

ETUDE DE DEFINITION DE DESSERTES EN TCSP



MERIGNAC « AEROPORT » - CARREFOUR DES QUATRE CHEMINS

Diagnostic

Mars 2009

Edition	Date	Objet de l'édition / révision
1	15/01/09	Création du document
2	29/01/09	Modifications suite aux remarques DDU
3	09/03/09	Modifications suite aux remarques de la commune

Edition : 3	Nom	Date	Visa
Auteurs :	G.COUDIN		
	C.GAUTIER		
	MS. DE TROGOFF		
	JP.LANNES		
	C.MASSARI		
	Y.OLIVIER		
Vérification :	B.GOALOU		
Validation :	Y.OLIVIER		

ETUDES DE DEFINITION DE DESSERTES EN TCSP
Mérignac Quatre Chemins – Aéroport
Diagnostic

SOMMAIRE

1. PRESENTATION GENERALE DE L'ETUDE	5
1.1 CONTEXTE GENERAL DU TRANSPORT COLLECTIF DE LA COMMUNAUTE URBAINE DE BORDEAUX.....	5
1.2 OBJECTIFS DE L'ETUDE.....	7
1.3 OBJET DU DOCUMENT.....	7
2. LA ZONE D'ETUDE DANS LA COMMUNAUTE URBAINE DE BORDEAUX	8
3. DIAGNOSTIC DE LA ZONE D'ETUDE	9
3.1 DEFINITION DE LA ZONE D'ETUDE.....	9
3.2 DIAGNOSTIC SOCIO-ECONOMIQUE.....	10
3.2.1 Une zone à la population peu dense.....	10
3.2.2 Un pôle d'emplois à l'échelle départementale.....	11
3.2.3 Equipements.....	12
3.2.4 Un pôle d'emplois qui se renforce fortement entre 2008 et 2020.....	17
3.3 PERSPECTIVES DE DEVELOPPEMENT URBAIN DE LA ZONE D'ETUDE.....	19
3.3.1 Projet de l'Aéroparc de Mérignac.....	19
3.3.2 Le pôle Santé-Sport.....	21
3.3.3 Projet d'extension de l'aéroport Bordeaux-Mérignac.....	21
3.3.4 Projet d'extension de la galerie marchande Mérignac Soleil.....	21
3.3.5 Construction d'une nouvelle crèche.....	22
3.3.6 Des terrains disponibles.....	22
3.3.7 Synthèse et enjeux.....	23
3.4 L'OFFRE DE TRANSPORT.....	24
3.4.1 Une offre routière de bonne capacité.....	24
3.4.2 Le stationnement.....	26
3.4.3 Une offre en transport collectif urbain inégale dans la zone.....	29
3.4.4 L'intermodalité.....	31
3.4.5 Passage dans la zone de bus interurbains se dirigeant vers l'ouest du département.....	32
3.4.6 Les modes doux dans la zone d'étude.....	33

SOMMAIRE

3.5	LES DEPLACEMENTS TOUS MODES DANS LA ZONE D'ETUDE.....	37
3.5.1	<i>Les déplacements des passagers de l'aéroport</i>	37
3.5.2	<i>Analyse du Plan de Déplacements d'Entreprises de Mérignac (2006).....</i>	39
3.5.3	<i>Les déplacements en véhicules particuliers</i>	41
3.5.4	<i>Les déplacements en transport collectif urbain.....</i>	42
4.	PROPOSITIONS DE TRACE ET ANALYSE MULTICRITERES	44
4.1	PRINCIPALES CARACTERISTIQUES DU SECTEUR ETUDIE	44
4.2	DESCRIPTION DES CORRIDORS ENVISAGES.....	44
4.3	PRE ANALYSE MULTICRITERES.....	45
4.3.1	<i>Description des critères pris en compte.....</i>	45
4.3.2	<i>Tableau de comparaison des variantes</i>	46

LISTE DES FIGURES

Figure 1-Réseau tramway, phases 1 et 2.....	5
Figure 2-Les quais de Garonne.....	5
Figure 3-Estimation de la population en 2008.....	8
Figure 4 : Estimation des emplois en 2008.....	8
Figure 5-Densités de population des ilots INSEE, zone de Mérignac.....	10
Figure 6-Densités d'emplois, zone de Mérignac.....	11
Figure 7-Les équipements, zone de Mérignac.....	12
Figure 8-Trafic voyageurs à l'aéroport de Bordeaux-Mérignac.....	13
Figure 9-Mérignac Soleil.....	14
Figure 10-Evolution de la population entre 2008 et 2020, zone de Mérignac.....	17
Figure 11-Evolution des emplois entre 2008 et 2020, zone de Mérignac.....	18
Figure 12-Plan guide de l'Aéroparc.....	20
Figure 13-Projet d'extension de Mérignac Soleil.....	22
Figure 14-Offre routière, zone de Mérignac.....	24
Figure 15-Avenue Kennedy, accès aisée aux entreprises qui la bordent.....	25
Figure 16-Avenue René Cassin.....	25
Figure 17-Le stationnement dans la zone de Mérignac.....	26
Figure 18-Réseau de transports collectifs urbains et interurbains.....	29
Figure 19- Montants aux arrêts de la zone de Mérignac.....	31
Figure 20-Lignes d'autobus interurbains Trans'Gironde passant par la zone de Mérignac.....	32
Figure 21 : Extrait du Schéma Directeur Cyclable (1999 – 2005).....	34
Figure 22 : Extrait du Plan de Résorption des Discontinuités Cyclables (2007).....	35
Figure 22-Desserte de l'aéroport de Bordeaux Mérignac.....	38
Figure 23-Lieux de résidence des salariés de la zone de Mérignac.....	40
Figure 24-Provenance des salariés par grandes zones d'activité.....	40
Figure 25-Comptages voirie principale.....	41
Figure 26-Emissions-attractions par les différentes zones de Mérignac.....	42
Figure 27-Origines-destinations cumulées en transport collectif, zone de Mérignac.....	43
Figure 28-Propositions de variantes, zone de Mérignac.....	45
Figure 29-Tableau d'analyse multicritères, zone de Mérignac.....	47

PRESENTATION GENERALE DE L'ETUDE

1. Présentation générale de l'étude

1.1 Contexte général du transport collectif de la Communauté Urbaine de Bordeaux

La construction en un temps record de 42 kilomètres de ligne de tramway (au terme de la phase 2) a profondément bouleversé l'agglomération, la mobilité sur son territoire et l'image de la ville, contribuant largement au rayonnement de l'agglomération en Europe et à l'international.

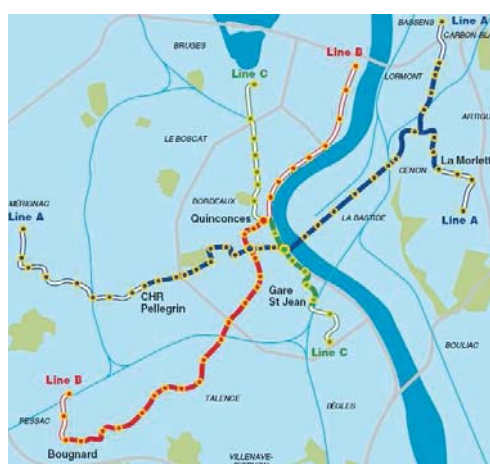


Figure 1-Réseau tramway, phases 1 et 2

Entre tradition et modernité, la mutation, la requalification du bâti, la valorisation du patrimoine et la reconquête de l'espace public, dynamisées et orchestrées par les phases successives du tramway ont généré, non seulement une réappropriation de la ville par ses habitants, mais aussi une valorisation d'un patrimoine d'exception qui a conduit au récent classement d'un large secteur de Bordeaux au Patrimoine Mondial de l'UNESCO.



Figure 2-Les quais de Garonne

PRESENTATION GENERALE DE L'ETUDE

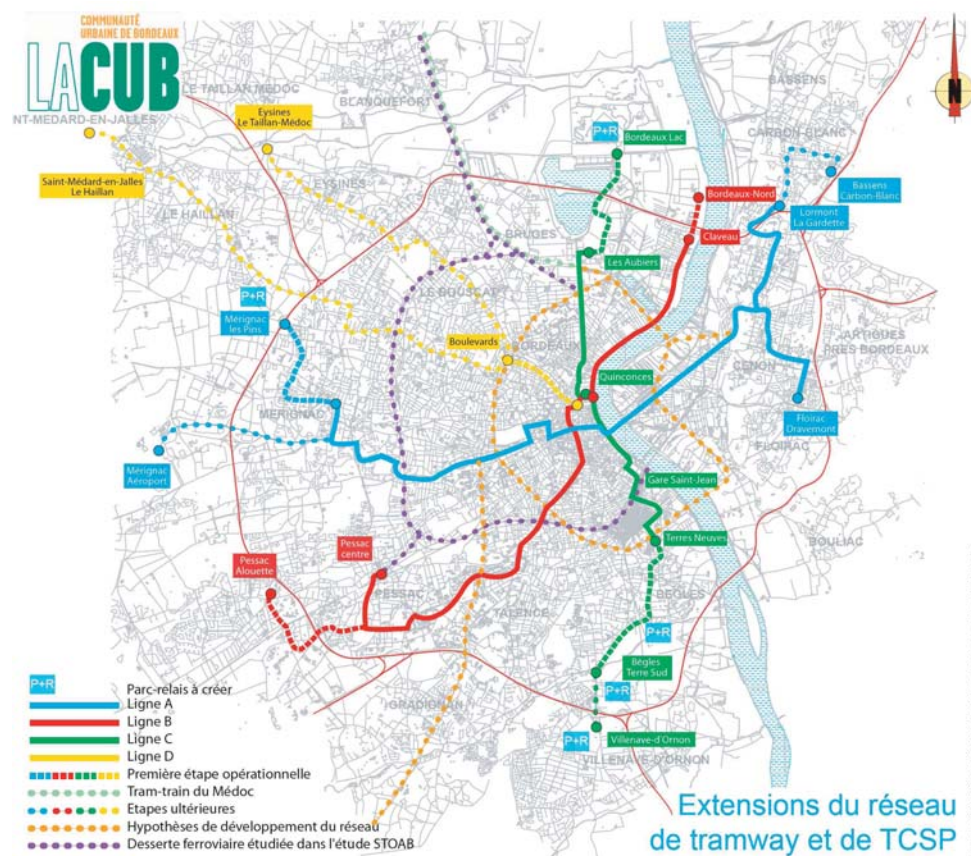
En continuité naturelle de ces succès, la Communauté Urbaine de Bordeaux affiche de manière singulièrement volontariste une triple priorité en matière de développement des transports en commun en site propre sur son territoire :

Conformément aux objectifs du PDU, renforcer la part des déplacements effectués en transport en commun;

Répondre à l'attente des usagers et aux expériences tirées des deux premières phases de réalisation du tramway en offrant, au niveau de la rocade, une offre adaptée de transfert modal voiture-TCSP;

Améliorer la qualité de vie des habitants de l'agglomération et contribuer à la diminution des émissions de gaz à effet de serre en développant un réseau, propre, silencieux et moins polluant.

Dans ce contexte, la Conseil Communautaire a décidé de lancer en matière de tramway et de TCSP une série d'études opérationnelles, de définition et de faisabilité.



PRESENTATION GENERALE DE L'ETUDE

Concrètement :

- La « première étape opérationnelle » qui fait actuellement l'objet d'études de maîtrise d'œuvre portant sur cinq extensions de lignes de tramway existantes et la création de la ligne D ;
- L'étude de faisabilité du « tram-train du Médoc » débutée en octobre 2007 et achevée récemment, devrait logiquement être suivie d'une phase opérationnelle dans les prochains mois ;
- Les « étapes ultérieures » de développement du réseau de TCSP dont deux projets font l'objet de la présente étude pour une desserte en transport en commun en site propre :
 - Entre Bègles « Terre Sud » et Villenave d'Ornon « Pont de la Maye » d'une part
 - Et Mérignac carrefour des Quatre Chemins et l'aéroport d'autre part.

1.2 Objectifs de l'étude

Pour chacun des deux secteurs étudiés, les objectifs peuvent être déclinés à deux échelles spatiales :

- Une échelle locale, le long du corridor proposé, permettant de définir un tracé optimal, un mode de transport pertinent et de mettre en évidence les lieux d'échanges et de rabattement ;
- Une échelle plus globale, au niveau de l'ensemble de la Communauté Urbaine, permettant d'assurer une cohérence globale du réseau de transport, mais aussi des documents réglementaires (PDU, PLU, Schéma directeur des extensions de TCSP), en prenant en compte les projets communautaires (urbanisme, voirie...).

1.3 Objet du document

Le présent rapport constitue la première phase de l'étude. Il correspond à la partie diagnostic de la démarche, permettant de dresser un état des lieux des secteurs traversés.

Cette étude a été élaborée en concertation et en coordination avec les différents acteurs concernés par les projets envisagés sur la commune de Mérignac. Des rencontres ont donc eu lieu avec les élus et les services techniques de cette commune, mais aussi avec l'agence d'urbanisme et les responsables de l'aéroport et du projet Aéroport.

Ce rapport propose, pour l'ensemble des secteurs étudiés, un diagnostic construit sur la base d'une analyse socio-économique, du niveau d'offre et des déplacements tous modes. Les éléments de diagnostic ont pour but de permettre la détermination des corridors au sein de chaque secteur identifié.

Au final, une comparaison des différents corridors est proposée au moyen d'une pré-analyse multicritères intégrant des éléments qualitatifs.

LA ZONE D'ETUDE DANS LA COMMUNAUTE URBAINE

2. La zone d'étude dans la Communauté Urbaine de Bordeaux

Avant d'analyser de façon précise les populations et les emplois, les deux images suivantes permettent de mesurer qualitativement le poids de la zone d'étude dans la communauté urbaine.

D'une façon générale, la zone d'étude ne constitue pas une zone fortement peuplée en comparaison du reste de la communauté urbaine, par contre il s'agit d'un pôle important d'emplois à l'échelle de la communauté urbaine voire même de la région.

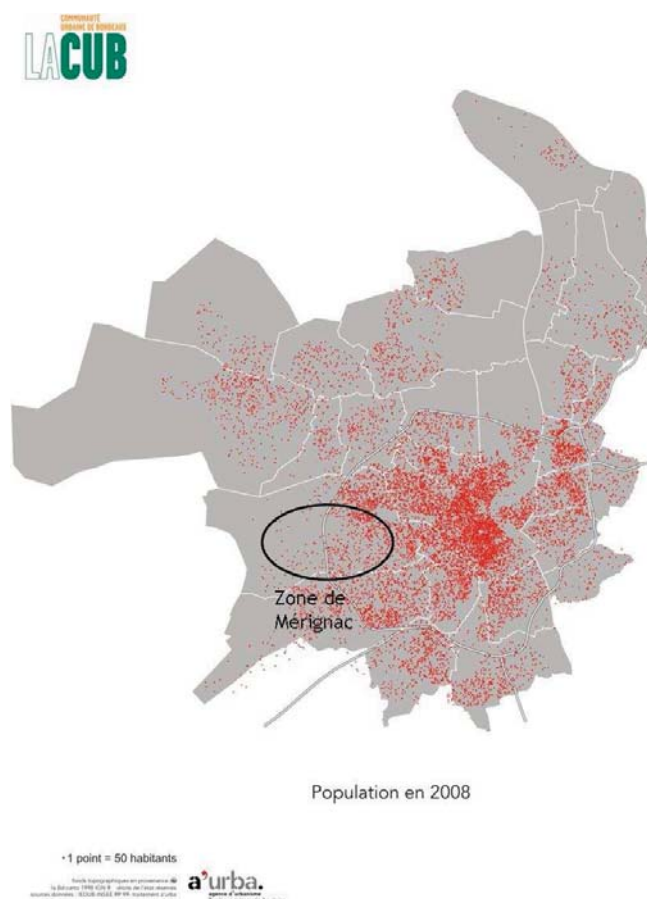


Figure 3-Estimation de la population en 2008

(Source A'Urba)

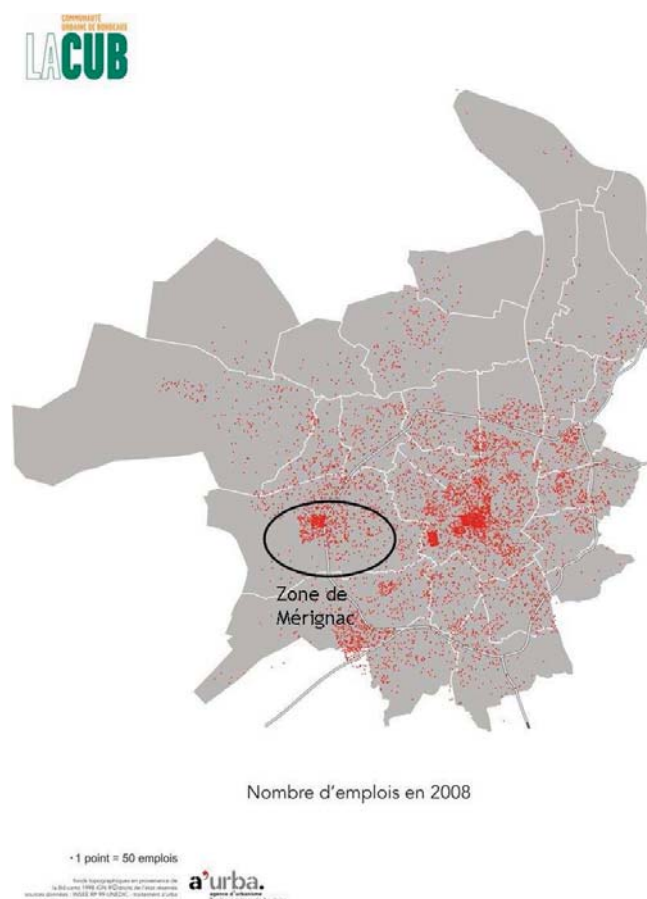


Figure 4 : Estimation des emplois en 2008

(Source A'Urba)

DESSERTES ENTRE MERIGNAC QUATRE CHEMINS ET L'AEROPORT

3. Diagnostic de la zone d'étude

3.1 Définition de la zone d'étude

La zone d'étude s'étend du carrefour des Quatre Chemins à Mérignac à l'aéroport d'est en ouest et de l'avenue JF Kennedy à l'avenue de la Somme du nord au sud.

Compte tenu des évolutivités possibles d'un TCSP dans cette zone, l'étude s'étend également à la zone du projet Aéroparc au nord et à l'ouest des pistes de l'aéroport.



La zone d'étude se décompose en deux parties bien distinctes en ce qui concerne le type de bâti.

Les zones Nord-est et Sud-est de la zone d'étude sont des zones pavillonnaires résidentielles. Il s'agit des zones se trouvant au nord de l'avenue JF Kennedy et au sud du centre commercial Mérignac Soleil et de l'avenue de la Somme.

Entre le carrefour des Quatre Chemins et l'aéroport, le long des avenues Kennedy, Cassin et de la Somme, le bâti est caractéristique des zones commerciales et économiques, les bâtiments de grande dimension sont éloignés les uns des autres et séparés par de grandes surfaces de parking privé.

DESSERTES ENTRE MERIGNAC QUATRE CHEMINS ET L'AEROPORT

3.2 Diagnostic socio-économique

3.2.1 Une zone à la population peu dense

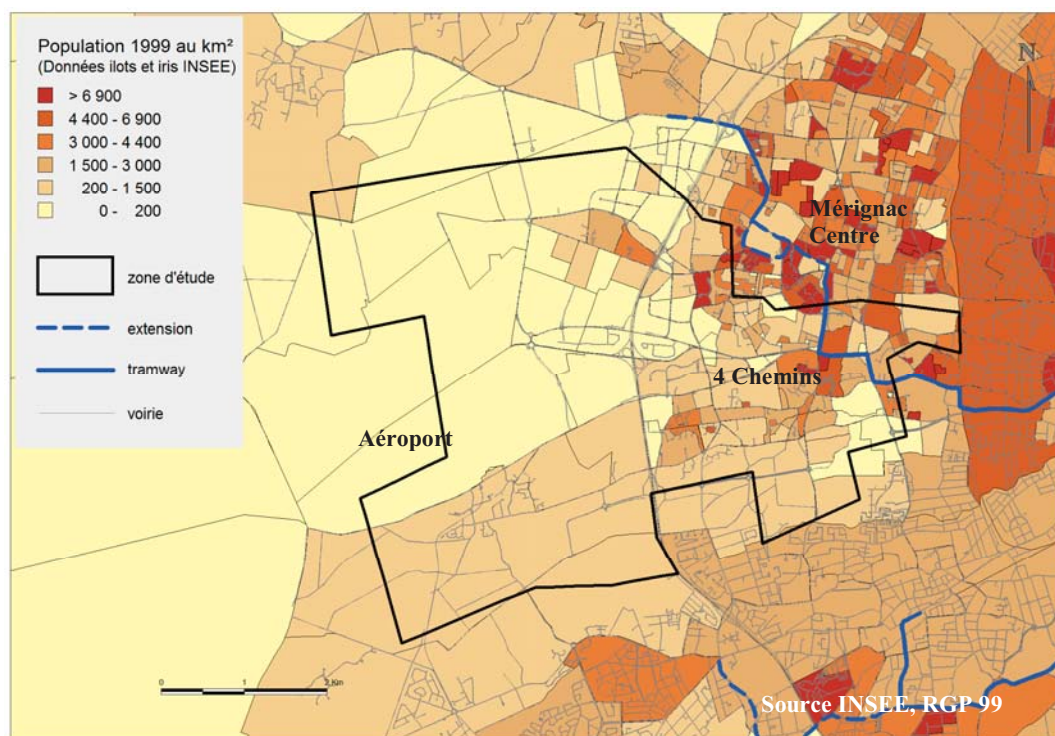


Figure 5-Densités de population des ilots INSEE, zone de Mérignac

Le recensement 1999 montre que la zone d'étude est globalement peu dense, la majeure partie des habitants se trouvent dans le centre de Mérignac et dans le quartier pavillonnaire de Chemin Long, au sud de l'avenue de la Somme.

La population de Mérignac a été estimée à 63 900 habitants dans le Recensement Général de la Population de 1999 (RGP 99).

D'après les estimations de l'agence d'urbanisme, la zone d'étude (cadre noir sur la figure ci-dessus) représente 2,6% de la population de la Communauté Urbaine de Bordeaux en 2008.

DESSERTES ENTRE MERIGNAC QUATRE CHEMINS ET L'AEROPORT

3.2.2 Un pôle d'emplois à l'échelle départementale

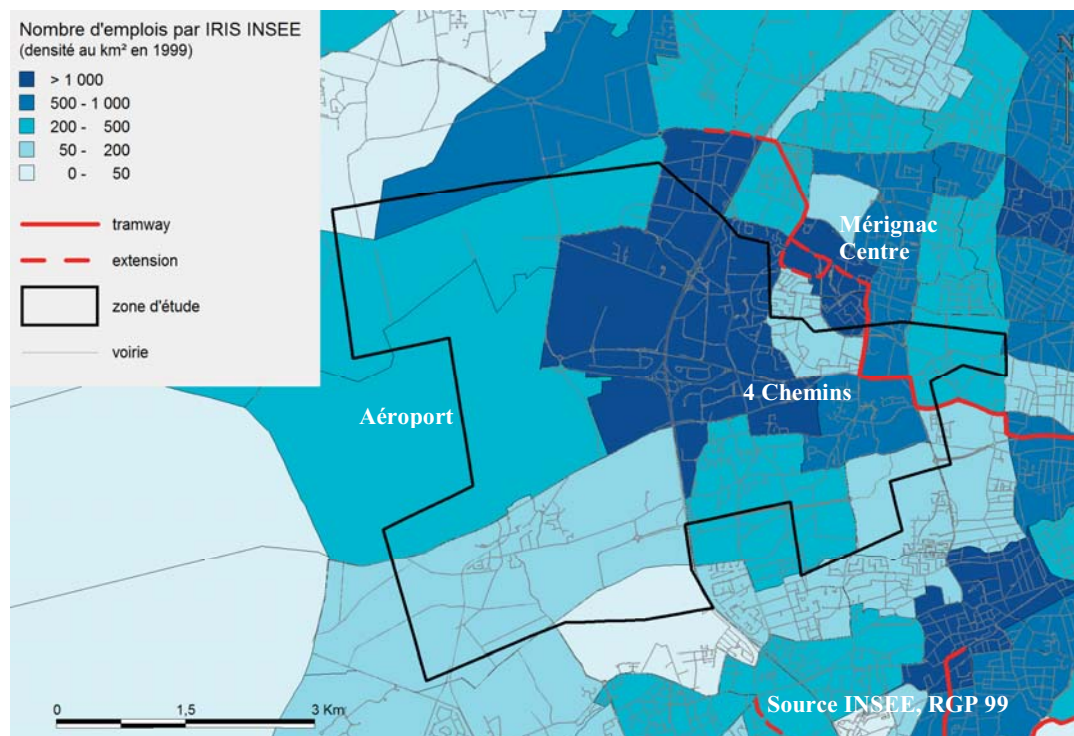


Figure 6-Densités d'emplois, zone de Mérignac

Les densités d'emplois sont fortes, en particulier entre les avenues JF Kennedy et de la Somme avant la rocade et à l'extérieur de la rocade dans la zone de Beaudésert.

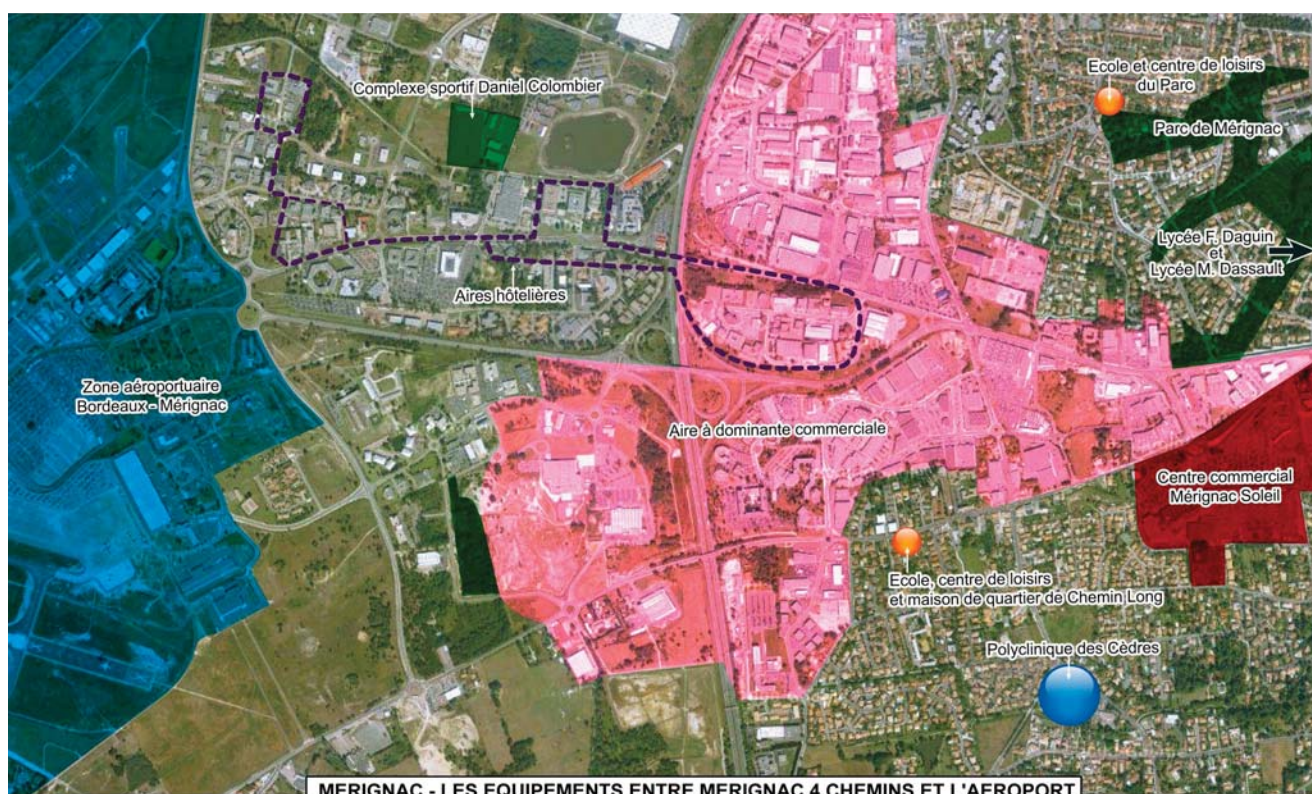
En 2008 d'après les estimations de l'A'Urba, le nombre d'emplois de la zone est estimé à 35 000 soit environ 10% des emplois de la Communauté Urbaine de Bordeaux. La zone étudiée est donc un pôle d'emplois important à l'échelle de la CUB mais également du département de la Gironde.

DESSERTE ENTRE MERIGNAC QUATRE CHEMINS ET L'AEROPORT

3.2.3 Equipements

Le périmètre d'étude est essentiellement un espace à vocation économique, et comprend de nombreux parcs d'activités (industries, bureaux et commerces divers).

Quatre grands types d'équipements se trouvent dans la zone d'étude : l'aéroport de Bordeaux-Mérignac, le pôle commercial Mérignac Soleil – Chemin Long, des parcs de loisirs et naturels, et enfin la polyclinique des Cèdres.



MERIGNAC - LES EQUIPEMENTS ENTRE MERIGNAC 4 CHEMINS ET L'AEROPORT

Figure 7-Les équipements, zone de Mérignac

DESSERTE ENTRE MERIGNAC QUATRE CHEMINS ET L'AEROPORT

3.2.3.1 L'aéroport de Bordeaux-Mérignac

L'aéroport de Bordeaux-Mérignac est le huitième aéroport français sur le plan du trafic en 2006 avec 3 262 000 passagers. Il assure les 2/3 du trafic aérien de l'Aquitaine¹.

Créé en 1917, il est désormais géré par la société aéroportuaire de Bordeaux-Mérignac, une société anonyme où l'Etat est majoritaire, mais dont la Chambre de Commerce et d'Industrie de Bordeaux détient encore 25 % des parts. Son trafic est en constante augmentation, notamment le trafic voyageur, dont l'évolution est représentée ci-après :

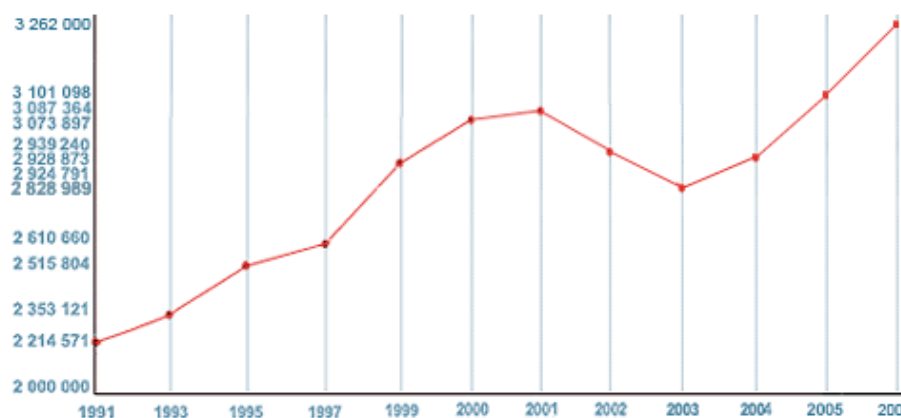


Figure 8-Trafic voyageurs à l'aéroport de Bordeaux-Mérignac

Outre les déplacements liés à la clientèle dans la zone, l'espace aéronautique concentre de nombreux emplois, entraînant des flux de déplacements journaliers importants.

¹ Source : www.transports.aquitaine.equipement.gouv.fr et site Internet de l'aéroport Bordeaux-Mérignac

DESSERTES ENTRE MERIGNAC QUATRE CHEMINS ET L'AEROPORT

3.2.3.2 Le pôle commercial Mérignac Soleil-Chemin Long

Mérignac Soleil-Chemin Long est un grand pôle commercial d'attraction régionale. Compris entre la zone d'activités de Pelus (située extra-rocade) et l'espace constitué des grandes et moyennes surfaces d'équipements de la maison au niveau du carrefour de l'avenue Pierre Mendès France et du cours de la Marne, il s'étend sur environ 175 865 m². Le pôle comprend près de 70 boutiques et 129 grandes et moyennes surfaces. Il concentre plus de 2 320 emplois².

Le centre commercial Mérignac Soleil est le premier de l'agglomération bordelaise, avec plus de 14 millions de visiteurs par an³.

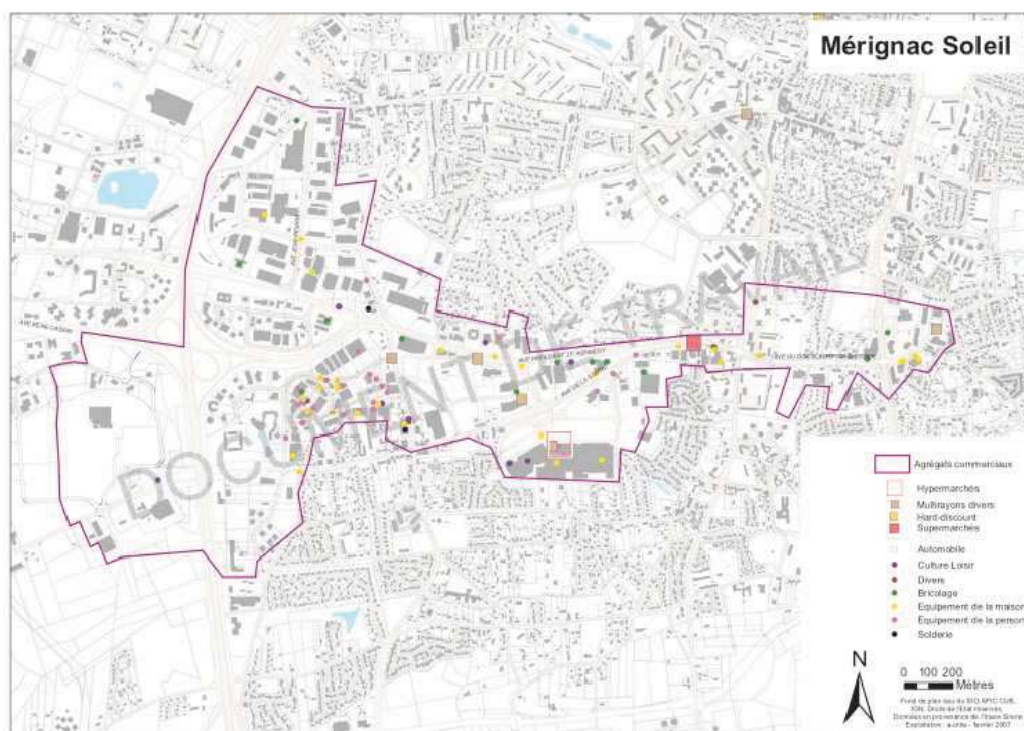


Figure 9-Mérignac Soleil

² Sources : Communauté Urbaine de Bordeaux et site Internet Bordeaux-ecobiz.biz

³ Source : SEGECE.com

DESSERTES ENTRE MERIGNAC QUATRE CHEMINS ET L'AEROPORT

3.2.3.3 Les équipements publics et de loisirs

Deux parcs se situent dans la zone d'étude : l'un est privé, et l'autre public.

- **Le parc de Mérignac** : « acquis par la commune dans les années 1960 afin de conserver, en son centre, un espace boisé de qualité, ce parc est équipé d'allées cavalières, de deux parcours de santé et d'aires de repos. Il remplit une fonction sociale essentielle puisque la densité urbaine alentour génère une forte fréquentation par les Mérignacais de tous âges »⁴.
- **Le parc sportif privé, Tépacap**, situé Domaine de Pelus, d'une superficie d'environ 1 hectare⁵.

3.2.3.4 La polyclinique des Cèdres

Cette polyclinique est située avenue de l'Alouette. C'est le principal établissement de santé dans la zone d'étude, accompagné d'un Institut médico-pédagogique se trouvant à proximité. C'est une polyclinique de court séjour, pluridisciplinaire qui dispose de 110 lits de médecine et places⁶. 44 praticiens y exercent leur activité, et l'équipe soignante est composée de 94 personnes. 138 emplois sont donc concentrés dans la zone.

3.2.3.5 Les lycées F.Daguin et M.Dassault



Ci-dessus, le lycée F.Daguin de Mérignac

Deux établissements scolaires du secondaire sont situés non loin de la zone d'étude, à l'Est du parc de Mérignac.

- Le lycée public Fernand Daguin qui accueille 135 élèves, résidant principalement à Mérignac, Saint-Jean d'Illac et Martignas-sur-Jalle.
- Le lycée professionnel Marcel Dassault qui a ouvert ses portes en 1992, accueille 618 élèves⁷. Offrant des formations techniques spécifiques, les élèves proviennent d'une zone relativement large.

⁴ Source : site Internet de la Ville de Mérignac

⁵ Source : www.tepacap-acro-loisirs-merignac.com

⁶ www.medi-partenaires.fr

⁷ Source : Inspection académique de la Gironde.

DESSERTTE ENTRE MERIGNAC QUATRE CHEMINS ET L'AEROPORT

3.2.3.6 Les autres équipements

De plus, la zone d'étude comprend un complexe sportif, la salle Omnisport Daniel Colombier et deux écoles primaires et maternelles, l'école du Parc (à L'Ouest du Parc) et l'école Arnaud Lafon (avenue de la Somme). Elles sont toutes deux joutées d'un centre de loisirs et accueillent des cours du conservatoire. Le secteur de Chemin long comprend également une maison de quartier, située à côté de l'école Arnaud Lafond. Enfin, de nombreux hôtels sont situés à proximité de l'aéroport.

3.2.3.7 Synthèse et enjeux

Les équipements principaux du secteur sont donc constitués de l'aéroport de Bordeaux-Mérignac et de la zone commerciale Mérignac Soleil-Chemin Long, qui couvrent d'ailleurs une grande partie du périmètre d'étude.

Concernant l'aéroport, la plupart des déplacements aux heures de pointe sont liés à la circulation des employés de la zone.

De nombreux clients se rendent chaque jour au centre commercial Mérignac-Soleil, pour la plupart, en voiture, de par la faible accessibilité piétonne.

L'ensemble du pôle commercial qui réunit de nombreuses enseignes, mais aussi des services tertiaires, entraîne des flux de déplacements journaliers importants. Ces derniers sont dus aux mouvements de la clientèle, mais également aux déplacements d'actifs se rendant chaque jour au travail. La zone concentre en effet de nombreux emplois.

DESSERTE ENTRE MERIGNAC QUATRE CHEMINS ET L'AEROPORT

3.2.4 Un pôle d'emplois qui se renforce fortement entre 2008 et 2020

Les prévisions de population et d'emplois ont été fournies par l'AUrba sur le zonage du modèle de trafic utilisé dans les études de phase 3 ; Ainsi, les cartes ci-dessous reprennent ce zonage.

Comme décrit précédemment, la zone d'étude de Mérignac est caractérisée par une forte concentration des emplois mais des densités de population plutôt faibles.

A l'horizon 2020, ces caractéristiques de la zone se renforcent ; en effet, l'augmentation de la population dans la zone reste limitée alors que certains pôles d'emplois se développent de manière importante.

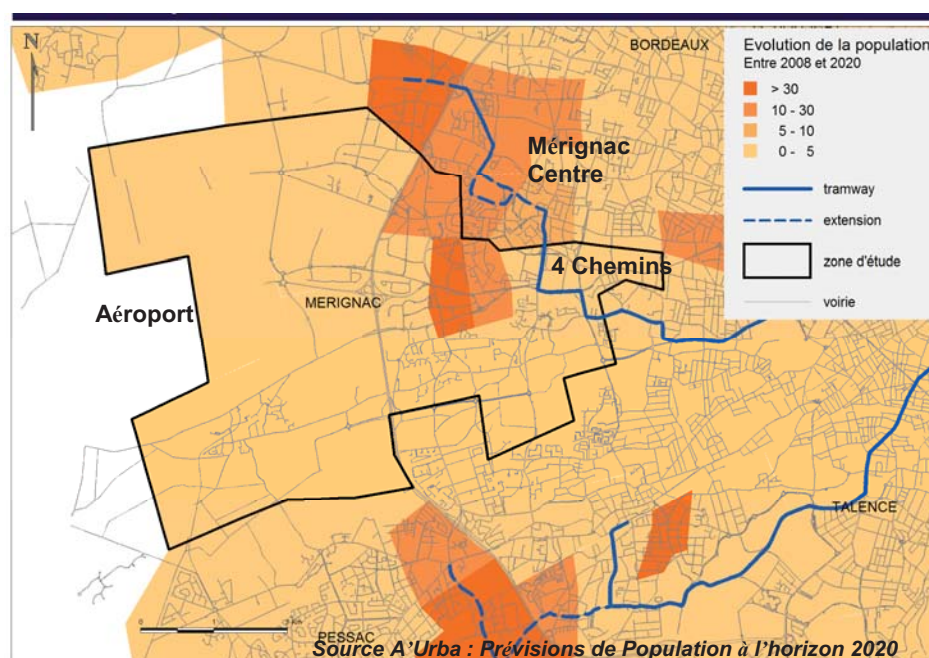


Figure 10-Evolution de la population entre 2008 et 2020, zone de Mérignac

L'augmentation de la population dans cette zone est globalement plus faible que pour l'ensemble de la Communauté Urbaine de Bordeaux ; la population de cette zone augmente de 5% entre 2008 et 2020 contre 8%.

Deux projets urbains entraînant une augmentation de la population seront réalisés à l'horizon 2013. Ainsi les secteurs de Mérignac Soleil et Peyandreau profitent du projet urbain de Chemin Long avec création de 300 logements (environ 450 habitants en plus). Plus au nord, le secteur de Gouraud voit son nombre d'habitants augmenter de 23%, soit près de 400 habitants supplémentaires.

DESSERTES ENTRE MERIGNAC QUATRE CHEMINS ET L'AEROPORT

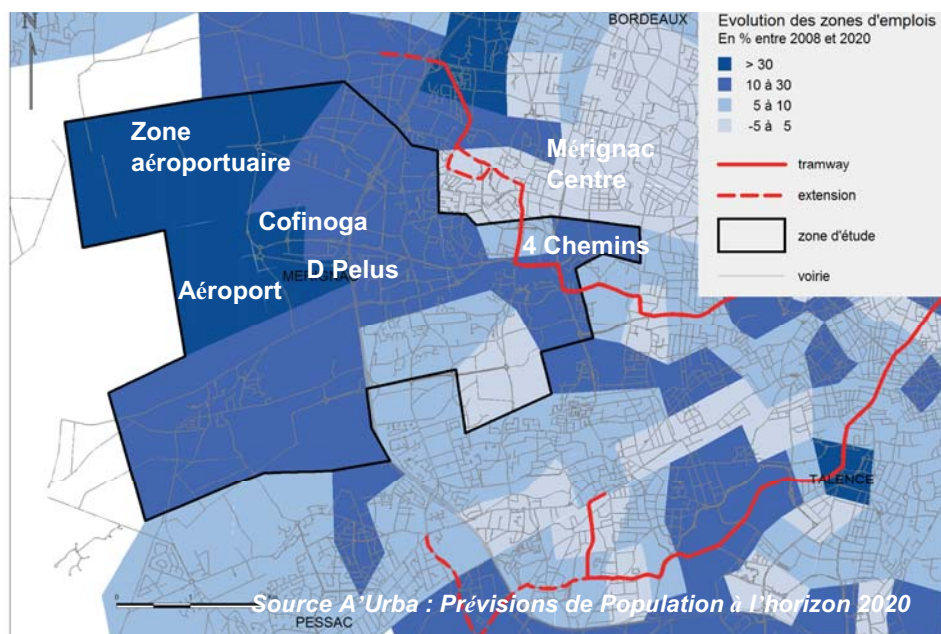


Figure 11-Evolution des emplois entre 2008 et 2020, zone de Mérignac

Entre 2008 et 2020, l'augmentation des emplois dans la zone entière est estimée à +24%, soit une augmentation beaucoup plus importante que pour l'ensemble de la CUB où l'augmentation est de l'ordre de +16% d'emplois. Les estimations de l'A'Urba prévoient la création de 8 300 emplois entre 2008 et 2020 dans la zone définie ci-dessus.

Le développement économique concerne principalement la zone à l'ouest de la rocade. Pour l'ensemble aéroport et zone aéroportuaire, l'augmentation est particulièrement importante avec la création de plus de 3 000 emplois entre 2008 et 2020. Cette augmentation est liée au développement du projet Aéroparc au nord et à l'ouest des pistes de l'aéroport.

Pour ce qui concerne la zone Cofinoga-domaine de Pelus, l'augmentation est proche de 2 000 emplois, soit +40% pour cette zone qui représente déjà près de 5 000 emplois.

DESSERTES ENTRE MERIGNAC QUATRE CHEMINS ET L'AEROPORT

3.3 Perspectives de développement urbain de la zone d'étude

En termes de développement, plusieurs projets sont en cours, dont deux majeurs : celui de l'Aéroparc et le pôle Santé-Sport.

Concernant l'évolution des équipements existants, deux projets sont prévus: l'extension de la galerie marchande Mérignac Soleil, et la construction de nouveaux équipements dans la zone aéroportuaire.

3.3.1 Projet de l'Aéroparc de Mérignac

Situé au Nord du secteur d'étude, en prolongement de la zone aéroportuaire (échangeurs 9,10 et 11), ce projet ayant pour vocation de renforcer le pôle aéronautique de la région, a l'ambition de créer à terme 5 000 emplois⁸, entraînant de nouveaux flux de déplacements journaliers. Il a été organisé autour de deux structures : l'association Bordeaux Technowest, chargée de l'animation des communes du Nord-ouest de la CUB, et l'association Bordeaux Aéroparc, structure porteuse qui oriente et coordonne le développement global de la zone⁹.

Établie sur les communes de Mérignac, de Saint-Médard-en-Jalles et du Haillan, une partie du terrain voué à l'opération est disponible depuis fin janvier 2008, et la livraison des premiers bâtiments est prévue pour le deuxième semestre 2009, tout comme les services prévus aux usagers : hôtellerie, restauration, crèches, équipements sportifs, services de proximité...¹⁰

⁸ Source : *Compte rendu réunion SYSTRA / ville de Mérignac*, novembre 2008

⁹ Source : *Plan Guide de l'Aéroparc, Annexe 2, volet programmation économique*, A'Urba, juin 2008

¹⁰ Source : *MIPIM 2007*, Bordeaux Métropole, mars 2007

DESSERTE ENTRE MERIGNAC QUATRE CHEMINS ET L'AÉROPORT

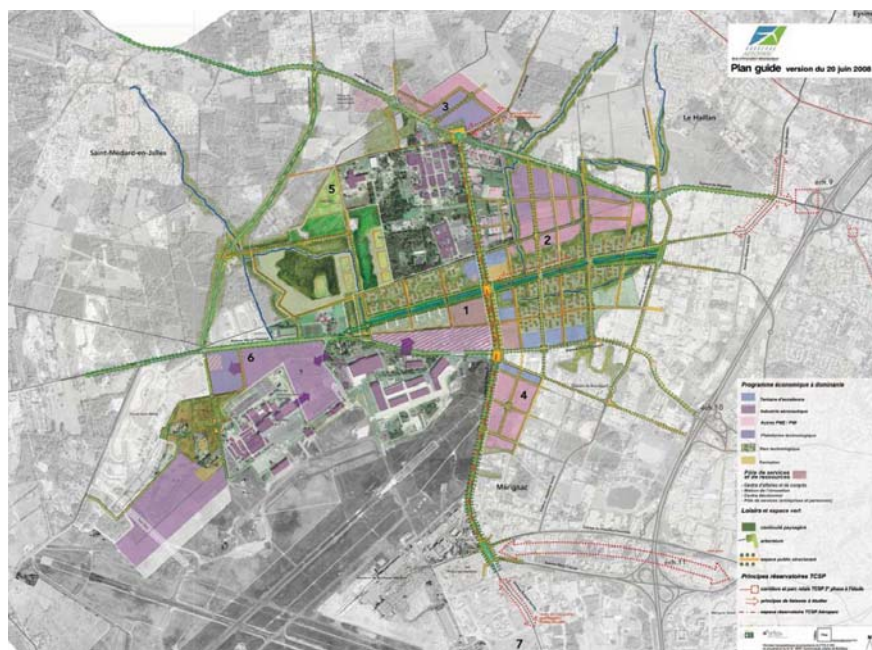


Figure 12-Plan guide de l'Aéroparc

Bilan du potentiel foncier et des acquisitions à engager

Site	Superficie des sites Aéroport (1)	Foncier maîtrisé ou en cours	Acquisitions à engager phase 1 du projet	Autres
1	50 ha	13,4 ha	12,9 ha	Acquisitions à poursuivre sur le moyen/long terme selon hypothèses d'extension Dassault (de 11 à 13,6 ha) (3)
2	27,3 ha	5,3 ha	11,6 ha en façade de boulevard	Superficie périmètre de cohérence (2) 150 ha dont : - terrains nord traversés par la jalle : 17,7 ha - terrains sud complémentaires : 10,4 ha
3	18,6 ha	18,6 ha	/	/
4	18,3 ha	6,5 ha	8,4 ha	3,4 ha foncier restant + options à déterminer
5	55 ha (4)	/	/	/
6	82,6 ha (5)	/	/	Options : - foncier libre Dassault : 8 ha - emprises circuit auto-moto : 32,9 ha
Total	250,8 ha	43,8 ha	32,9 ha	

Nota :

- (1) Selon périmètres restreints validés par la CUB en juillet 2007
- (2) Globalité des aménagements proposés à long terme par le Plan Guide
- (3) Foncier nécessaire à la réalisation du mail forestier et des 2 îlots nord du parc technologique, non compte foncier résiduel Dassault hors site industriel
- (4) Hors foncier Girondins de Bordeaux
- (5) Dont 27,9 ha de foncier Société Aéroportuaire

Certains terrains sont d'ores et déjà totalement maîtrisés par la Communauté Urbaine de Bordeaux (comme le site 3) ; d'autres sont en cours d'acquisition, ou font l'objet de veille foncière.

Source : Plan Guide de l'Aéroparc, Annexe 2, Volet, programmation économique, A'Urba, juin 2008

DESSERTES ENTRE MERIGNAC QUATRE CHEMINS ET L'AEROPORT

3.3.2 Le pôle Santé-Sport

À proximité de l'échangeur 12, se trouve le pôle Santé-Sport regroupant différents projets structurants, dont la plupart ont pour but de renforcer le pôle de compétitivité régionale Prod'innov. Plusieurs installations existent déjà et d'autres se développeront prochainement.

A terme, le pôle d'entreprises et de laboratoires des domaines de la biotechnologie, de la chirurgie et de la pharmacie, est donc voué à s'agrandir. Des espaces spécialisés dans le domaine de la médecine sportive sont également prévus (cliniques, équipements...).

3.3.3 Projet d'extension de l'aéroport Bordeaux-Mérignac

La direction de l'aéroport espère bien atteindre quatre millions de passagers en 2009, avec une croissance de 40 % à l'international. Dans cette optique, plusieurs travaux d'aménagements ont d'ores et déjà été effectués, et d'autres suivront prochainement. Le programme de maintenance des infrastructures aéronautiques monopolisera un investissement global de 15 millions d'euros pour les deux pistes, sur les cinq prochaines années.

Après l'agrandissement des parkings (passage de 3 700 à 5 000 places), l'aéroport se dotera d'un nouveau terminal (chantier de 5 à 7 millions d'euros), pour conforter le trafic amené par l'ouverture de nouvelles lignes low-cost, essentiellement vers l'international.

Cette nouvelle stratégie vient en partie contrebalancer le risque de baisse du trafic national, avec la mise en service prochaine de la Ligne à Grande Vitesse Bordeaux-Paris.

La zone aéroportuaire bénéficiera également de plusieurs projets économiques (hôtels, et nouveaux espaces de bureaux). Une surface alimentaire pour les salariés et les voyageurs est également envisagée¹¹.

3.3.4 Projet d'extension de la galerie marchande Mérignac Soleil

Mis en échec dans un premier temps par les riverains, le projet qui a depuis été revu et corrigé est en bonne voie. « *Le permis de construire du projet d'extension de la galerie marchande de Mérignac-Soleil a été déposé en juin 2008. L'agrandissement est prévu sur 5 950 m² avec la création de 900 places de parking supplémentaires. Vingt nouvelles enseignes spécialisées dans le prêt-à-porter et l'équipement de la maison seront accueillies. L'investissement s'élève à 31 millions d'euros. La hausse du chiffre d'affaires est estimée à 31 millions d'euros avec la création de 110 emplois équivalents temps plein* »¹².

¹¹ Sources : *usinouvelle.com*, Salon du Bourget, juin 2007 et compte-rendu réunion Ville de Mérignac - SYSTRA, novembre 2008

¹² Source : *Sud-Ouest*, janvier 2009

DESSERTE ENTRE MERIGNAC QUATRE CHEMINS ET L'AEROPORT

En plus des nouveaux emplois créés, ce projet renforcera l'attractivité générale du pôle commercial Mérignac Soleil et attirera une nouvelle clientèle. Territoire plutôt voué à la circulation automobile, le réaménagement de la zone prévue dans le projet favorisera de nouveaux modes de déplacement. L'avenue de la Somme bordera alors un nouvel espace paysager, plus accessible aux piétons.



Source : site Internet Ségécé



Recréer une entrée de ville accueillante et dynamique, fluidifier les accès, privilégier un développement durable (projets de bâtiments en Haute Qualité Environnementale), et créer des espaces verts, tel est le projet d'extension du centre commercial.

Figure 13-Projet d'extension de Mérignac Soleil

3.3.5 Construction d'une nouvelle crèche

Une nouvelle crèche de 60 places réservées aux entreprises et aux collectivités sera ouverte dans le second trimestre 2009. Elle sera construite sur le Domaine de Pelus¹³.

3.3.6 Des terrains disponibles...

Il existe, dans le périmètre d'étude, plusieurs terrains non construits. Quelques-uns sont ouverts à l'urbanisation.

Ce sont principalement des « dents creuses » (parcelles nues, imbriquées dans un espace déjà urbanisé), mais d'autres espaces non aménagés situés à proximité des grands axes de circulation sont également disponibles, et pourraient faire l'objet d'opérations.

¹³ Source : *Sud-Ouest*, décembre 2008

DESSERTES ENTRE MERIGNAC QUATRE CHEMINS ET L'AEROPORT

3.3.7 Synthèse et enjeux

La zone d'étude se caractérise donc par deux grands équipements, qui accueilleront prochainement de nouveaux aménagements. Le projet de l'Aéroparc, situé plus au Nord du périmètre d'étude, en prolongement de l'aéroport, viendra renforcer le nombre de flux de déplacements journaliers, notamment par l'avenue René Cassin.

L'accès à l'aéroport et donc à la zone aéroportuaire le plus direct se fait en effet soit par l'avenue René Cassin, soit par l'avenue du Président John Fitzgerald Kennedy. Ce dernier axe offre un accès au centre commercial de Mérignac Soleil relativement rapide, mais longe ensuite par le Nord une grande partie de la zone.

Le centre commercial est directement desservi par l'avenue de la Somme, qui fera prochainement l'objet d'opérations de réaménagement liées à l'extension de la galerie commerciale Mérignac-Soleil. L'avenue offre également des accès plus ou moins rapides à la plupart des enseignes commerciales du pôle.

DESSERTE ENTRE MERIGNAC QUATRE CHEMINS ET L'AEROPORT

3.4 L'offre de transport

3.4.1 Une offre routière de bonne capacité

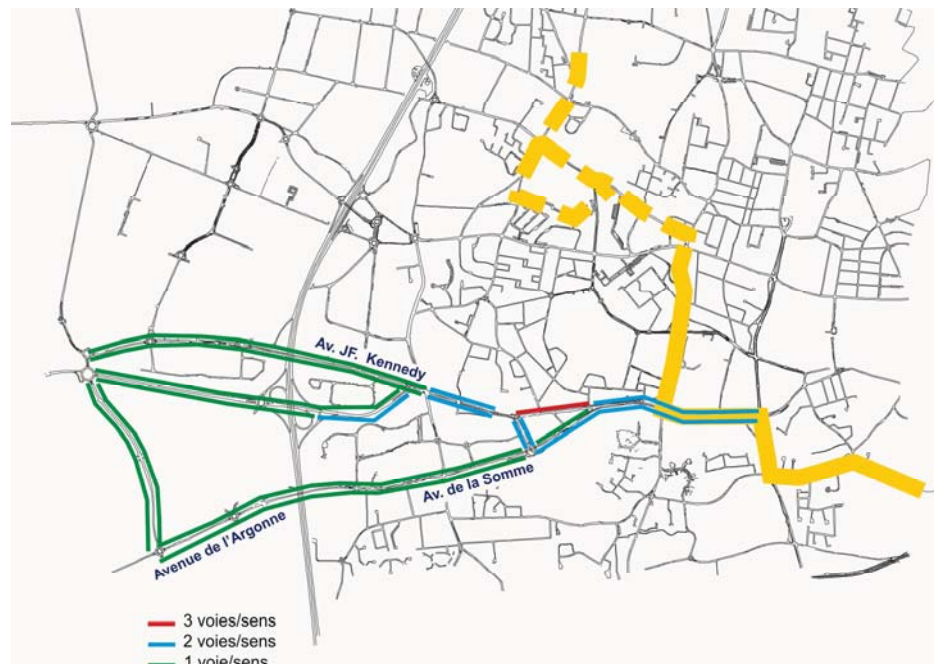


Figure 14-Offre routière, zone de Mérignac

La partie est de la zone d'étude, qui supporte les trafics routiers les plus importants, bénéficie d'axes routiers à 2 voire 3 voies par sens. Plus à l'ouest, tous les axes sont à double sens avec 1 voie par sens.

L'avenue Kennedy dessert directement l'aéroport, et propose un accès relativement aisé au centre commercial. Elle permet une desserte des entreprises qui se trouvent au nord de la zone grâce à de nombreux accès aux parcs d'activités et aux commerces.

DESSERTE ENTRE MERIGNAC QUATRE CHEMINS ET L'AEROPORT



Figure 15-Avenue Kennedy, accès aisée aux entreprises qui la bordent

Bien que située plus près des commerces, l'avenue René Cassin est positionnée à l'arrière de la plupart des enseignes et ne permet pas un accès direct aux entreprises qui se trouvent de part et d'autre. Elle offre néanmoins un accès très direct à l'aéroport avec une seule intersection entre l'avenue JF Kennedy et le rond-point de l'aéroport (au niveau du rond-point de sortie de la rocade).



Figure 16-Avenue René Cassin

un axe sans accès aux entreprises mais qui permet une liaison rapide vers l'aéroport

DESSERTE ENTRE MERIGNAC QUATRE CHEMINS ET L'AEROPORT

Alors que l'avenue de la Somme dessert directement le centre commercial Mérignac-Soleil puis le quartier de Chemin Long, elle longe ensuite une grande partie de la zone commerciale au Sud, offrant des accès plus ou moins proches aux différentes enseignes (400 mètres environ au maximum). Prolongée ensuite par l'avenue de l'Argonne, elle propose un accès à l'aéroport Bordeaux-Mérignac en empruntant l'avenue Roland Garros qui longe une partie de la zone aéroportuaire.

3.4.2 Le stationnement

Ce secteur de Mérignac occupé par la zone commerciale se caractérise par l'importance de l'offre en stationnement privé. En revanche, l'offre publique s'avère relativement réduite.

Trois voies principales parcourent la zone étudiée : l'avenue du Président John Fitzgerald Kennedy (1), l'avenue René Cassin (2) et l'avenue de la Somme (3).

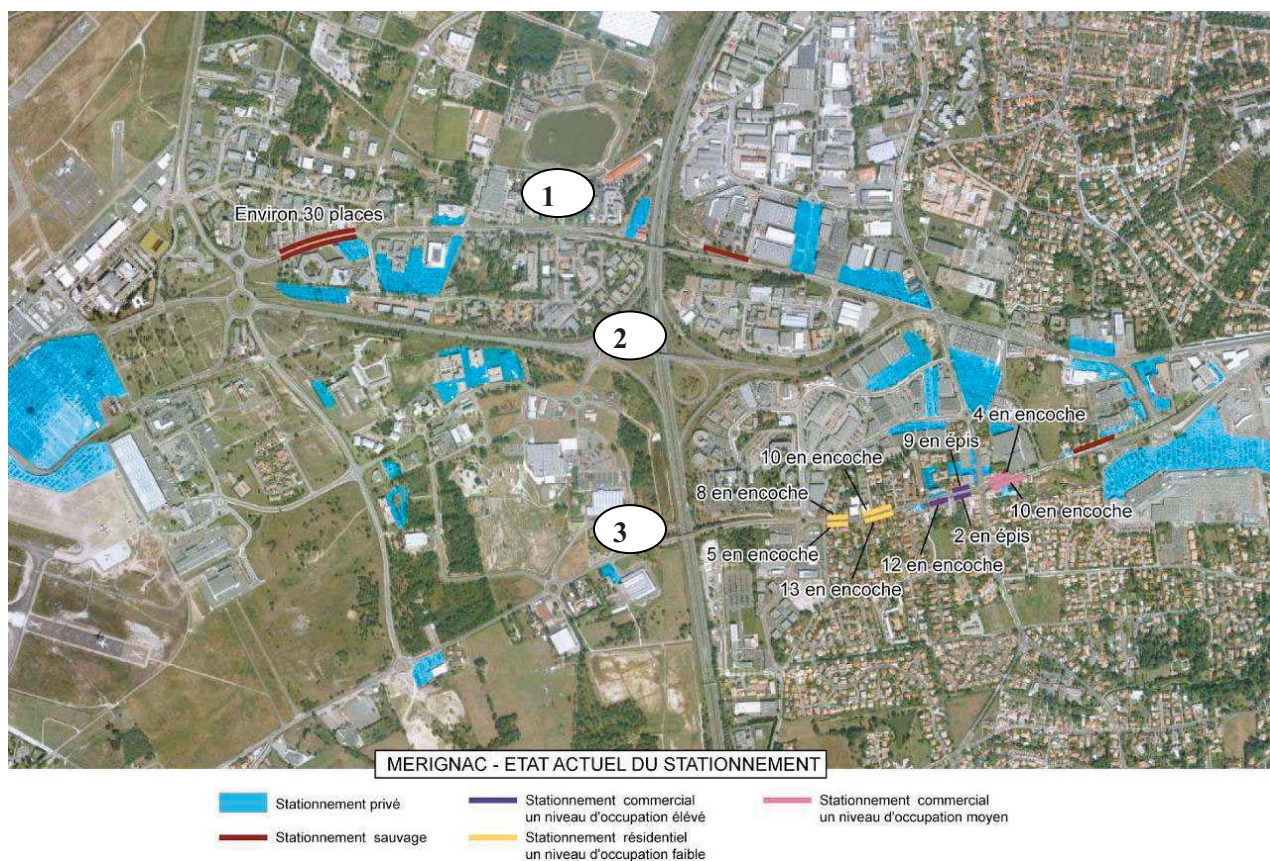


Figure 17-Le stationnement dans la zone de Mérignac

DESSERTE ENTRE MERIGNAC QUATRE CHEMINS ET L'AEROPORT

3.4.2.1 Avenue du Président John Fitzgerald Kennedy

L'avenue du Président John Fitzgerald Kennedy est dépourvue de stationnement sur la plus grande partie du parcours. Toutefois, une zone non occupée, située en contre allée de la voie et en amont du franchissement de la rocade, offre un espace de stationnement sauvage important.

De même, une seconde zone de stationnement sauvage conséquente (30 places environ) se situe avant le rond-point rue Charles Lindbergh. En effet, l'absence de cheminement piéton et une emprise assez large favorisent ce type de stationnement. Cette zone est susceptible de s'étendre quelque peu en direction de l'Est.

Avenue du Président John Fitzgerald Kennedy



Une première zone de stationnement sauvage située à l'Est du franchissement de la rocade



Une seconde zone de stationnement sauvage à l'Est de la rue Charles Lindbergh

L'absence de l'offre publique est largement compensée par une offre privée particulièrement abondante sur l'emprise des équipements commerciaux. Les parcs privés se situent souvent en frange de l'emprise publique.

Avenue du Président John Fitzgerald Kennedy, sur l'ensemble du parcours



Absence de stationnement public sur voie



D'importantes zones de stationnement privé en frange de la voie publique

DESSERTTE ENTRE MERIGNAC QUATRE CHEMINS ET L'AEROPORT

3.4.2.2 Avenue René Cassin

L'avenue René Cassin ne présente aucune zone de stationnement public sur voirie. Des poches de stationnement privé existent sur les emprises privées situées de part et d'autre de la voie. Ces zones de stationnement ne se situent pas en limite du domaine public, mais sont en général bordées par une zone verte en frange de l'emprise publique.

3.4.2.3 Avenue de la Somme

L'avenue de la Somme présente plusieurs sections de stationnement sur sa partie située à l'Est la rocade.

D'Est en Ouest, la répartition du stationnement sur l'avenue de la Somme est la suivante (cf. Figure 17-Le stationnement dans la zone de Mérignac) :

- une première section correspond à du stationnement sauvage ;
- une seconde section constituée de 14 places en encoche (4 sur le côté Nord de la chaussée, et 10 sur le côté Sud) est liée à l'activité commerciale et connaît un niveau d'occupation moyen ;
- la section suivante constituée de 11 places en épis (9 sur le côté Nord de la chaussée et 2 sur le côté Sud) et de 12 places en encoche est également liée à l'activité commerciale. Toutefois, elle se caractérise par un niveau d'occupation plus élevé ;
- plusieurs sections de stationnement en encoche caractérisées par une fonction résidentielle et un niveau d'occupation relativement faible.

À l'Ouest de la rocade, cet itinéraire ne présente pas de zone de stationnement public et l'offre privée semble aussi assez réduite.

3.4.2.4 Synthèse et enjeux

La totalité de l'offre de stationnement public dans la zone d'étude se situe avenue de la Somme. Le niveau d'occupation, lié à l'activité commerciale, y est relativement élevé. L'essentiel de l'offre sur le secteur reste néanmoins privée, et les taux d'occupation des parkings commerciaux sont élevés. Ces derniers sont principalement accessibles depuis l'avenue du Président John Fitzgerald Kennedy et l'avenue de la Somme.

DESSERTE ENTRE MERIGNAC QUATRE CHEMINS ET L'AEROPORT

3.4.3 Une offre en transport collectif urbain inégale dans la zone

En 2007, la ligne A du tramway a été prolongée entre St Augustin et Mérignac Centre, la zone d'étude est desservie depuis cette date par le tramway et par le réseau de bus urbain bordelais.



Source : Plan du réseau TBC, septembre 2008

Figure 18-Réseau de transports collectifs urbains et interurbains

Le réseau de transports en commun actuel se compose d'une ligne de tram et de 6 lignes de bus urbaines :

Ligne	Amplitude	intervalle HP
A	5h-0h	4 à 6'
35	6h30-21h	20 à 30'
36	6h30-21h	20 à 30'
50	6h-22h	20'
30	5h30-21h	15 à 20'
49	6h-21h	15 à 20'
70	6h30-9h&11h30-13h45&16h-19h	30 à 35'

- Une ligne de tramway : la ligne A qui permet de rejoindre le centre de Mérignac d'une part et d'autre part d'effectuer la liaison entre la zone d'étude et Bordeaux puis les villes de la Rive Droite (Cenon, Lormont, Floirac, Bassens et Carbon Blanc).
- 3 lignes de bus structurantes :
 - La ligne 50 qui effectue la liaison entre « Cité des Pins » et « Beaudésert » à Mérignac et « Gambetta » dans le centre de Bordeaux.

DESSERTE ENTRE MERIGNAC QUATRE CHEMINS ET L'AEROPORT

Cette ligne est en correspondance avec la ligne A à « Mérignac Centre » et la ligne B à « Gambetta ».

- Les lignes 35 et 36 qui permettent une desserte en rocade entre « Talence Place Wilson » et « Les Aubiers ». Ces lignes ne desservent que la partie Est de la zone d'étude.

La zone d'étude offre donc deux liaisons fortes en bus selon les directions Est-Ouest et Nord-Sud. Néanmoins, ces deux lignes ne passent qu'en périphérie de la zone d'étude, les pôles économiques situés entre Quatre Chemins et l'aéroport ne sont donc pas desservis par des lignes de bus structurantes.

- *3 lignes de bus non structurantes :*

- La ligne 30 entre le « Cimetière intercommunal » et « Beaudésert »
- La ligne 49 qui fait la liaison entre l'aéroport et l'université Bordeaux 2. Cette ligne est en correspondance avec la ligne A du tramway aux stations « Lycées » de Mérignac et « Hôpital Pellegrin ». Le parcours se fait en 30 minutes environ.
- La ligne 70 qui effectue la liaison entre « IMA » et la station de tram « Lycées » de Mérignac. Il s'agit donc d'une ligne interne à la commune de Mérignac dont le service ne se fait qu'en période de pointe.

Les lignes 30 et 49 offrent un intervalle en période de pointe attractif, néanmoins, elles ne permettent pas une liaison facile avec Bordeaux Centre et du fait des parcours et nombreux arrêts, les trajets peuvent être longs.

Les études préliminaires de phase 3 des extensions du tramway bordelais, actuellement en cours, prévoient une extension de la ligne A vers le Nord-Ouest afin de desservir la Cité des Pins à Mérignac.

DESSERTE ENTRE MERIGNAC QUATRE CHEMINS ET L'AEROPORT

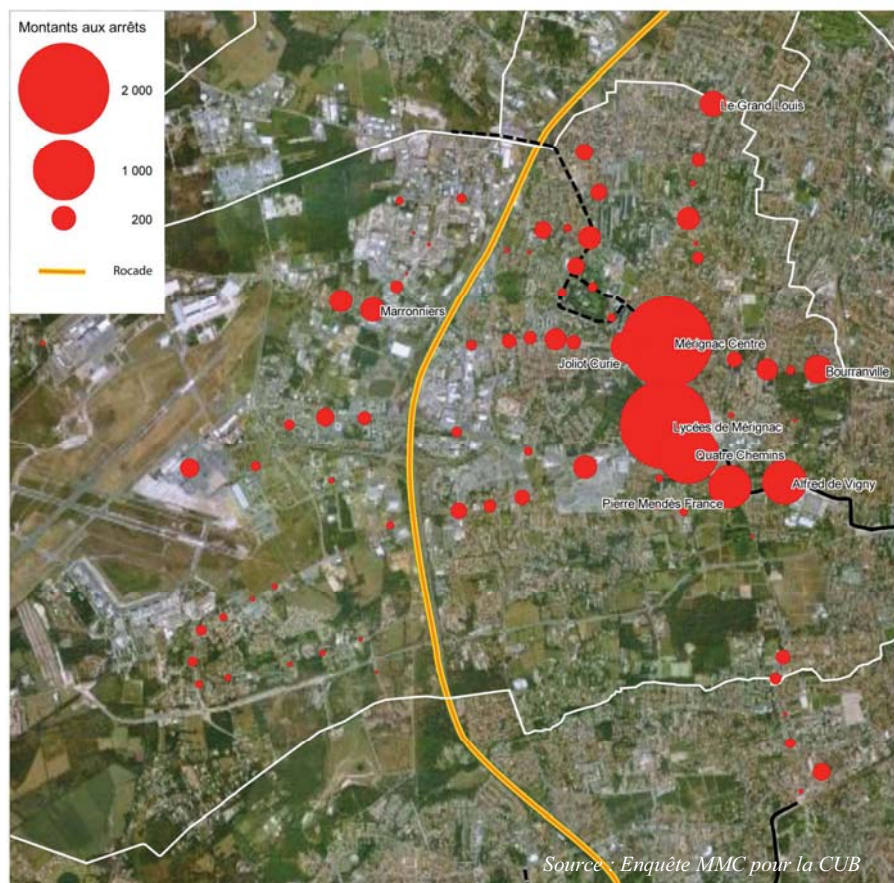


Figure 19- Montants aux arrêts de la zone de Méridnac

La carte des montants par arrêts ci-dessus reflète cette offre de très bonne qualité dans l'Est de la zone grâce à la ligne de tramway et aux nombreuses correspondances avec le réseau bus qui sont possibles aux stations « Lycées » ou « Méridnac Centre ».

Sur les avenues Kennedy, Cassin et de la Somme, où l'offre en transports en commun est de moins bonne qualité, il y a logiquement moins de montées aux arrêts.

3.4.4 L'intermodalité

Dans la zone d'étude, ce sont principalement les stations de la ligne A du tramway qui constituent les pôles d'intermodalité en situation actuelle :

- La station Lycées de Méridnac est en connexion avec les lignes de bus 30, 35, 35express, 36, 49, 70 et 81,
- La station Quatre Chemins est à proximité du Parc Relais Marne récemment ouvert.

DESSERTE ENTRE MERIGNAC QUATRE CHEMINS ET L'AEROPORT

La deuxième phase de l'étude permettra de préciser les connections possibles de la future ligne de TCSP avec les infrastructures existantes. Les fortes contraintes d'insertion au droit des stations de la ligne A seront examinées. De même, les liaisons possibles avec des points d'accès soit d'une autre ligne de tramway (ligne B) soit au réseau ferré seront étudiées (Pessac Gare ou Alouette).

3.4.5 Passage dans la zone de bus interurbains se dirigeant vers l'ouest du département

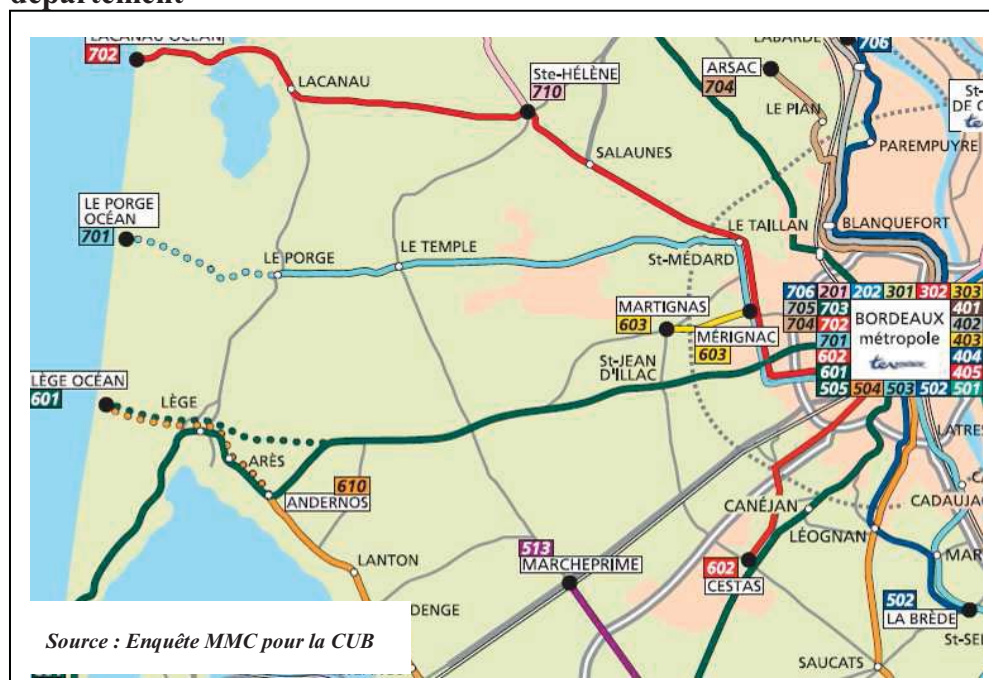


Figure 20-Lignes d'autobus interurbains Trans'Gironde passant par la zone de Mérignac

Les lignes de cars du réseau Trans'Gironde passant dans la zone sont les suivantes :

- 601 : liaison **Bordeaux Gare St Jean– Lège Cap Ferret**. La ligne dessert 10 arrêts à Mérignac (notamment à Quatre Chemins puis elle suit l'avenue de la Somme) et fait 5 passages par jour en période d'hiver.
- 603 : liaison **Mérignac Centre Tram – Martignas**. Cette ligne effectue environ 11 passages par jour dans chaque sens durant les périodes de pointe du matin, du midi et du soir.
- 701 : **Bordeaux Gare St Jean – Le Porge**. L'hiver, cette ligne ne fonctionne que le week-end et propose très peu de passages (2 par jour environ).

DESSERTE ENTRE MERIGNAC QUATRE CHEMINS ET L'AEROPORT

- 702 : **Bordeaux Gare St Jean – Lacanau**. Cette ligne se connecte à la ligne A à Mérignac Centre, elle effectue 4 à 5 passages par jour.

Ces lignes du Conseil Général, dont la vocation première est de rabattre les passagers venant des communes hors CUB vers Bordeaux, ne desservent pas tous les arrêts du réseau TBC dans la zone d'étude.

3.4.6 Les modes doux dans la zone d'étude

3.4.6.1 Les cycles

Actuellement, sur l'ensemble de la zone étudiée, une seule voie équipée d'aménagements cyclables est recensée. Il s'agit d'une voie cyclable bidirectionnelle parallèle à l'avenue du Président John Fitzgerald Kennedy et l'avenue du Docteur Schweitzer, séparée de celles-ci par une haie végétale. Cet aménagement cyclable longe une voie de desserte locale qui est en sens unique dans le sens Est – Ouest. Cette bande bidirectionnelle présente donc un contresens cyclable dans le sens Ouest – Est.

En termes de projets, la poursuite de cet itinéraire cyclable est inscrite en tant qu'itinéraire proposé par la mairie dans le Schéma Directeur Cyclable.

Type de voie	Localisation de départ	Localisation d'arrivée	Inscrit au Schéma Directeur des Itinéraires Cyclables
Bande cyclable bidirectionnelle section 1 (petite section et parallèle à une voie routière à sens unique)	Intersection rue Jean Balde et avenue du Dr Albert Schweitzer	Intersection avenue du Dr Albert Schweitzer et avenue Jean Macé	En tant qu'itinéraire proposé par la mairie

DESSERTE ENTRE MERIGNAC QUATRE CHEMINS ET L'AEROPORT

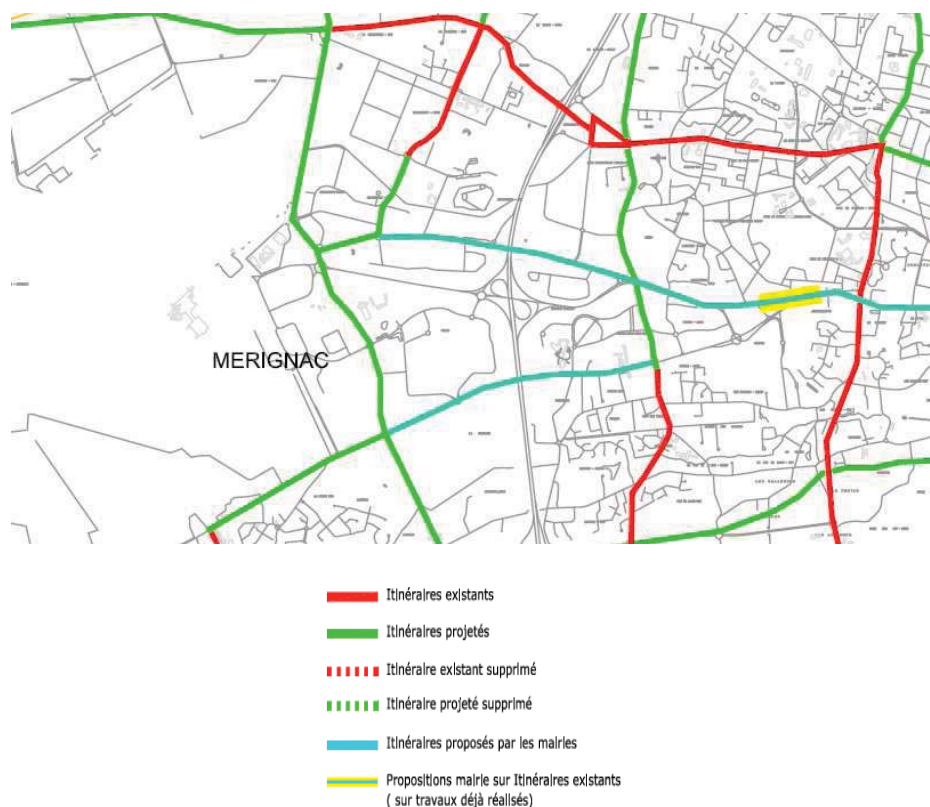


Figure 21 : Extrait du Schéma Directeur Cyclable (1999 – 2005)

Dans la zone étudiée, il existe plusieurs itinéraires en projet. L'analyse des documents de programmation, le Schéma Directeur Cyclable (1999 – 2005) et le Plan de Résorption des Discontinuités Cyclables (2007) permet d'identifier les itinéraires en projet suivants :

- le long de l'avenue Henri Vigneau : la réalisation de deux bandes cyclables unidirectionnelles en prolongement des bandes cyclables existantes avenue de l'Alouette est programmée ;
- l'avenue de la Somme et l'avenue de l'Argonne font partie des itinéraires cyclables proposés par la mairie dans le cadre du Schéma Directeur des Itinéraires Cyclables. Toutefois, cet itinéraire n'est pas inscrit dans le Schéma des Résorptions Cyclables plus récent ;
- la partie de l'avenue du Président John Fitzgerald Kennedy située entre l'intersection avec la rue Henri Vigneau et le rond-point de l'espace Ariane fait partie des projets proposés par la mairie dans le Schéma Directeur Cyclable. Toutefois, aucun projet n'est inscrit dans le Plan de Résorption Cyclable ;

DESSERTE ENTRE MERIGNAC QUATRE CHEMINS ET L'AEROPORT

- l'avenue Roland Garros est inscrite en tant qu'itinéraire projeté dans le Schéma Directeur et le Plan de Résorption des Discontinuités Cyclables. Ce dernier document indique qu'il s'agit d'un itinéraire à résorber à long terme et ne définit pas plus précisément les aménagements à envisager.

Extrait

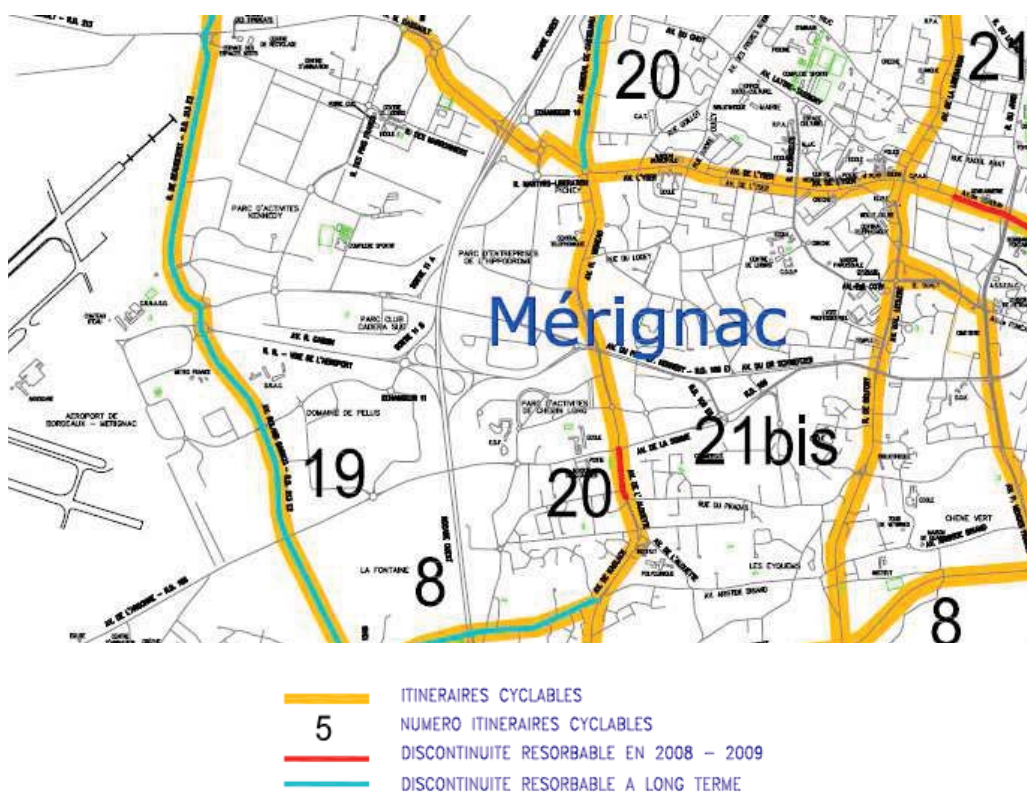


Figure 22 : Extrait du Plan de Résorption des Discontinuités Cyclables (2007)

3.4.6.2 Les cheminements piétons

Le secteur étudié à Mérignac dispose de peu d'aménagements de qualité consacrés aux piétons. En effet, il s'agit ici de secteurs faiblement fréquentés par les piétons, et où les déplacements en automobile sont largement privilégiés.

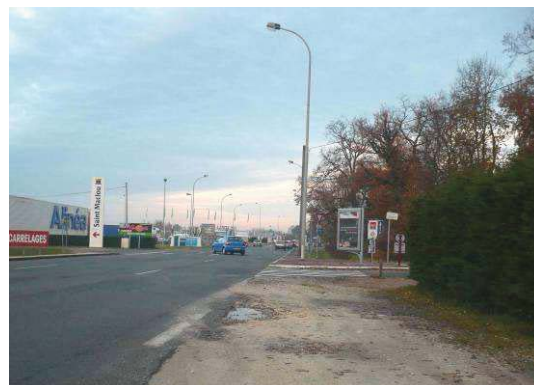
Seul le début de l'avenue du Docteur Schweitzer dispose de cheminements piétons confortables : assez larges, sans obstacle et avec un revêtement en dur.

DESSERTE ENTRE MERIGNAC QUATRE CHEMINS ET L'AEROPORT

Le long de l'avenue John Fitzgerald Kennedy, la voie qui borde les larges emprises des zones commerciales est dépourvue sur la plus grande partie du parcours de cheminement piéton. En outre, les parties équipées ne présentent pas de marquage au sol et sont peu praticables en raison d'un revêtement meuble.



Avenue du Docteur Schweitzer : des cheminements piétons confortables



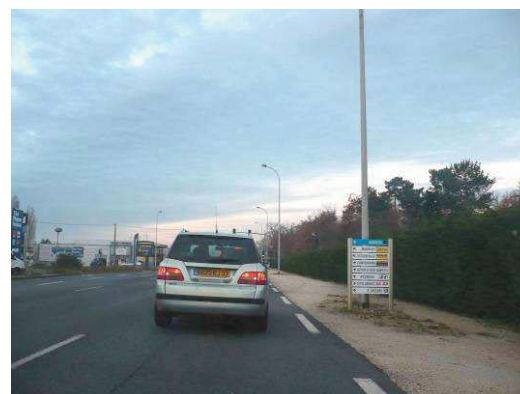
Avenue du président John Fitzgerald Kennedy : des cheminement meubles

Sur l'avenue de la Somme, l'avenue de l'Argonne et l'avenue Roland Garros, les cheminements piétons sont fréquemment restreints aux secteurs limitrophes des zones commerciales.

L'ensemble de la zone étudiée présente un mobilier urbain peu adapté aux personnes à mobilité réduite et aux personnes handicapées. En effet, l'implantation de mobilier urbain au milieu du cheminement est fréquente. De même, des panneaux non détectables par les personnes malvoyantes ou aveugles sont largement implantés sur la zone d'étude.



Des panneaux à pied unique indétectables par les personnes malvoyantes et les personnes aveugles



Des éléments de mobilier urbain implantés au milieu du cheminement

DESSERTE ENTRE MERIGNAC QUATRE CHEMINS ET L'AEROPORT

3.5 Les déplacements tous modes dans la zone d'étude

Cette partie a pour objectif de décrire les déplacements actuels dans la zone d'étude.

Compte tenu des données disponibles, l'analyse des déplacements permet de décrire les zones génératrices de déplacements en transport en commun dans la zone ainsi que les origines-destinations concernées alors que l'analyse des déplacements en véhicule particulier ne présente que les comptages routiers fournis par les services de la CUB.

Les particularités de cette zone d'emplois et la desserte stratégique de l'aéroport sont prises en compte par une analyse des déplacements d'une part des passagers de l'aéroport et d'autre part des salariés de la zone.

Pour les passagers de l'aéroport, une enquête a été effectuée par l'aéroport.

Pour les salariés de la zone d'étude, l'analyse se base sur le Plan de Déplacements d'Entreprises effectué en 2003 à Mérignac. Les données sont fournies par la ville de Mérignac.

Il convient de rappeler d'abord que la desserte de la zone aéroportuaire, qui peut sembler a priori essentiellement destinée à la clientèle des compagnies aériennes, trouve en fait sa justification principale, en termes de volume de clientèle, dans la desserte d'une zone d'emplois majeure, constituée par l'aéroport lui-même et par les nombreuses zones d'activité qui l'entourent.

3.5.1 Les déplacements des passagers de l'aéroport

L'aéroport de Bordeaux Mérignac est desservi par deux lignes de transport de bus urbain, l'une gérée par TBC et l'autre privée :

- La **ligne 49** effectuant la **liaison Aéroport - Bordeaux 2** qui compte 25 stations. Cette ligne est en correspondance avec la ligne A du tram à Lycées de Mérignac et à l'hôpital Pellegrin mais ne relie pas directement l'aéroport au centre de Bordeaux. En période de pointe, l'intervalle de cette ligne est de 15 à 20 minutes.
- La **navette Jet Bus** effectuant la **Aéroport - Gare St Jean**, les arrêts se font à la demande dans le sens aéroport-gare (dans le sens inverse, il y a 3 arrêts entre la gare et l'aéroport). Cette navette part toutes les 45 min et effectue le trajet en 45 minutes environ.

DESSERTE ENTRE MERIGNAC QUATRE CHEMINS ET L'AÉROPORT

Selon le site internet du réseau TBC, les temps de parcours et trajets suivants sont nécessaires pour rejoindre ces différents lieux de la CUB depuis l'aéroport¹⁴ :

Origine	Destination	Moyens de transport utilisé	Temps de parcours
Aéroport	Gare St Jean	L49+A+C	1h14
Aéroport	Arts et métiers	L49+L41	55min
Aéroport	Quinconces	L49+A+B	1h12
Aéroport	Victoire	L49+A+L16	1h07

Les deux lignes de bus urbain se répartissent le trafic issu de l'aéroport de la manière suivante :



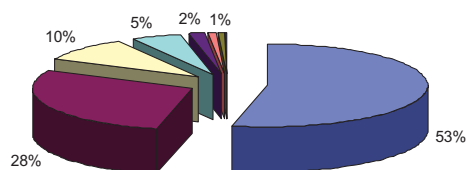
Figure 23-Desserte de l'aéroport de Bordeaux Mérignac

¹⁴ Pour un trajet un mardi à 17h30, temps minimal observé

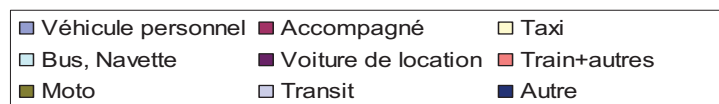
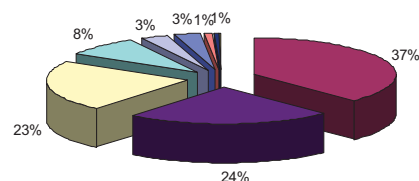
DESSERTTE ENTRE MERIGNAC QUATRE CHEMINS ET L'AEROPORT

Néanmoins, les transports collectifs ne représentent actuellement qu'une part assez faible des déplacements des passagers de l'aéroport comme le montrent les résultats d'une enquête effectuée par l'aéroport en 2007 :

Modes d'accès des passagers locaux, année 2007



Modes d'accès des passagers non locaux, année 2007



Les passagers locaux sont les passagers originaires de Bordeaux ou sa région qui partent de l'aéroport de Mérignac ; les passagers non locaux (ou import) sont ceux qui arrivent à Bordeaux-Mérignac.

En ce qui concerne les origines-destinations concernées par l'aéroport, l'étude effectuée par l'aéroport permet de distinguer quelques grandes tendances :

- Les passagers locaux sont à 70% résidents de Bordeaux, les autres lieux de résidence en Gironde étant Arcachon, Libourne, Langon et le Médoc
- Les passagers import séjournent principalement dans l'agglomération bordelaise (62% des pax import) et plus particulièrement à Bordeaux (66% d'entre eux), Mérignac (13%) et Pessac (5%)

3.5.2 Analyse du Plan de Déplacements d'Entreprises de Mérignac (2006)

En 2006, la ville de Mérignac a effectué un Plan de Déplacement d'Entreprises sur les 17 principales entreprises de la ville. Bien que la desserte en transport en commun ait évolué dans la zone depuis la rédaction de ce document (avec la mise en place du prolongement de la ligne A jusqu'à Mérignac Centre), les données issues de ce PDE donnent un éclairage sur les lieux de résidence des salariés de Mérignac et donc sur les déplacements que doivent effectuer ces salariés.

15 de ces 17 entreprises se trouvent dans la zone d'étude, ce qui correspond à un effectif de 7 500 salariés. Les lieux de résidence de ces salariés sont les suivants :

DESSERTES ENTRE MERIGNAC QUATRE CHEMINS ET L'AEROPORT

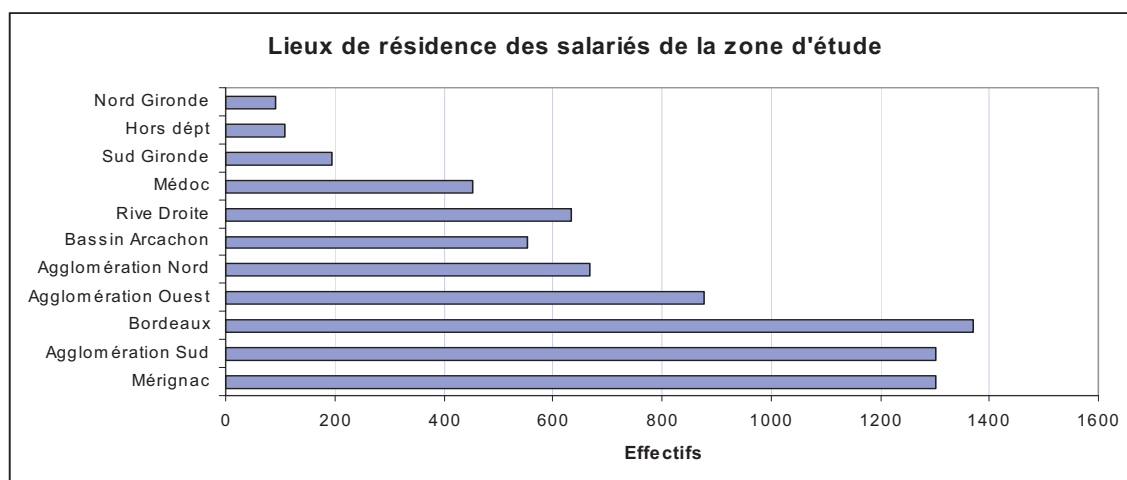


Figure 24-Lieux de résidence des salariés de la zone de Mérignac

Bordeaux est le principal lieu de résidence des salariés de la zone d'étude (18% des salariés interrogés) mais une part importante de ces salariés réside à Mérignac (17%) ou dans le sud de l'agglomération à Talence, Villenave, Bègles ou Gradignan (17% également).

Toutes ces entreprises se trouvant dans un périmètre assez large, le regroupement de ces entreprises en 4 zones permet d'affiner l'analyse :

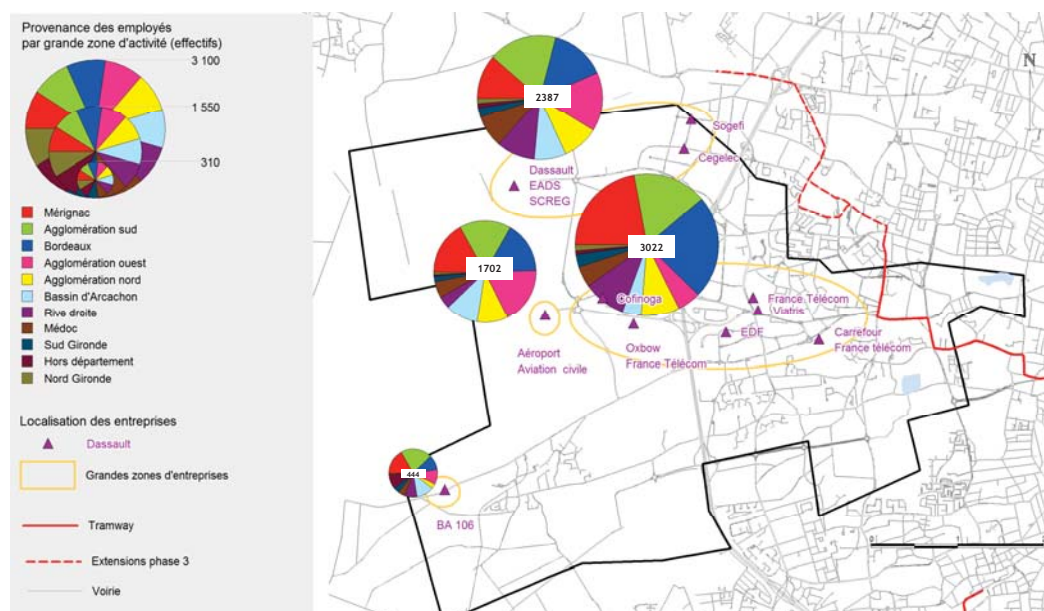


Figure 25-Provenance des salariés par grandes zones d'activité

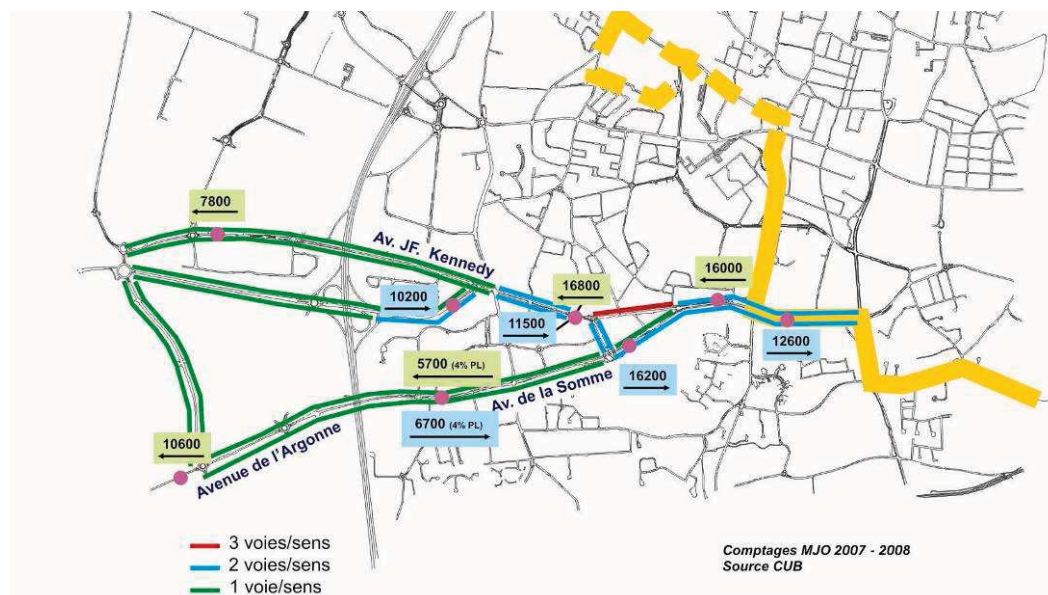
DESSERTE ENTRE MERIGNAC QUATRE CHEMINS ET L'AEROPORT

A part pour la BA 106, les lieux de résidence hors Communauté Urbaine représentent moins de 20% des salariés interrogés.

On note quelques différences selon la zone d'activités considérées :

- **Entre 4 Chemins et le rond-point de l'aéroport**, les salariés habitent principalement à Bordeaux ou Mérignac (55% des salariés), l'agglomération sud représente 17% des lieux de résidence. La Rive Droite rassemble 10% des lieux de résidence.
- Pour les salariés de **l'aéroport de l'Aviation Civile**, 70% des salariés se répartissent de manière homogène entre Mérignac, Bordeaux, l'Agglomération Sud et l'Agglomération Ouest. L'agglomération Nord et le Bassin d'Arcachon représentent chacun 10% des lieux de résidence.
- Pour **la zone au nord de l'aéroport** (et lieu du futur Aéroparc), Mérignac ne représente que 11% des lieux de résidence. Les principales zones de résidence sont l'Agglomération sud, l'Agglomération ouest et Bordeaux.
- La **BA 106** regroupe moins de salariés mais dans une zone un peu plus éloignée. Compte tenu des particularités liées aux bases militaires, les lieux de résidence hors CUB représentent 31% du total. Mérignac et l'Agglomération sud restent par ailleurs les lieux de résidence les plus importants.

3.5.3 Les déplacements en véhicules particuliers



DESSERTE ENTRE MERIGNAC QUATRE CHEMINS ET L'AEROPORT

Les différents comptages observés sur l'Avenue Kennedy ou l'Avenue de la Somme mettent en évidence le caractère de pénétrante de ces deux axes situés dans l'est de la zone d'étude.

Cependant, les vitesses moyennes journalières restent assez élevées (43 à 53 km/h selon le sens sur l'avenue JF Kennedy à l'est du croisement avec René Cassin).

Si d'une manière générale, les capacités de l'ensemble des voies principales de la zone sont suffisantes, les retenues se font principalement au niveau des carrefours générant quelques files d'attente imposantes aux heures de pointe de la journée ainsi qu'à l'heure du repas de midi.

En résumé, les axes de la zone d'étude permettent des parcours rapides, cependant les carrefours sont très chargés et saturent en heure de pointe et durant les journées d'affluence commerciale.

3.5.4 Les déplacements en transport collectif urbain

Les déplacements en transport en commun générés par les différentes zones de Mérignac sont les suivants :

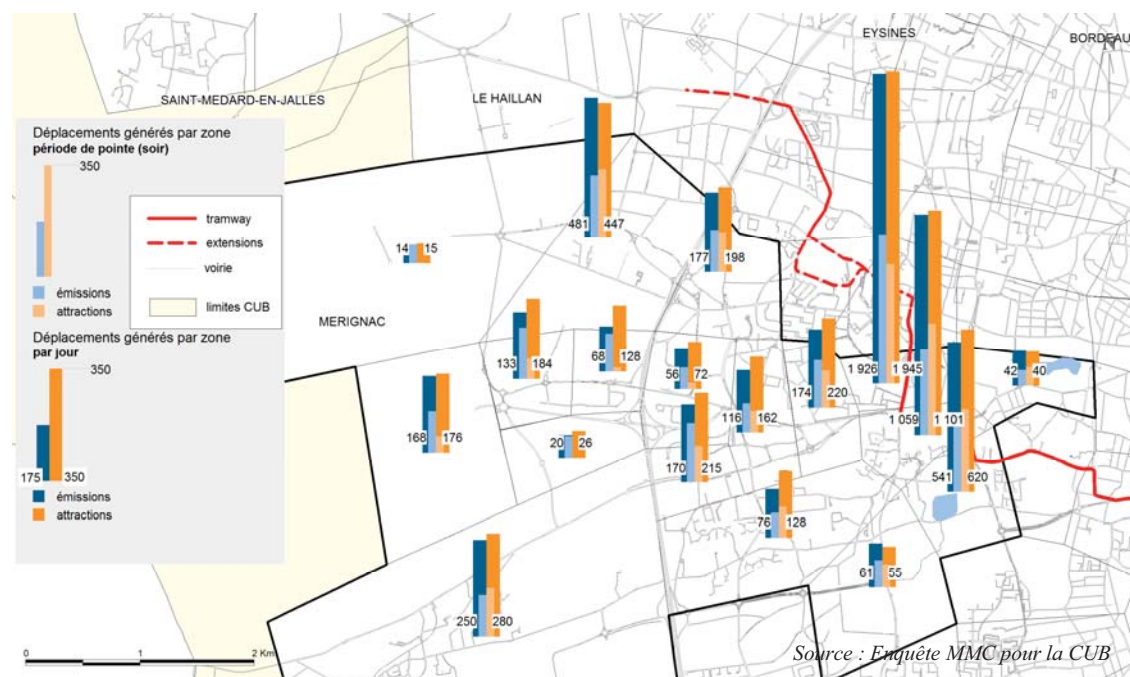


Figure 27-Emissions-attractions par les différentes zones de Mérignac

La zone d'étude génère 3,3% des déplacements journaliers totaux de la Communauté Urbaine de Bordeaux.

DESSERTE ENTRE MERIGNAC QUATRE CHEMINS ET L'AEROPORT

Les zones desservies par la ligne A sont logiquement les plus génératrices de déplacements en transport en commun. Avec près de 1 000 déplacements en transport collectif générés par jour, la zone de Beaudésert est la zone la plus génératrice non desservie par le tram ; cela est à rapprocher à la bonne desserte de l'arrêt Beaudésert permise par les lignes de bus 50 et 30.

Compte tenu des particularités de ce pôle d'emplois, la période de pointe du soir représente souvent plus de 30% des déplacements journaliers, en particulier pour les zones de Bagatelle, du Domaine de Pelus, de Cofinoga ou de la Zone Aéronautique où le nombre d'emplois est important.

L'analyse de l'enquête TC effectuée pour le compte de la CUB montre que les déplacements générés par la zone d'étude concernent les grandes zones de la CUB suivantes :

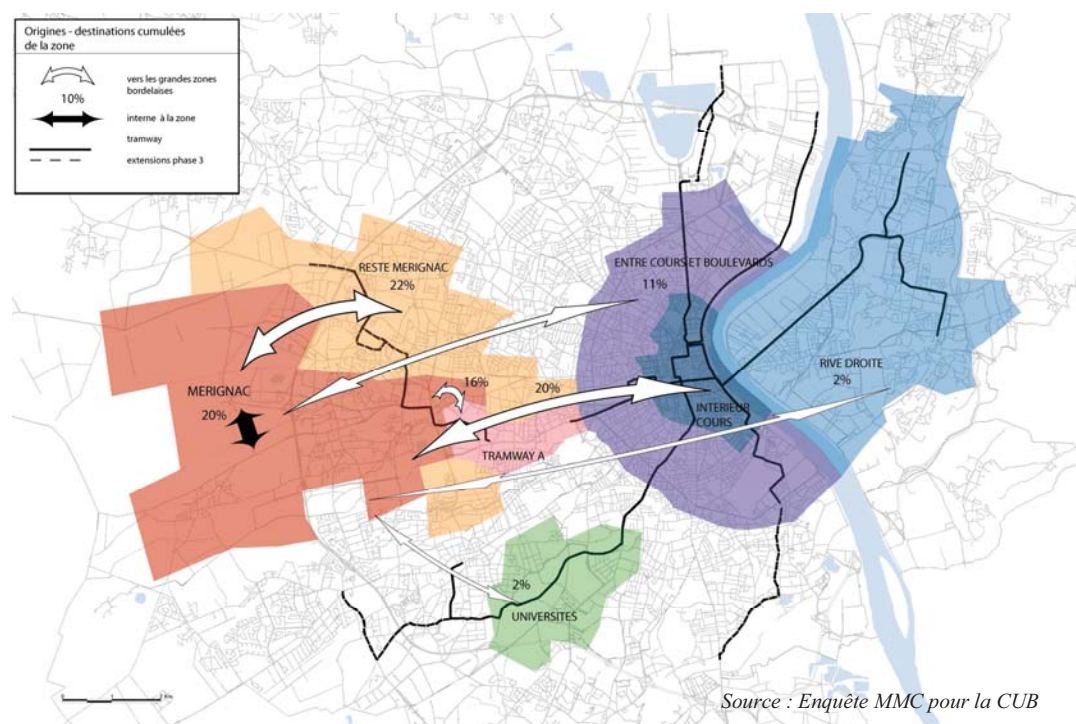


Figure 28-Origines-destinations cumulées en transport collectif, zone de Mérignac

Un grand nombre des déplacements issus de la zone d'étude sont des déplacements internes à la ville de Mérignac (environ 42% des déplacements TC générés par la zone d'étude). Bordeaux Centre représente ensuite la zone la plus en interaction avec notre zone d'étude pour ce qui concerne les déplacements en transport collectif (31%).

4. Propositions de tracé et analyse multicritères

4.1 Principales caractéristiques du secteur étudié

Les caractéristiques de la zone d'étude peuvent être résumées de la façon suivante :

- Un pôle d'emplois faiblement peuplé,
- Un développement du pôle d'emplois vers l'ouest d'ici 2020 (projet Aéroparc),
- Une desserte de l'aéroport à améliorer,
- Des axes de communication ouest – est supportant un trafic élevé,
- Peu de stationnement sur voirie,
- Des modes doux peu développés.

4.2 Description des corridors envisagés

Même s'il ne faut pas sous-estimer les problèmes d'insertion et de rétablissement des fonctions, dans un secteur marqué par une circulation intense et une congestion récurrente, il semble que l'un des enjeux principaux de cette extension soit lié au tracé.

De prime abord, le passage en droite ligne par l'avenue J.F. Kennedy semble s'imposer ; mais ce serait ignorer la question de la desserte du centre commercial Mérignac Soleil, et plus accessoirement du centre de Chemin Long et du Domaine de Pelus.

Les axes susceptibles de répondre à une liaison rapide en TCSP entre l'aéroport et la ligne A du tramway peuvent être décomposés en deux groupes. :

- Une famille empruntant l'avenue de la Somme puis l'avenue Kennedy dans sa totalité (pour la variante 1), partiellement puis l'avenue René Cassin (pour la variante 2)
- Un tracé empruntant l'avenue de la Somme dans sa totalité puis l'avenue de l'Argonne et l'avenue de Roland Garros (variante 3).

PROPOSITIONS DE TRACE ET ANALYSE MULTICRITERES



Figure 29-Propositions de variantes, zone de Mérignac

4.3 Pré analyse multicritères

A partir des premiers corridors définis dans la partie précédente, nous proposons une première évaluation qualitative de ces corridors suivant certains critères.

4.3.1 Description des critères pris en compte

Les quatre premiers critères (desserte population et emplois, pôles desservis, desserte ZRU, desserte des principaux arrêts Tc actuels) qualifient la desserte de la zone d'étude que permet chaque corridor.

Les notes positives sont attribuées aux corridors qui permettent de desservir un grand **nombre d'emplois et/ou d'habitants** et dont les tracés ne sont pas trop éloignés des **principaux équipements de la zone** qui sont susceptibles d'être des générateurs de clientèle importants.

La **desserte des Zones de Redynamisation Urbaine (ZRU)** souligne que certains tracés desservent ces quartiers où la population est particulièrement captive des transports collectifs et où des opérations urbaines seront susceptibles d'augmenter la clientèle potentielle.

PROPOSITIONS DE TRACE ET ANALYSE MULTICRITERES

Enfin, la *desserte des principaux arrêts de transport* actuels est valorisée dans cette analyse.

Les quatre critères suivants concernent l'insertion urbaine plus ou moins aisée des différentes options.

Les *coupures urbaines* ont des conséquences qui vont bien au-delà de l'allongement des parcours (piétons ou cyclistes), elles affectent aussi les relations sociales et le fonctionnement urbain tout entier.

Le critère « *acquisitions foncières* » donne une première idée des acquisitions qui seront nécessaires pour la réalisation de la plate-forme TCSP.

Enfin le critère « *Points durs-difficultés d'insertion* » signale les tracés où des points durs peuvent apparaître : courbes de rayons faibles, rues trop étroites pour l'implantation de la plate-forme dans de bonnes conditions.

Les quatre critères suivants qualifient les impacts de la mise en service de chaque option *sur l'organisation des déplacements* (autre que TC) *et du stationnement*. Les notes positives signalent donc une situation qui s'améliore (amélioration des cheminements piétons par exemple), des notes négatives une détérioration ou une impossibilité de mettre en œuvre les améliorations prévues si le TCSP emprunte ce tracé (impossibilité de respecter les projets du Schéma Directeur Cyclable par exemple).

Le critère « *Evolutivité* » permet de distinguer les tracés qui permettront par la suite un prolongement du TCSP. Une note négative sanctionne les tracés pour lesquels le prolongement posera des problèmes (d'insertion en particulier).

Enfin le dernier critère (*coûts – première approche*) donne une première indication des tracés qui impliqueront des coûts de réalisation important.

4.3.2 Tableau de comparaison des variantes

Les trois variantes ont été appréciées selon les critères décrits ci-dessus ; ceux relatifs à l'insertion urbaine, à l'évolutivité et aux coûts seront approfondis dans la deuxième phase de l'étude.

PROPOSITIONS DE TRACE ET ANALYSE MULTICRITERES

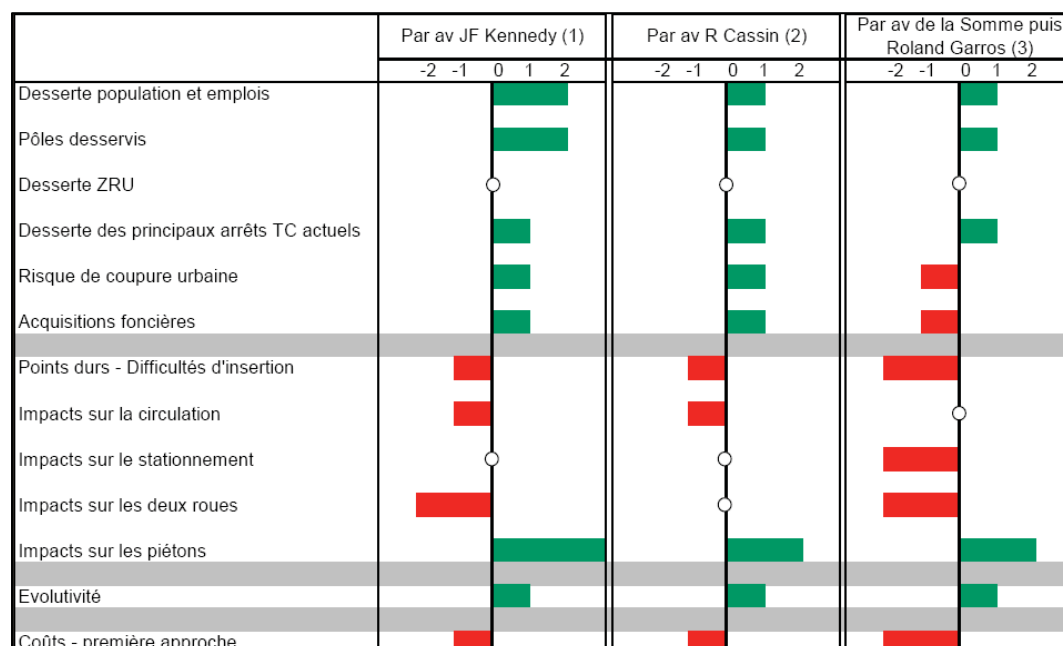


Figure 30-Tableau d'analyse multicritères, zone de Mérignac

Comme le montre le tableau ci-dessus, la meilleure desserte est en première analyse celle permise par le passage par l'avenue JF Kennedy. En effet, ce tracé permet une desserte plus efficace des entreprises puisque la plupart des entreprises et parcs d'activités ont un accès sur cette avenue alors que l'accès depuis l'avenue Cassin est plus problématique. Le passage par l'avenue de la Somme permet par contre la desserte du centre commercial Mérignac Soleil et de la zone pavillonnaire de Chemin Long mais ne dessert pas très bien les entreprises qui se trouvent pour la plupart plus au Nord.

L'impact sur les circulations routières se fait principalement sentir aux croisements pour les deux premiers tracés. L'avenue de la Somme étant de largeur faible au niveau de Chemin Long, la mise en service d'un site propre à cet endroit risque de perturber de manière plus importante les circulations routières. Tous les tracés ont globalement un impact très positif sur la qualité des cheminements piétons.

Concernant le poste « coût », le franchissement de la rocade pourrait être source de coûts importants. En effet, tous les ouvrages de franchissement ne sont qu'à 2*1 voies donc pas assez large pour faire passer un site propre en plus des circulations existantes. Le tracé par l'avenue de la Somme étant plus long et passant par des endroits plus contraints, les coûts pourraient être plus élevés pour ce dernier tracé.