impact sur l'offre de stationnement route de Toulouse : - 8 places

T4 / B4 vers Gare de Bègles



4. Comparaison actualisée des partis d'aménagement



4. Comparaison actualisée des partis

Rappel sur l'analyse multicritères

L'insertion technique et physique du projet dans l'environnement permet d'**apprécier comparativement les partis d'aménagement** proposés, notamment vis-à-vis des aspects suivants :

- la qualité de la desserte ;
- les temps de parcours ;
- les conditions d'exploitation de la ligne ;
- le foncier ;
- la circulation routière ;
- le stationnement ;
- les circulations cyclables ;
- les estimations financières ;
- ...

Parti d'aménagement	T1	T2	B1	B2
Sorteur "franchissement de la rocade"	Sans impact significatif.	Impact fort sur les capacités d'écoulement de l'axe de Proudhon et la rue P. Neruda (215 à 400 véh./h non écoulés).	Sans impact significatif.	Sans impact significatif.
Impacts sur le stationnement	220 places de stationnement supprimées, soit un déficit global à l'échelle de la ligne de 270 pl. par rapport à l'utilisation actuelle (dont 28 places sur Pompidou).	220 places de stationnement supprimées, soit un déficit global à l'échelle de la ligne de 270 pl. (dont 28 places sur Pompidou).	225 places de stationnement supprimées, soit un déficit global à l'échelle de la ligne de 220 pl. (dont 63 places sur Pompidou).	240 places de stationnement supprimées, soit un déficit global à l'échelle de la ligne de 220 pl. (dont 63 places sur Pompidou).
Impact sur les circulations cyclables	Continuité cyclable sur tout le long du tracé. <ul style="list-style-type: none">• Dégradation des conditions de circulation des cyclistes sur la rue de la Béche (mouté en zone 30) ;• Cyclistes pied-à-terre sur la rue Diderot (desserte locale uniquement) ;	Continuité cyclable sur tout le long du tracé. <ul style="list-style-type: none">• Dégradation des conditions de circulation des cyclistes sur la rue de la Béche (mouté en zone 30) ;• Cyclistes pied-à-terre sur la rue Diderot (desserte locale uniquement) ;• Dégradation des conditions de franchissement de l'échangeur 17 (conflits avec les bretelles à gérer par feu).	Continuité cyclable proposée tout le long du tracé.	Continuité cyclable proposée tout le long du tracé.
Sensibilité des milieux traversés	Impacts sur les alignements d'arbres et sur les parcs boisés, notamment à proximité du bois de Thouras.	Impacts sur les alignements d'arbres et sur les parcs boisés, notamment à proximité du bois de Thouras.	Impacts sur l'environnement très limités, principalement sur quelques alignements d'arbres.	Impacts sur l'environnement très limités, principalement sur quelques alignements d'arbres.
Acoustique	Ambiance sonore peu modifiée, du fait d'une insertion dans un réseau viaire existant.	Ambiance sonore peu modifiée, du fait d'une insertion dans un réseau viaire existant.	Ambiance sonore peu modifiée, du fait d'une insertion dans un réseau viaire existant.	Ambiance sonore peu modifiée, du fait d'une insertion dans un réseau viaire existant.
Emissions de gaz à effet de serre	Le report modal de la voiture vers le tramway (électrique) ainsi que la réduction du nombre de bus en circulation entraîne une baisse des émissions.	Le report modal de la voiture vers le tramway (électrique) ainsi que la réduction du nombre de bus en circulation entraîne une baisse des émissions.	Le report modal de la voiture vers le tramway (électrique) ainsi que la réduction du nombre de bus en circulation entraîne une baisse des émissions.	Le report modal de la voiture vers le tramway (électrique) ainsi que la réduction du nombre de bus en circulation entraîne une baisse des émissions.
Pollutions locales	Diminution générale de la pollution locale en lien avec le report modal et la réduction du nombre de bus.	Diminution générale de la pollution locale en lien avec le report modal et la réduction du nombre de bus.	Diminution générale de la pollution locale en lien avec le report modal et la réduction du nombre de bus.	Diminution générale de la pollution locale en lien avec le report modal et la réduction du nombre de bus.

Très bonne performance de la variante par rapport au critère évalué

Performance satisfaisante de la variante par rapport au critère évalué

Performance moyenne de la variante par rapport au critère évalué

Mauvaise performance de la variante par rapport au critère évalué

Très mauvaise performance de la variante par rapport au critère évalué





Partis d'aménagement qui desservent **Pellegrin – Thouars – Malartic**

	T1	B1	B1bis	T2	B2	B2bis
Fréquence	15 min + Bus de rabattement cadencé à la même fréquence	10 min + renforcement à 5 min entre Pellegrin et Thouars en heure de pointe	10 min + renforcement à 5 min entre Pellegrin et Thouars en heure de pointe	15 min + Bus de rabattement cadencé à la même fréquence	10 min + renforcement à 5 min entre Pellegrin et Thouars en heure de pointe	10 min + renforcement à 5 min entre Pellegrin et Thouars en heure de pointe





Partis d'aménagement qui permettent en plus la jonction avec la ligne C				
	T3 <i>Lycée Vaclav Havel</i>	T4 <i>Gare de Bègles</i>	B3 <i>Lycée Vaclav Havel</i>	B4 <i>Gare de Bègles</i>
Fréquence	15 min + BHNS cadencé à la même fréquence	15 min + BHNS cadencé à la même fréquence	10 min sur chaque branche et 5 min sur le tronc commun entre Pellegrin et Thouars	10 min sur chaque branche et 5 min sur le tronc commun entre Pellegrin et Thouars

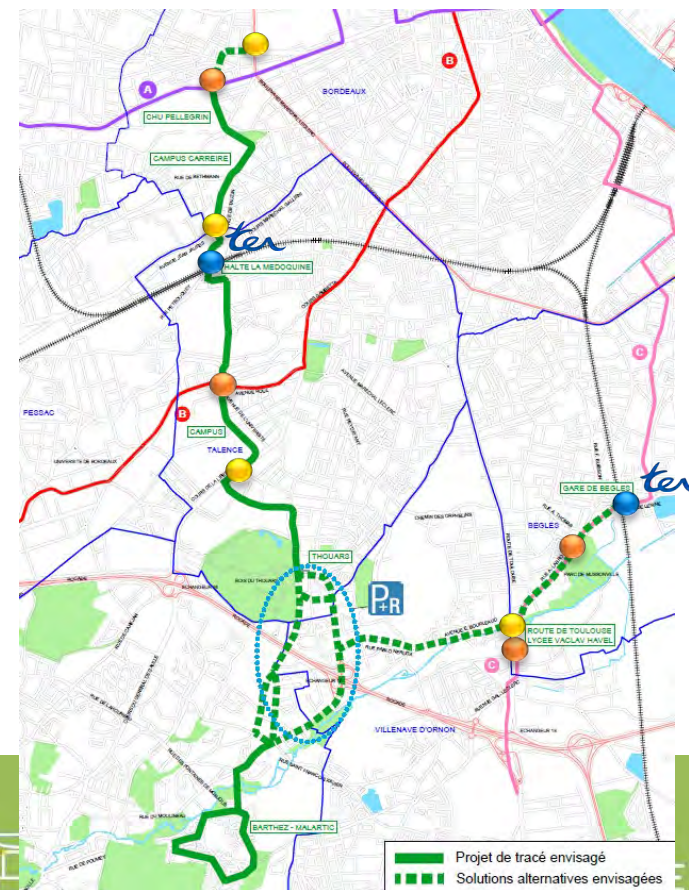


4. Comparaison actualisée des partis

Principales correspondances



Partis d'aménagement qui desservent Pellegrin – Thouars – Malartic	Partis d'aménagement qui permettent en plus la jonction avec la ligne C
T1 / B1 / B1bis / T2 / B2 / B2bis	T3 / T4 / B3 / B4
<p>Tram A et Lianes 11 à Pellegrin</p> <p>Lianes 4 et Gare TER Médoquine</p> <p>Ligne B à Arts et Métiers</p> <p>Lianes 10 et Bassens Campus au CREPS</p>	<p>Idem</p> <p>+ Ligne C, Lianes 5 et Lianes 15 à Lycée Vaclav Havel</p> <p>+ Gare TER de Bègles pour B4/T4 uniquement</p>



	T1 / T2 / T3 / T4	B1 / B2	B1bis / B2bis / B3 / B4
Section Pellegrin – Thouars	<p>85% de site propre :</p> <ul style="list-style-type: none">- Voie unique sur la rue de la Béchade (300m)- Voie banalisée sur la rue de la Vieille Tour (1000m)	<p>55% de site propre là où la lianes 8 est actuellement ralentie</p> <ul style="list-style-type: none">- Couloir unidirectionnel sur la rue de la Béchade (300m)- Site mixte sur la rue de la Vieille Tour (1000m)	<p>83% de site propre :</p> <ul style="list-style-type: none">- Couloir unidirectionnel sur la rue de la Béchade (300m)- Site mixte sur la rue de la Vieille Tour (1000m)



4. Comparaison actualisée des partis

Vitesse commerciale et temps de parcours



Partis d'aménagement qui desservent **Pellegrin – Thouars – Malartic**

	T1	B1	B1bis	T2	B2	B2bis
Vitesse commerciale	19 km/h (bus 22 km/h)	21,5 km/h	22,5 km/h	20 km/h (bus 22 km/h)	21,5 km/h	22,5 km/h
Temps de parcours Arts et Métiers – Pellegrin	10 min 30	10 min	10 min	10 min 30	10 min	10 min
Temps de parcours Arts et Métiers – Thouars	7 min	7 min	6 min	7 min	7 min	6 min
Temps de parcours Arts et Métiers – Malartic	20 min correspondance	16 min 30	16 min	20 min correspondance	19 min	17 min 30



4. Comparaison actualisée des partis

Vitesse commerciale et temps de parcours



	Partis d'aménagement qui permettent en plus la jonction avec la ligne C			
	T3 <i>Lycée Vaclav Havel</i>	T4 <i>Gare de Bègles</i>	B3 <i>Lycée Vaclav Havel</i>	B4 <i>Gare de Bègles</i>
Vitesse commerciale	Tram 19 km/h BHNS 22 km/h	Tram 19 km/h* BHNS 22 km/h	22,5 km/h	22,5 km/h
Temps de parcours <i>Arts et Métiers – Pellegrin</i>	10 min 30	10 min 30	10 min	10 min
Temps de parcours <i>Arts et Métiers – Thouars</i>	7 min	7 min	6 min	6 min
Temps de parcours <i>Arts et Métiers – Malartic</i>	20 min <i>correspondance</i>	20 min <i>correspondance</i>	16 min	16 min
Temps de parcours <i>Arts et Métiers – Lycée Vaclav Havel</i>	18 min <i>correspondance</i>	18 min <i>correspondance</i>	14 min	14 min



* Une coquille s'est glissée dans le dossier versé à la concertation



Partis d'aménagement qui desservent **Pellegrin – Thouars – Malartic**

	T1	B1	B1bis	T2	B2	B2bis
Surface à acquérir (en m ² foncier)	~ 15 000 m ²	~ 10 000 m ²	~ 13 000 m ²	~ 15 500 m ²	~ 10 500 m ²	~ 13 500 m ²
Bâtiment impactés (en nombre)	2 Maison entrée CH Ch. Perrens et P+R av. de Thouars	1 P+R av. de Thouars	1 P+R av. de Thouars	2 Maison entrée CH Ch. Perrens et P+R Chanteloiseau ou av. Proudhon	1 P+R Chanteloiseau ou av. Proudhon	1 P+R Chanteloiseau ou av. Proudhon





	Partis d'aménagement qui permettent en plus la jonction avec la ligne C			
	T3 <i>Lycée Vaclav Havel</i>	T4 <i>Gare de Bègles</i>	B3 <i>Lycée Vaclav Havel</i>	B4 <i>Gare de Bègles</i>
Surface à acquérir <i>(en m² foncier)</i>	~ 15 500 m²	~ 15 500 m²	~ 13 000 m²	~ 13 000 m²
Bâtiment impactés <i>(en nombre)</i>	4 <ul style="list-style-type: none">- Maison entrée CH Ch. Perrens- P+R av. de Thouars- Patrimoine au 11 rue Neruda- Maison route de Toulouse	4 <ul style="list-style-type: none">- Maison entrée CH Ch. Perrens- P+R av. de Thouars- Patrimoine au 11 rue Neruda- Maison route de Toulouse	3 <ul style="list-style-type: none">- P+R av. de Thouars- Patrimoine au 11 rue Neruda- Maison route de Toulouse	3 <ul style="list-style-type: none">- P+R av. de Thouars- Patrimoine au 11 rue Neruda- Maison route de Toulouse





L'impact sur la circulation routière des partis d'aménagement B1 bis et B2 bis est **similaire à l'impact des partis B1 et B2** sauf autour de la place Amélie Raba Léon, où l'insertion du BHNS est :

- ✓ **plus impactante que les partis B1 / B2**, et
- ✓ **deux fois moins impactant que les partis T1 / T2**
(cf. impacts présentés en mars).



L'impact sur la circulation routière de la jonction vers la ligne C est identique quelque soit le parti d'aménagement T3 / T4 / B3 / B4 avec :

- ✓ Des **impacts sur la capacité d'écoulement du giratoire Proudhon / Neruda**
- ✓ Des **gains capacitaires au niveau du futur giratoire Bourlaux / Toulouse**
(variante « giratoire »)





Partis d'aménagement qui desservent **Pellegrin – Thouars – Malartic**

	T1	B1	B1bis	T2	B2	B2bis
Nombre de places supprimées	220 places	235 places	230 places	230 places	240 places	221 places
Déficit de places sur le tracé pour répondre à la demande actuelle (Déficit par rapport à l'utilisation actuelle)	Déficit de 170 places	Déficit de 230 places	Déficit de 178 places	Déficit de 175 places	Déficit de 230 places	Déficit de 171 places





*Partis d'aménagement qui permettent en plus la **jonction avec la ligne C***

T3
Lycée Vaclav Havel

T4
Gare de Bègles

B3
Lycée Vaclav Havel

B4
Gare de Bègles

Nombre de places supprimées

289 places

275 places

305 places

291 places

**Déficit de places sur le tracé
pour répondre à la demande
actuelle**

*(Déficit par rapport à l'utilisation
actuelle)*

*Déficit de
215 places*

*Déficit de
201 places*

*Déficit de
220 places*

*Déficit de
206 places*






Partis d'aménagement qui desservent **Pellegrin – Thouars – Malartic**

	T1	B1	B1bis	T2	B2	B2bis
Continuité cyclable sur le tracé	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Difficultés sur le tracé	- Rue de la Béchade - Rue Diderot	RAS	- Stations Carreire et Hôpital	- Rue de la Béchade - Rue Diderot - Échangeur 17	RAS	- Station Carreire et Hôpital



	Partis d'aménagement qui permettent en plus la jonction avec la ligne C			
	T3 Lycée Vaclav Havel	T4 Gare de Bègles	B3 Lycée Vaclav Havel	B4 Gare de Bègles
Continuité cyclable sur le tracé	✓	✓	✓	✓
Difficultés sur le tracé	- Rue de la Béchade - Rue Diderot	- Rue de la Béchade - Rue Diderot	RAS	RAS





Partis d'aménagement qui desservent **Pellegrin – Thouars – Malartic**

	T1	B1	B1bis	T2	B2	B2bis
Potentiel de fréquentation <i>(en nombre de voyageurs par jour)</i>	11 600	20 000	21 100	14 100	19 100	20 400
Report modal <i>(trajets VP --> TC)</i>	2 300	3 900	4 200	3 200	3 800	4 400
Nouveaux usagers TC	4 800	7 700	8 100	6 400	7 400	8 400
Gains de temps moyens des nouveaux usagers TC <i>(par jour)</i>	~ 4 min	~ 7 min 20	~ 7 min 40	~ 4 min 30	~ 7 min 10	~ 7 min 15





*Partis d'aménagement qui permettent en plus la **jonction avec la ligne C***

	T3 <i>Lycée Vaclav Havel</i>	T4 <i>Gare de Bègles</i>	B3 <i>Lycée Vaclav Havel</i>	B4 <i>Gare de Bègles</i>
Potentiel de fréquentation <i>(en nombre de voyageurs par jour)</i>	12 700 (tram) + 2 200 (BHNS)	12 900 (tram) + 3 200 (BHNS)	25 300	26 700
Report modal <i>(trajets VP --> TC)</i>	2 600	2 800	5 300	5 800
Nouveaux usagers TC	5 000	5 500	9 800	10 600
Gains de temps moyens des nouveaux usagers TC <i>(par jour)</i>	~ 5 min	~ 5 min	~ 8 min 30	~ 8 min 30



4. Comparaison actualisée des partis

Coûts d'investissement



	Partis d'aménagement qui desservent Pellegrin – Thouars – Malartic					
	T1	B1	B1bis	T2	B2	B2bis
Frais études MOA / MOE	14,9 M€	8,4 M€	11,2 M€	17,5 M€	8,9 M€	11,3 M€
Acquisitions foncières	8,1 M€	4,5 M€	5,8 M€	8,3 M€	4,8 M€	6,1 M€
Travaux	112 M€	50,1 M€	71,6 M€	133,1 M€	51,8 M€	70,9 M€
Matériel roulant / Dépôt	20,4 M€	13,6 M€	12,8 M€	23 M€	15,3 M€	14,4 M€
Provision pour risque	4,5 M€	2 M€	2,9 M€	5,3 M€	2,1 M€	2,9 M€
Coût d'investissement	159,9 M€	78,6 M€	104,3 M€	187,2 M€	82,9 M€	105,6 M€
Ratio coût kilométrique (en M€/km)	26,2	7,6	10,1	25,3	7,6	9,7

4. Comparaison actualisée des partis

Coûts d'investissement



	Partis d'aménagement qui permettent en plus la jonction avec la ligne C			
	T3 <i>Lycée Vaclav Havel</i>	T4 <i>Gare de Bègles</i>	B3 <i>Lycée Vaclav Havel</i>	B4 <i>Gare de Bègles</i>
<i>Frais études MOA / MOE</i>	20,8 M€	21,1 M€	13,9 M€	14,3 M€
<i>Acquisitions foncières</i>	9 M€	9 M€	6,7 M€	6,7 M€
<i>Travaux</i>	151,7 M€	154,2 M€	90,3 M€	92,9 M€
<i>Matériel roulant / Dépôt</i>	26,4 M€	26,4 M€	15,3 M€	16,1 M€
<i>Provision pour risque</i>	6,2 M€	6,3 M€	3,7 M€	3,8 M€
Coût d'investissement	214,1 M€	217 M€	129,9 M€	133,8 M€
<i>Ratio coût kilométrique (en M€/km)</i>	16,1	15,2	9,6	9,2

L'évaluation socio-économique consiste à calculer un **bilan différentiel** entre la **situation de référence** (dans laquelle le projet n'est pas réalisé, c'est la solution dite « fil de l'eau ») et la **situation de projet** (où le projet est réalisé).

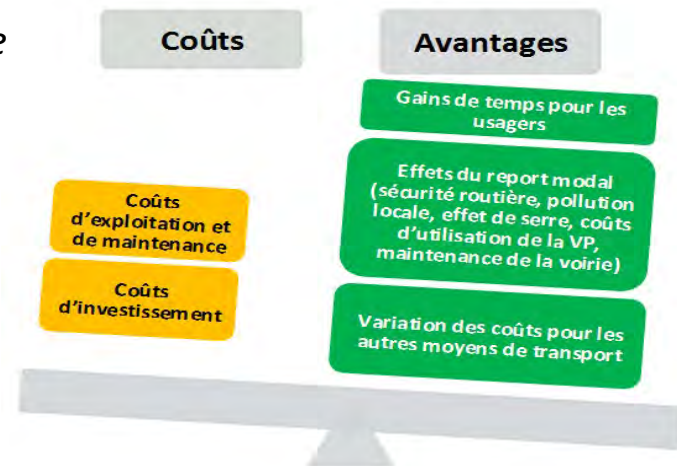
Ce différentiel porte sur **les coûts et les avantages** entre ces deux situations.

Tous les coûts et les avantages sont **monétarisés** sur un même plan, et actualisé.

=> **$VAN = \text{avantages} - \text{coûts du projet}$**

Un projet se justifie du point de vue de l'analyse coûts-avantages si

$VAN > 0$





Partis d'aménagement qui desservent **Pellegrin – Thouars – Malartic**

	T1	B1	B1bis	T2	B2	B2bis
Coûts d'investissement	160 M€	79 M€	104 M€	187 M€	83 M€	106 M€
Coûts d'exploitation	3,7 M€/an*	4,3 M€/an	4,3 M€/an	4,2 M€/an*	4,5 M€/an	4,5 M€/an
VAN (Valeur actualisée nette)	- 98 M€	203 M€	193 M€	- 131 M€	174 M€	166 M€



* Une coquille s'est glissée dans le dossier versé à la concertation





Partis d'aménagement qui permettent en plus la **jonction avec la ligne C**

	T3 <i>Lycée Vaclav Havel</i>	T4 <i>Gare de Bègles</i>	B3 <i>Lycée Vaclav Havel</i>	B4 <i>Gare de Bègles</i>
Coûts d'investissement	214 M€	217 M€	130 M€	134 M€
Coûts d'exploitation	4 M€/an	4,7 M€/an	6,8 M€/an	7,1 M€/an
VAN (Valeur actualisée nette)	- 191 M€	- 188 M€	174 M€	182 M€



4. Comparaison actualisée des partis

Synthèse comparative socio-économique

	T1	B1	B1bis	T2	B2	B2bis	T3	T4	B3	B4
Potentiel de fréquentation (en nombre de voyageurs par jour)	11 600	20 000	21 100	14 100	19 100	20 400	12 700 + 2 200	12 900 + 3 200	25 300	26 700
Report modal (trajets VP --> TC)	2 300	3 900	4 200	3 200	3 800	4 400	2 600	2 800	5 300	5 800
Nouveaux usagers TC	4 800	7 700	8 100	6 400	7 400	8 400	5 000	5 500	9 800	10 600
Gains de temps moyens des nouveaux usagers (par jour)	~ 4min	~ 7min20	~ 7min40	~ 4min30	~ 7min10	~ 7min15	~ 5min	~ 5min	~ 8min30	~ 8min30
Coûts d'investissement	160 M€	79 M€	104 M€	187 M€	83 M€	106 M€	214 M€	217 M€	130 M€	134 M€
Coûts d'exploitation (par an)	3,7 M€*	4,3 M€	4,3 M€	4,7 M€*	4,5 M€	4,5 M€	4 M€	4,7 M€	6,8 M€	7,1 M€
VAN (Valeur actualisée nette)	- 98 M€	203 M€	193 M€	- 131 M€	174 M€	166 M€	- 191 M€	- 188 M€	174 M€	182 M€



Merci de votre attention

Séance de Questions / Réponses

