

## 6. PRE-DIMENSIONNEMENT DES POLES D'ECHANGES

Ce chapitre concerne le pré-dimensionnement des pôles d'échanges, il traite pour chaque extension des échanges entre le tramway et le réseau bus ainsi que des parcs relais. Pour les extensions de Bègles et de Pessac cette réflexion intègre également la problématique d'échange avec les TER.

L'analyse en matière de parc relais croise la notion de besoin et la notion de disponibilité foncière :

- L'estimation des besoins est basée sur la part du trafic routier susceptible d'être captée par le parc relais, sur l'axe structurant qui dessert ce parc,
- Le besoin en foncier est estimé pour la création de parcs relais de surface, conformément au programme. Le recensement du foncier disponible est basé sur la recherche de sites bénéficiant à la fois d'une bonne accessibilité routière et de la proximité d'une station tramway.

Notons qu'il n'existe pas de théorie strictement applicable au dimensionnement des parcs relais. Un parc relais peut être justifié par des vocations différenciées et être justifié par un ou plusieurs des types de rabattements suivants :

- rabattement local, à usage des habitants des territoires proches du parc relais,
- rabattement moyenne distance, à usage des habitants issus de bassins versants constitués de communes avoisinantes,
- rabattement longue distance, à usage des habitants de territoires éloignés et bénéficiant d'infrastructures routières pour assurer l'accès au parc-relais ; on peut cependant s'interroger sur la vocation d'un parc relais à accueillir cette catégorie d'usagers qui constituent une clientèle potentielle pour les transports collectifs non-urbains de types cars et TER, sous réserve que cette offre existe et soit performante, pour l'accès à la CUB.

Enfin, l'usage montre qu'il est bénéfique de créer plusieurs parc relais, même de faible capacité, le long d'une ligne plutôt que de créer un nombre limité de parc relais de grande capacité.

S'agissant de parcs relais en surface, leur capacité ne saurait être supérieure à 400 places, un parc relais de 400 places s'étalant sur 10 000 m². Il est considéré qu'un parc-relais de surface de superficie plus importante impliquerait des distances dissuasives à couvrir en marche-à-pied entre les places de stationnements les plus éloignées de la station du tramway et la station elle-même.

Enfin, les parcs-relais de surface présentent une capacité à pouvoir évoluer facilement en capacité (sous réserve d'une disponibilité foncière adaptée). En effet, il est possible d'aménager dans un premier temps un parc relais d'une capacité limitée (150 ou 200 places). Ensuite, dans l'hypothèse d'une demande supérieure à cette capacité initiale, il est possible d'étendre le parc tout en conservant les équipements et installations fixes (local gardien, barrières). Dans ces conditions, l'offre de parc relais de surface est beaucoup plus souple et évolutive que dans l'hypothèse de parc relais en ouvrage. Dès lors que l'on envisage des parcs relais de surface « en chapelet » il convient d'être vigilant à l'amortissement des « frais fixes » du parc relais (systèmes, local gardien, etc...), peu rentables au dessous d'un certain seuil, et aux frais d'exploitation. Il pourrait être souhaitable d'envisager une évolution du fonctionnement comme le recours à une entrée automatique accompagnée d'une sortie avec ticket, ou alors à la création d'un parc relais d'accès libre.

### 6.1 Les pôles d'échange de la ligne A

#### 6.1.1 Description du pôle d'échange

Cette extension consiste à prolonger la ligne A de Mérignac-Centre jusqu'à la zone de l'échangeur de Magudas sur la rocade.

Au niveau du terminus futur du tramway sur l'avenue de Madugas, il est possible de mailler le réseau tramway au réseau de bus structurant par la création d'un pôle d'échanges et d'organiser le rabattement de véhicules particuliers par la création d'un ou plusieurs Parc Relais.

##### 6.1.1.1 Parc relais

Un parc relais desservi depuis l'Avenue de Magudas permettra de capter une partie des automobilistes venant de Saint Médard, du Haillan, de Magudas, de Martignas et plus généralement de l'ouest de l'agglomération. Le trafic journalier actuel entrant compté sur l'avenue de Magudas est de 22 000 UVP (unité véhicule particulier) en jour moyen ordinaire.

Depuis l'échangeur de Magudas (échangeur 9) la ligne bus 51 apparaît, en termes de temps de parcours, plus performante que le tramway pour accéder au centre de Bordeaux.

Ce parc relais pourrait donc avoir pour vocation de capter à la fois les automobilistes en rabattement sur les bus de la ligne structurante 51, à destination du centre de Bordeaux (Gambetta, Quinconces) et ceux en rabattement sur la ligne A de tramway, à destination des territoires s'étendant jusqu'à l'hôpital Pellegrin voire au-delà à destination du centre de Bordeaux pour les usagers pour lesquels les conditions de confort assurées par le tramway priment sur le temps de parcours.

Le besoin est estimé à 450 places, ce qui correspond à un peu moins de 2% du trafic « entrant » de l'avenue de Magudas et susceptible d'être rabattu sur le tramway et sur le bus.

Deux sites présentent un potentiel pour l'implantation d'un parc relais, sans qu'aucun d'entre eux ne présente la surface d'un hectare nécessaire à la réalisation d'un parc de 400 places en surface.

Un troisième site directement localisé à l'intérieur de la rocade, sur des terrains au Nord de l'avenue de Magudas avait initialement été identifié. Il fut cependant rapidement écarté en raison de difficultés d'accès routier (débouché à créer sur un carrefour déjà compliqué) et de l'incapacité à insérer la station du tramway en proximité directe du parc relais, ce qui aurait imposé la traversée piétonne systématique de l'avenue de Magudas pour les échanges.



Sites potentiels pour la création de parc-relais

#### Hypothèse d'un parc-relais sur l'avenue de Magudas, à l'extérieur rocade :

Ce terrain d'une surface de 6 700 m<sup>2</sup>, situé sur la commune du Haillan en amont à l'Ouest du carrefour avec l'avenue Jean Mermoz, permettrait de réaliser environ 250 places de stationnement.

Cette implantation suppose bien entendu le franchissement la rocade par le tramway. L'accessibilité à ce parc relais depuis l'ouest sera donc dépendante des conditions de circulation résultantes du principe de franchissement de la rocade par le tramway. Nous rappelons à ce sujet que les études de circulation montrent que les conditions actuelles de circulation sur l'avenue de Magudas au franchissement de l'échangeur 9 ne pourraient être maintenues qu'au prix de la création d'un ouvrage tramway spécifique. En effet, dans l'hypothèse où le tramway franchirait la rocade en voie unique sur l'ouvrage existant, l'impact sur la capacité globale du système de carrefours de l'avenue de Magudas serait majeur et générerait des remontées de files d'attente très importantes à l'Ouest du carrefour avec l'avenue Mermoz.

Paradoxalement, l'accessibilité à un parc relais à l'intérieur de la rocade depuis l'Ouest (sans franchissement de la rocade par le tramway) serait meilleure que celle à un parc relais à l'extérieur de la rocade dans l'hypothèse où le tramway traverserait la rocade à voie unique sur l'ouvrage existant.

Par ailleurs, compte tenu de la limitation des accès directs sur de l'avenue de Magudas, l'accès au parc relais devra être mutualisé avec la voie de desserte de la future zone d'activités.

#### Hypothèse d'un parc-relais sur l'avenue de Magudas, à l'intérieur rocade :

Ce terrain d'une surface de 8200 m<sup>2</sup>, fait partie d'une propriété CUB actuellement occupée par la Lyonnaise des Eaux (LDE), en limite de la rue Alphonse Daudet. Cette superficie permettrait de réaliser environ 320 places de stationnement.

L'estimation précise de la surface mobilisable pour la création d'un parc relais résulte d'échanges avec LDE qui a communiqué ses besoins d'emprise qui lui permettraient le maintien des activités sur ce site tout restant compatible avec ses projets de développement.

Les études de circulation montrent que l'accessibilité routière au parc-relais est assurée sans impact sur les conditions de circulation sur l'avenue de Magudas dans l'hypothèse d'un terminus du tramway sur la rue Alphonse Daudet, donc à l'intérieur de la rocade. De la même manière, l'absence d'impact sur le plan de circulation de la Cité des Pins (en cours de réhabilitation) a été vérifiée.

Au terme de ces analyses, il apparaît donc qu'un parc relais de 320 places à l'intérieur de la rocade puisse être créé. Il est proposé de créer ce parc relais quelle que soit la localisation du terminus, et donc qu'il y ait ou non franchissement de la rocade par le tramway.

Le parc-relais à l'intérieur de la rocade serait potentiellement doublé par un second parc relais extérieur de la rocade. Les 2 sites fonctionneraient alors en complémentarité et l'on pourrait prévoir un parc de 300 places à l'intérieur de la rocade et un site de 200 places à l'extérieur de la rocade (ou deux sites de 250 places chacun, ce qui pourrait permettre de laisser davantage de terrains à l'usage de LDE).

#### 6.1.1.2 Pôles d'échanges tramway-bus

La position du pôle d'échanges ne varie pas selon la variante car les fonctionnalités à assurer seront identiques.

Ce pôle doit permettre d'assurer les échanges entre le tramway et les lignes de bus suivantes :

- une ligne de bus structurante et « passante » empruntant l'avenue de Magudas depuis les communes de l'Ouest et à destination du centre de Bordeaux, la ligne 51 d'après le réseau de bus restructuré proposé à la mise en service des extensions du tramway. Cette ligne de bus structurante permet des échanges entre le tramway et principalement les communes du Haillan et de Saint Médard en Jalles.
- Une ou plusieurs lignes de desserte fine en terminus au contact du tramway, autorisant des échanges entre le tramway et des lignes de desserte des zones extérieures à la rocade couvrant les zones d'activité et les communes de Saint Médard et du Haillan.

Ces besoins d'échanges entre le tramway et les bus sont valables quelle que soit la position du terminus tramway, à l'extérieur ou à l'intérieur de la rocade. Cependant, les échanges entre le tramway et les bus devront être organisés à la station de tramway de la Cité des Pins qui présente la capacité à organiser lisiblement les échanges sur ce site qui accueillera également un parc relais comme cela a été justifié au paragraphe précédent. Si jamais la ligne de tramway devait franchir la rocade, les échanges entre tramway et bus seraient également rendus possibles à la station terminus sur l'avenue de Magudas puisque les lignes de bus seront passantes sur cette avenue.

#### 6.1.2 Parti d'aménagement :

Les implantations, ainsi que les principes d'accessibilité de chacun des modes, figurent sur le schéma de principe ci-après.

L'échange entre la ligne structurante passante de l'avenue de Magudas et la station de tramway « Cité des Pins » utiliserait une liaison piétonne sur trottoir et bénéficierait de traversées de voiries protégées.

L'échange entre la ligne de desserte fine et le tramway serait direct en bout de quai du tramway où est prévue une position d'arrêt. Si cette ligne devait être en terminus, le trajet retour s'effectuerait par la voirie interne à la ZAC qui débouche sur l'avenue de Magudas par un carrefour à feux. Une position de régulation devrait alors être trouvée le plus à l'écart possible des immeubles d'habitation.

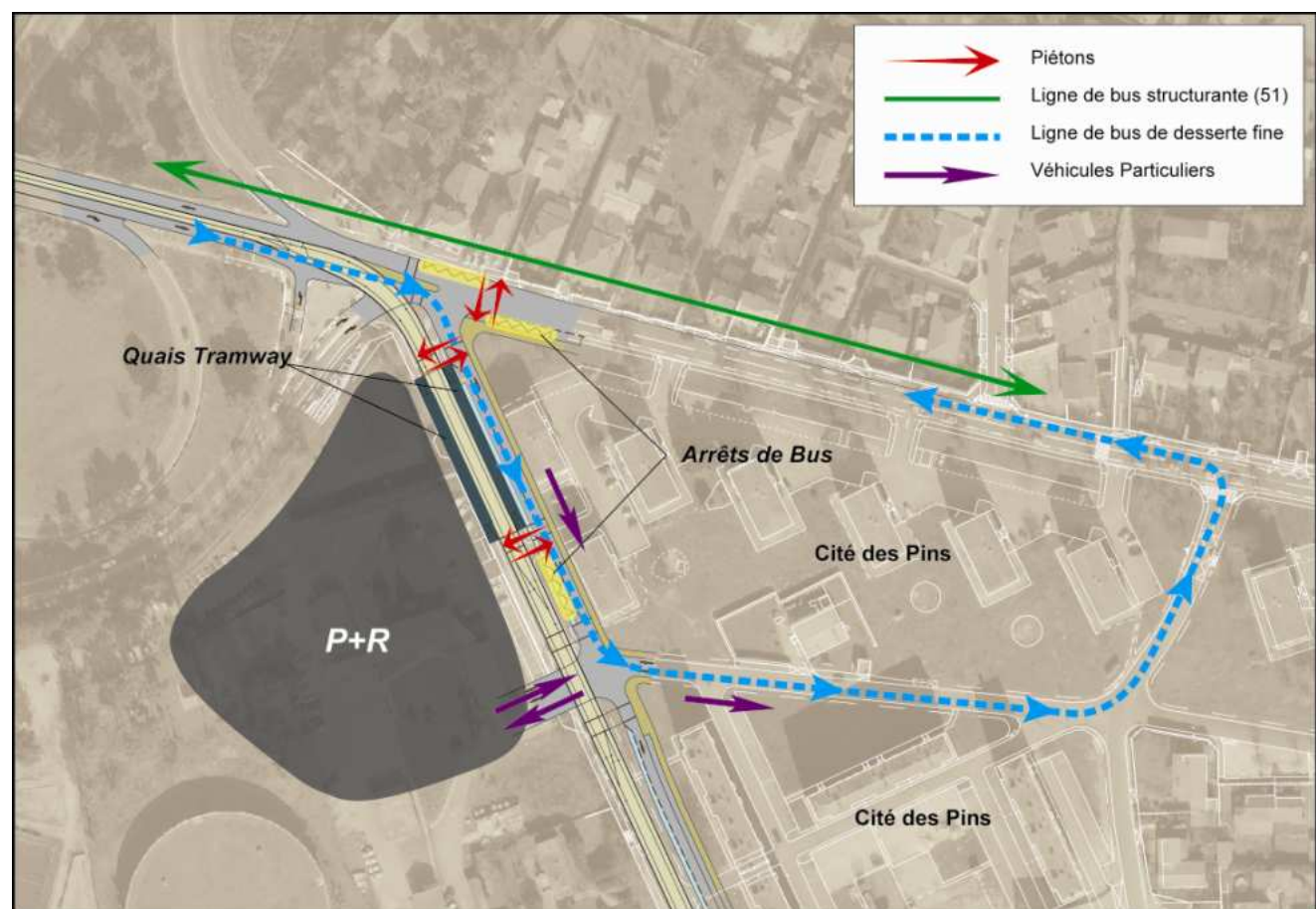


Schéma fonctionnel du pôle d'échanges de Mérignac les Pins

## 6.2 Les pôles d'échanges de la ligne B Nord.

### 6.2.1 Description du pôle d'échange :

Cette extension consiste à prolonger la ligne B de Claveau à la Zone d'activité de Bordeaux Nord.

#### 6.2.1.1 Parc relais

Il existe un parc relais construit dans la cadre de la phase 2 de développement du réseau de tramway (ouverture au premier semestre 2009) faisant face au boulevard Brandenburg. Il n'est pas prévu, de parc relais complémentaire dans le cadre de l'extension de la ligne B.

#### 6.2.1.2 Pôle d'échanges tramway-bus

Le pôle d'échanges entre le tramway et le bus doit permettre d'assurer un échange avec la ligne 31, qui reliera les futurs terminus des lignes de tramway B et C.

### 6.2.2 Parti d'aménagement :

Le principe des échanges entre le tramway et le bus figure sur le schéma fonctionnel suivant.

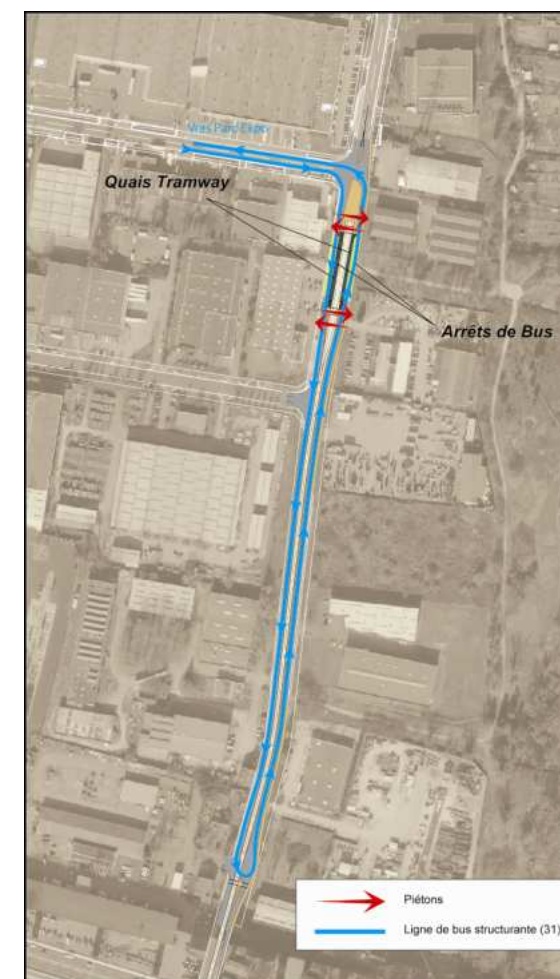


Schéma fonctionnel du pôle d'échange de Bordeaux Nord

## 6.3 Les pôles d'échange de la ligne B Sud

### 6.3.1 Description du pôle d'échange

Cette extension consiste à prolonger la ligne B de Bougnard à Pessac Alouette.

#### 6.3.1.1 Parc relais

Les opportunités foncières, à court terme, pour créer un parc relais se situent le long des avenues de Canéjan et de l'Alouette au sud de la voie ferrée.

Un parc relais de l'avenue de Canéjan serait directement accessible depuis la rocade et permettrait également de capter des usagers en provenance de l'autoroute A63. La superficie et la position de cette opportunité foncière identifiée par la ville de Pessac devront être précisées dans une étape ultérieure d'étude et en fonction des projets (Cité des Métiers..).

La capacité du ou des futurs parc-relais est difficile à estimer sur la base des trafics relevés sur les axes desservant le secteur. En effet, le réseau viaire est tel qu'il est difficile d'estimer la part du trafic susceptible d'aller vers une destination en direction de laquelle le tramway puisse constituer une alternative crédible. 200 places pourraient être envisagées sur un site le long de l'avenue du Haut Levêque et 200 autres places pourraient être créées à proximité de la rocade.

En outre, ces estimations intègrent que la création d'un ou plusieurs parc-relais à l'extérieur de la rocade apporterait un second souffle au parc relais existant de Bognard actuellement saturé et dont une part de la clientèle se reporterait sur les parc-relais créés.

Les possibilités d'implantation de parc relais sur l'avenue de l'Alouette correspondent à deux terrains situés de part et d'autre de l'avenue et au sud de la voie ferrée :

- Un terrain privé de 8500 m<sup>2</sup>, propriété du Centre Hospitalier Universitaire, permettant de créer 300 à 350 places, accessibles dans de bonnes conditions depuis l'avenue de Magellan. Ce parc relais pourrait également bénéficier à la gare de Pessac Alouette.
- Un terrain CUB de 7000 m<sup>2</sup>, permettent de créer environ 250 places, mais dont l'accès devrait être créé en bas de la rampe. Les échanges piétons entre le parc relais et la station tramway nécessiteraient la traversée de l'avenue de Canéjan. Pour cette raison, ce potentiel foncier n'est pas jugé pertinent pour l'implantation d'un parc-relais.

Une autre possibilité d'implantation d'un parc relais se situerait au carrefour de l'Alouette (terrain boisé privé de 5600m<sup>2</sup>). Il s'agit d'un terrain qui avait été identifié par l'A'urba, dans le cadre d'une étude prospective de composition d'une place urbaine sur le site du carrefour de l'Alouette, comme potentiellement mobilisable pour la création d'un parc-relais. Il semble cependant qu'une affectation autre de ces terrains boisés puisse être plus judicieuse à proximité de ce carrefour qui constitue une entrée de ville.

Enfin, dans le cadre de l'extension de la ligne de tramway à Macédo, il serait envisageable de réaliser une zone de stationnement « libre » sur une partie des terrains du Centre Technique Municipal, en face du terminus prévu dans l'hypothèse de cette extension.

Ainsi, il est proposé de créer un parc relais de 200 places sur le site SA Institut Hélios Marin (CHU). Ce site profiterait au bassin versant Ouest et pourrait être étendu à 300 places. Un second parc relais pourrait être créé aux abords du site de la future Cité des Métiers, sous réserve que la disponibilité foncière soit confirmée. 200 places de parc relais pourraient alors être créées avec une bonne accessibilité depuis la rocade.



Sites potentiels pour la création de parcs relais

### 6.3.1.2 Pôles d'échanges tramway-bus

Plusieurs pôles d'échanges entre bus et tramway peuvent être aménagés sur cette extension :

- Le pôle d'échange actuel de Bognard aura des fonctionnalités réduites, en raison du prolongement de la ligne tramway et de la suppression du terminus de la ligne 45. Cet emplacement terminus serait affecté à la ligne 44 qui permet de rabattre le parc industriel de Bersol et l'Avenue de Saige sur la station Bognard.
- Le pôle d'échange de la station Chataigneraie constituera le terminus de la ligne 45 en contact direct avec la station de tramway. Ce pôle permettra également les échanges avec la navette 84 qui relie Pessac Magonty à l'université (Arts et Métiers).
- Le pôle d'échange de l'Alouette qui doit assurer les échanges avec la ligne de bus structurante qui dessert le Haut Livrac et relie la périphérie Ouest avec le centre de Pessac. Ce pôle de l'Alouette doit permettre d'assurer à la fois un échange avec la ligne 46, qui est passante sur la route d'Arcachon, et un échange avec la ligne de desserte locale qui permettrait le rabattement des quartiers périphériques (Cap de Bos, Magonty, Romainville, Haut Livrac..). Compte tenu de la proximité et de l'attractivité du centre de Pessac pour ces zones, il paraît nécessaire de maintenir des liaisons directes avec le centre ville. Ces lignes de desserte locale ne seraient donc pas en terminus au contact de la branche du tramway.

Enfin, dans l'hypothèse de l'extension du tramway jusqu'à Macédo, le pôle d'échange avec certaines des lignes citées ci-dessus pourrait être organisé. Le pôle pourrait être organisé dans un espace plus apaisé que celui du carrefour de l'Alouette. Cependant et comme précédemment indiqué, il existe une véritable justification à maintenir les lignes en contact avec le tramway en liaison avec Pessac-Centre, tout au moins pour la ligne structurante. Compte tenu de l'organisation du réseau viaire, ces lignes desserviront à la fois la station de tramway de Macédo et la station de tramway de l'Alouette.

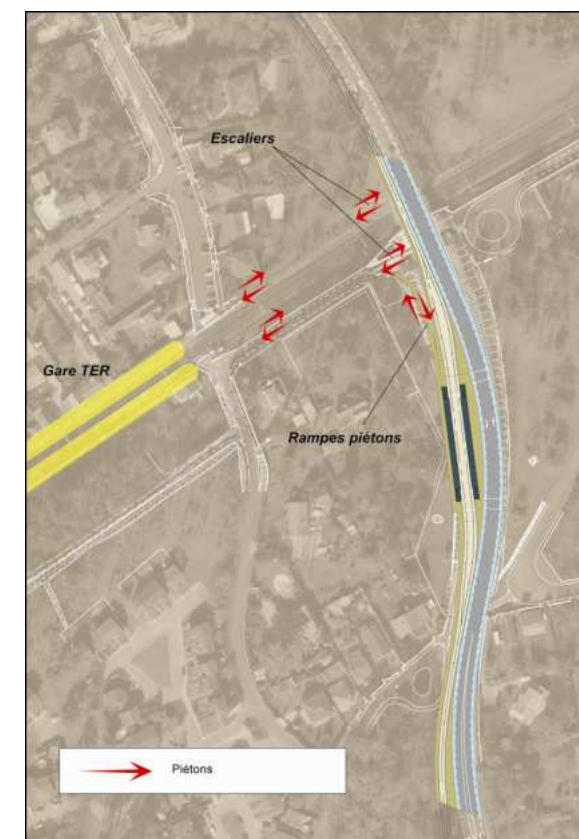
### 6.3.1.3 Pôle d'échanges tramway-TER

Au niveau de la gare de Pessac Alouette le tramway franchit la voie ferrée, à proximité la gare sur l'ouvrage existant de l'avenue du Haut Levêque. Il existe également de part et d'autre de la voie ferrée des liaisons piétonnes (escaliers) qui relient l'ouvrage aux quais de la gare.

L'aménagement proposé consiste à réaliser un cheminement piéton accessible aux personnes à mobilité réduite entre les quais du tramway et ceux de la gare. En mesure d'accompagnement de l'arrivée du tramway et selon la vocation qui pourrait être accordée à la gare, il pourrait être envisageable de créer un ascenseur pour gérer la dénivellée entre les quais du tramway et ceux du train.

## 6.32 Parti d'aménagement

Pour chaque pôle, les implantations, ainsi que les principes d'accessibilité de chacun des modes, figurent sur les schémas de principe ci-après.



Pôle d'échanges de la Gare de Pessac Alouette

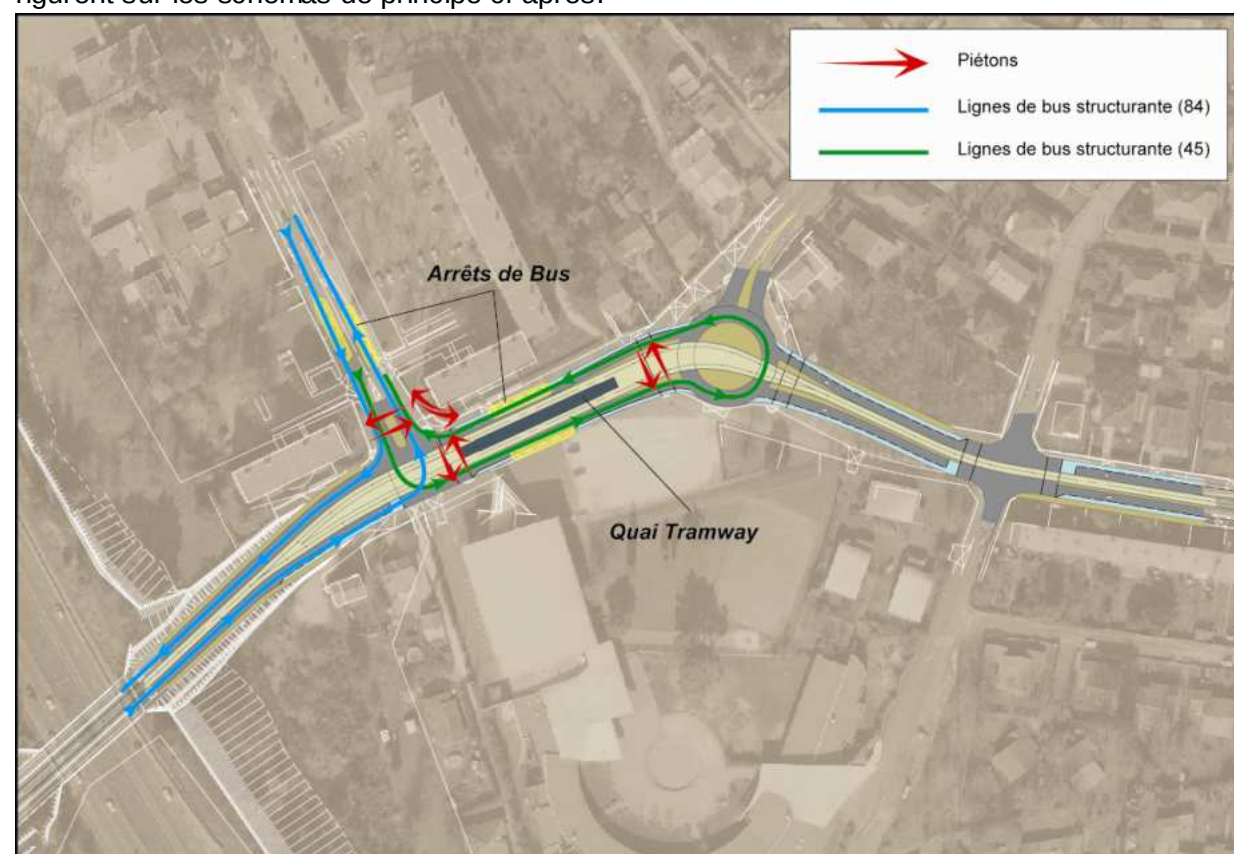
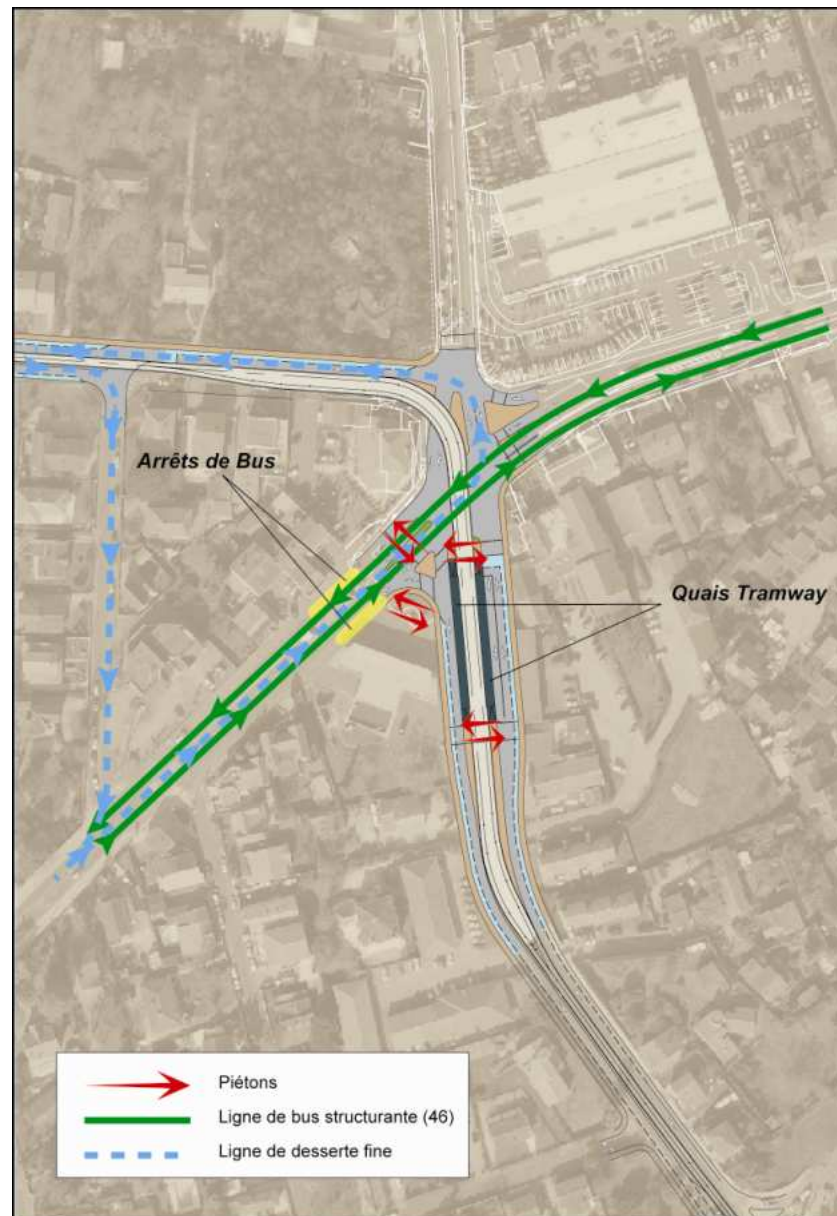


Schéma fonctionnel du pôle d'échanges de la Chataigneraie



Pôle d'échanges de l'Alouette

## 6.4 Les pôles d'échange de la ligne C Nord

### 6.4.1 Description des pôles d'échange :

Cette extension consiste à prolonger la ligne C des Aubiers jusqu'au Parc des Expositions.

Au niveau de son terminus futur, il est prévu un Parc Relais et un pôle d'échange bus.

#### 6.4.1.1 Parc relais

Le programme de l'opération ne prévoit pas de création de parc relais sur l'extension Nord de la ligne C. En effet, une mutualisation avec le parc de stationnement du parc des expositions est envisagée. A ce titre, la construction de nouvelle surface de parking n'est pas envisagée.

Cette zone de parking est accessible depuis la rocade mais devrait capter également les usagers en provenance du sud de Blanquefort et du Médoc depuis l'Av.de Labarde.

#### 6.4.1.2 Pôles d'échanges tramway-bus

Un pôle d'échange entre tramway et bus est prévu au terminus du tramway au Parc des Expositions. Ce pôle doit permettre d'assurer :

- un échange avec la ligne 37 (Saint-Aubin - Les Aubiers), qui aurait son terminus actuel déplacé des Aubiers au Parc des Expositions.
- un échange avec la ligne 31 qui assurerait la desserte interne de la zone d'activité en liaison avec la ligne B de tramway.

## 6.4.2 Parti d'aménagement

Le contact entre le terminus du tramway et la ligne 31 sera organisé au droit de la station de tramway afin d'assurer une correspondance au plus près. En effet, l'offre combinée du tramway et de cette ligne de bus permet d'assurer une desserte performante de la zone d'emplois. Au sud de cet arrêt, il s'agira de trouver un itinéraire de retournement des bus si jamais la ligne devrait être en terminus. Cet itinéraire devra alors tenter de limiter les trajets en haut-le-pied. Il est également envisageable que la ligne 31 puisse être passante au contact du tramway, tout dépendra du principe de desserte de la zone d'emploi qui sera retenu à l'horizon de la mise en service du tramway.

Le terminus de la ligne 37 serait situé face à l'avenue de la Jallère, sur l'espace déjà aménagé hors voirie et relié au tramway par cheminement piéton d'environ 150 mètres. Il est imaginable que la ligne 37 bénéficie d'une organisation similaire à celle de la ligne 31 dans l'hypothèse où cette dernière soit en terminus. Cela permettrait d'approcher la ligne 37 au plus du tramway.

## 6.5 Les pôles d'échange de la ligne C Sud

### 6.5.1 Description des pôles d'échanges

Cette extension consiste à prolonger la ligne C de Terres Neuves à la route de Toulouse.

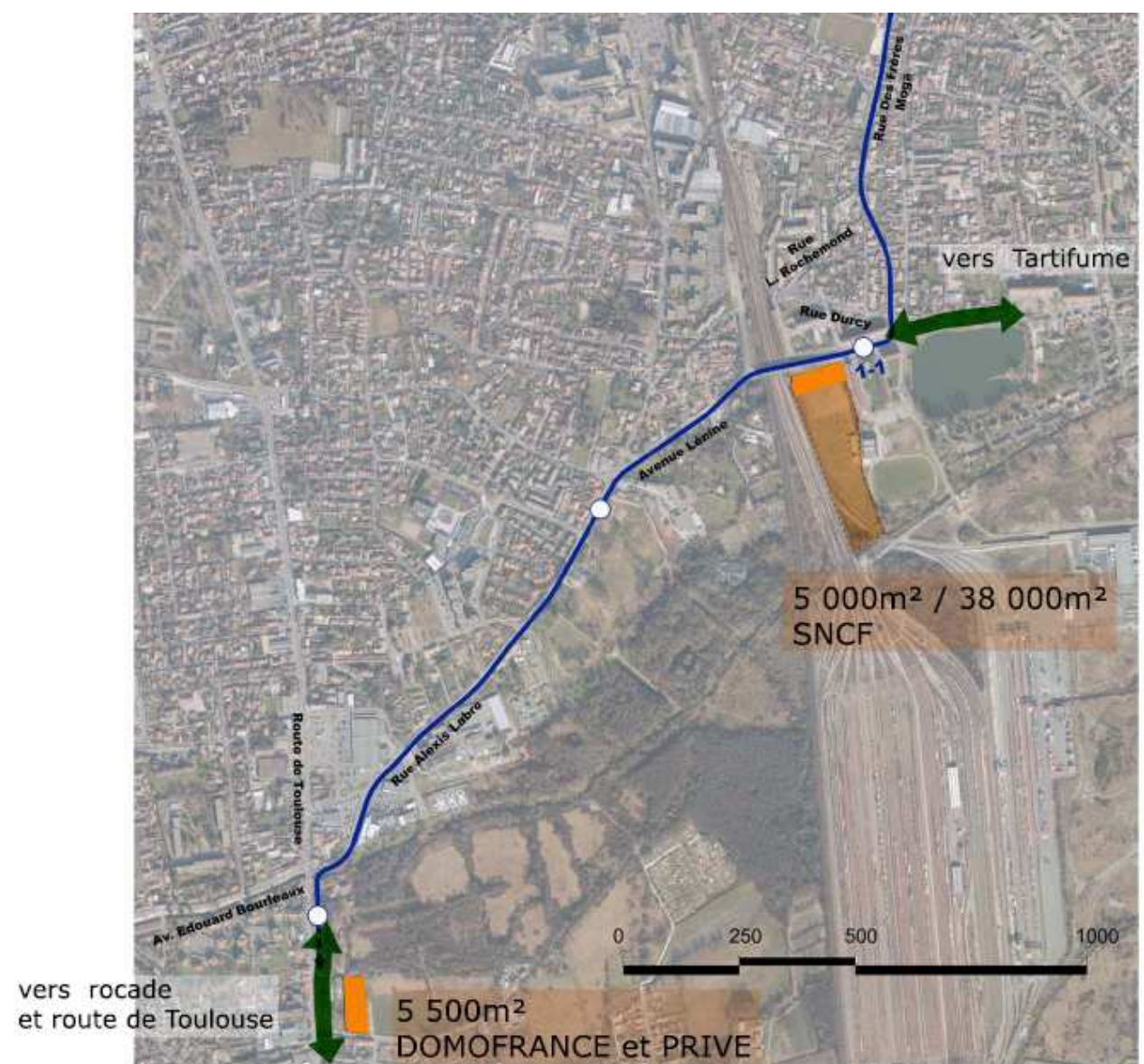
#### 6.5.1.1 Parc relais :

Les territoires Sud de la CUB présentent actuellement un déficit d'offre de rabattement de véhicules particuliers sur le tramway (en comparaison des autres secteurs de la CUB). L'offre existante se limite au parc relais d'Armagnac. A l'horizon de la création d'un TCSP en contact avec la rocade à Villenave d'Ornon, soit une échéance plus lointaine que celle de la création de l'extension de la ligne C jusqu'à la route de Toulouse, un parc relais de grande capacité est prévu à l'extérieur de la rocade. Ce dernier serait à l'usage des habitants de territoires du Sud de la CUB. Dans cette attente,

il est capital de prévoir une capacité de rabattement des véhicules particuliers sur le tramway à l'horizon 2013.

Rappelons également que la création de parcs relais le long de la ligne de tramway est un levier qui permet de limiter le stationnement sauvage de rabattement constaté aux abords des stations par la création d'une offre de stationnement dédiée à cet usage.

Les opportunités foncières, à court terme, pour créer des parcs relais provisoires se situent dans le secteur gare de Bègles - Dorat et à proximité de la route de Toulouse dans le secteur du quartier de Terre Sud.



Sites potentiels pour la création de parcs relais

Le parc relais provisoire du Dorat pourrait être créé sur les terrains SNCF. Il bénéficierait à une clientèle en rabattement local (clientèle bèglaise) et serait également accessible depuis la rocade par l'échangeur de Tartifume (n° 20). Les terrains SNCF présentent une réelle opportunité. En effet, leur configuration actuelle est d'ores et déjà celle d'un parc de stationnement d'étendant sur une superficie très largement supérieure à celle du futur parc relais. Une surface d'environ 5000 m² pourrait être mobilisée pour la création d'un parc relais, de manière à offrir une capacité de 200

places. Selon le succès de fréquentation de ce parc relais, sa capacité pourrait être facilement étendue à 300 places par un déplacement de clôture ce qui représente un atout d'évolutivité. Cependant plusieurs réserves doivent être formulées. Premièrement un contact doit être établi avec la SNCF pour établir les conditions d'occupation éventuelle de ce terrain. Ensuite, il convient de rappeler le fort potentiel de mutation urbaine du quartier du Dorat et à cet égard les terrains SNCF pourraient être valorisés dans le cadre d'un projet urbain d'ensemble. Le parc relais proposé aurait donc un statut provisoire. A l'horizon, a priori plus lointain que celui de la mise en service de l'extension de la ligne C, de développement d'un projet urbain sur ces terrains, il pourrait être décidé de supprimer le parc relais. D'ici là, il sera possible d'analyser finement le fonctionnement du parc relais et la provenance de sa clientèle afin de décider d'un éventuel maintien et dans ce cas de calibrer la capacité à pérenniser si cela devait être souhaitable.

Le trafic journalier entrant, relevé depuis l'échangeur de Tartifume est de 9 000 UVP en jour moyen. Compte tenu du positionnement du parc relais le nombre de places justifiées par ce trafic pourrait être de l'ordre de 100 à 200 (ce qui, compte tenu des rotations observées sur la fréquentation des parcs relais, représenterait un trafic de n'excédant pas 200 véhicules en accès au parc relais à l'heure de pointe). Si l'on y adjoint une part de rabattement local et une part de rabattement en provenance de la route de Toulouse, on peut considérer qu'une offre de 200 à 300 places puisse être adaptée.

Prévoir dans un premier temps un parc relais de 200 places peut être un moyen de maîtriser le flux de véhicules en accès au parc relais. Ensuite, si le trafic supplémentaire induit est jugé admissible en termes de trafic et de qualité de vie des riverains, il peut être décidé, dans un second temps, d'accroître la capacité de ce parc relais provisoire.

Enfin, selon les projets de développement du Secteur d'Hourcade et du réseau viaire susceptible d'être créé en relation directe avec l'échangeur 20, une de ces voiries nouvelles pourrait être utilisée en accès plus direct au parc relais depuis l'échangeur. Les trafics induits par le parc relais ne parasiteraient alors plus l'avenue Jeanne d'Arc. Dans ces conditions, il pourrait être décidé d'accroître davantage encore la capacité du parc relais provisoire et de la porter à 400 places.

Au niveau d'avancement actuel des études, le projet prévoit la création d'un parc relais provisoire de 200 places à la station Gare – Dorat.

Une seconde opportunité foncière « provisoire » est identifiée entre la route de Toulouse et le quartier de Terres Sud. Il s'agit d'emprises directement attenantes au plan de développement de la première phase du projet de Terre Sud dont certains ont déjà fait l'objet d'acquisition par un aménageur qui ne prévoirait pas de les bâtir dans l'immédiat. Les terrains identifiés présentent une surface d'environ 5500 m² qui permettrait de créer environ 200 places de stationnement accessibles depuis la route de Toulouse. Compte tenu du caractère très provisoire de la disponibilité de ces terrains et de leur localisation dans un secteur où la pression de stationnement s'annonce forte du fait de la présence de commerces, du lycée et d'habitat, ces terrains pourraient être mis à profit pour la création d'une poche stationnement libre plutôt que pour la création d'un parc relais.

#### 6.5.1.2 Pôles d'échanges tramway-Bus

Plusieurs pôles d'échanges entre bus et tramway peuvent être aménagés sur cette extension :

- Un pôle d'échange au niveau du carrefour Gambetta entre le tramway (station Gambetta) et la ligne de bus n°23 qui dessert le centre de Bègles.
- Un deuxième pôle d'échange, au niveau de la station Dorat en liaison avec les lignes 23 et la ligne 34 qui relie les gares de Bègles et de Pessac en desservant le domaine universitaire. Il

est rappelé que dans l'hypothèse du positionnement de la station de tramway sur l'ouvrage d'art, il n'est pas possible d'organiser des échanges corrects entre le tramway et les bus.

- Un pôle d'échange avec le couple de lignes 20 et 21 au niveau du terminus sur la route de Toulouse.

### 6.5.1.3 Pôle d'échanges tramway-Bus-TER

Le projet prévoit un pôle d'échange entre tramway, bus et TER (et potentiellement tram-train à terme) dans le secteur de la gare de Bègles.

Il convient de se référer à ce sujet au dossier d'analyse multicritère de comparaison de variante qui comporte une analyse particulière des conditions de déploiement de l'intermodalité selon que la station du tramway soit positionnée au cœur du quartier du Dorat (variante 1-1) ou sur le nouvel ouvrage de franchissement de la rocade (variante 1-1bis).

## 6.52 Parti d'aménagement

Pour chaque pôle, les implantations, ainsi que les principes d'accessibilité de chacun des modes, figurent sur les schémas de principe ci-après.

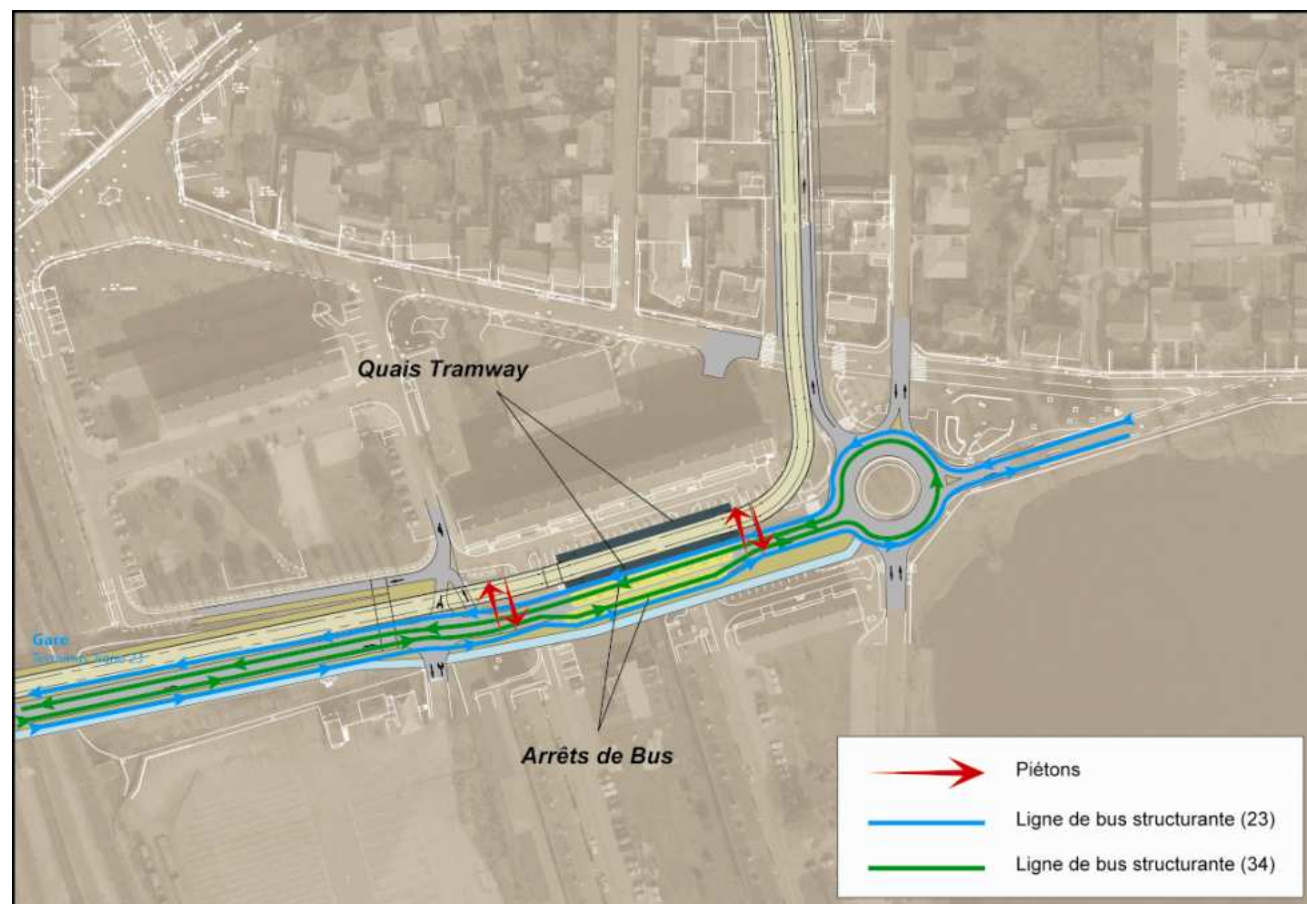


Schéma fonctionnel du pôle d'échanges Gare - Dorat

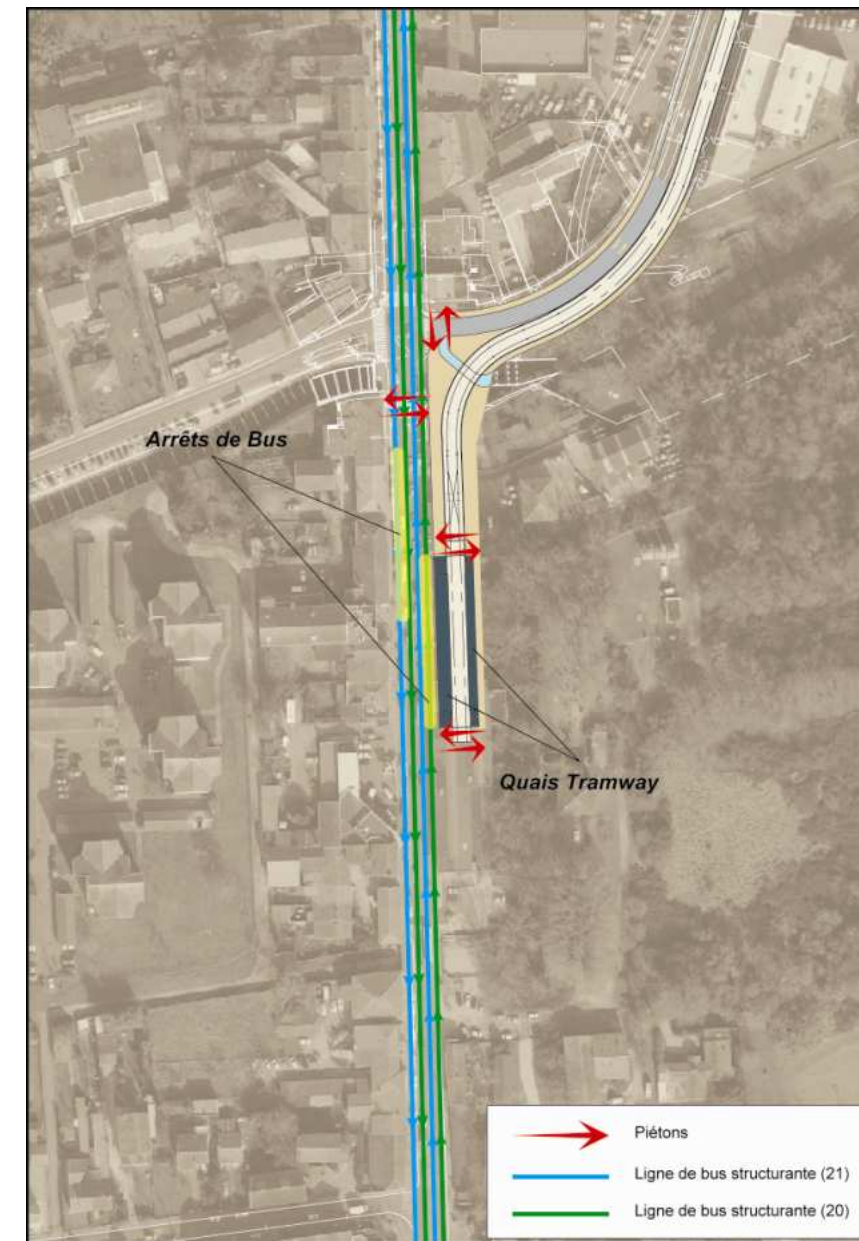


Schéma fonctionnel du pôle d'échanges de la route de Toulouse

## 6.6 Les pôles d'échange de la ligne D

### 6.6.1 Description du pôle d'échange :

A l'horizon 2013, le Tram assurera une liaison entre la gare St Jean, Quinconces et la barrière du Médoc.

Au niveau du terminus provisoire de la barrière du Médoc le rabattement des lignes de bus qui desservent le secteur Nord Ouest doit être aménagé.

Compte tenu de la position du terminus provisoire sur les boulevards le programme de l'opération ne prévoit pas de création de parc relais.

#### **6.6.1.1 Parc relais**

Sans objet.

#### **6.6.1.2 Pôle d'échange tramway-bus**

Un contact entre le tramway et les lignes bus N°54 , 55, 56 doit être prévu au niveau des boulevards. Compte tenu des contraintes foncières dans ce secteur il semble exclu de pouvoir organiser une zone terminus pour l'ensemble des lignes, au contact de la station Tram. Un examen du foncier, sur photo aérienne, permet d'estimer que le bâti actuel permettrait de dégager l'espace nécessaire pour 1 voire 2 terminus de lignes bus. Une solution complémentaire serait de prévoir des arrêts sur les boulevards et créer des terminus déportés au nord et/ou au sud avec des zones de retournement.