

Amélioration de la desserte en transports en commun de la zone d'activité aéroportuaire de Mérignac depuis Bordeaux centre et vers le réseau ferroviaire

Concertation publique préalable
Réunions publiques

Ville de Mérignac – le 11 janvier 2016

Ville du Haillan – le 15 janvier 2016

Ville de Pessac – le 21 janvier 2016

Sommaire

1. Etat d'avancement **de la procédure de concertation**
2. Rappel des **études menées** lors de la procédure de concertation
3. **Objectifs** de la 3ème vague de réunions publiques
4. Présentation de la **réflexion menée** sur la desserte en **Transports en Commun en Site Propre** du **secteur ouest extra-rocade**
5. Présentation de la **réflexion menée** sur l'élaboration d'un **schéma de déplacements multimodal** sur le **secteur de l'Opération d'Intérêt Métropolitain Bordeaux Aéroport**
6. Zoom sur les accès à l'Aéroport
7. **Clôture de la procédure de concertation** – poursuite du projet

1 - Etat d'avancement de la procédure de concertation

1-Etat d'avancement de la procédure de concertation

Le **calendrier prévisionnel** de la concertation qui « ***durera au moins 6 mois*** » :

- **délibération ouverture** de la concertation -----19 décembre 2014,
- **ouverture** de la concertation -----23 février 2015,
- **premières réunions publiques** -----entre le 17 et le 29 avril 2015,
- **contributions complémentaires** du maître d'ouvrage ----avril à fin 2015,
- **deuxièmes réunions publiques** -----entre le 21 et et 29 septembre 2015,
- **troisièmes et dernières réunions publiques** -entre le 11 et le 21 janvier 2016
- **clôture** de la concertation -----février 2016,
- **délibération sur le bilan** de la concertation -----printemps 2016.

CONCERTATION

(Article L300-2 du Code de l'Urbanisme)

BORDEAUX - LE HAILLAN - MÉRIGNAC - PESSAC
AMÉLIORATION DE LA DESSERTE EN TRANSPORTS EN COMMUN
DE LA ZONE D'ACTIVITÉ AÉROPORTUAIRE DE MÉRIGNAC
DEPUIS BORDEAUX CENTRE ET VERS LE RÉSEAU FERROVIAIRE.

> Réunions publiques

MÉRIGNAC

lundi 11 janvier à 19h
Maison des Associations
Salle de conférence
avenue du Maréchal de Lattre de Tassigny

LE HAILLAN

vendredi 15 janvier à 19h
Petite salle du Forum
120 avenue Pasteur

PESSAC

jeudi 21 janvier à 19h
Salle du Conseil Municipal
Hôtel de Ville



1-Etat d'avancement de la procédure de concertation

Une première série de réunions publiques a été organisée entre **le 17 avril et le 29 avril 2015**. Ces réunions ont permis de présenter les points suivants :

- 1-Introduction – pourquoi une concertation ?
- 2-Les études publiées lors de la concertation
- 3-Les enjeux du territoire concerné par le projet
- 4-Les enjeux du projet
- 5-Les objectifs du projet
- 6-Les partis d'aménagement proposés
- 7-Les différents systèmes de transport envisagés
- 8-Les principes généraux en matière d'insertion dans le réseau existant
- 9-Les coûts
- 10-Les grandes étapes du projet

CONCERTATION

(Article L350-2 du Code de l'urbanisme)

BORDEAUX - LE HAILLAN - MÉRIGNAC - PESSAC
AMÉLIORATION DE LA DESSERTE EN TRANSPORTS EN COMMUN
DE LA ZONE D'ACTIVITÉ AÉROPORTUAIRE DE MÉRIGNAC
DEPUIS BORDEAUX CENTRE ET VERS LE RÉSEAU FERROVIAIRE.

Calendrier des prochaines réunions publiques

LE HAILLAN vendredi 17 avril à 19h00 Salle Colindrés rue de los Héros	MÉRIGNAC lundi 20 avril à 19h00 Maison des Associations Salle de conférence avenue du Maréchal de Lattre de Tassigny
BORDEAUX jeudi 23 avril à 19h00 Athénée Municipale place Saint Christoly	PESSAC mercredi 29 avril à 19h00 Hôtel de Ville Salle du Conseil Municipal place de la V ^e République

www.participation.bordeaux-metropole.fr
rubrique Desserte zone aéroportuaire

 **BORDEAUX
MÉTROPOLE**

1-Etat d'avancement de la procédure de concertation

Une seconde série de réunions publiques a été organisée entre **le 21 et le 29 septembre 2015**. Ces réunions ont permis de présenter les points suivants :

- 1-Rappel de l'état d'avancement de la procédure de concertation
- 2-Point d'étape des contributions réalisées à ce jour sur le registre de la concertation
- 3-Présentation générale des études complémentaires menées
- 4-Fréquentations et temps de parcours
- 5-Estimations financières
- 6-Eléments socio-économiques
- 7-Analyses multicritères
- 8-Etude d'insertion
- 9-Les grandes étapes du projet

CONCERTATION

(Article L300-2 du Code de l'Urbanisme)

BORDEAUX - LE HAILLAN - MÉRIGNAC - PESSAC
AMÉLIORATION DE LA DESSERTE EN TRANSPORTS EN COMMUN
DE LA ZONE D'ACTIVITÉ AÉROPORTUAIRE DE MÉRIGNAC
DEPUIS BORDEAUX CENTRE ET VERS LE RÉSEAU FERROVIAIRE.

> Réunions publiques

MÉRIGNAC lundi 21 septembre à 19h Maison des Associations Salle de conférence avenue du Maréchal de Lattre de Tassigny	LE HAILLAN vendredi 25 septembre à 19h Salle Colindrès rue de los Héros
BORDEAUX jeudi 24 septembre à 19h Athénée municipal Joseph Wresinsky place Saint-Christoly	PESSAC mardi 29 septembre à 19h30 Salle du Conseil Municipal Hôtel de Ville

www.participation.bordeaux-metropole.fr
rubrique Desserte zone aéroportuaire



1-Etat d'avancement de la procédure de concertation

Une mobilisation du grand public importante

→ **plus de 110 contributions** sur les registres de la concertation (papier et site internet)

Le type de public qui s'exprime est **varié** :

- **administrés, riverains et comités de quartiers**, dont celui de Pessac,
- **associations**, dont Mouvable
- **entreprises et sociétés**, dont CCI Bordeaux, Aéroport de Bordeaux Mérignac, LaSer COFINOGA, Carrefour



BORDEAUX MÉTROPOLE

3 Avril

emploi / économie déplacements / transports habitat / urbanisme nature / cadre de vie grands projets vie démocratique

services / proximité **TOUTES LES ACTUALITÉS**

SITE MOBILE

L'AGENDA EN 30

GESTION DES DÉCHETS

Bordeaux Métropole
Esplanade
Charles-de-Gaulle
33076 Bordeaux Cedex
tél 05 56 99 04 54
fax 05 56 99 19 40
[Venir à Bordeaux Métropole](#)
[Contacter Bordeaux Métropole](#)

Concertation desserte zone aéroportuaire

Une concertation publique pour améliorer la desserte en transports en commun de la zone aéroportuaire de Mérignac est ouverte pendant 6 mois. L'objectif est de renforcer l'axe entre Bordeaux centre et le secteur aéroportuaire en étudiant les aménagements possibles notamment au niveau des Quatre Chemins où plusieurs options sont envisageables : tramway à simple ou double voie, bus à haut niveau de service, transport par câble.

Le dossier complet est consultable :

- à l'hôtel de Ville de **Mérignac**,
- à l'hôtel de Ville du **Dalton**,
- à la **direction territoriale Bordeaux - direction Territoriale Ouest, direction Territoriale Sud de Bordeaux Métropole**
- et à la direction des Grands travaux et des investissements de déplacements de Bordeaux Métropole (immeuble Laure Gattet, 41 Cours du Maréchal Juin).

Vous pouvez également consulter ce dossier en ligne et poster directement vos avis sur le site participation.bordeaux-metropole.fr.

Des réunions publiques auront lieu :

- Le Hallan : vendredi 17 avril - 19h - **Salle Calixte** (rue de los Héros)
- Mérignac : lundi 20 avril - 19h - **Maison des Associations**, Salle de conférence (avenue du Maréchal de Lattre de Tassigny)
- Bordeaux : jeudi 23 avril - 19h - **Athénée municipale** (place Saint Christoly)
- Pessac : mercredi 29 avril - 19h - **Hôtel de ville**, Salle du Conseil Municipal (place de la Vierge)

Exposition "Remix, éclairages sur la transition énergétique" Du 20/01/2015 au 26/04/2015

Fouille, farfouille Du 07/02/2015 au 20/09/2015

Exposition "Odyssée, destination espace" Du 13/02/2015 au 16/01/2016

LETTRINES D'INFO abonnez-vous !

Fermatures du Pont Jacques-Charles-Sabatier

info circulation

lignes tram

1-Etat d'avancement de la procédure de concertation

→ thèmes des contributions présentées

Bien que **non exhaustive**, la liste suivante a vocation à synthétiser les thèmes principaux des contributions recensées :



Intérêt et opportunité du projet reconnu, projet dont les **quatre objectifs** déjà définis et sont rappelés ci-dessous :



- **liaison** aéroport-Mérignac Soleil-Bordeaux centre,
- **liaison** aéroport-réseau ferroviaire,
- amélioration des aménagements en faveur des **modes doux** sur le secteur de la zone aéroportuaire,
- **restructuration des bus** et préfiguration d'une offre de mobilité en transports en commun susceptible de se développer ultérieurement en périphérie.



1-Etat d'avancement de la procédure de concertation

→ thèmes des contributions présentées

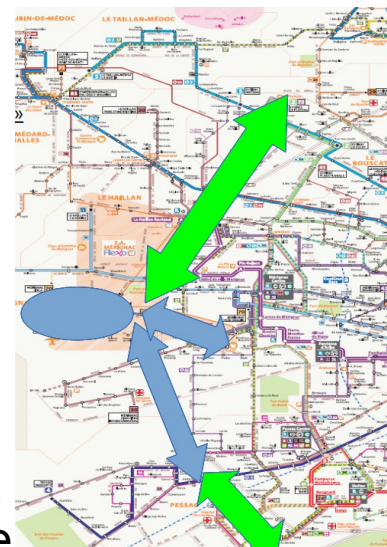
→ Les avantages soulignés de certains partis d'aménagements :

L'absence de rupture de charge proposée par le mode tramway est un avantage significativement souligné par les voyageurs potentiels.

La liaison bus aéroport au pôle de Pessac Alouette constituerait **une première étape** en vue d'une liaison plus large Gradignan-Pessac Bersol-Bioparc – Haut Lévêque Xavier Arnoz – Aéroport – Le Haillan.

→ Les inconvénients développés de certains partis d'aménagements :

La richesse et l'intérêt patrimonial de la forêt du Bourgailh ont été soulignés, de sorte que la création d'une voie routière est jugée par certains comme **préjudiciable**.



2 - Rappel des études menées lors de la procédure de concertation

2 - Rappel des études menées lors de la procédure de concertation

Bordeaux Métropole, avec le concours d'une ingénierie extérieure, a mené **des études complémentaires** sur :

- les **potentiels de fréquentation voyageurs et les gains de temps de parcours**,
- les **estimations financières**,
- les **éléments de socio-économie**,
- les **analyses multicritères**,
- les **études d'insertion**.

Ces études ont été **présentées** lors de la **seconde vague de réunions publiques** de septembre 2015 et sont **accessibles sur le site internet de Bordeaux Métropole** ou dans **le dossier de concertation** déposé en mairie et en directions territoriales.

2 - Rappel des études menées lors de la procédure de concertation

Bordeaux Métropole a mené durant l'année 2015 **un certains nombre d'études afin d'honorer les engagements.**

Dans ce cadre, Bordeaux Métropole **a actualisé la demande de déplacement** et en exploitant :

- les **données de fréquentation 2012 du réseau Tbc,**
- les résultats d'une **enquête ad hoc origine/destination (avril 2015)** au droit de la plateforme aéroportuaire qui a permis en particulier d'évaluer le motif « passagers »
- les données du **plan de déplacement inter-entreprises Aeroparc (PDIE)**

Bordeaux Métropole a également actualisé l'évaluation des **projections d'emplois** de la zone aéroportuaire :

- +4000 emplois d'ici 2020; +4500 emplois entre 2020 et 2030 (Air Innov, 45ème Parallèle, QB Le Haillan, DPG, Vert-Castel etc.),

Bordeaux Métropole a actualisé l'évaluation des **projections de populations des programmes immobiliers mixtes** de la commune de Mérignac :

- +1350 logements d'ici 2020; +3450 logements entre 2020 et 2030 (Pichey-Langevin, Marne&Soleil, Ardillos etc.),

2 - Rappel des études menées lors de la procédure de concertation

Bordeaux Métropole a actualisé **les estimations financières** des coûts d'investissement pour un projet d'infrastructure en mettant à profit :

- le retour d'expérience général de la **phase 3 du tramway** (près de 900M€ HT investis) et en particulier :
 - le coût d'un tramway en **voie unique** (extension de Pessac, ligne Tram-train du Médoc)
 - les **nouvelles références** de projets de transport en commun site propre (TCSP) des bureaux d'études prestataires

L'atteinte des quatre objectifs du projet nécessite que ces derniers soient réalisés dans la cadre d'un **même programme d'infrastructure** et d'un **phasage temporel approprié** afin de permettre :

- une **optimisation générale des coûts d'exploitation** lié au transport en commun,
- une **attractivité maximale** afin de capter le plus grand nombres de nouveaux utilisateurs de transport en commun,
- une **synergie optimale des fonctions apportées par les investissements.**

2 - Rappel des études menées lors de la procédure de concertation

Suite à la prise en compte de **données d'entrée nouvelles et actualisées** d'une part et de la **définition d'un programme d'infrastructure**, les études complémentaires menées dans le cadre de la présente ont produit des **résultats susceptibles d'être sensiblement différents** de ceux indiqués dans **les extrait des études SDODM joints au dossier de la concertation** .

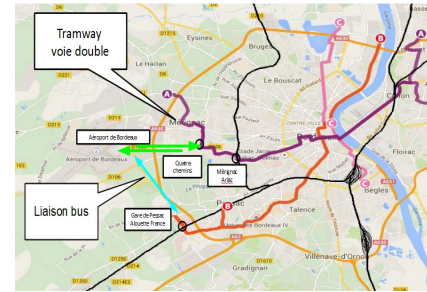
Les domaines concernés sont notamment les suivants :

- la **prévision de fréquentation voyageurs**,
- les **gains de temps**,
- les **estimations financières**,
- les **bilans de socio-économie**.

2 - Rappel des études menées lors de la procédure de concertation

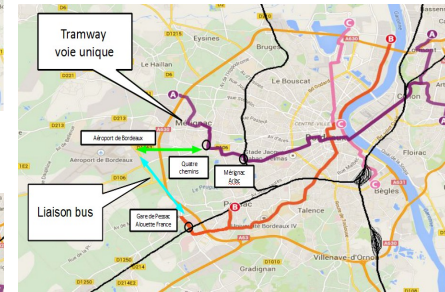
Six scénarios ont ainsi été étudiés et répondent à la nomenclature suivante.

Scénario E1 = **Tram Voie double** Aéroport-Quatre Chemins **avec liaison bus** Aéroport-Pessac Alouette via rocade



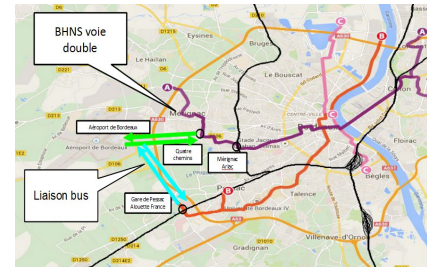
E1

Scénario E2 = **Tram Voie unique** Aéroport-Quatre Chemins **avec liaison bus** Aéroport-Pessac Alouette via rocade



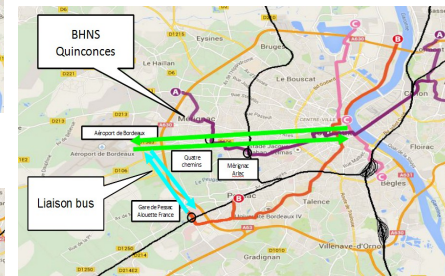
E2

Scénario E3 = **BHNS** Aéroport-Quatre Chemins **avec liaison bus** Aéroport-Pessac Alouette via rocade



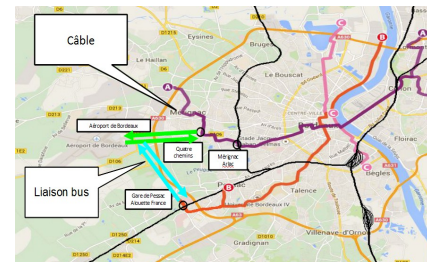
E3

Scénario E4 = **BHNS** Aéroport-Quinconces **avec liaison bus** Aéroport-Pessac Alouette via rocade



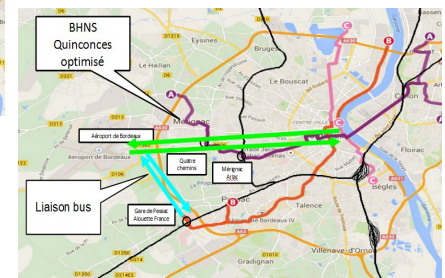
E4

Scénario E5 = **Câble** Aéroport-Quatre Chemins **avec liaison bus** Aéroport-Pessac Alouette via rocade



E5

Scénario E6 = **BHNS optimisé** Aéroport-Quinconces **avec liaison bus** Aéroport-Pessac Alouette via rocade



E6

2 - Rappel des études menées lors de la procédure de concertation

Les potentiels de fréquentations voyageurs et les gains de temps

	Situation de référence	E1	E2	E3	E4	E5	E6
		Tram VD Aéroport- Quatre Chemins + Liaison bus Aéroport- Pessac Alouette via rocade	Tram VU Aéroport- Quatre Chemins + liaison bus Aéroport- Pessac Alouette via rocade	BHNS Aéroport- Quatre Chemins + Liaison bus Aéroport- Pessac Alouette via rocade	BHNS Aéroport- Quinconces + Liaison bus Aéroport- Pessac Alouette via rocade	Câble Aéroport- Quatre Chemins + Liaison bus Aéroport- Pessac Alouette via rocade	BHNS optimisé Aéroport- Quinconces + Liaison bus Aéroport- Pessac Alouette via rocade
Temps de parcours - Aéroport - Bordeaux centre							
Aéroport - Quatre Chemins / Lycée de Mérignac	17 min	12 min	13 min	13 min	13 min	15 min	13 min
Aéroport-Quinconces	53 min (tps moyen)	45 min	46 min	49 min	38 min	51 min	40 min
Aéroport – Bordeaux Hôtel de Ville		39 min	40 min	43 min	44 min	57 min	46 min
Attente à l'aéroport - direction Bordeaux centre	5 min	7,5 min	7,5 min	7,5 min	5 min	1 min	7,5 min
Temps de parcours - Aéroport - Réseau ferroviaire							
Aéroport - Gare Saint-Jean *	50 min (tps moyen)	20 min	20 min	20 min	20 min	20 min	20 min
Attente à l'aéroport-gare Saint-Jean*	30 min	HP : 15 min HC : 30 min	HP : 15 min HC : 30 min	HP : 15 min HC : 30 min	HP : 15 min HC : 30 min	HP : 15 min HC : 30 min	HP : 15 min HC : 30 min



2 - Rappel des études menées lors de la procédure de concertation

Les potentiels de fréquentations voyageurs et les gains de temps

	E1	E2	E3	E4	E5	E6
Fréquentations en 2020						
Fréquentation service Aéroport-Quatre Chemins	5100	4800	3700	6400	5100	6200
dont en lien avec l'aéroport	2400	2200	1800	2900	2400	2800
Fréquentation liaison bus vers Pessac Alouette	1900	2000	2500	2300	2200	2300
Fréquentation totale (21500 en référence – liane 1)				26500		23400
Usagers TC par jour (495 800 en référence)	497800	497600	496600	500800	497200	499800
Nouveaux usagers TC par jour	2070	1800	810	5050	1380	4040
Reportés de la voiture particulière	1380	1200	540	3370	920	2690
Induits	690	600	270	1680	460	1350

2 - Rappel des études menées lors de la procédure de concertation

Les estimations financières des différents modes/tracés

E1	E2	E3	E4	E5	E6
Tram VD Aéroport-Quatre Chemins + Liaison bus Aéroport- Pessac Alouette via rocade	Tram VU Aéroport-Quatre Chemins + liaison bus Aéroport-Pessac Alouette via rocade	BHNS Aéroport- Quatre Chemins + Liaison bus Aéroport-Pessac Alouette via rocade	BHNS Aéroport- Quinconces + Liaison bus Aéroport-Pessac Alouette via rocade	Câble Aéroport- Quatre Chemins + Liaison bus Aéroport-Pessac Alouette via rocade	BHNS optimisé Aéroport- Quinconces + Liaison bus Aéroport-Pessac Alouette via rocade
82	72	53	148	63	72

Le montant des investissements exprimés en **millions d'euros HT** (conditions économiques de janvier 2015) ci-dessus intègrent les coût suivants :

- **Frais divers de maîtrise d'ouvrage** : acquisitions foncières, études, déviation de réseaux,...
- Coûts des **travaux de l'infrastructure**
- Coût de l'achat du **matériel roulant**

2 - Rappel des études menées lors de la procédure de concertation

Les éléments de socio-économie

	E1	E2	E3	E4	E5	E6
	Tram VD Aéroport- Quatre Chemins + Liaison bus Aéroport- Pessac Alouette via rocade	Tram VU Aéroport- Quatre Chemins + liaison bus Aéroport- Pessac Alouette via rocade	BHNS Aéroport- Quatre Chemins + Liaison bus Aéroport- Pessac Alouette via rocade	BHNS Aéroport- Quinconces + Liaison bus Aéroport- Pessac Alouette via rocade	Câble Aéroport- Quatre Chemins + Liaison bus Aéroport- Pessac Alouette via rocade	BHNS optimisé Aéroport- Quinconces + Liaison bus Aéroport- Pessac Alouette via rocade
Economie exploitants	2	2	37	30	27	30
Usagers	93	87	37	188	64	156
Tiers	21	19	21	75	29	64
Puissance publique	0	0	0	0	0	0
Total gain net	116	108	95	293	120	250
Investissements renouvellement	-116	-101	-73	-202	-92	-101
Bénéfice net actualisé VAN-SE (M€)	0	7	22	91	28	149
TRI	5%	5%	6%	6%	6%	10%

Les différents partis d'aménagements étudiés présentent **une évaluation socio-économique favorable voire très performante** (VAN positive et TRI au delà de 4%).

Ces résultats bénéfiques découlent des coûts d'exploitation réduits suite à la suppression de deux services (navette aéroport et section redondante de la liane 1) et des **gains de temps généralisés** pour l'ensemble des usagers.

2 - Rappel des études menées lors de la procédure de concertation

Analyses multicritères

L'objectif de cette analyse est **triple** :

- Visualiser** facilement les avantages et les inconvénients intrinsèques de chaque scénario,
- Comprendre** une argumentation synthétique de ces avantages et inconvénients,
- Comparer** entre eux les scénarios ainsi que la référence.

Un **code couleur** permet d'évaluer les scénarios au regard des critères identifiés par hiérarchie. Il n'y a pas de pondération.

L'analyse multicritère a pour vocation de constituer un **complément aux éléments de socio-économie** présentée ci-avant.

Favorable	
Moyennement favorable	
Défavorable	

2 - Rappel des études menées lors de la procédure de concertation

Analyses multicritères / synthèse

Le contenu des critères de l'analyse multicritère proposée découle de la délibération d'ouverture de la concertation. En détails, les critères, regroupés en trois grandes familles, sont les suivants :

Les coûts

Coûts d'investissement / coûts d'exploitation

L'offre de transport en commun

Trafic voyageurs à la mise en service en 2020 / Temps de trajet moyen Aéroport - Bordeaux centre / Temps de trajet moyen Aéroport - Gares ferroviaires / Fréquence moyenne / Intermodalité / Lisibilité de l'offre / Accessibilité aux Personnes à Mobilité Réduite (PMR) / Capacité d'évolution des choix technologiques et opérationnels

Les bénéfices et les impacts

Report modal et décongestion / Amélioration de l'offre en faveur des modes doux / Sécurité routière / Impact sur la circulation routière / Impact sur le stationnement / Impact sur les circulations cyclables / Impact sur le foncier / Emissions de gaz à effet de serre / Pollutions totales générées / Image auprès du public

2 - Rappel des études menées lors de la procédure de concertation

Analyses multicritères / Les coûts

		E1	E2	E3	E4	E5	E6
Situation de référence		Tram VD Aéroport-Quatre Chemins + Liaison bus Aéroport-Pessac Alouette via rocade	Tram VU Aéroport-Quatre Chemins + liaison bus Aéroport-Pessac Alouette via rocade	BHNS Aéroport-Quatre Chemins + Liaison bus Aéroport-Pessac Alouette via rocade	BHNS Aéroport-Quinconces + Liaison bus Aéroport-Pessac Alouette via rocade	Câble Aéroport-Quatre Chemins + Liaison bus Aéroport-Pessac Alouette via rocade	BHNS optimisé Aéroport-Quinconces + Liaison bus Aéroport-Pessac Alouette via rocade
Les coûts							
Coût d'investissement (en euros HT CE 01/2015)	SO	82	72	53	148	63	72
Coût d'exploitation supplémentaire / référence - Evaluation tirée du bilan socio-économique (en millions euros HT)	Exploitation Liane 1 et navette aéroport	Tramway et liaison bus aéroport-gare de Pessac, générant une économie suite à liane 1 restructurée et suppression navette aéroport / Bilan = 2 Me	Tramway et liaison bus aéroport-gare de Pessac, générant une économie suite à liane 1 restructurée et suppression navette aéroport / Bilan = 2 Me	BHNS et liaison bus aéroport-gare de Pessac, générant une économie suite à liane 1 restructurée et suppression navette aéroport / Bilan = 37 Me	BHNS et liaison bus aéroport-gare de Pessac, générant une économie suite à liane 1 restructurée et suppression navette aéroport / Bilan = 30 Me	BHNS et liaison bus aéroport-gare de Pessac, générant une économie suite à liane 1 restructurée et suppression navette aéroport / Bilan = 27 Me	BHNS et liaison bus aéroport-gare de Pessac, générant une économie suite à liane 1 restructurée et suppression navette aéroport / Bilan = 30 Me

2 - Rappel des études menées lors de la procédure de concertation

Analyses multicritères / L'offre de transport en commun

	Situation de référence	E1	E2	E3	E4	E5	E6
		Tram VD Aéroport- Quatre Chemins + Liaison bus Aéroport- Pessac Alouette via rocade	Tram VU Aéroport- Quatre Chemins + liaison bus Aéroport- Pessac Alouette via rocade	BHNS Aéroport- Quatre Chemins + Liaison bus Aéroport- Pessac Alouette via rocade	BHNS Aéroport- Quinconces + Liaison bus Aéroport- Pessac Alouette via rocade	Câble Aéroport- Quatre Chemins + Liaison bus Aéroport- Pessac Alouette via rocade	BHNS optimisé Aéroport- Quinconces + Liaison bus Aéroport- Pessac Alouette via rocade
L'offre de transport en commun							
Trafic voyageurs Aéroport/ Bordeaux centre (Quinconces) montants par jour	4800	5100	4800	3700	6400	5100	6200
Trafic voyageurs Aéroport - Gare Pessac Alouette		1900	2000	2500	2300	2200	2300
Temps de parcours - Aéroport - Quatre Chemins / Lycée de Mérignac	17 min	12 min	13 min	13 min	13 min	15 min	13 min
Temps de parcours -Aéroport- Quinconces	53 min (tps moyen)	45 min	46 min	49 min	38 min	51 min	40 min
Temps de parcours – Aéroport – Bordeaux Hôtel de ville	52 min (temps moyen)	39 min	40 min	43 min	44 min	57 min	46 min
Attente à l'aéroport - direction Bordeaux centre	5 min	7,5 min	7,5 min	7,5 min	5 min	1 min	7,5 min
Régularité des temps de parcours	Pas de site propre	Site propre intégral	Site propre intégral	Site propre intégral	Site propre intégral	Site propre intégral	Site propre partiel

** Temps de parcours estimé sans tenir compte de l'irrégularité liée à l'absence de site propre intégral

2 - Rappel des études menées lors de la procédure de concertation

Analyses multicritères / L'offre de transport en commun

Situation de référence		E1	E2	E3	E4	E5	E6
		Tram VD Aéroport- Quatre Chemins + Liaison bus Aéroport- Pessac Alouette via rocade	Tram VU Aéroport- Quatre Chemins + liaison bus Aéroport- Pessac Alouette via rocade	BHNS Aéroport- Quatre Chemins + Liaison bus Aéroport- Pessac Alouette via rocade	BHNS Aéroport- Quinconces + Liaison bus Aéroport- Pessac Alouette via rocade	Câble Aéroport- Quatre Chemins + Liaison bus Aéroport- Pessac Alouette via rocade	BHNS optimisé Aéroport- Quinconces + Liaison bus Aéroport- Pessac Alouette via rocade
Temps de parcours - Aéroport - Gare Saint- Jean*	50 min (tps moyen)	20 min	20 min	20 min	20 min	20 min	20 min
Attente à l'aéroport- gare Saint-Jean*	30 min	HP : 15 min HC : 30 min	HP : 15 min HC : 30 min	HP : 15 min HC : 30 min	HP : 15 min HC : 30 min	HP : 15 min HC : 30 min	HP : 15 min HC : 30 min

* en tenant compte d'un cadencement TER 2trains/h en heure de pointe – 1train/h en heure creuse

2 - Rappel des études menées lors de la procédure de concertation

Analyses multicritères / L'offre de transport en commun

Intermodalité	Connexion transport aérien / ferroviaire / tramway / bus acceptable	Connexion transport aérien / ferroviaire / tramway / bus / mode doux excellente	Connexion transport aérien / ferroviaire / tramway / bus / mode doux excellente	Connexion transport aérien / ferroviaire / bus / mode doux acceptable	Connexion transport aérien / ferroviaire / bus / mode doux acceptable	Connexion transport aérien / ferroviaire / bus / mode doux acceptable	Connexion transport aérien / ferroviaire / bus / mode doux acceptable
Lisibilité de l'offre	Offre redondantes Lianes 1 et navette aéroport	Trajet/service continu jusqu'à Bordeaux centre et liaison directe réseau ferroviaire	Trajet/service continu jusqu'à Bordeaux centre et liaison directe réseau ferroviaire	Trajet/service discontinu (rupture de charge) jusqu'à Bordeaux centre et liaison directe réseau ferroviaire	Trajet/service continu jusqu'à Bordeaux centre et liaison directe réseau ferroviaire	Trajet/service discontinu (rupture de charge) jusqu'à Bordeaux centre et liaison directe réseau ferroviaire	Trajet/service continu jusqu'à Bordeaux centre et liaison directe réseau ferroviaire
Accessibilité PMR	Infrastructure et matériel roulant Lianes 1 et navette non complètement PMR	Infrastructure et matériel roulant PMR	Infrastructure et matériel roulant PMR	Infrastructure et matériel roulant PMR mais gestion de l'arrivée MR/station délicate	Infrastructure et matériel roulant PMR mais gestion de l'arrivée MR/station délicate	Infrastructure et matériel roulant PMR	Infrastructure et matériel roulant PMR mais gestion de l'arrivée MR/station délicate
Capacité d'évolution des choix technologiques et opérationnels	Difficulté d'évolution des choix opérationnels pour la navette	Choix de matériel roulant et flexibilité opérationnelle liée à l'intégration au réseau Tbc	Choix de matériel roulant et flexibilité opérationnelle liée à l'intégration au réseau Tbc	Choix de matériel roulant et flexibilité opérationnelle liée à l'intégration au réseau Tbc	Choix de matériel roulant et flexibilité opérationnelle liée à l'intégration au réseau Tbc	Une fois réalisée, extension difficile de l'infrastructure	Choix de matériel roulant et flexibilité opérationnelle liée à l'intégration au réseau Tbc

2 - Rappel des études menées lors de la procédure de concertation

Analyses multicritères /les bénéfices et les impacts

		E1	E2	E3	E4	E5	E6
	Situation de référence	Tram VD Aéroport- Quatre Chemins + Liaison bus Aéroport- Pessac Alouette via rocade	Tram VU Aéroport- Quatre Chemins + liaison bus Aéroport- Pessac Alouette via rocade	BHNS Aéroport- Quatre Chemins + Liaison bus Aéroport- Pessac Alouette via rocade	BHNS Aéroport- Quinconces + Liaison bus Aéroport- Pessac Alouette via rocade	Câble Aéroport- Quatre Chemins + Liaison bus Aéroport- Pessac Alouette via rocade	BHNS optimisé Aéroport- Quinconces + Liaison bus Aéroport- Pessac Alouette via rocade
Les bénéfices et les impacts							
Report modal de la voiture particulière et décongestion (nbre d'utilisateurs/jour)	Risque de congestion croissante	env 1400	env 1200	env 250	env 3400	env 900	env 2700
Amélioration de l'offre en faveur des modes doux	Forte prédominance du mode routier	Création d'infrastructures cyclables intégrées le long du projet	Création d'infrastructures cyclables intégrées le long du projet	Création d'infrastructures cyclables intégrées le long du projet	Création d'infrastructures cyclables intégrées le long du projet	Création d'infrastructures cyclables difficilement intégrables au projet	Création d'infrastructures cyclables intégrées le long du projet
Sécurité routière	Risque sécurité routière accru par la présence de véhicules particuliers	Risque réduit suite au report modal	Risque réduit suite au report modal	Risque réduit suite au report modal	Risque réduit suite au report modal	Risque réduit suite au report modal	Risque réduit suite au report modal

2 - Rappel des études menées lors de la procédure de concertation

Analyses multicritères /les bénéfices et les impacts

	Référence	E1	E2	E3	E4	E5	E6
Impact sur la circulation routière		Complexification modérée de la circulation au droit des carrefours	Complexification modérée de la circulation au droit des carrefours	Complexification modérée de la circulation au droit des carrefours	Réorganisation importantes des circulations routières dans secteur dense de Bordeaux	Complexification modérée de la circulation au droit des carrefours	Réorganisation des circulations routières dans secteur dense de Bordeaux
Impact sur le stationnement		Impact sur le stationnement modéré, sauf au droit de l'aéroport	Impact sur le stationnement modéré, sauf au droit de l'aéroport	Impact sur le stationnement modéré, sauf au droit de l'aéroport	Réorganisation importantes du stationnement impacté dans secteur dense Bordeaux et aéroport	Impact sur le stationnement modéré	Réorganisation du stationnement impacté dans secteur dense Bordeaux et aéroport
Impact sur le foncier		Impact limité lié à un domaine public routier important	Impact limité lié à un domaine public routier important	Impact limité lié à un domaine public routier important	Impact important dans secteur dense Bordeaux	Impact limité lié à un domaine public routier important	Impact moyen dans secteur dense Bordeaux

2 - Rappel des études menées lors de la procédure de concertation

Analyses multicritères /les bénéfices et les impacts

	Référence	E1	E2	E3	E4	E5	E6
Emissions de gaz à effet de serre		électrique du matériel roulant	électrique du matériel roulant	gaz naturel de ville du BHNS et faible report modal	gaz naturel de ville du BHNS et fort report modal	électrique du matériel roulant	gaz naturel de ville du BHNS et fort report modal
Pollutions totales générées		Diminution général de la pollution totale	Diminution général de la pollution totale	Diminution général de la pollution totale	Diminution général de la pollution totale	Diminution général de la pollution totale	Diminution général de la pollution totale
Image auprès du public et attractivité	Service de transport perfectible à l'image d'une métropole en construction	Image attractive du tramway, ancré dans les habitudes métropolitaines	Image attractive du tramway, ancré dans les habitudes métropolitaines	Dimension méconnue du mode BHNS, a fortiori dans la métropole	Dimension méconnue du mode BHNS, a fortiori dans la métropole	Présence jugée inhabituelle voire intrusive du câble dans l'environnement urbain	Dimension méconnue du mode BHNS, a fortiori dans la métropole

2 - Rappel des études menées lors de la procédure de concertation

Analyses multicritères / synthèse

		E1	E2	E3	E4	E5	E6
	Situation de référence	Tram VD Aéroport- Quatre Chemins + Liaison bus Aéroport- Pessac Alouette via rocade	Tram VU Aéroport- Quatre Chemins + liaison bus Aéroport- Pessac Alouette via rocade	BHNS Aéroport- Quatre Chemins + Liaison bus Aéroport- Pessac Alouette via rocade	BHNS Aéroport- Quinconces + Liaison bus Aéroport- Pessac Alouette via rocade	Câble Aéroport- Quatre Chemins + Liaison bus Aéroport- Pessac Alouette via rocade	BHNS optimisé Aéroport- Quinconces + Liaison bus Aéroport- Pessac Alouette via rocade
Les coûts							
L'offre de transport en commun							
Les bénéfices et les impacts							

Cette analyse a justifié l'approfondissement deux scénarios :

- Scénario E2 = Tram Voie unique Aéroport-Quatre Chemins avec liaison bus Aéroport-Pessac Alouette via rocade
- Scénario E6 = **BHNS optimisé** Aéroport-Quinconces **avec liaison bus** Aéroport-Pessac Alouette via rocade

2 - Rappel des études menées lors de la procédure de concertation

Analyse multicritères / synthèse / comparaison E2 et E6

E2	E6
Tram VU Aéroport-Quatre Chemins + liaison bus Aéroport-Pessac Alouette via rocade	BHNS optimisé Aéroport-Quinconces + Liaison bus Aéroport-Pessac Alouette via rocade
Les coûts	
Le coût d'investissement de 72M€ HT est maîtrisé. Les coûts d'exploitation sont limités, notamment grâce à la restructuration de la liane 1+ et à la suppression de la navette Aéroport-Gare St Jean qui compensent favorablement les coûts d'exploitation du mode tramway.	Le coût d'investissement de 72M€ HT est maîtrisé. Les coûts d'exploitation sont performants, notamment grâce à la restructuration de la liane 1+ et à la suppression de la navette Aéroport-Gare St Jean qui compensent assez largement les coût d'exploitation du mode BHNS.
L'analyse du critère" les coûts" est : assez favorable	L'analyse du critère" les coûts" est : favorable

2 - Rappel des études menées lors de la procédure de concertation

Analyse multicritères / synthèse / comparaison E2 et E6

L'offre de transport en commun	
Les trafics voyageurs Aéroport/Bordeaux centre et Aéroport/Pessac Alouette sont bons : respectivement 4800 et 2000 montants/jour environ. Les temps de parcours Aéroport/Bordeaux Quinconces , Hotel de ville et Aéroport/Gare Saint Jean sont performants : respectivement 53 minutes, 47 minutes et 35 minutes en heure de pointe. Le taux de disponibilité du service est de 99,9 % . La régularité de ces temps de parcours est bonne, ceci grâce à la nature du site propre (100% du linéaire). L'accessibilité PMR du système de transport excellente. L'intermodalité, la lisibilité de l'offre et la capacité d'évolution des choix technologiques et opérationnels sont très bonnes.	Les trafics voyageurs Aéroport/Bordeaux centre et Aéroport/Pessac Alouette sont très bons : respectivement 6200 et 2300 montants/jour environ. Les temps de parcours Aéroport/Bordeaux Quinconces , Hotel de ville et Aéroport/Gare Saint Jean sont performants : respectivement 48 minutes, 54 minutes et 35 minutes en heure de pointe. A comparer au tramway, la régularité de ces temps de parcours est parfois contrainte par les conditions d'insertion dans le tissu viaire en l'absence de site propre intégral sur le linéaire . L'accessibilité PMR du système de transport est bonne . L'intermodalité, la lisibilité de l'offre et la capacité d'évolution des choix technologiques et opérationnels sont très bonnes.
L'analyse du critère" L'offre de transport en commun" est : favorable	L'analyse du critère" L'offre de transport en commun" est : favorable

2 - Rappel des études menées lors de la procédure de concertation

Analyse multicritères / synthèse / comparaison E2 et E6

Les bénéfices et les impacts

Le **report modal** de la voiture particulière est **bon** (env 1200 personnes/jour). L'amélioration de l'offre en faveur des **modes doux** est **significative**, suite à la création d'itinéraires le long de l'infrastructure de transport. La **sécurité routière** est **améliorée**. La solution tramway propose un **tracé limité (5 km)** dans un **espace urbain peu dense**. L'**ensemble des impacts** est **assez limité**. En particulier l'impact sur la **circulation routière** et le stationnement relatif à l'intégration du tramway dans le réseau viaire péri-urbain Aéroport/Quatre chemins est **faible**. Les **impacts liés aux acquisitions foncières** nécessaires au projet sont **faibles**, à la faveur d'un domaine public routier prédominant.

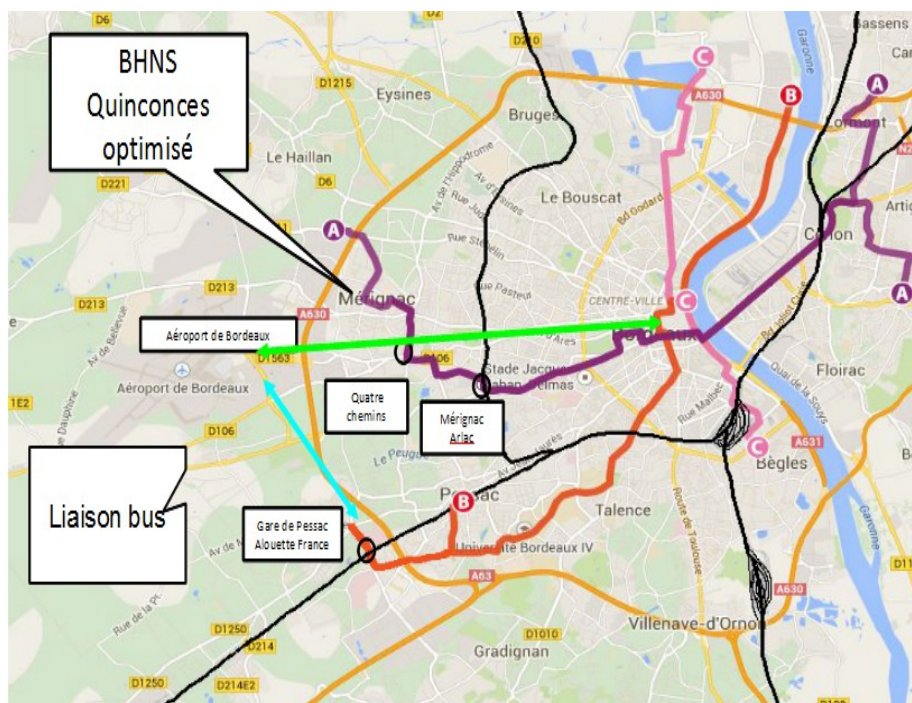
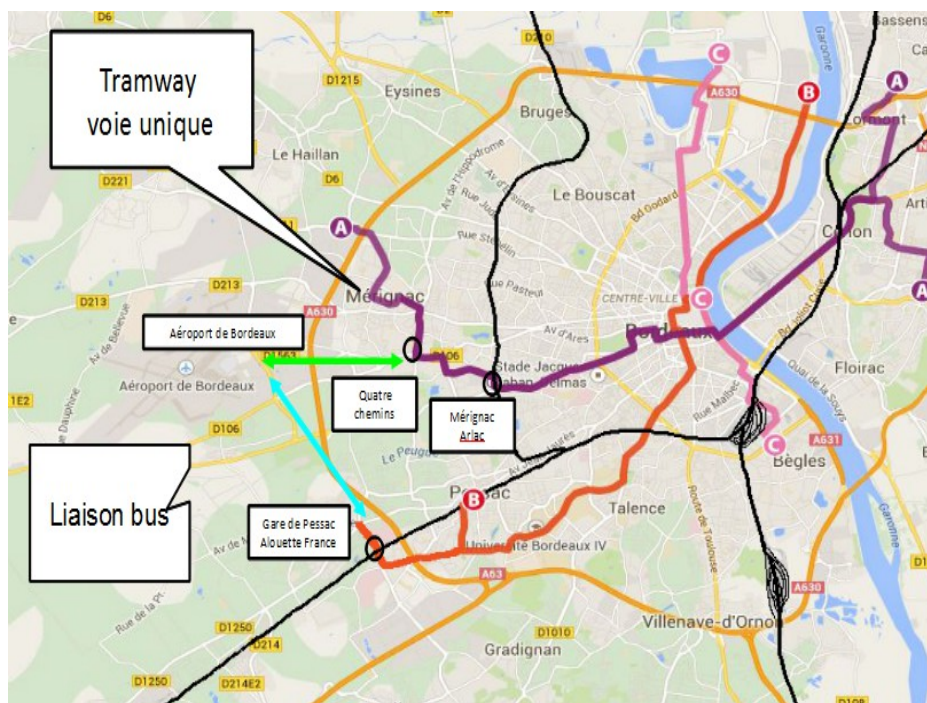
L'analyse du critère " les bénéfices et les impacts " est : favorable

Le **report modal** de la voiture particulière est **très bon** (env 2700 personnes/jour). L'amélioration de l'offre en faveur des **modes doux** est **significative** suite à la création d'itinéraires le long de l'infrastructure de transport. La **sécurité routière** est **améliorée**. La solution BHNS optimisé propose un **tracé étendu (15 km dont 2,5 km disjoints) en partie dans un espace urbain dense** (secteur Quinconces/Quatre Chemins). L'**ensemble de impacts** est **assez fort**. L'**impact sur la circulation routière** et le stationnement relatif à l'intégration du BHNS optimisé dans le réseau viaire dense entre les Boulevards/Bordeaux centre est **assez fort**. Les **impacts liés aux acquisitions foncières** nécessaires au projet (importance des surfaces et conséquences pour les riverains et pour la patrimoine) sont **notables**, notamment sur le secteur Bordeaux centre/Quatre Chemins. Les **impacts en matière de gaz à émission à effet de serre** sont **variables** en fonction de la technologie.

L'analyse du critère " les bénéfices et les impacts " est : assez favorable

2 - Rappel des études menées lors de la procédure de concertation

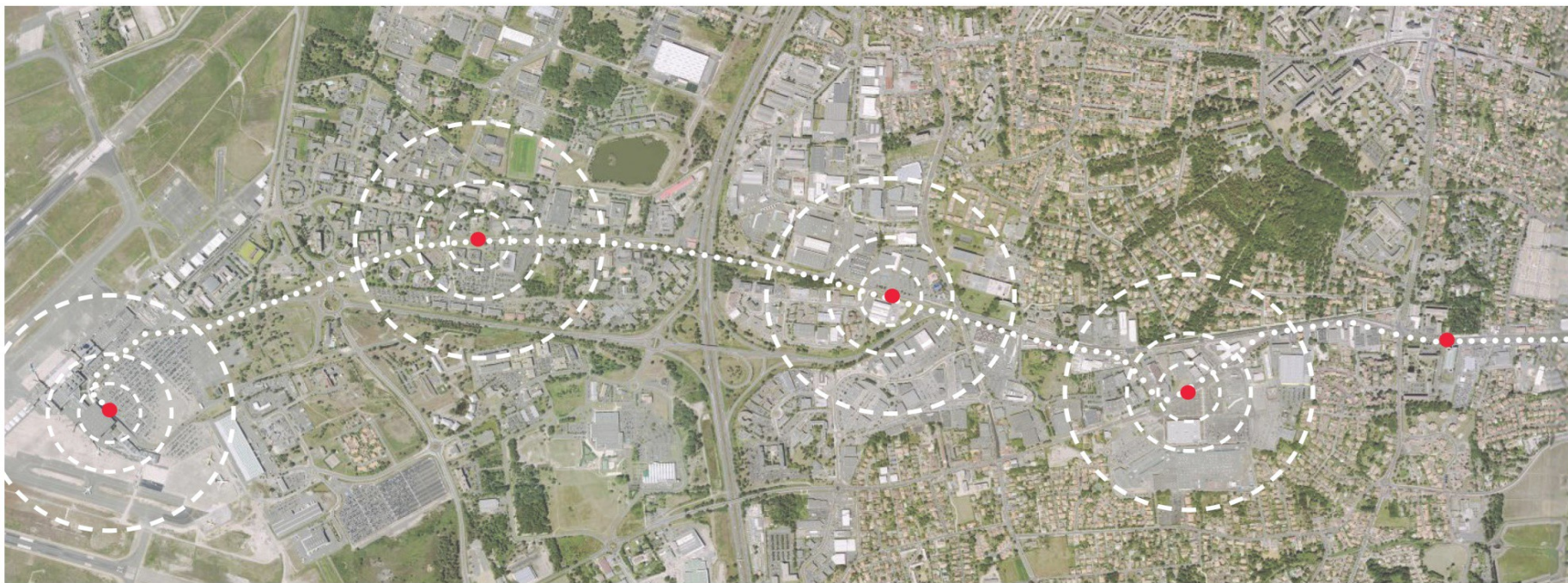
Les analyses multicritère justifient l'approfondissement des deux scenarios suivants :



2 - Rappel des études menées lors de la procédure de concertation

Les études d'insertion: Tramway, plan et film

TERMINUS Aéroport de BORDEAUX 1475 ml station 3 1360 ml station 2 1100 ml station 1 1115 ml 4 CHEMINS



STATION 4

STATION 3

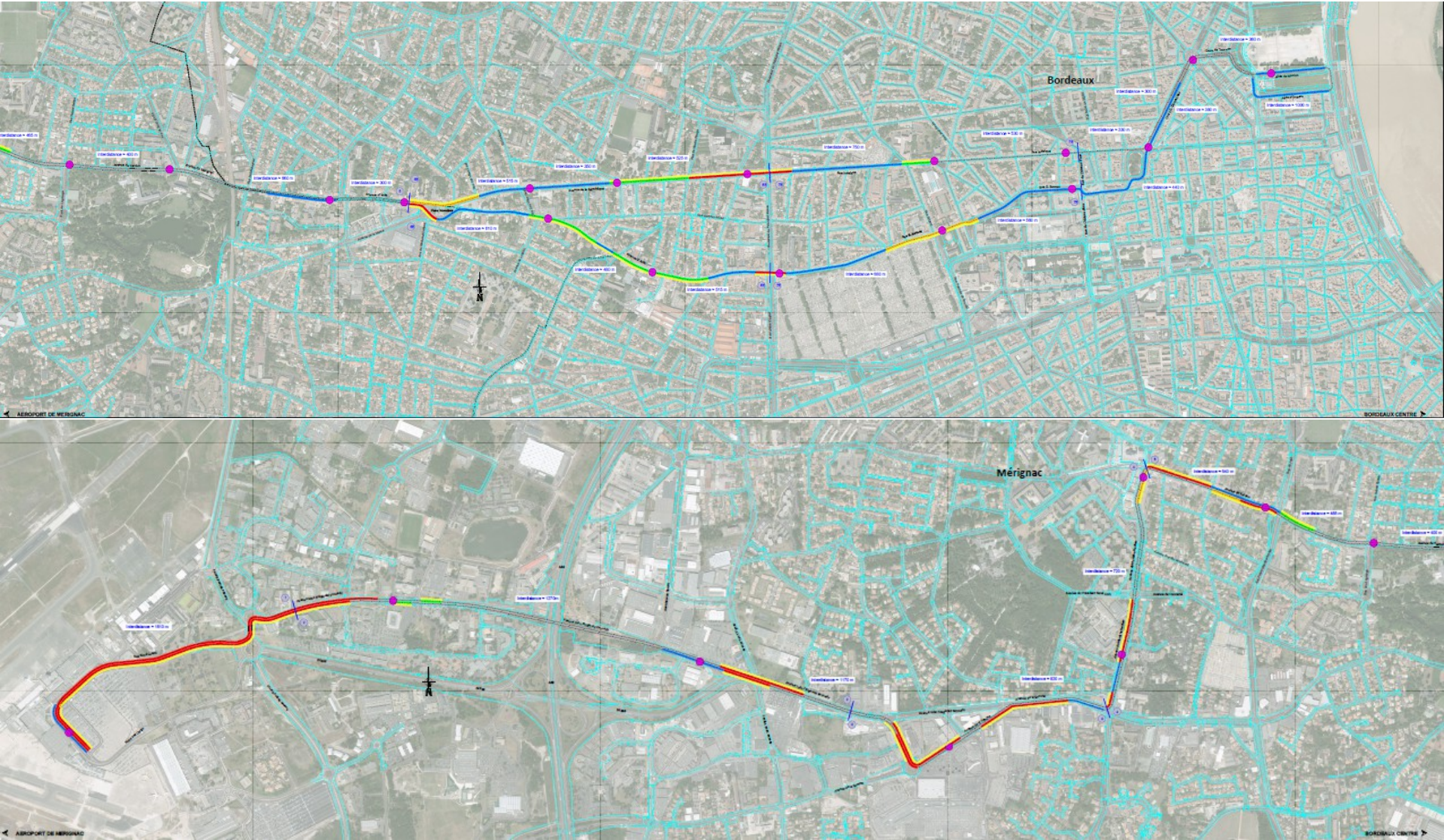
STATION 2

STATION 1

Aires d'influence

2 - Rappel des études menées lors de la procédure de concertation

Les études d'insertion: BHNS optimisé, plans et film



3 – Objectifs de la 3ème vague de réunions publiques

3 – Objectifs de la 3ème vague de réunions publiques

Informers le public des études et des réflexions inscrites dans le périmètre de la concertation.

Bordeaux Métropole mène des réflexions à grande échelle sur **deux études** :

- la desserte en **Transports en Commun en Site Propre Extra-rocade**,
- l'élaboration d'un **schéma de déplacements multimodal sur le secteur de l'Opération d'Intérêt Métropolitain Bordeaux Aéroport**.

Ces réflexions sont **susceptibles de présenter des interfaces et des articulations** avec le projet « Amélioration de la desserte de l'aéroport » qu'il est **pertinent d'identifier dès aujourd'hui**.

**Recensement des projets principaux susceptibles de présenter des interfaces avec le projet
« Amélioration de la desserte de l'aéroport » sur le périmètre de la concertation préalable**

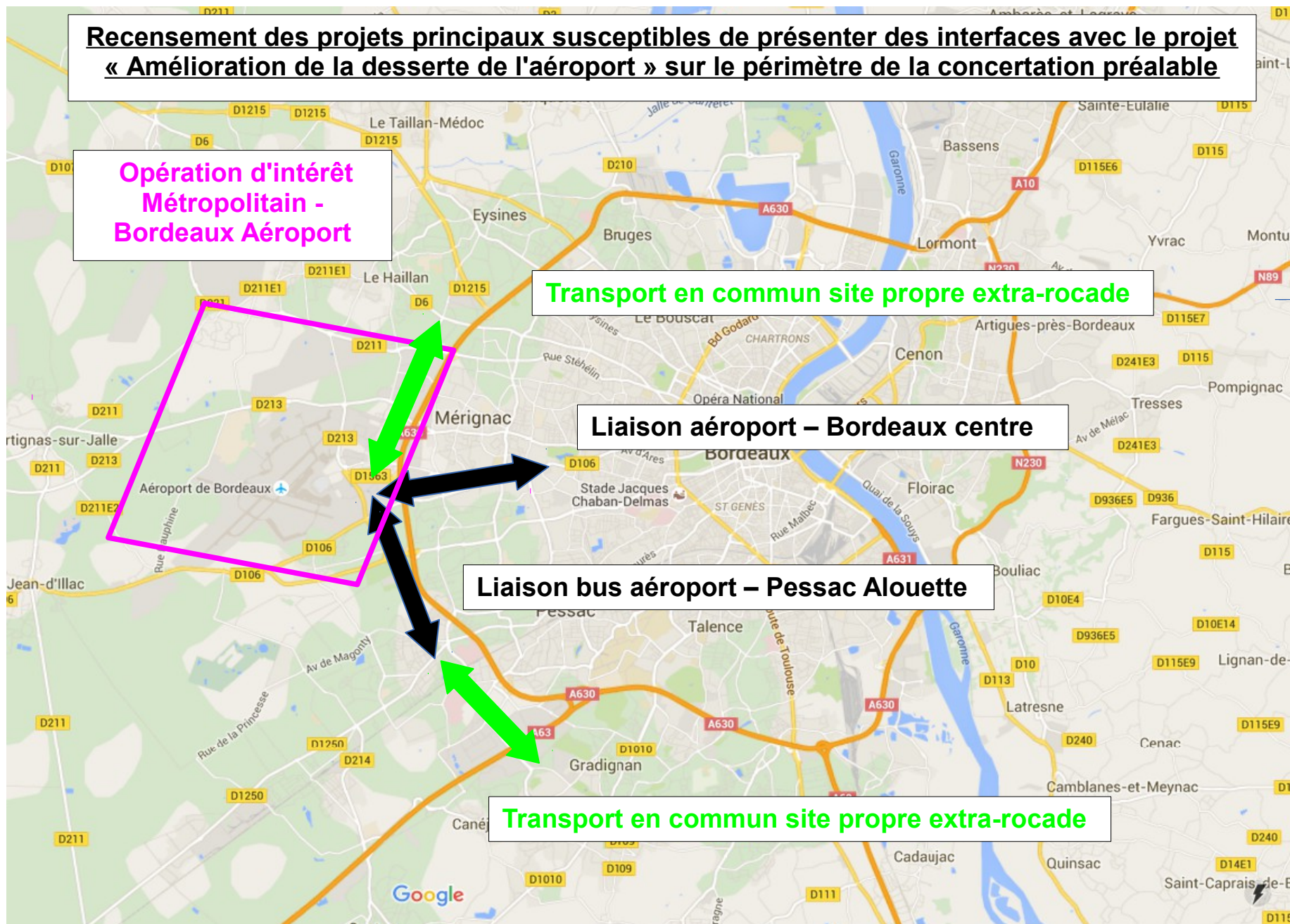
**Opération d'intérêt
Métropolitain -
Bordeaux Aéroport**

Transport en commun site propre extra-rocade

Liaison aéroport – Bordeaux centre

Liaison bus aéroport – Pessac Alouette

Transport en commun site propre extra-rocade



4 – Présentation de la réflexion menée sur la desserte en Transports en Commun en Site Propre du secteur ouest extra rocade

4 – Présentation de la réflexion menée sur la desserte en TCSP du secteur ouest extra rocade

Décision en septembre 2014 de lancer un programme d'étude dans le cadre du schéma directeur opérationnel des déplacements métropolitains (SDODM) dont une réflexion sur une desserte en TCSP extra-rocade.

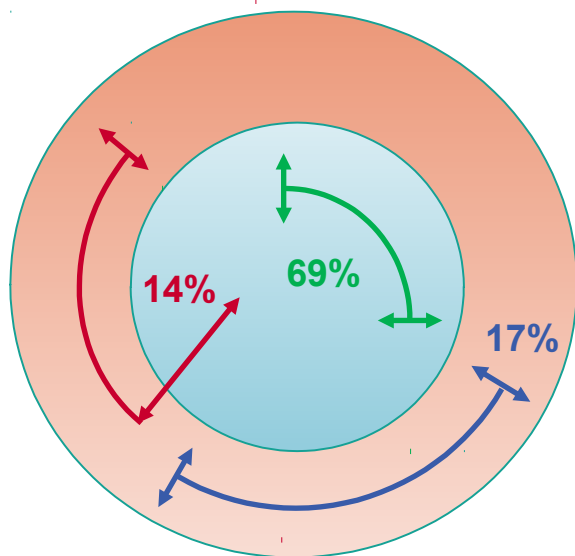
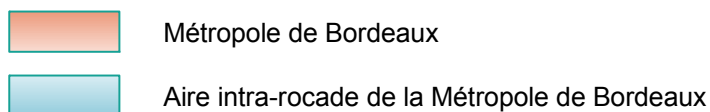
Les objectifs :

- étudier les besoins de déplacements du secteur extra rocade Ouest de l'agglomération et évaluer la pertinence d'une desserte en TCSP de ce secteur.
- définir des hypothèses de tracés en TCSP ainsi que les modes de transports les mieux adaptés pour assurer la desserte des grands équipements et des zones d'activités économiques de l'arc Ouest
- évaluer le coût et la rentabilité socio-économique des différentes propositions afin d'apporter les éléments d'aide à la décision pour prioriser les investissements.

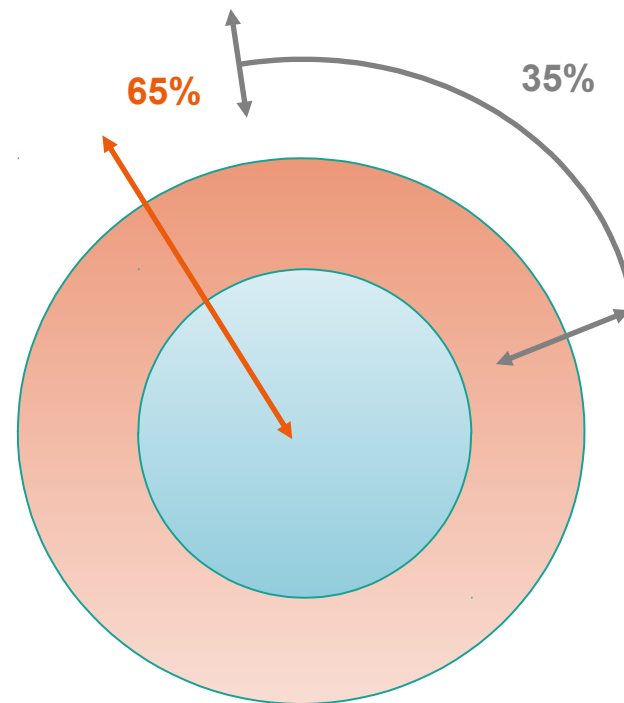
Présentation des premiers éléments d'étude

4 – Présentation de la réflexion menée sur la desserte en TCSP du secteur ouest extra rocade

Un maillon névralgique de la mobilité interurbaine



Déplacements **internes** à la Métropole : 2,3 M dépl/j



Déplacements **transitant** par la zone extra-rocade : 450 000 dépl/j

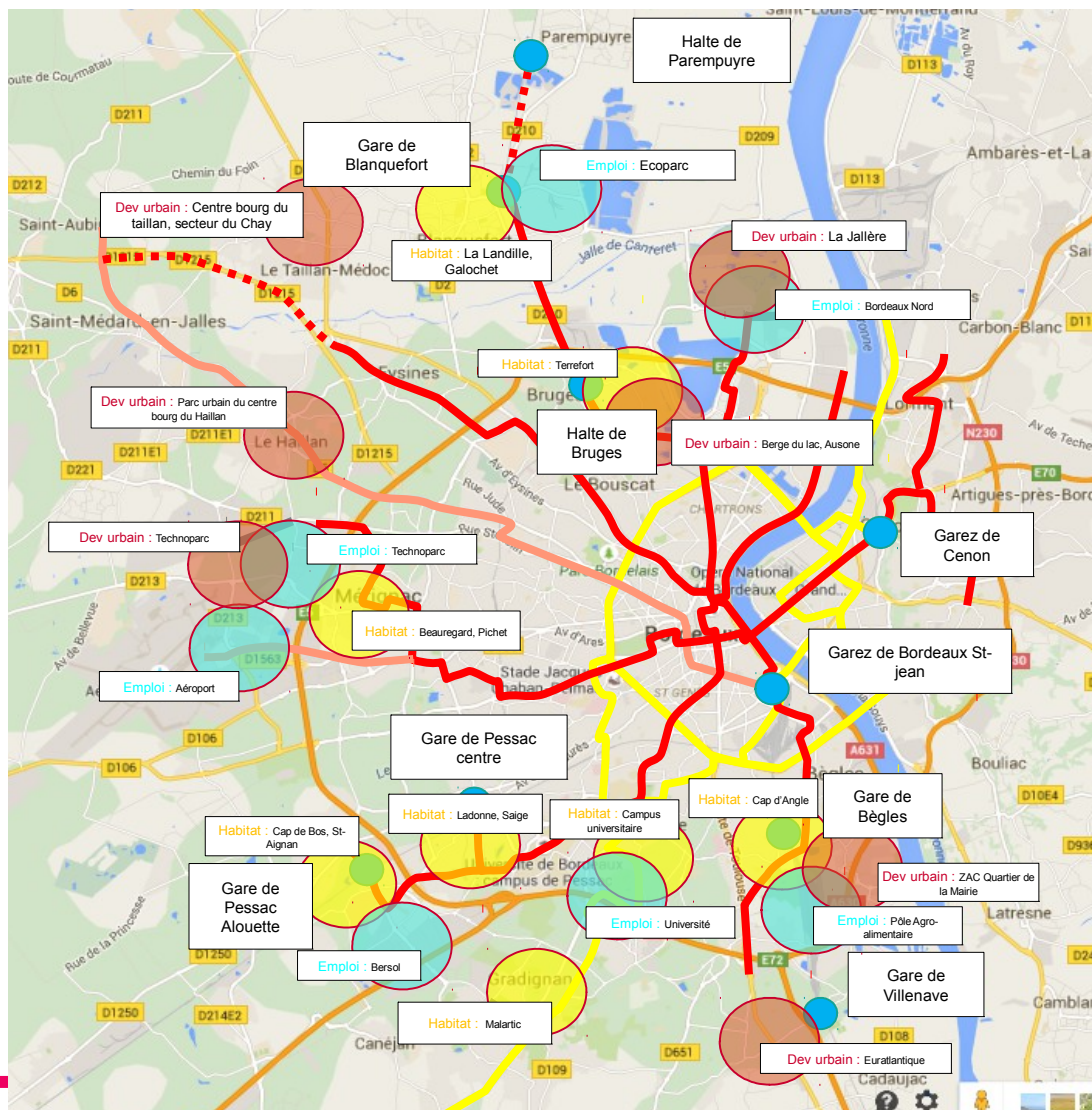


44 % des déplacements empruntent la zone extra-rocade

4 – Présentation de la réflexion menée sur la desserte en TCSP du secteur ouest extra rocade

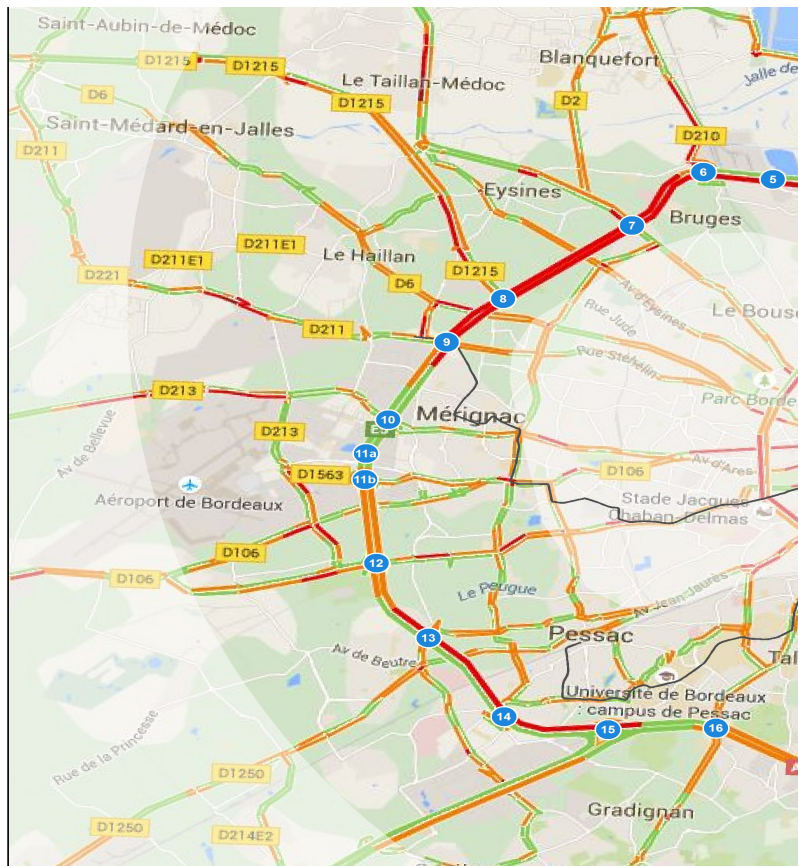
Une mixité habitat – emplois – projets urbains autour de la rocade

- Zone de développement urbain
- Zone d'habitat
- Zone d'emploi

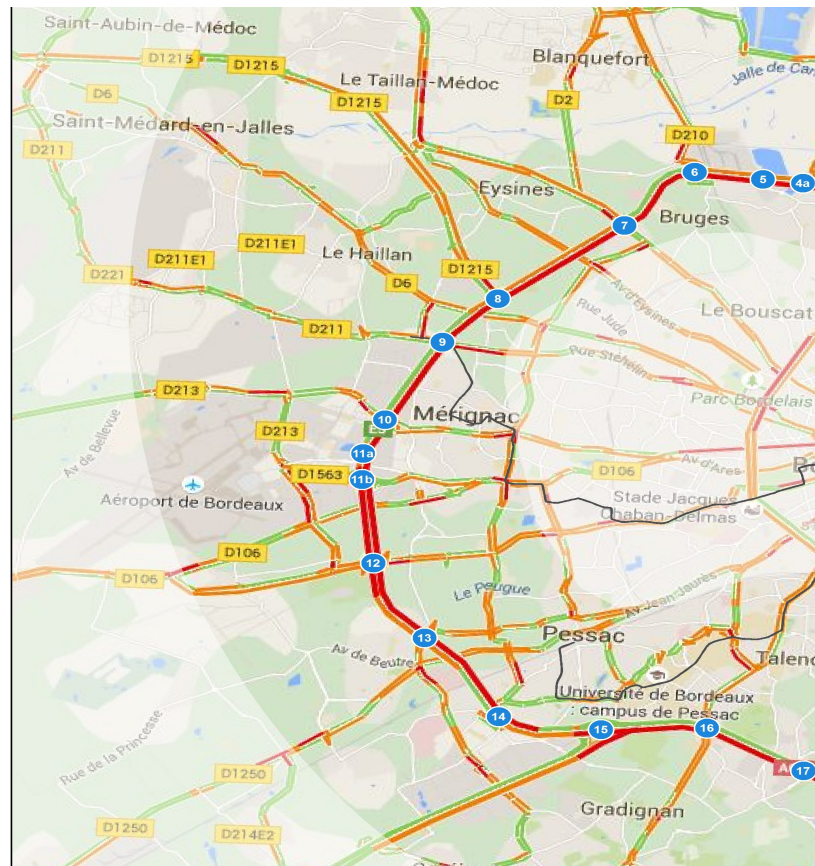


4 – Présentation de la réflexion menée sur la desserte en TCSP du secteur ouest extra rocade

Des difficultés de circulation forte en heures de pointe du soir

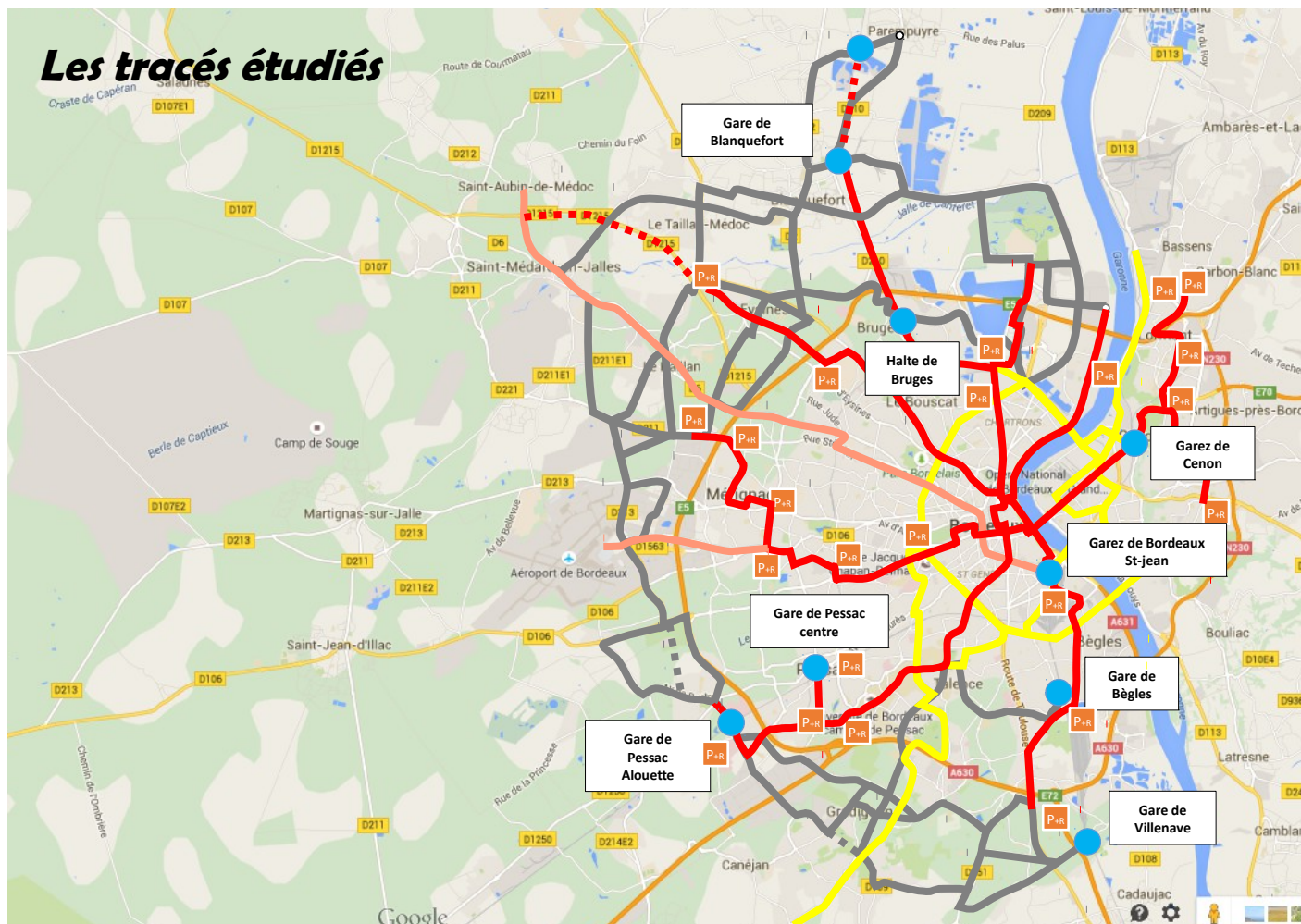


saturation routière: 8h30 - mardi

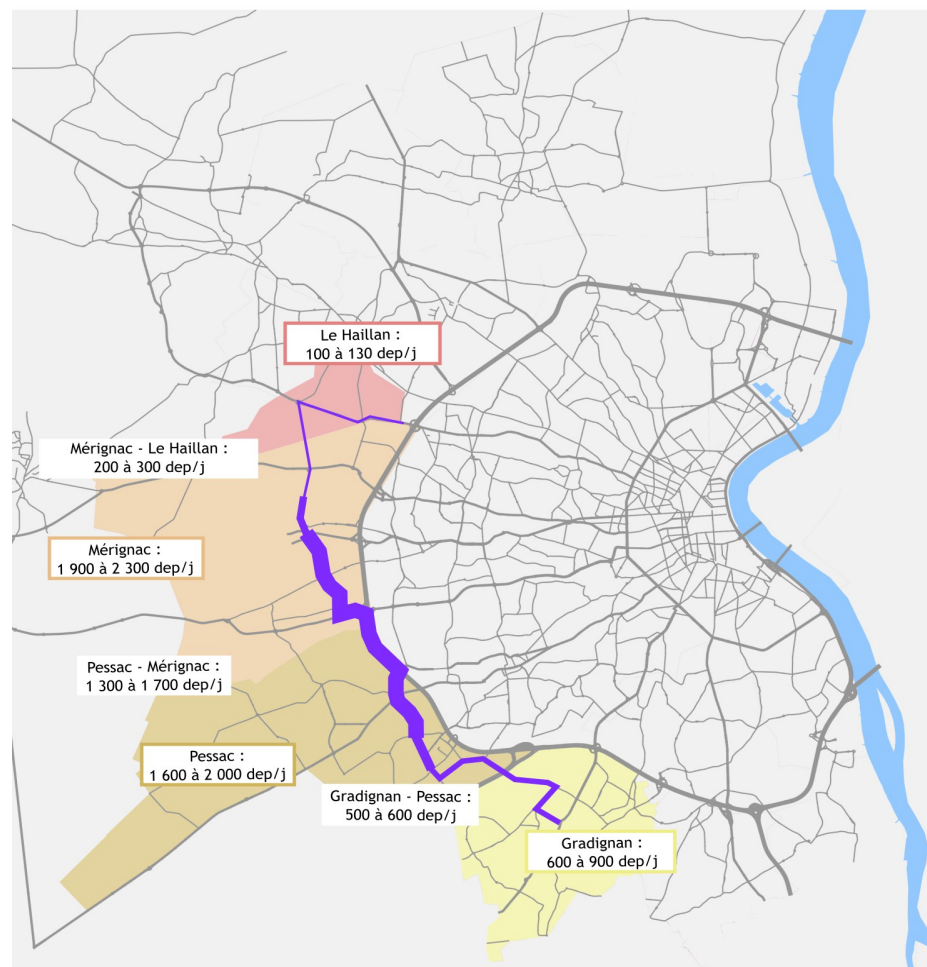
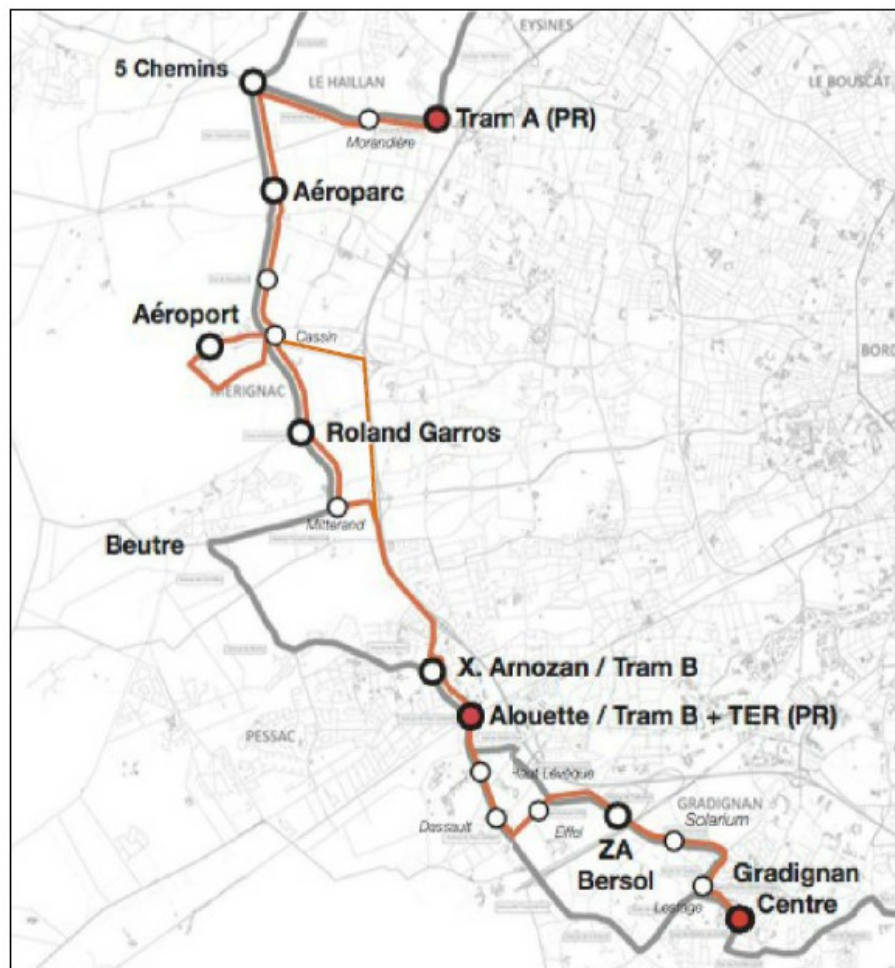


saturation routière: 17h30 - mardi

4 – Présentation de la réflexion menée sur la desserte en TCSP du secteur ouest extra rocade



4 – Présentation de la réflexion menée sur la desserte en TCSP du secteur ouest extra rocade



5 – Présentation de la réflexion menée pour l'élaboration d'un schéma de déplacements multimodal sur le secteur de l'Opération d'Intérêt Métropolitain Bordeaux Aéroport

L'OIM repères

environ 300 ha. de foncier
aménageable

+ 5 000 à + 10 000 emplois
à horizon 2030

35 000 à 40 000 emplois
aujourd'hui

+ de 30 îlots opérationnels
actifs

aéroport
5,5 millions passagers
annuels

Le Haillan

TCSP
arc Ouest Métropole ?

Bordeaux

Mérignac

TCSP
centre-ville/aéroport

Bordeaux

TCSP
aéroport/ réseau SnCF

ARMÉE DE L'AIR

Bassin
d'Arcachon

Secteur aéroportuaire

Saint-Médard en J.

SAFRAN

THALES

sabena
technics

DASSAULT
AVIATION

STELIA

5 – L'élaboration d'un schéma de déplacements multimodal sur le secteur de l'OIM Bordeaux Aéroport

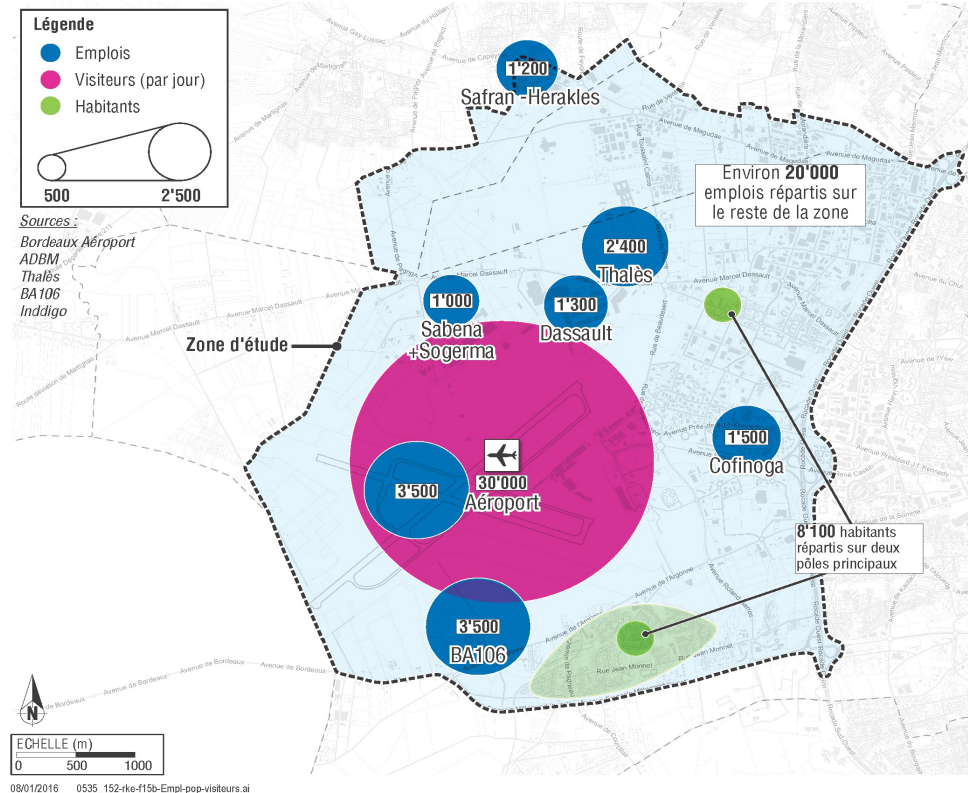
Un secteur caractérisé par une **très forte prédominance de la voiture particulière, engendrant une congestion croissante.**

Une étude pour l'élaboration d'un **schéma directeur multimodal de déplacements** a été engagée.

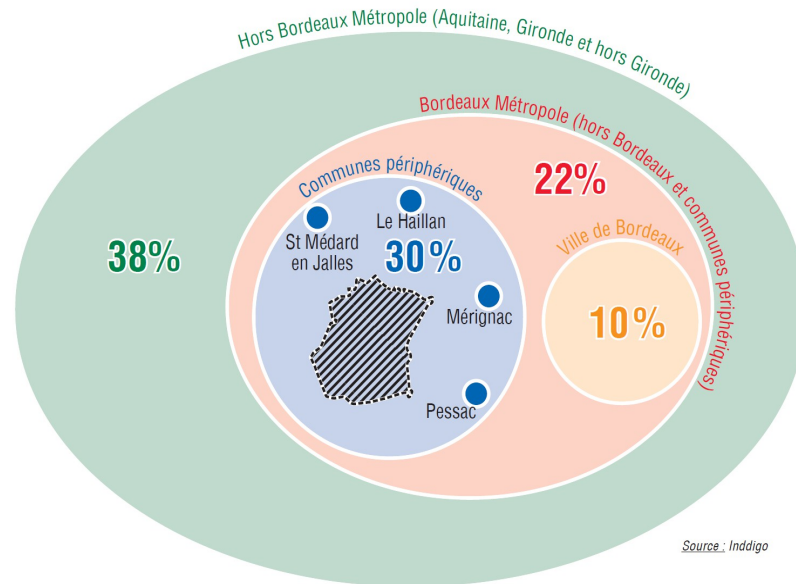
- L'objectif est d'améliorer durablement les conditions de déplacements tous modes de ce secteur et tendre vers moins d'un quart d'heure pour se déplacer d'un bout à l'autre du secteur.

5 – L'étude d'un schéma de déplacements multimodal sur le secteur de l'OIM Bordeaux Aéroport

Un périmètre à forte attractivité



Répartition des habitants/emplois/visiteurs



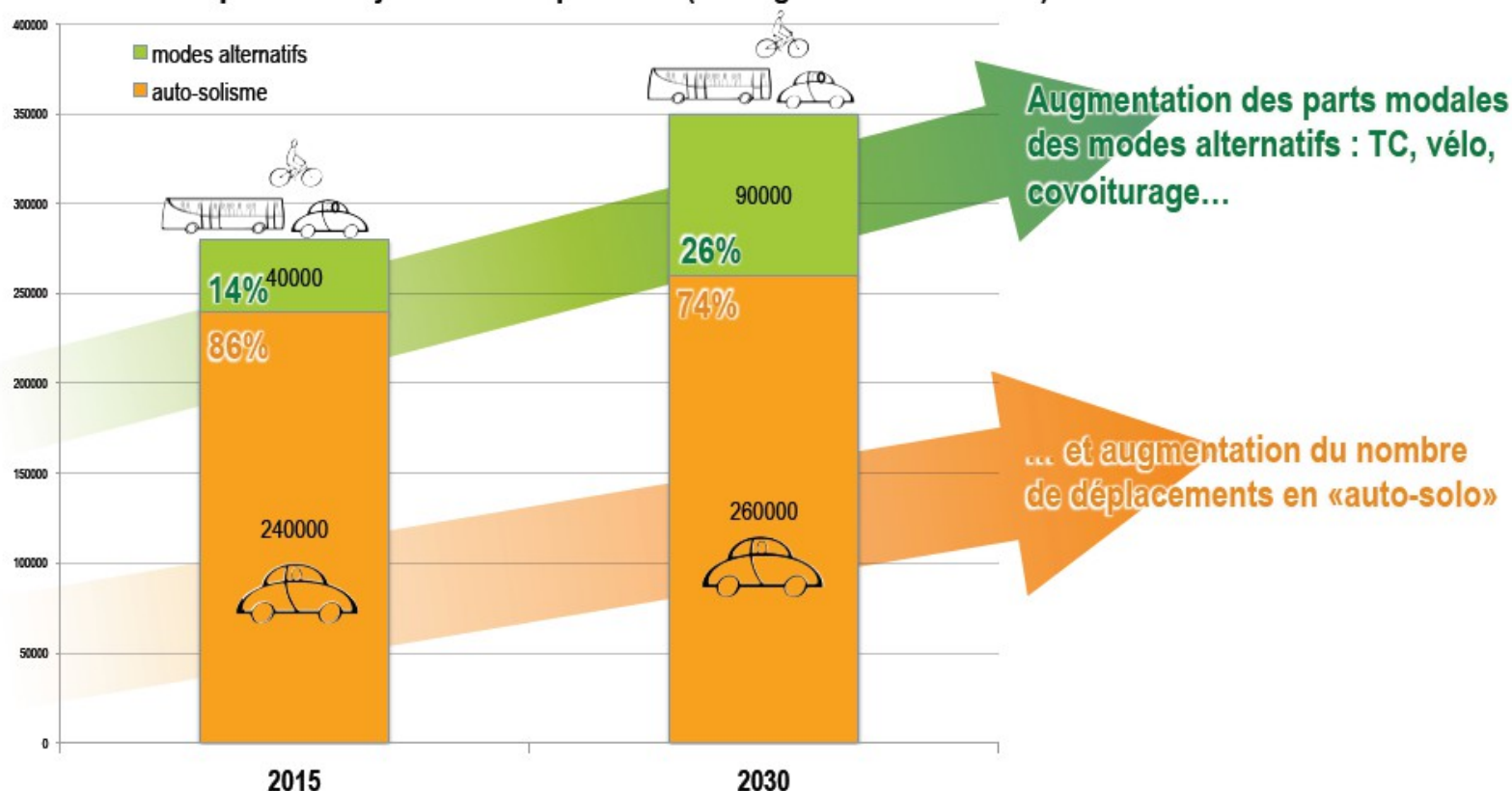
Répartition des résidences des employés de la zone (estimation)

- Près de 35 000 emplois se concentrent sur la zone
- Les employés de la zone vivent en majorité en périphérie de la zone et hors de Bordeaux Métropole
- Le site de l'OIM est une centralité à elle seule, un pôle d'activité majeur à large échelle

5 – Présentation de la réflexion menée sur l'élaboration d'un schéma de déplacements multimodal sur le secteur de l'OIM Bordeaux Aéroport

Le diagnostic

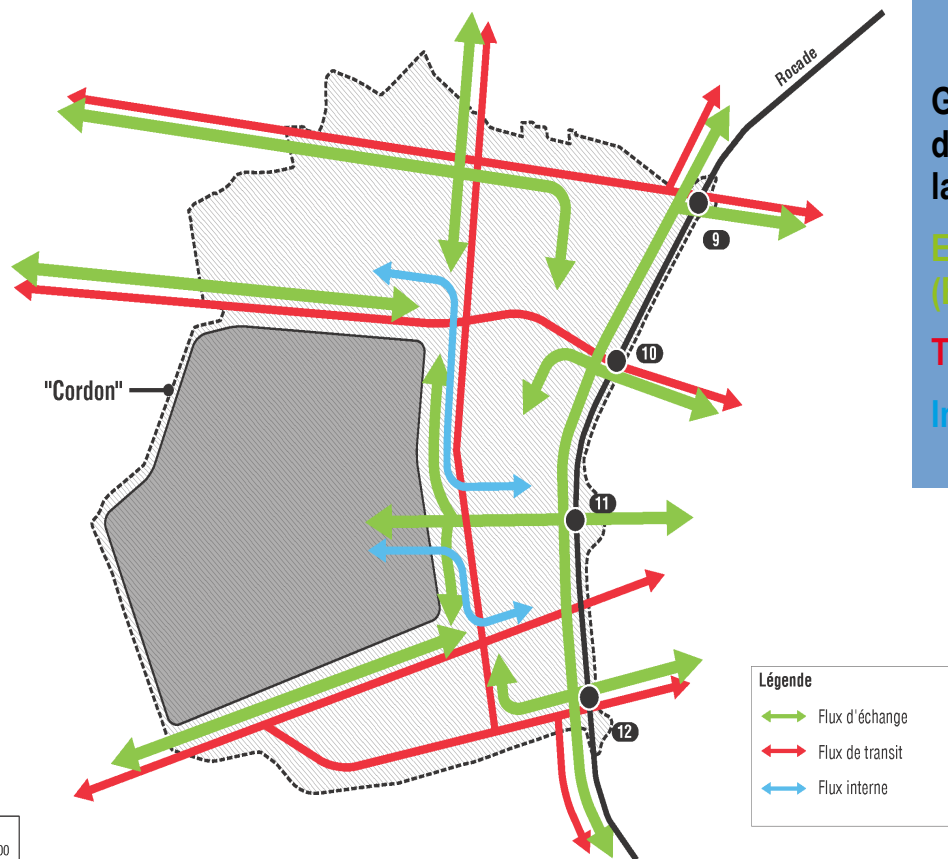
Évolution du nombre de déplacements/jour ouvrable par mode (échange + transit + interne)



➔ Même dans l'hypothèse d'un accroissement significatif de la part des modes alternatifs (quasi doublement), l'usage de l'automobile croît à l'échelle du site (+20'000 déplacements)

5 – Présentation de la réflexion menée sur l'élaboration d'un schéma de déplacements multimodal sur le secteur de l'OIM Bordeaux Aéroport

Le diagnostic



Cordon (C)	230 000 veh/j	
	Fourchette basse	Fourchette haute
Génération de trafic de la zone (G)	150 000 veh/j	160 000 veh/j
Echange (E)	130 000 veh/j	140 000 veh/j
Transit (T)	45 000 veh/j	50 000 veh/j
Interne (I)*	10 000 veh/j (hypothèse)	

Prédominance des flux d'échange mais des flux de transit malgré tout significatifs

Un trafic lié à l'aéroport représentant environ 10% des 230000 véhicules/jour pénétrant/sortant sur/de la zone (20'000 veh/j – entrées+sorties)

5 – Présentation de la réflexion menée sur l'élaboration d'un schéma de déplacements multimodal sur le secteur de l'OIM Bordeaux Aéroport

Les enjeux

Comment faire cohabiter transit et flux d'échange et assurer une circulation fluide ?

- Utiliser au maximum la rocade pour le transit Nord Sud et limiter celui-ci au strict minimum sur site
- développer la capacité viaire pour répondre à la demande future et désenclaver les secteurs

Comment inciter au report vers des modes alternatifs à l'automobile ?

- Faciliter l'accès vers le futur réseau TCSP
- trouver des solutions innovantes pour la gestion du dernier kilomètre,
- améliorer les cheminements piétons en cœur de site,
- faciliter les liaisons vélos Nord Sud et Est Ouest

6-Zoom sur les accès à l'Aéroport

6-Zoom sur les accès à l'Aéroport

Afin d'améliorer les conditions de circulation à court terme, des **travaux de voirie** ont été réalisés à l'**été 2015** et ont consisté en :

1-Elargissement de l'anneau du giratoire Cassin
- Double entrée Cassin / Roland Garros / Beaudésert

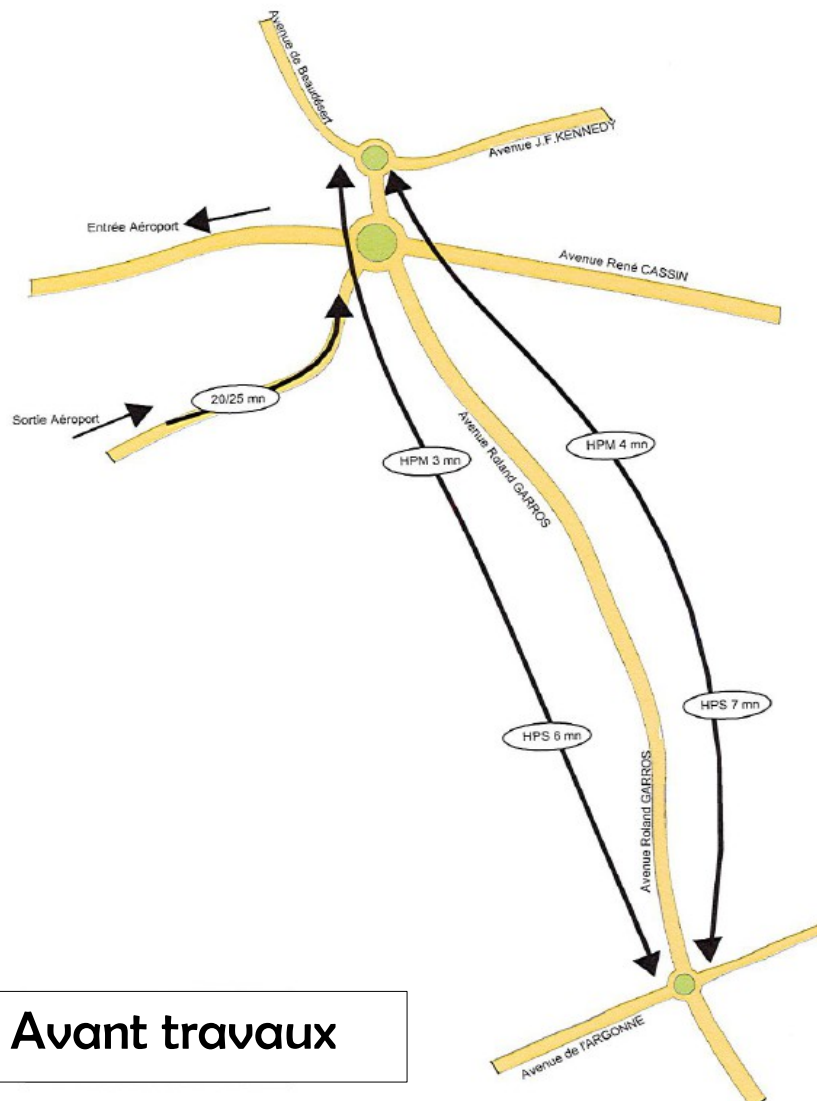
2-Jalonnement rocade sud par Flammarion

3-Création d'une sortie directe vers l'avenue de l'Argonne depuis l'avenue Roland Garros
- Double entrée vers Argonne
- Voie verte Argonne-Flammarion

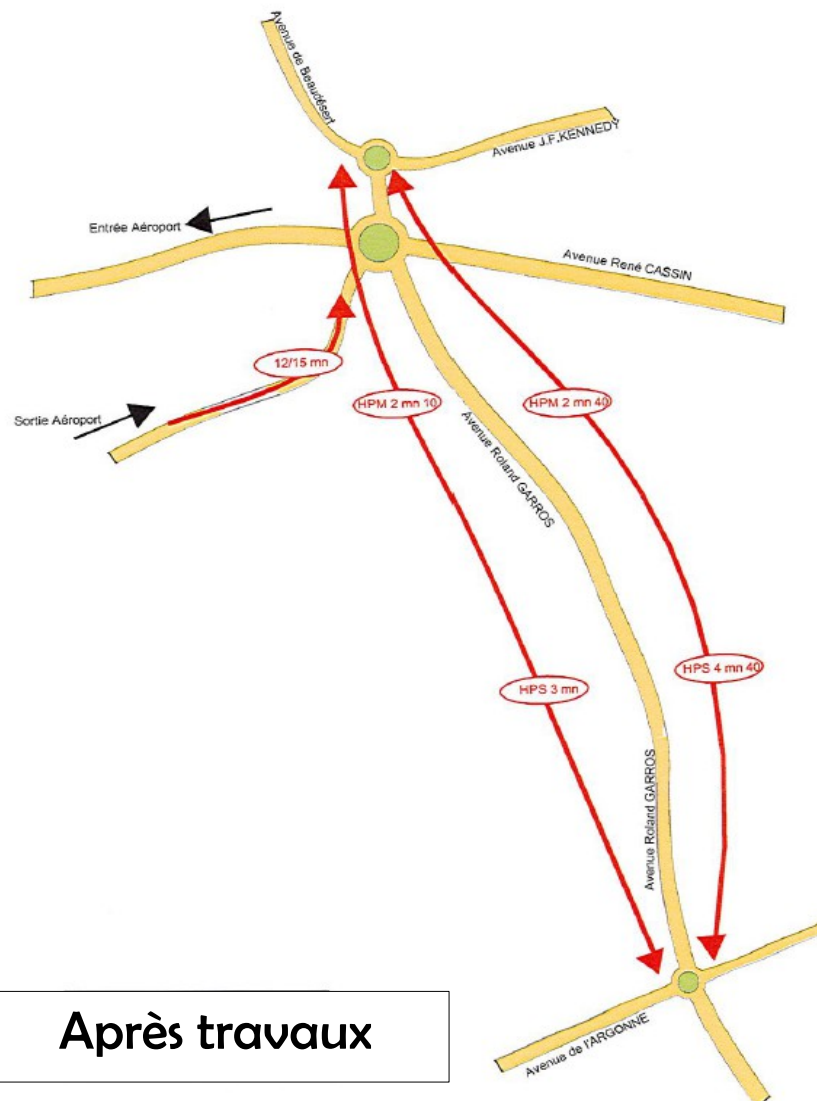


6-Zoom sur les accès à l'Aéroport

Les travaux de voirie réalisés à l'été 2015 ont permis d'améliorer les temps de parcours :



Avant travaux

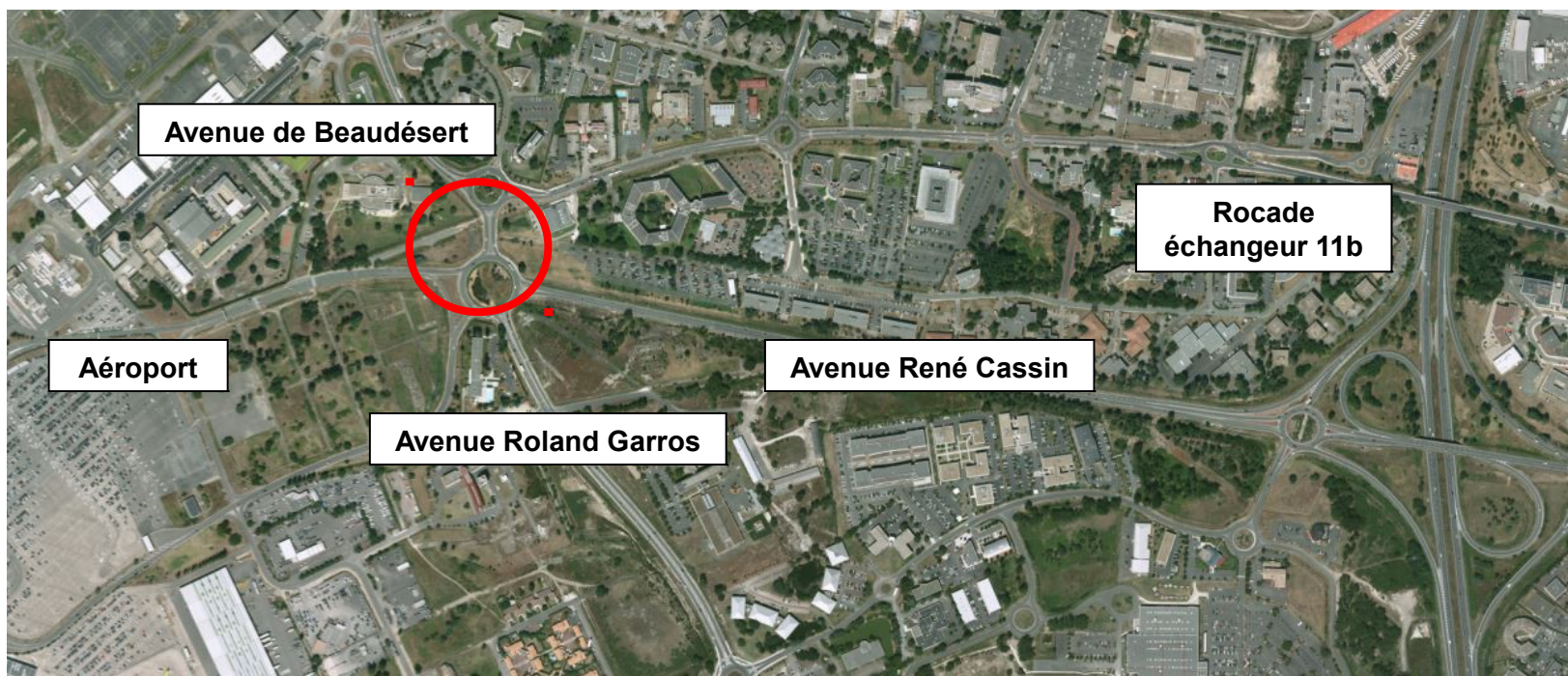


Après travaux

6-Zoom sur les accès à l'Aéroport

A la demande des acteurs économiques locaux, des premières réflexions techniques sur les aménagements tous modes au droit des carrefours René Cassin / Roland Garros / Beaudésert ont été menées en vue d'améliorer les conditions de déplacement.

Plan de situation



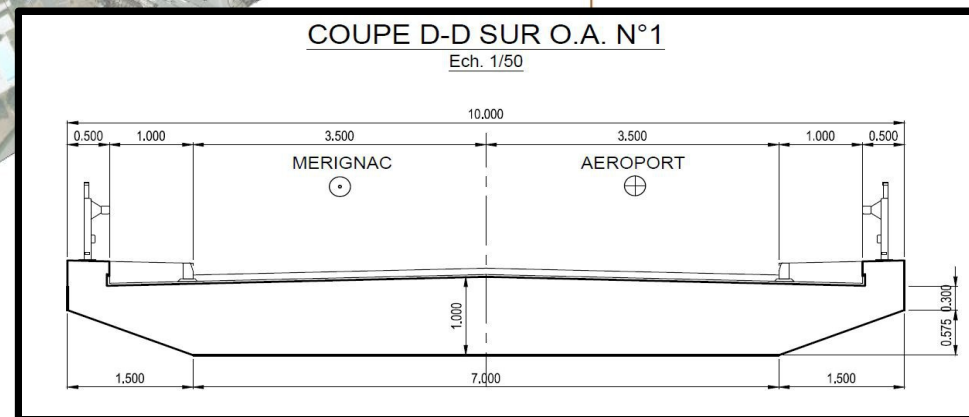
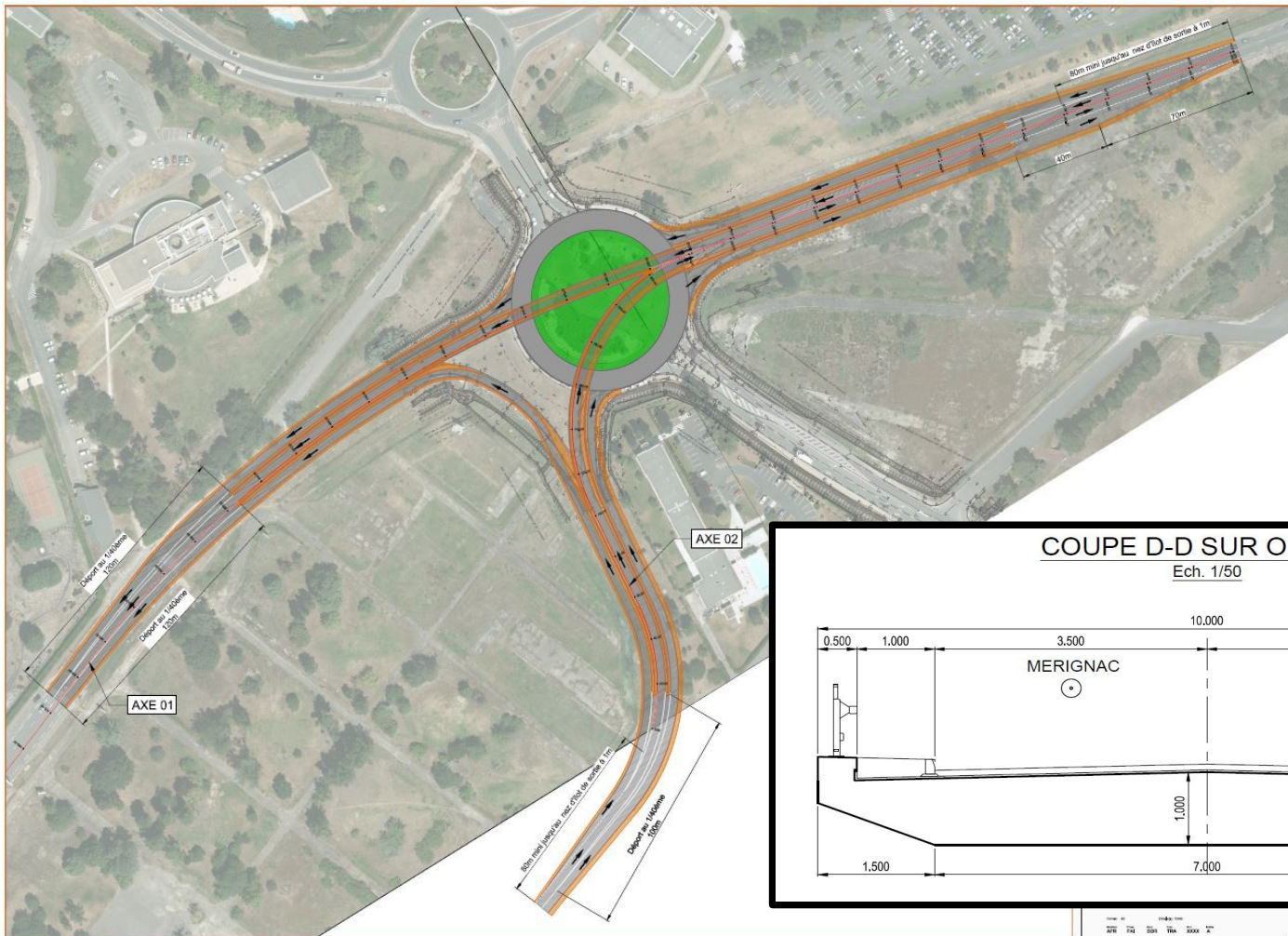
6-Zoom sur les accès à l'Aéroport

Afin de poursuivre l'amélioration des accès à l'Aéroport, des solutions techniques pourraient conduire à **déniveler les circulations Nord-Sud et Est-Ouest** :

- 1ère hypothèse : création d'un **passage supérieur avec un gabarit de 4,50m**
- 2ème hypothèse: création d'un **passage inférieur à gabarit réduit de 2,80m** pour véhicules légers
- 3ème hypothèse: une création d'un **passage inférieur à gabarit réduit de 3,85m** pour bus

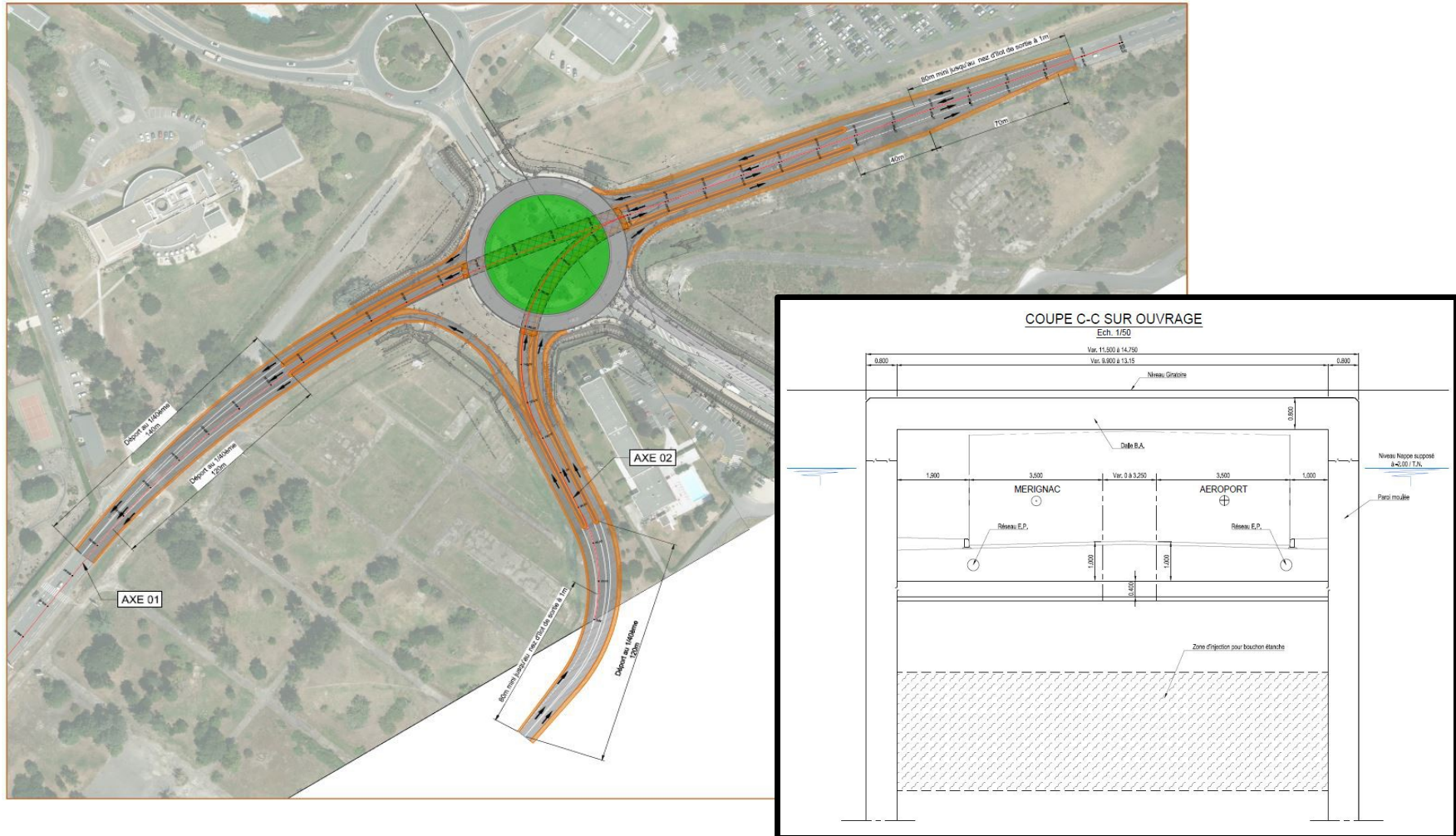
6-Zoom sur les accès à l'Aéroport

- 1ère hypothèse : création d'un **passage supérieur avec un gabarit de 4,50m**



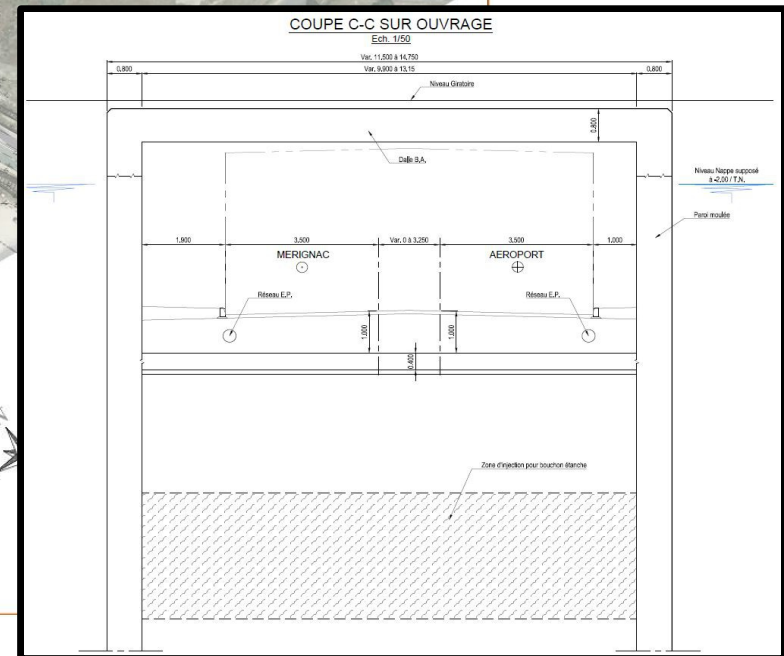
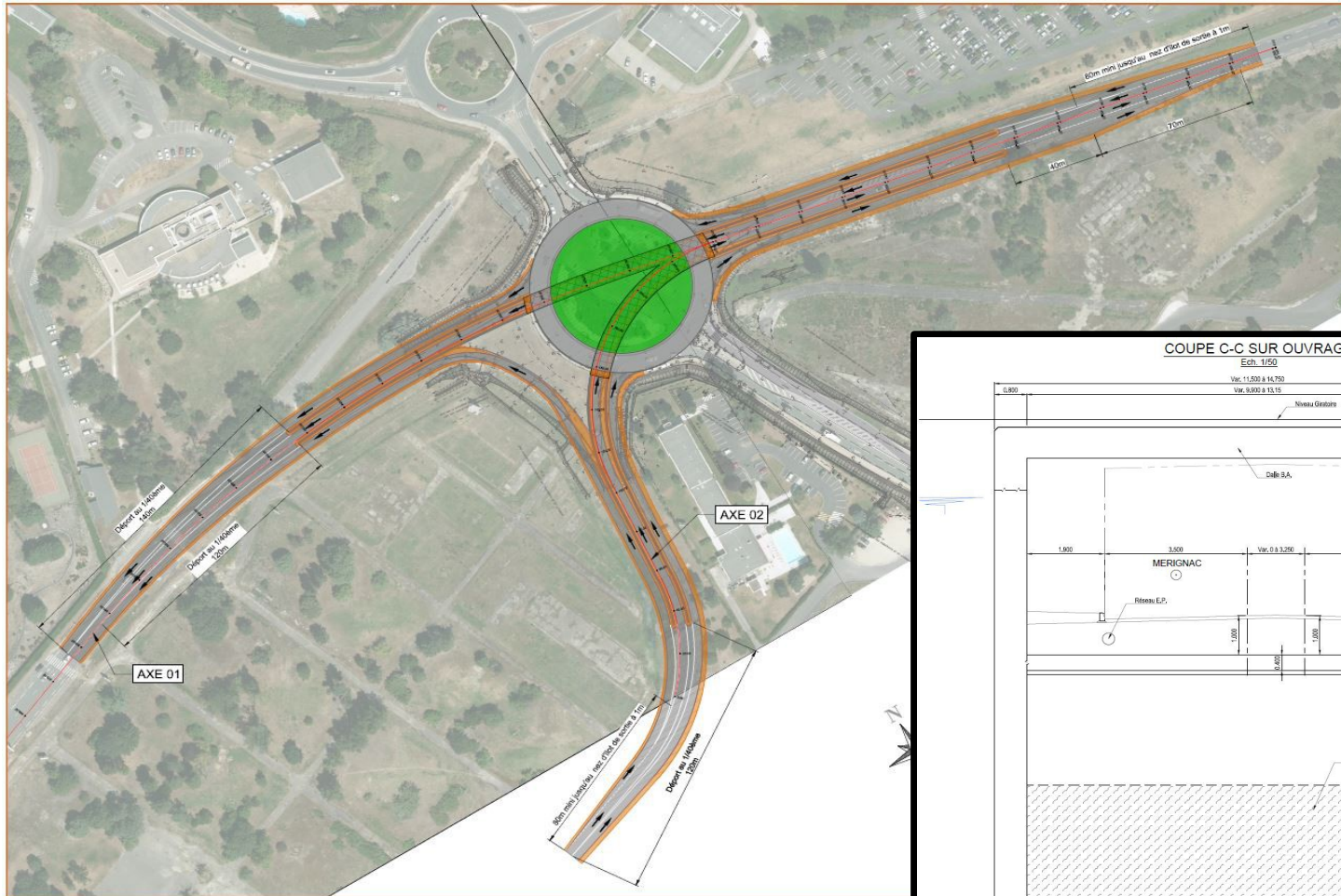
6-Zoom sur les accès à l'Aéroport

- 2ème hypothèse: création d'un **passage inférieur à gabarit réduit de 2,80m** pour véhicules légers



6-Zoom sur les accès à l'Aéroport

- 3ème hypothèse: une création d'un **passage inférieur** à gabarit réduit de **3,85m** pour bus



6-Zoom sur les accès à l'Aéroport

Coût et financement de ces solutions :

La fourchette de coût se situe entre 9,5M€ HT et 12,5M€ HT :

- 1ère hypothèse : la création d'un **passage supérieur avec un gabarit de 4,50m : 9,5M€ HT env**
- 2ère hypothèse: une création d'un **passage inférieur à gabarit réduit de 2,80m** pour véhicules légers est nécessaire : **10,5M€ HT env**
- 3ème hypothèse: une création d'un **passage inférieur à gabarit réduit de 3,85m** pour bus est nécessaire : **12,5M€ HT env**

Les modalités de financement resteraient à déterminer.

6-Zoom sur les accès à l'Aéroport

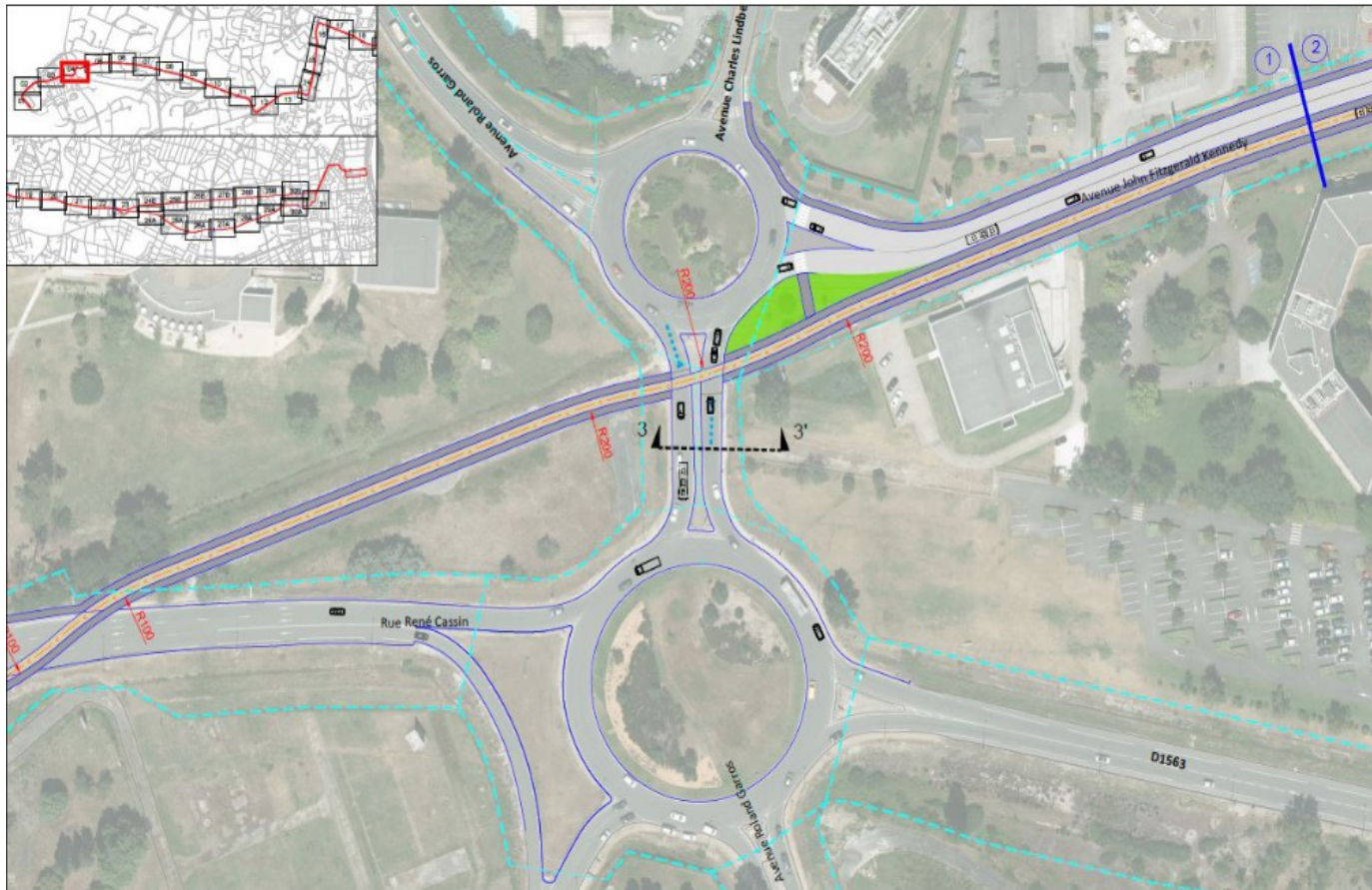
D'autres solutions techniques d'aménagements routiers de surface, sans création d'ouvrage d'art spécifique, pourraient toutefois être préconisées :

Ces **aménagements consisteraient** en :

- **voiries** supplémentaires (« shunt »),
- **priorisation par feux** des entrées et sorties de giratoire,
- des **ajustements de géométrie** des voies et des carrefours.

6-Zoom sur les accès à l'Aéroport

Pour mémoire, il conviendra d'assurer **l'insertion d'un TCSP (tramway ou BHN\$)** au sein de se secteur



6-Zoom sur les accès à l'Aéroport

Des **études ultérieures de conception** porteront sur **ces deux types de solutions techniques** : dénivellation et aménagement de surface.

Des **études de simulation de trafic** permettront d'en analyser finement les avantages/inconvénients pour la mobilité.

Bordeaux Métropole préconisera **la solution la plus adaptée** au regard du **montant des investissements**, des **arbitrages nécessaires en matière de programmation**, et **des avantages générés** pour le secteur et pour les opérations d'aménagement et de transport à venir.

7-Clôture de la concertation – poursuite du projet

7-Clôture de la concertation – poursuite du projet

En fonction des modes et des tracés retenus suite à la concertation, le calendrier du projet est susceptible d'évoluer.

L'objectif de la métropole est une mise en service en 2020

A l'issue de la concertation et du bilan qui en sera fait :

- lancement des **études de conception** sur le projet retenu par **un maître d'œuvre** à désigner,
- réalisation des **études d'impact** du projet retenu en vue d'une **enquête publique** qui constitue **un deuxième temps d'échange et de débat** avec le **public et les opérateurs économiques du secteur**.

7-Clôture de la concertation – poursuite du projet

7-1 Calendrier objectif 1 « Liaison aéroport-Mérignac Soleil-Bordeaux centre »

-Parmi les trois modes, le mode « tramway » est celui qui nécessite **une durée** d'études, d'acquisitions foncières, de travaux, d'essais préalables à la mise en service **la plus longue**.

-Le mode câble est moins consommateur de temps du fait d'une moindre emprise au sol.

-Le mode BHNS se situe sur une durée intermédiaire car les études et les travaux peuvent être menées **plus rapidement** que pour le tram.

Il est entendu que **le lancement des études de conception par un maître d'œuvre à désigner ne pourra être effectif qu'après la délibération du bilan de la concertation.**

7-Clôture de la concertation – poursuite du projet

7-1 Calendrier objectif 1 « Liaison aéroport-Mérignac Soleil-Bordeaux centre »

Les **calendriers prévisionnels** représentés avec planning « chemin de fer » pour l'objectif 1 « Liaison aéroport-Mérignac Soleil-Bordeaux centre » sont les suivants :

MODE TRAMWAY	2015		2016		2017		2018		2019	
Parti d'aménagement n°1-1 et n°1-2	S1	S2	S1	S2	S1	S2	S1	S2	S1	S2
Concertation préalable										
Appel d'offre maîtrise d'oeuvre										
Etudes préliminaires										
Etudes avant-projet										
Enquête d'utilité publique										
Etudes projets/phase d'appel d'offre travaux										
Etudes et travaux dévoiement de réseaux										
Travaux										
Mise en service										
MODE BHNS	2015		2016		2017		2018		2019	
Parti d'aménagement n°1-3 et n°1-4	S1	S2	S1	S2	S1	S2	S1	S2	S1	S2
Concertation préalable										
Appel d'offre maîtrise d'oeuvre										
Etudes préliminaires										
Etudes avant-projet										
Enquête d'utilité publique										
Etudes projets/phase d'appel d'offre travaux										
Etudes et travaux dévoiement de réseaux										
Travaux										
Mise en service										
MODE CABLE	2015		2016		2017		2018		2019	
Parti d'aménagement n°1-5	S1	S2	S1	S2	S1	S2	S1	S2	S1	S2
Concertation préalable										
Appel d'offre maîtrise d'oeuvre										
Etudes préliminaires										
Etudes avant-projet										
Enquête d'utilité publique										
Etudes projets/phase d'appel d'offre travaux										
Etudes et travaux dévoiement de réseaux										
Travaux										
Mise en service										

7-Clôture de la concertation – poursuite du projet

En fonction des modes et des tracés retenus suite à la concertation, le calendrier du projet est susceptible d'évoluer.

7-2 Calendrier objectif 2 « Liaison aéroport-réseau ferroviaire »

-Le choix du parti d'aménagement 2-3 "liaison bus entre l'aéroport et la gare de Pessac Alouette France par la forêt de Bourgailh » générera des études (notamment environnementales) et des travaux plus importants que dans le cas d'une liaison sur voirie existante (parti d'aménagement 1-3 et 2-3).

De la même manière que pour l'objectif 1, il est entendu que le lancement des nouvelles études de conception ne pourra être effectif qu'après la délibération du bilan de la concertation.

7-Clôture de la concertation – poursuite du projet

Les calendriers prévisionnels représentés avec planning « chemin de fer » pour l'objectif n°2 « Liaison aéroport-réseau ferroviaire » sont les suivants :

[illegible]

Merci de votre attention