



OIM Bordeaux aéroport

Schéma de déplacements multimodal
Synthèse

Diagnostic mobilité de l'OIM

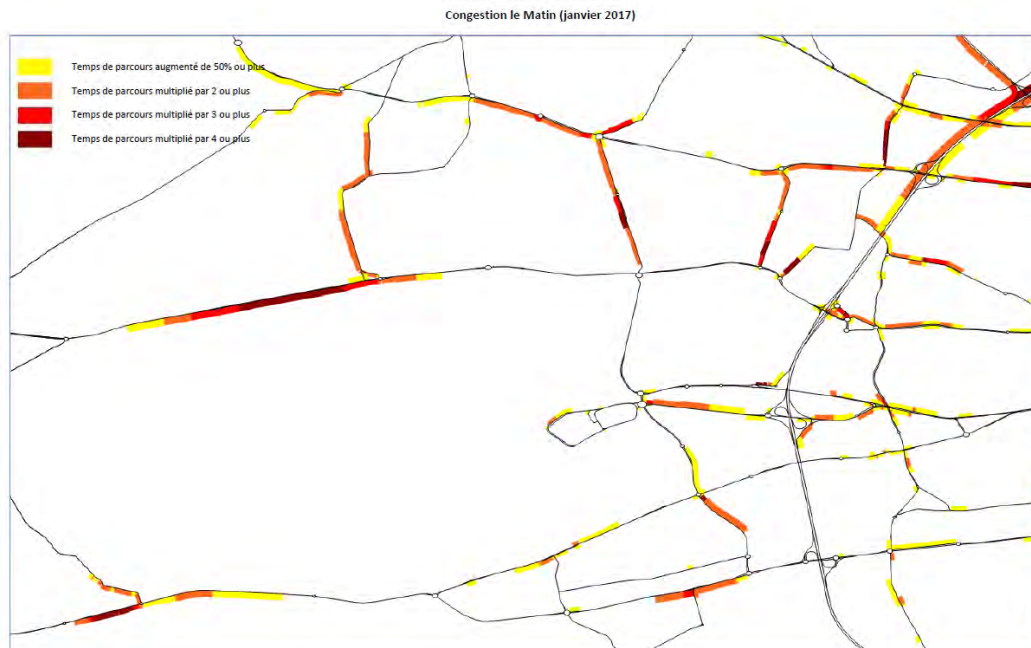
- **Un site au réseau viaire actuellement saturé** par cumul de flux pendulaires d'agglomération et de flux d'accès au secteur
- **Des actions d'ores et déjà engagées pour augmenter la capacité multimodale d'accès :**
 - Projets de liaisons transport en commun (tramway, aéroport, ligne extra-rocade)
 - Aménagements de voirie pour gagner en capacité d'accès
 - Aménagements en faveur des vélos
- **Un secteur en croissance de fréquentation** car porteur d'un projet de développement prioritaire pour Bordeaux Métropole (+10000 emplois d'ici 2030)
 - Trafic aéroport (+8.9% en 2016)
 - Développement de certaines entreprises importantes et nouvelle offre immobilière (900 000 m²)
 - Croissance socio-économique du littoral et des liens avec la métropole

Congestion

Des difficultés concentrées

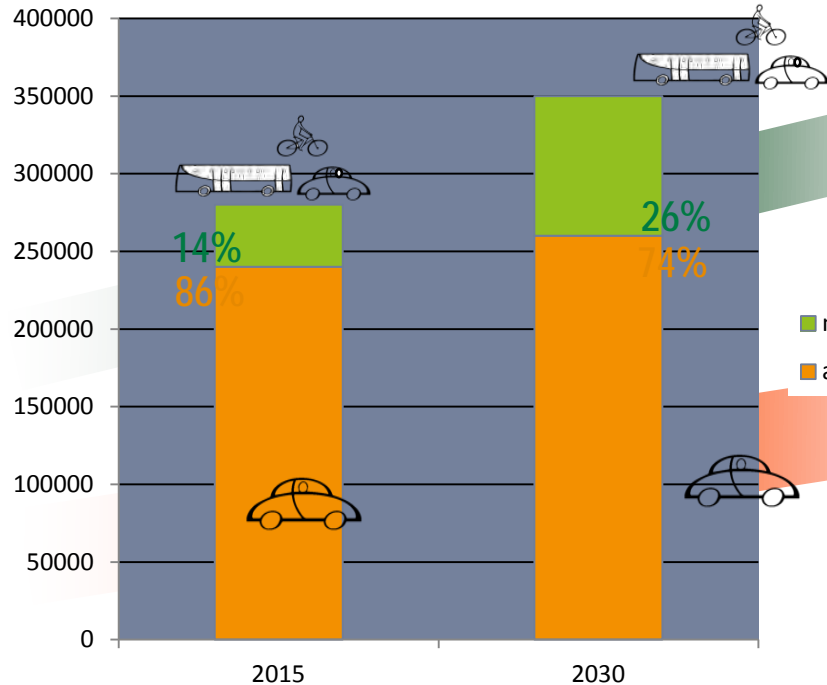
- Le matin : d'ouest en est sur l'avenue Magudas et la RD 213 et du nord au sud sur le boulevard technologique nord (entre 5 chemins et M. Dassault)

- Le soir : sur le boulevard technologique nord (voie nouvelle M.Dassault – 5 Chemins)



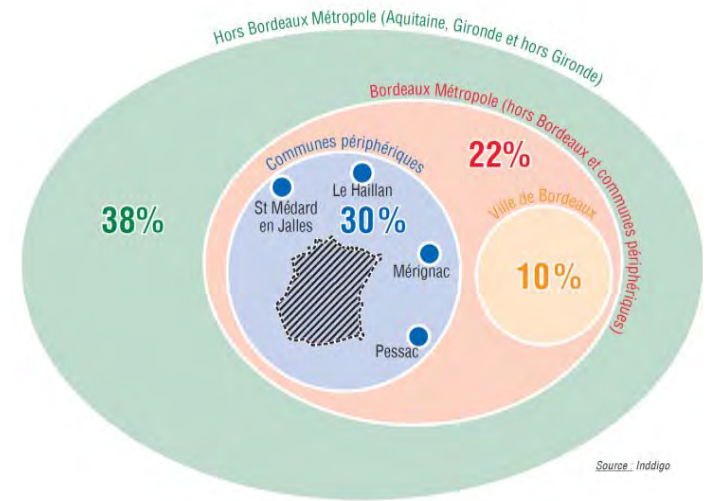
Les enjeux globaux (1)

Évolution du nombre de déplacements/jour ouvrable par mode (échange + transit + interne)



Augmentation des parts modales des modes alternatifs : TC, vélo, covoiturage...

... et augmentation du nombre de déplacements en «auto-solo»



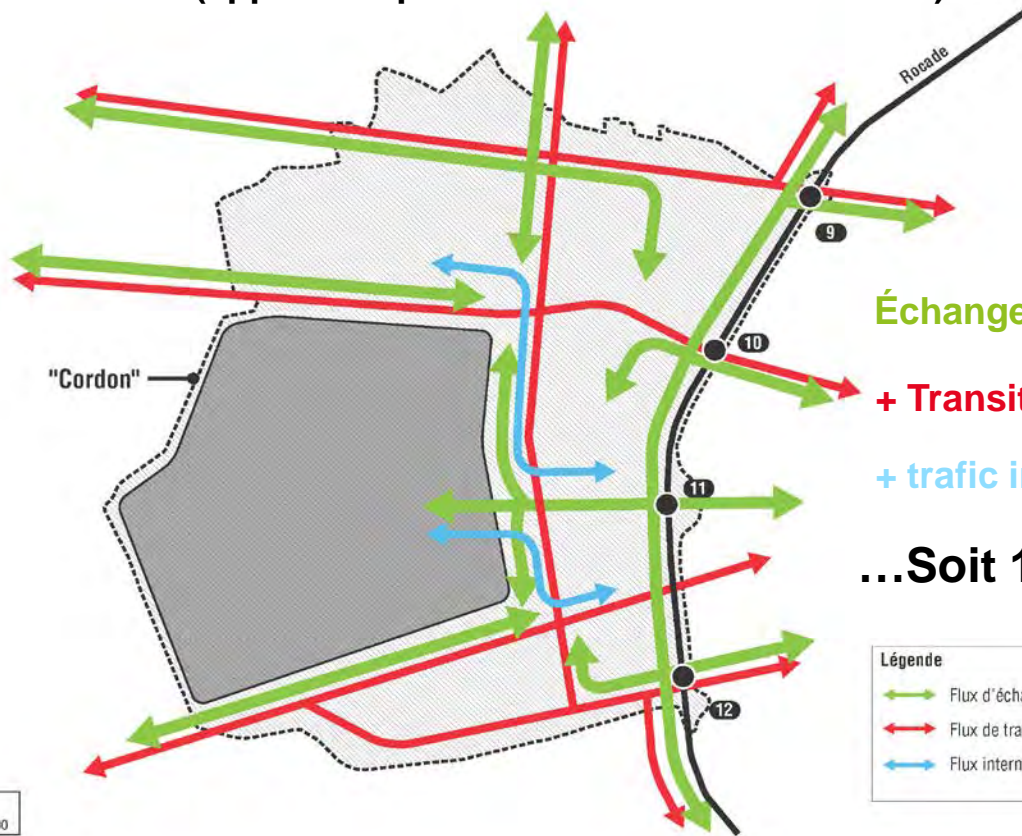
Origine des employés du périmètre PDIE

Comment inciter au report modal ?

» Comment gérer les volumes de mobilité générés à terme au regard des problèmes d'ores et déjà identifiés et du potentiel de report modal ?

Les enjeux globaux (2)

Structure actuelle (approche qualitative du trafic automobile)



Échange : 130'000 – 140'000 dépts véhicules/jour...

+ Transit: 45'000 – 50'000 dépts véhicules/jour...

+ trafic interne (hypothèse de 5% du trafic total)...

...Soit 180 à 200000 dépts véhicules/jour

02/07/2015 0535_152-ko-f32-Struet_flux_auto.ai

Comment faire cohabiter transit et flux d'échange?

➤ Comment reporter le potentiel transit Nord-Sud vers la Rocade ?

... et une somme d'autres enjeux multi-thématiques

Comment gérer le «dernier kilomètre» depuis les entrées des zones d'activités économiques (voies, arrêts de transports en commun) ?

Comment le système de transport peut **contribuer à la qualité/lisibilité urbaine** et inversement ?

Automobiles / Poids lourds :

- Capacité d'écoulement du réseau viaire (transit et échange)
- Hiérarchie/lisibilité du réseau viaire
- Désenclavement de certaines zones (quels points d'accès depuis le réseau viaire structurant)
- Adapter l'offre de stationnement à l'évolution progressive des besoins
- Covoiturage

Transports en commun :

- Fonctionnement
- Accompagnement du réseau (services)

Vélos :

- Continuité à assurer, notamment en nord en sud
- Services offerts (parkings sécurisés accrochés aux arrêts de transport en commun et aux aires de covoiturage)

Piétons :

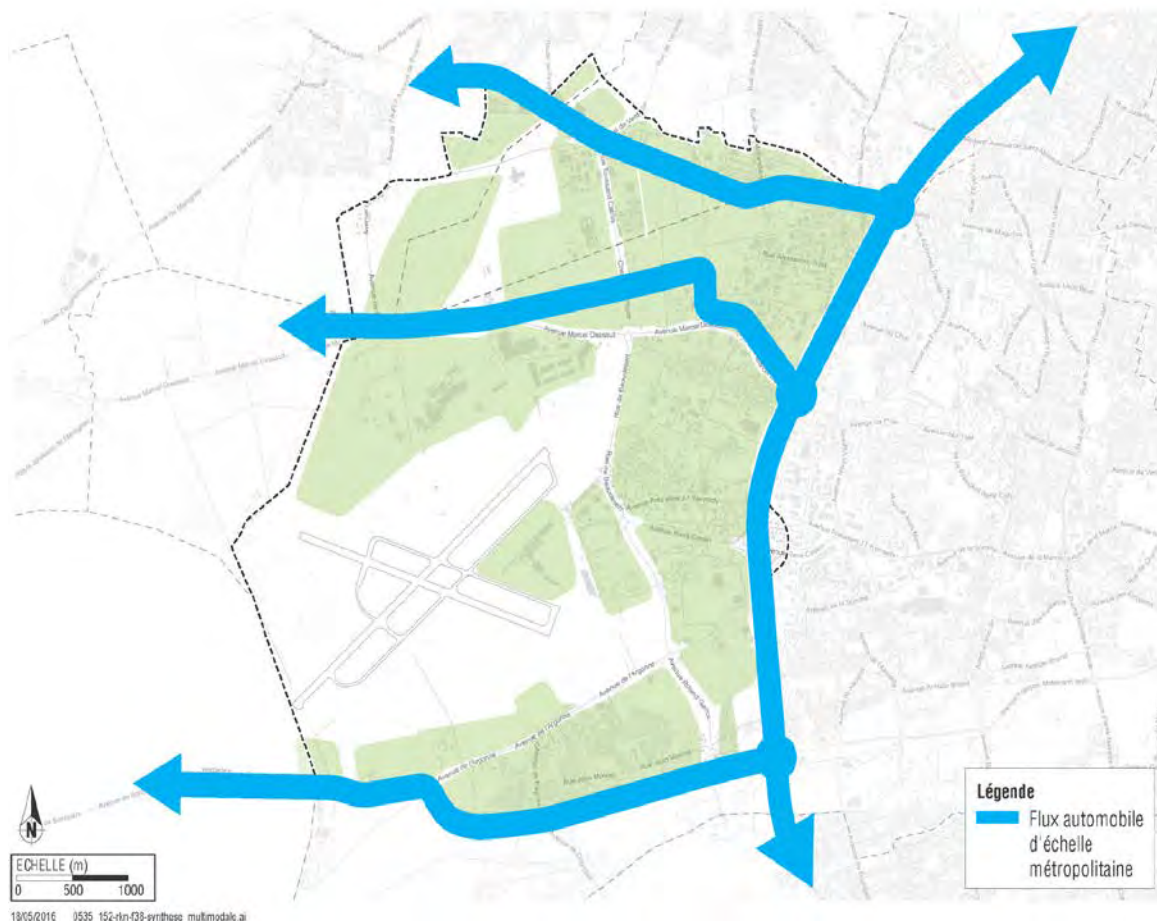
- Priorisation des aménagements dédiés
- Traitement des cheminements entre les pôles générateurs principaux(notamment les arrêts de transports en commun, les aires de covoiturage et les lieux de restauration)

› **Le boulevard technologique et ses abords particulièrement porteurs de ces enjeux multi-thématiques**

Stratégie mobilité proposée

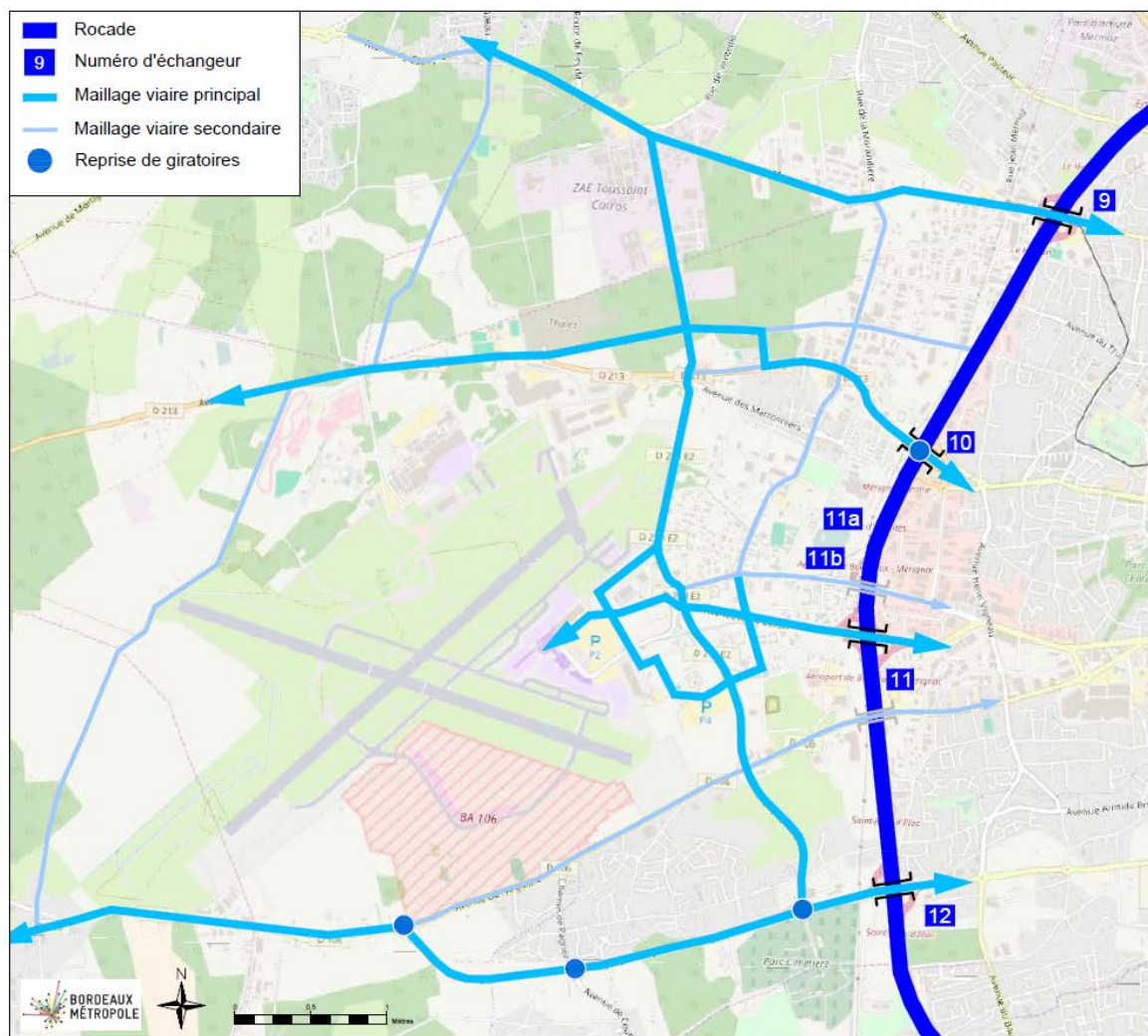
- ❑ Développer les alternatives à la « voiture solo » (et permettre de traverser l'OIM en moins d'1/4h)
 - Transports en commun dont covoiturage
 - Vélos
- ❑ Renvoyer le transit au plus vite sur la rocade à travers les axes est-ouest notamment, afin de minimiser le transit nord/sud en cœur de site
- ❑ Renforcer les capacités du réseau viaire pour desservir les futurs quartiers à développer

Rabatement vers la rocade des flux de transit



- Mise à 2x3 voies de la rocade
- Valorisation des accès directs à la rocade pour les flux de transit d'échelle métropolitaine :
 - Par amélioration du niveau de service, de la lisibilité et de la capacité d'écoulement des axes est-ouest
 - Pour minimiser l'emprunt des voies locales par ce type de flux (notamment le boulevard technologique)

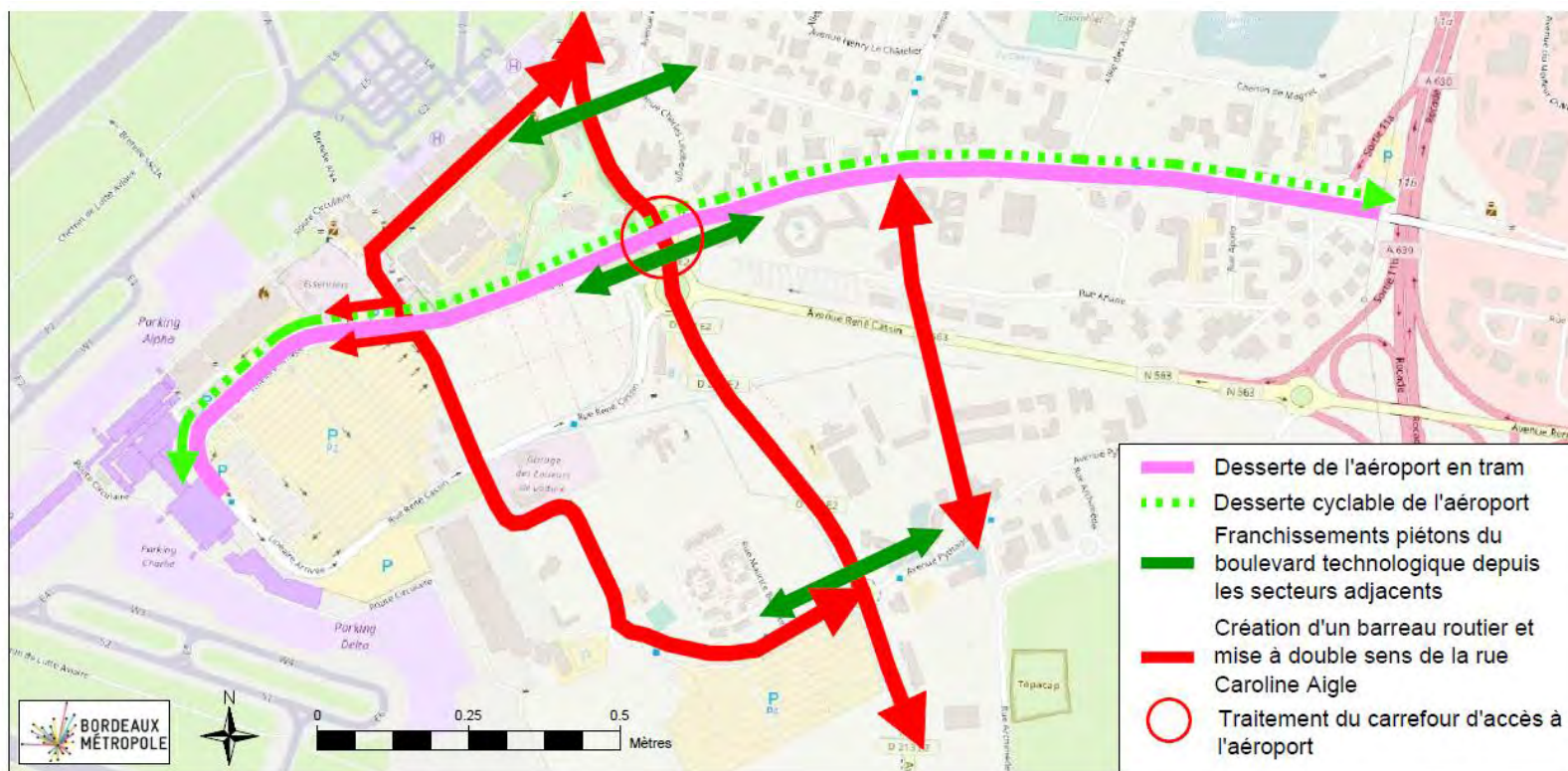
Evolution capacitaire du réseau viaire de l'OIM



Une évolution sensible de la capacité d'écoulement de la trame viaire de la zone :

- Reprise de l'échangeur 10 accès rocade
- Création du barreau Dassault est-ouest 2X1 voies + bus +cycles/piétons
- Passage progressif à 2x2 voies (dont 1 voie de covoiturage)+cycles/piétons du boulevard technologique
- Nouvelle répartition des flux autour de l'aéroport avec triplement des barreaux nord sud (Aigle-Flammarion et Kennedy-Pythagore)
- Renforcement du barreau Bellevue-Touban à l'ouest
- Reprise des giratoires sur les axes est-ouest pour 2 files voitures : fluidification

Un double barreau nord-sud et une accessibilité facilitée dans l'aéroport pour soulager le giratoire d'accès à l'aéroport



La poursuite de la démarche entreprise ces dernières années en matière de développement de l'offre viaire aux abords de l'aéroport qui améliore progressivement les conditions de circulation (ex : récente valorisation de l'accès par le P4, élargissement de l'anneau du giratoire d'accès).

Selon une approche encore plus multimodale et urbaine (notamment en lien avec l'arrivée des TC, le développement de la desserte modes doux,...)

Veillant de fait à limiter les concentrations de trafic dans le futur.

Proposition reprise échangeur 10



26/08/2016 0535_152-Kn-134-35-Variantes_giratoires.ai

Proposition d'amélioration
de l'échangeur 10
rocade/Marcel Dassault

Situation actuelle

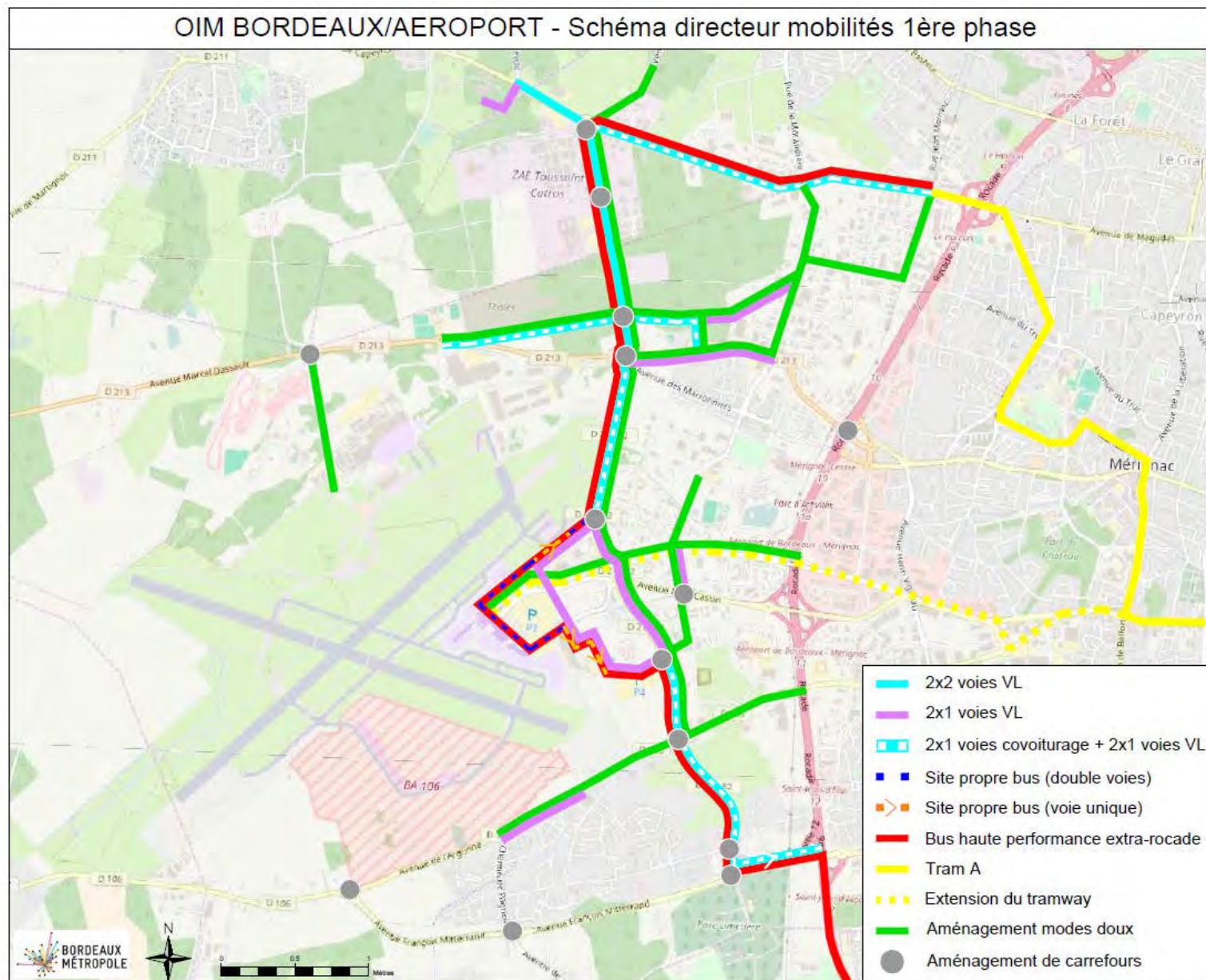


Interventions sur les giratoires : aménagement de doubles entrées



Avec le passage à 2 files en entrée : 2 véhicules peuvent démarrer de front mais surtout, le temps entre 2 véhicules diminue (pendant que l'un s'avance au cédez le passage, l'autre démarre) A condition de trafic équivalent, le gain pour la branche concernée est généralement de l'ordre de 30%.

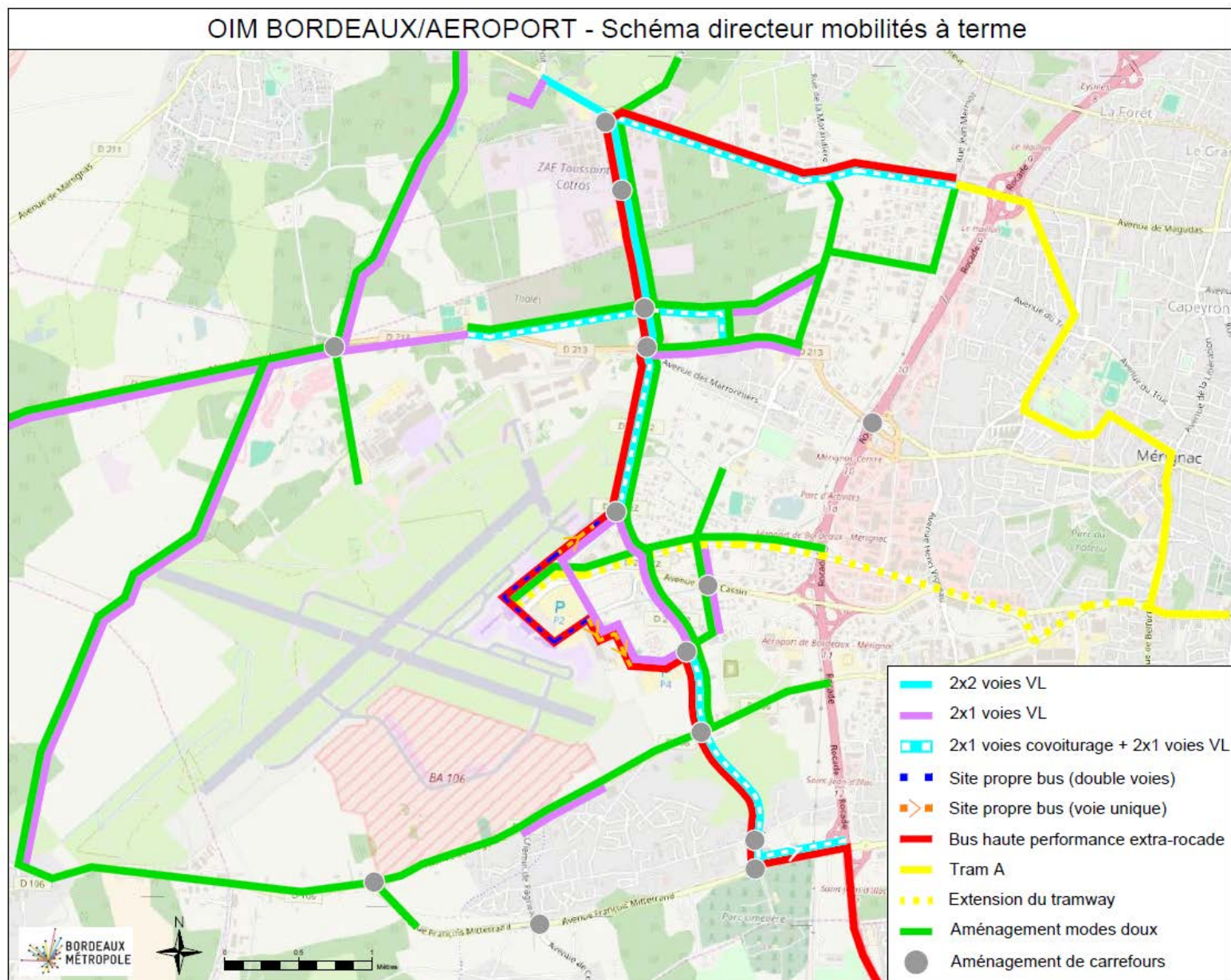
Plan d'actions multimodal de l'OIM – 1^{ère} phase



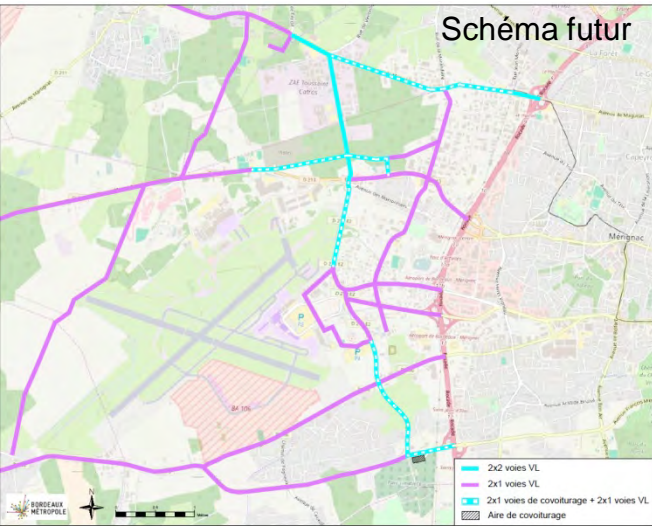
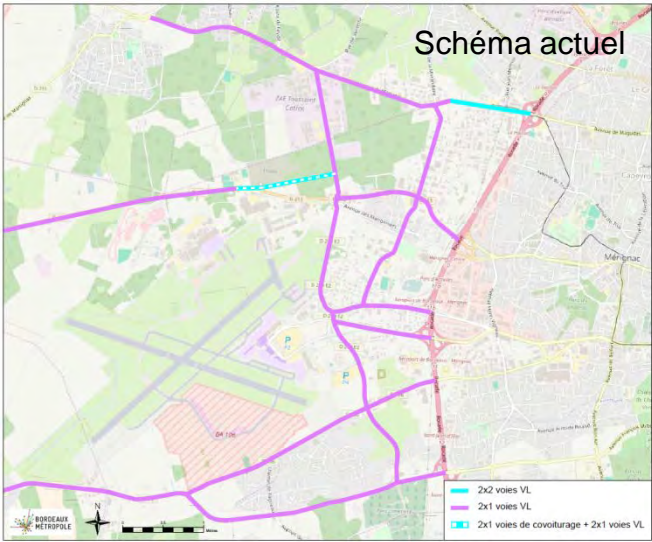
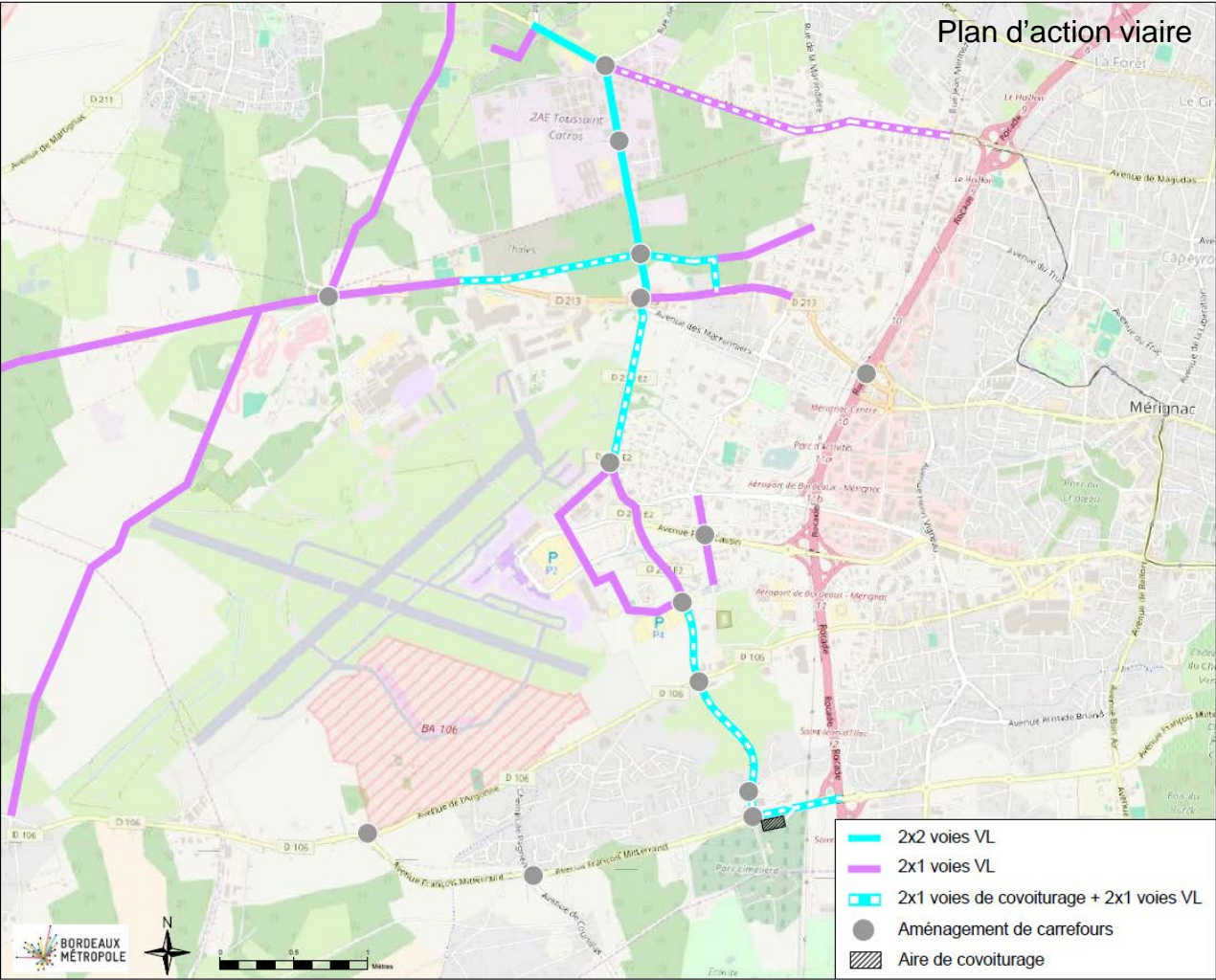
Principales actions 1^{ère} phase (2016-2021) :

- Desserte tramway de l'aéroport
- Réalisation des barreaux Caroline Aigle-Flammarion et Kennedy-Cassin
- Réseau complet de pistes cyclables
- Prolongement de la voie nouvelle Marcel Dassault prévoyant des espaces pour tous les modes
- Boulevard Technologique, avenues de Magudas et Mitterrand : mise en place de voies réservées au covoiturage, de pistes cyclables et de voies complémentaires en entrée de carrefours sur les sections nord et sud + augmentation capacité routière au nord du boulevard Technologique et sur l'avenue Magudas entre 5 Chemins et la rond point Feydit
- Amélioration des fonctionnalités de l'échangeur 10
- Doubles entrées aux giratoires des axes est-ouest

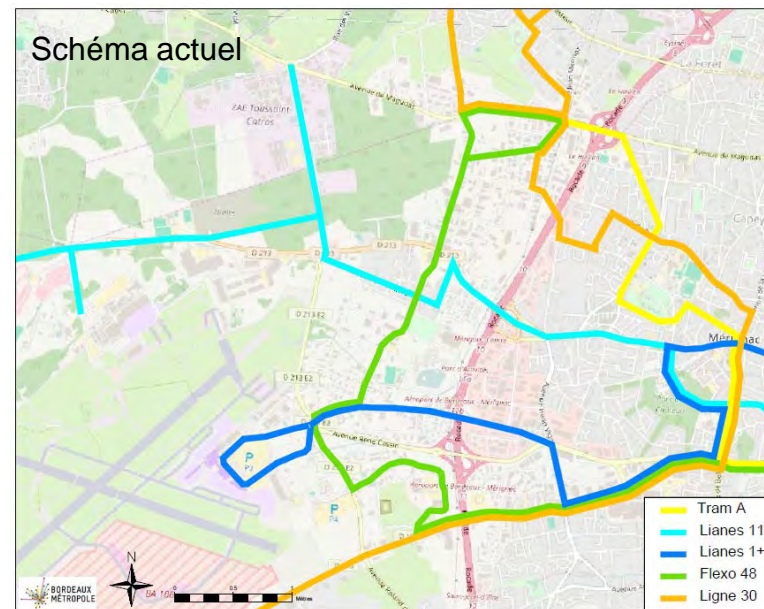
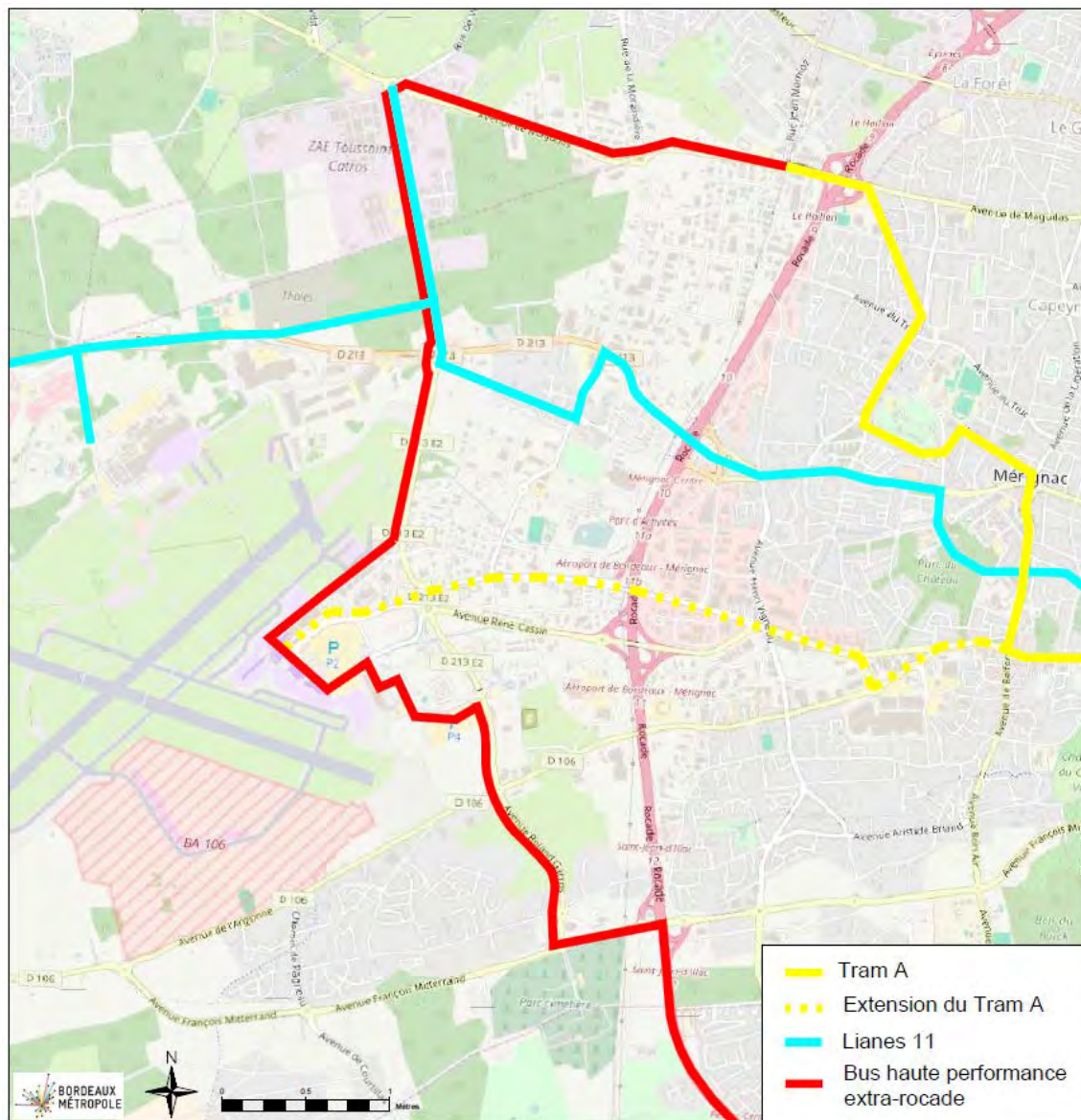
Plan d'actions multimodal de l'OIM – à terme



Réseau viaire



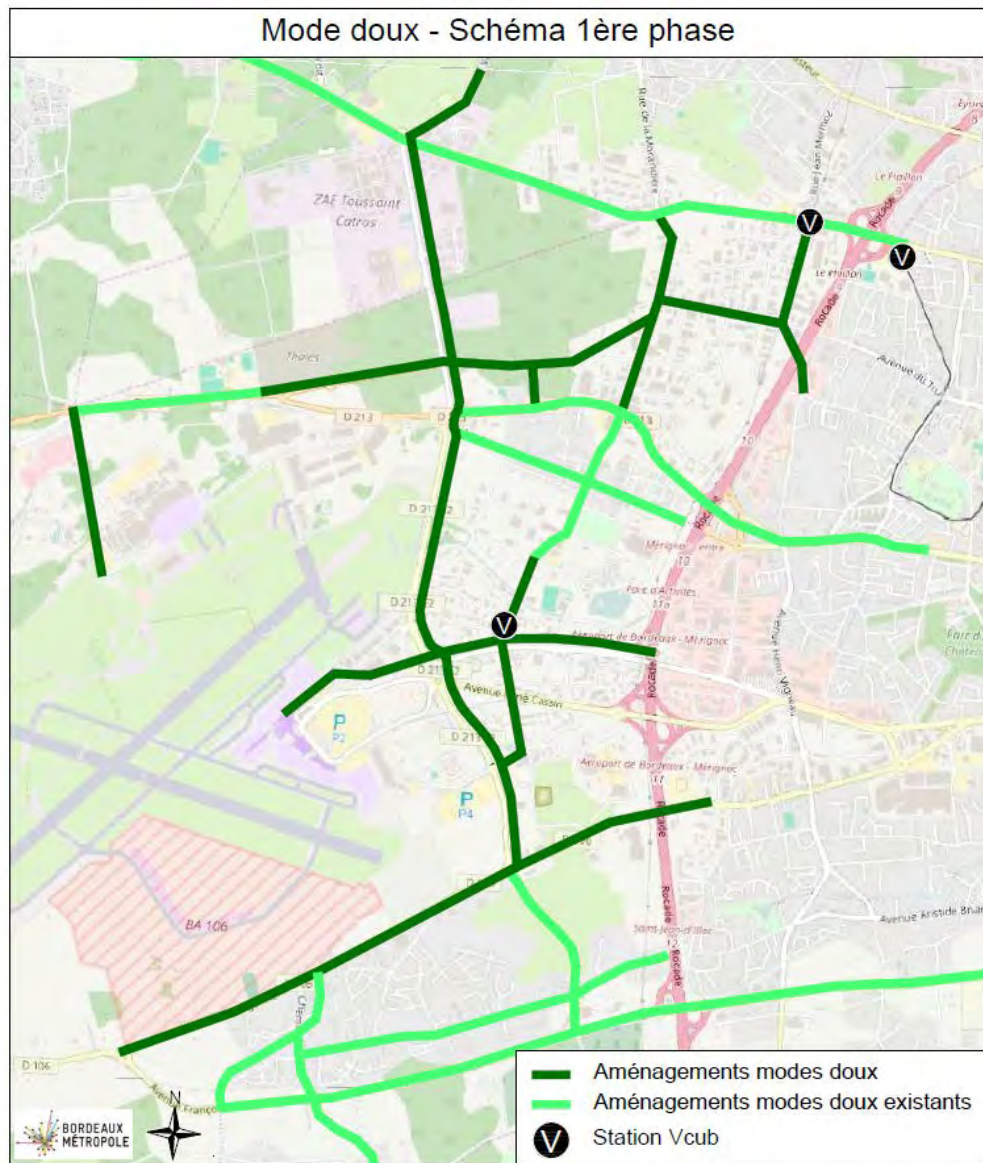
Principaux axes transports en commun



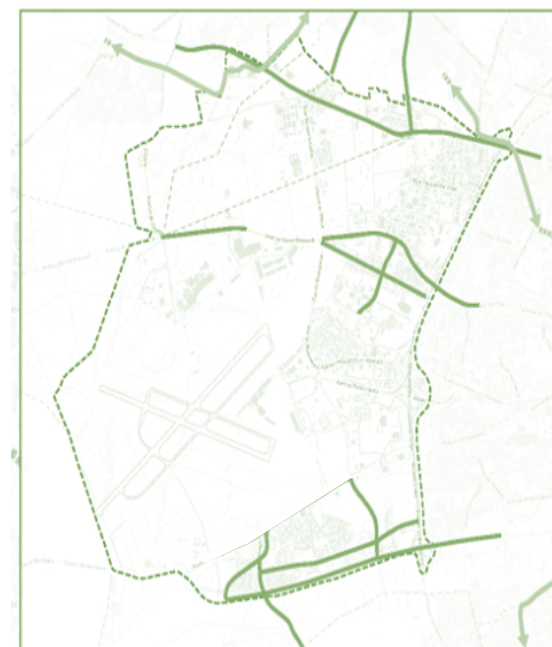
Constitution d'une trame pour les modes collectifs permettant une desserte de qualité de la zone : mise en œuvre progressive du réseau de transports en commun qui s'accompagnera d'une réorganisation du réseau de bus/cars secondaire

Maillage modes doux – 1^{ère} phase

Création d'un réseau modes doux permettant de se rendre au cœur des secteurs



Linéaire créé en 1^{ère} phase : 36km

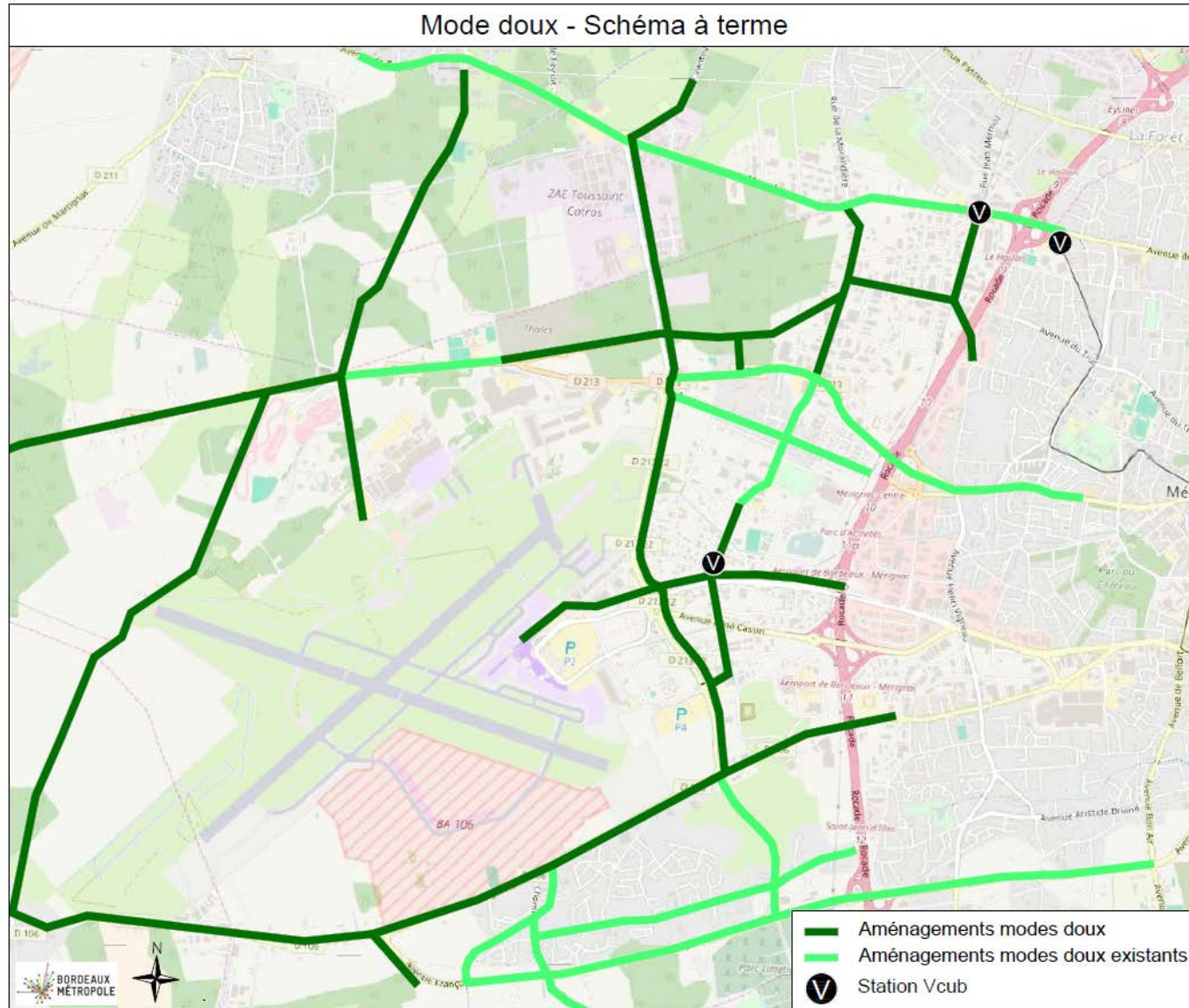


RAPPEL DE L'ETAT ACTUEL

Linéaire actuel: 42km

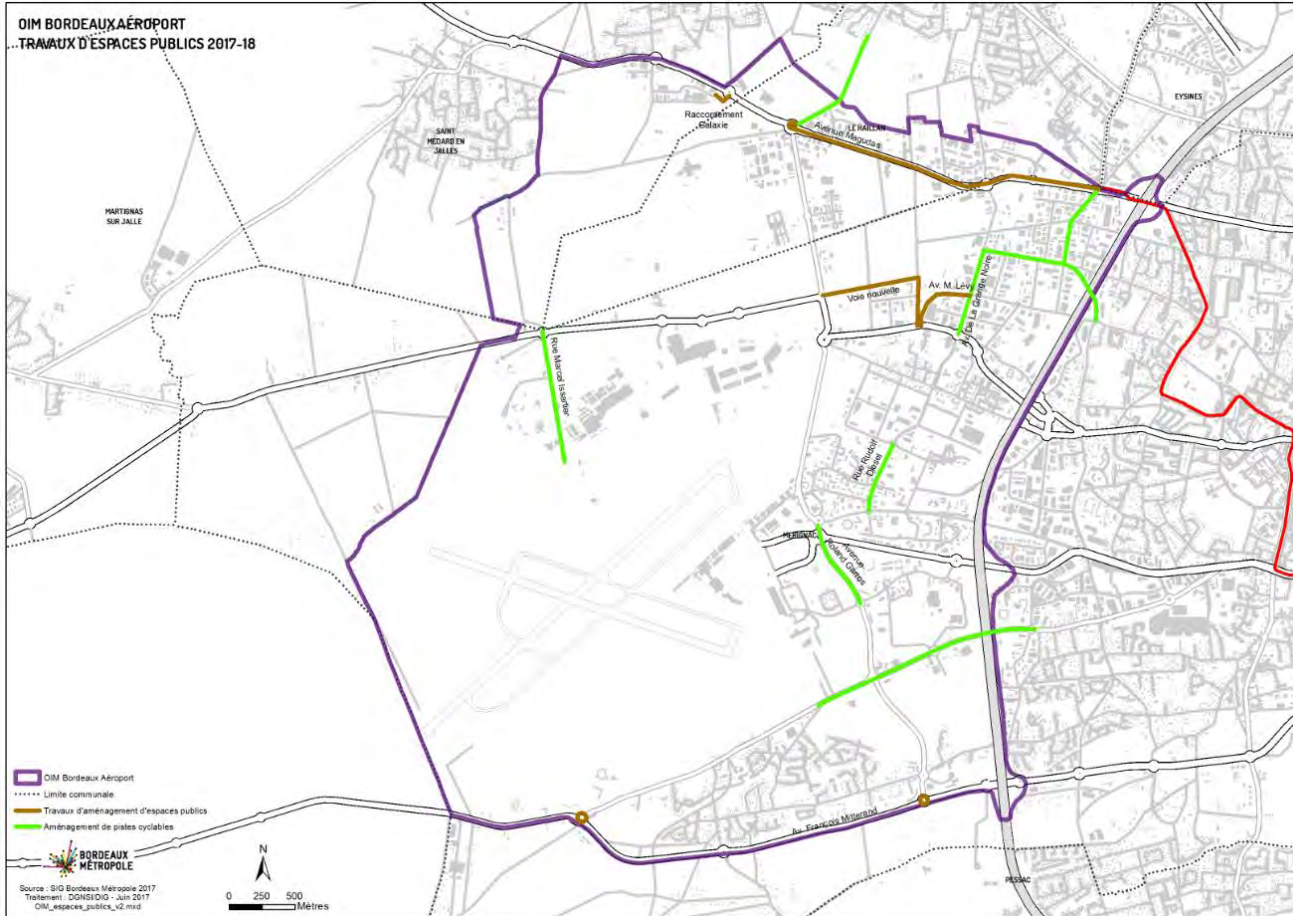
Maillage modes doux

Création d'un réseau modes doux permettant de se rendre au cœur des secteurs



**Linéaire créé à terme: 60km
soit 102km au total**

Travaux d'espaces publics 2017-2018



- **Voie desserte Galaxie 3**
- **Voie nouvelle phase 1** (+ travaux paysager phase 1)
- **Avenue de Magudas** : sécurisation, bande cyclable séparée et giratoire des Berles
- **Requalification rue Maurice Levy**
- **Pistes cyclables** : rues Rudolph Diesel, Grange noire, Issartier, Roland Garros entre Pythagore et Kennedy