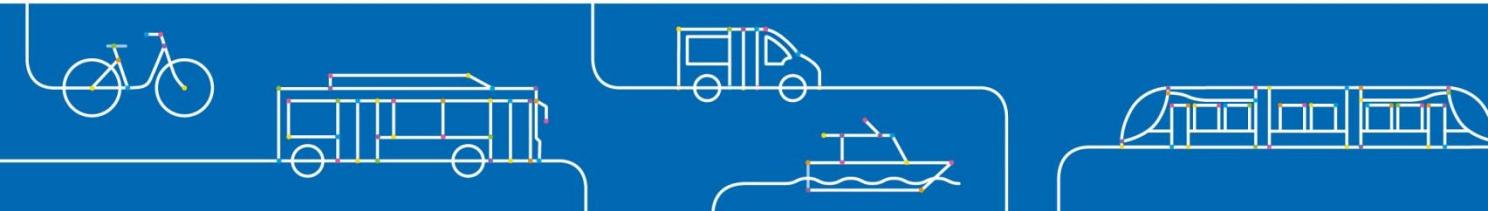




## Transports en commun - Amélioration de la desserte des communes de Saint-Médard-en-Jalles, Le Haillan, Eysines et Le Taillan-Médoc par l'extension du réseau de tramway

*Annexes: Analyse multicritères*



	ANALYSE MULTICRITERES	TRAMWAY VOIE UNIQUE		
		Tracé 1 4133ml	Tracé 1 bis 4133ml	Tracé 1 Ter 4133ml
1	<b>Coût global de l'opération et éléments socio-économique</b>			
1,1	Coûts d'investissement	54,3M€HT, dont 50,0M€HT de travaux	55,6M€HT, dont 51,0M€HT de travaux	55,8M€HT, dont 51,2M€HT de travaux
1,2	Coûts et conditions d'exploitation	42km par rame en 1 heure	42km par rame en 1 heure	42km par rame en 1 heure
1,3	VAN-SE M€2016	+1	+5	+7
1,4	TRI	4,54%	4,77%	4,89%
2	<b>Offre de transport en commun</b>			
2,1	Potentiel de fréquentation sur la nouvelle infrastructure	4936	6040	6084
2,2	Temps estimé de trajet moyen de l'extention (Saint-Médard-en-Jalles <> au terminus actuel de la ligne )	7 min	8 min	8 min
2,3	Temps estimé de trajet moyen Saint-Médard-en-Jalles et Bordeaux Quinconces	39 min	40 min	40 min
2,4	Temps estimé de trajet moyen Saint-Médard-en-Jalles et Gare St Jean	49 min	50 min	50 min
2,5	Intermodalité	Tramway / bus / mode doux satisfaisant P+R de surface envisageable au terminus République 250pl connexion bus à approfondir dispositif de stationnement vélo à envisager à chaque station	Tramway / bus / mode doux satisfaisant P+R de surface envisageable au terminus République 250 pl connexion bus à approfondir dispositif de stationnement vélo à envisager à chaque station	Tramway / bus / mode doux satisfaisant P+R de surface envisageable au terminus République 305 pl connexion bus à approfondir dispositif de stationnement vélo à envisager à chaque station
2,6	Lisibilité de l'offre	Trajet/service continu jusqu'à Bordeaux centre et vers Gare St Jean sans changement de Ligne Tramway ( selon rame prise )	Trajet/service continu jusqu'à Bordeaux centre et vers Gare St Jean sans changement de Ligne Tramway ( selon rame prise )	Trajet/service continu jusqu'à Bordeaux centre et vers Gare St Jean sans changement de Ligne Tramway ( selon rame prise )
2,7	Accessibilité aux Personnes à Mobilité Réduite (PMR)	Infrastructure et matériel roulant PMR	Infrastructure et matériel roulant PMR	Infrastructure et matériel roulant PMR
2,8	Capacité d'évolution des choix technologiques et opérationnels	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

	ANALYSE MULTICRITERES	TRAMWAY VOIE UNIQUE <i>Tracé 1</i> 4133ml	TRAMWAY VOIE UNIQUE <i>Tracé 1 bis</i> 4133ml	TRAMWAY VOIE UNIQUE <i>Tracé 1 Ter</i> 4133ml
<b>3</b>	<b>Bénéfices et Impacts</b>			
3,1	Nombres usagers bénéficiant d'un gain de temps de parcours (Report modal VP>TC et TC>TW)	3 925	4893	4937
3,2	Amélioration de l'offre en faveur des modes doux	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
3,3	Sécurité routière	Risque réduit suite au report modal	Risque réduit suite au report modal	Risque réduit suite au report modal
3,4	Besoin foncier	Besoin potentiel modéré à faible du fait d'un domaine public disponible sensiblement équivalent au profil en travers de section courante  emprise sur terrain non construit: 41 emprises sur fonds de parcelles: 17 bâtiment à démolir: 0	Besoin potentiel modéré à faible du fait d'un domaine public disponible sensiblement équivalent au profil en travers de section courante  Impact par rapport au T1: emprise sur terrain non construit: - emprises sur fonds de parcelles: +5 bâtiment à démolir: -	Besoin potentiel modéré à faible du fait d'un domaine public disponible sensiblement équivalent au profil en travers de section courante  Impact par rapport au T1: emprise sur terrain non construit: - emprises sur fonds de parcelles: +5 bâtiment à démolir: -
3,5	Impact sur le stationnement	Impact modéré - 15 places	Impact modéré - 15 places	Impact modéré - 15 places
3,6	Impact sur la circulation routière	Insertion en dehors du réseau viaire existant, mis à part dans le secteur Cantinolle et à l'arrivée au centre de Saint-Médard-en-Jalles	Insertion en dehors du réseau viaire existant, mis à part dans le secteur Cantinolle et à l'arrivée au centre de Saint-Médard-en-Jalles	Insertion en dehors du réseau viaire existant, mis à part dans le secteur Cantinolle et à l'arrivée au centre de Saint-Médard-en-Jalles
3,7	Impact sur les circulations cyclables	Circulations existantes maintenues et renovées	Circulations existantes maintenues et renovées	Circulations existantes maintenues et renovées
	Sensibilité environnementale et importance des procédures à conduire (faune et la flore, etc...)	<b>Insersion du tracé en lisière de zones naturelles protégées (le long d'une piste cyclable existante)</b>  Nombreuses autorisations préalables à obtenir dans le cadre d'instructions environnementales réglementaires (étude d'impact , Natura 2000, loi sur l'eau , zones humides, espèces protégées CNPN, santé (captage) , espace boisé classé, déclaration d'utilité publique) - Dossiers intégrés dans une procédure d'autorisation environnementale	<b>Insersion du tracé en lisière de zones naturelles protégées (au droit d'une piste cyclable existante)</b>  Nombreuses autorisations préalables à obtenir dans le cadre d'instructions environnementales réglementaires (étude d'impact , Natura 2000, loi sur l'eau , zones humides, espèces protégées CNPN, santé (captage) , espace boisé classé, déclaration d'utilité publique) - Dossiers intégrés dans une procédure d'autorisation environnementale	<b>Insersion du tracé en lisière de zones naturelles protégées (au droit d'une piste cyclable existante)</b>  Nombreuses autorisations préalables à obtenir dans le cadre d'instructions environnementales réglementaires (étude d'impact , Natura 2000, loi sur l'eau , zones humides, espèces protégées CNPN, santé (captage) , espace boisé classé, déclaration d'utilité publique) - Dossiers intégrés dans une procédure d'autorisation environnementale
3,9	Acoustique	Contribution sonore inférieure aux seuils réglementaires. Pas de nécessité de protections contre le bruit.  Perception et ressentie des riverains important le long de la piste cyclable. Evolution de l'ambiance sonore pouvant être atténuée par la mise place de mesures limitant la réverbération du bruit	Contribution sonore inférieure aux seuils réglementaires. Pas de nécessité de protections contre le bruit.  Perception et ressentie des riverains important le long de la piste cyclable. Evolution de l'ambiance sonore pouvant être atténuée par la mise place de mesures limitant la réverbération du bruit	Contribution sonore inférieure aux seuils réglementaires. Pas de nécessité de protections contre le bruit.  Perception et ressentie des riverains important le long de la piste cyclable. Evolution de l'ambiance sonore pouvant être atténuée par la mise place de mesures limitant la réverbération du bruit
3,10	Emissions de gaz à effet de serre	Pas d'émissions de gaz lors des circulations du matériel roulant du tramway	Pas d'émissions de gaz lors des circulations du matériel roulant du tramway	Pas d'émissions de gaz lors des circulations du matériel roulant du tramway
3,11	Pollutions totales générées	Diminution générale de la pollution , au regard de l'importance du report modal et de la qualité des continuités 2R rétablies ou créées le long de l'infrastructure	Diminution générale de la pollution , au regard de l'importance du report modal et de la qualité des continuités 2R rétablies ou créées le long de l'infrastructure	Diminution générale de la pollution , au regard de l'importance du report modal et de la qualité des continuités 2R rétablies ou créées le long de l'infrastructure
3,12	Image auprès du public	Image attractive du tramway, ancrée dans les habitudes sur Bordeaux Métropole,	Image attractive du tramway, ancrée dans les habitudes sur Bordeaux Métropole,	Image attractive du tramway, ancrée dans les habitudes sur Bordeaux Métropole,

	ANALYSE MULTICRITERES	TRAMWAY VOIE UNIQUE		TRAMWAY VOIE UNIQUE		TRAMWAY VOIE UNIQUE		TRAMWAY VOIE UNIQUE		TRAMWAY VOIE UNIQUE	
		Tracé 4 5250ml	Tracé 4A 5250ml	Tracé 4B 5250ml	Tracé 4C1 5250ml	Tracé 4C2 5250ml	Tracé 4D 5250ml	Tracé 4E 4800ml			
1	Coût global de l'opération et éléments socio-économique										
1,1	Coûts d'investissement	81,1M€HT, dont 73,2M€HT de travaux		81,7M€HT, dont 74,4M€HT de travaux		81,1M€HT, dont 73,2M€HT de travaux		82,8M€HT, dont 75,3M€HT de travaux		82M€HT, dont 74,7M€HT de travaux	
1,2	Coûts et conditions d'exploitation	53 km par rame en 1 heure		53 km par rame en 1 heure		53 km par rame en 1 heure		53 km par rame en 1 heure		53 km par rame en 1 heure	
1,3	VAN-SE M€2016	-24		-12		-20		-13		-12	
1,4	TRI	3,62%		4,04%		3,78%		4,01%		4,04%	
2	Offre de transport en commun										
2,1	Potentiel de fréquentation sur la nouvelle infrastructure	4469		4987		4919		5072		5072	
2,2	Temps estimé de trajet moyen de l'extention (Saint-Médard-en-Jalles <> au terminus actuel de la ligne )	11 min		10 min		11 min		10 min		10 min	
2,3	Temps estimé de trajet moyen Saint-Médard-en-Jalles et Bordeaux Quinconces	43 min		42 min		43 min		42 min		42 min	
2,4	Temps estimé de trajet moyen Saint-Médard-en-Jalles et Gare St Jean	53 min		52 min		53 min		52 min		52 min	
2,5	Intermodalité	Tramway / bus / mode doux satisfaisant P+R de surface envisageable au terminus République 250pl connexion bus à approfondir dispositif de stationnement vélo à envisager à chaque station		Tramway / bus / mode doux satisfaisant P+R de surface envisageable au terminus République 250pl et sur la RD1215 250pl connexion bus à approfondir dispositif de stationnement vélo à envisager à chaque station		Tramway / bus / mode doux satisfaisant P+R de surface envisageable au terminus République 250pl et sur la RD1215 250pl connexion bus à approfondir dispositif de stationnement vélo à envisager à chaque station		Tramway / bus / mode doux satisfaisant P+R de surface envisageable au terminus République 250pl et sur la RD1215 300pl connexion bus à approfondir dispositif de stationnement vélo à envisager à chaque station		Tramway / bus / mode doux satisfaisant P+R de surface envisageable sur la RD1215 580pl connexion bus à approfondir dispositif de stationnement vélo à envisager à chaque station	
2,6	Lisibilité de l'offre	Trajet/service continu jusqu'à Bordeaux centre et vers Gare St Jean sans changement de Ligne Tramway ( selon rame prise )		Trajet/service continu jusqu'à Bordeaux centre et vers Gare St Jean sans changement de Ligne Tramway ( selon rame prise )		Trajet/service continu jusqu'à Bordeaux centre et vers Gare St Jean sans changement de Ligne Tramway ( selon rame prise )		Trajet/service continu jusqu'à Bordeaux centre et vers Gare St Jean sans changement de Ligne Tramway ( selon rame prise )		Trajet/service continu jusqu'à Bordeaux centre et vers Gare St Jean sans changement de Ligne Tramway ( selon rame prise )	
2,7	Accessibilité aux Personnes à Mobilité Réduite (PMR)	Infrastructure et matériel roulant PMR		Infrastructure et matériel roulant PMR		Infrastructure et matériel roulant PMR		Infrastructure et matériel roulant PMR		Infrastructure et matériel roulant PMR	
2,8	Capacité d'évolution des choix technologiques et opérationnels	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		Choix de matériel roulant et flexibilité opérationnelle liée à l'intégration au réseau TBC	



# Les variantes étudiées

*Le nombre d'usagers par commune d'origine ou de destination*

