

TCSP aéroport/gare Saint-Jean

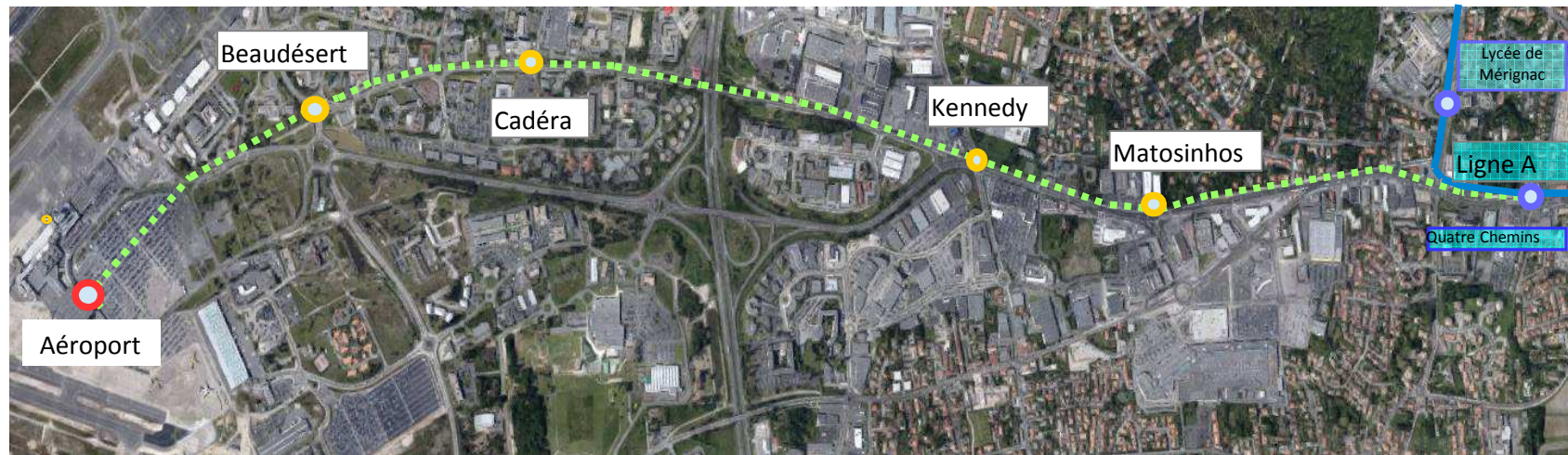


Gérard Chausset
Adjoint au Maire de Mérignac
Président de la Commission Transport de
Bordeaux Métropole

**Liaison « Aéroport Mérignac
Bordeaux»
Desserte de la zone aéroportuaire**

Contribution à la concertation

un projet économe, simple et écologique





Des situations très diverses

- Pour rappel de nombreux aéroports internationaux sont reliés par des systèmes de transports par cars sans modes lourds. Par exemple on est plus rapidement à Roissy par car depuis l'Opéra qu'avec le RER B.
- Toulouse et Lyon on fait le choix de relier leur aéroport par un mode Lourd Tramway.



Les besoins

Les voyageurs

4,5 millions de voyageurs

à l'aéroport de Bordeaux Mérignac

Besoin d'une desserte rapide et directe depuis le centre-ville

Les acteurs économiques et les salariés

20 000 emplois dont 7 000 sur l'aéroport

Besoin d'une desserte régulière et sécurisée reliant la zone d'activité à l'ensemble de la métropole

Les habitants des nouveaux quartiers (50000 logements).

Besoin d'être connectés à l'ensemble de l'agglomération

La plus grande zone commerciale aspirateur à voiture

Besoin d'offrir un transport alternatif à la voiture, rapide et directe depuis le centre-ville mais également de périphérie à périphérie. La diversité des zones d'emploi et des origines-destinations implique de mailler le réseau avec des lignes performantes.

- Aujourd'hui existent :
- - le tram A
- - la liane 1 et la liane 11
- Le déficit vient des liaisons Nord-Sud pour laquelle la structure radiale du réseau répond difficilement aux déplacements de périphérie à périphérie proches de la Rocade.
- Même avec un TCSP il sera nécessaire de travailler le maillage du réseau, d'améliorer les liaisons nord sud ainsi les déplacements à vélo et piéton qui sont les «grands malades» du secteur.

Des progrès récents

- En 6 ans, la liane 1 a montré sa pertinence tant pour les voyageurs que pour les salariés.
- Des aménagements spécifiques, des couloirs de bus réalisés ce qui permet à cette ligne plus de régularité.
- Les résultats sont là :
- Fréquentation annuelle de la Liane 1 :
 - **2011 : 2 229 138 voyageurs**
 - **2014 : 2 982 068 voyageurs**

Une attente

- Comptages montées / descentes à l'arrêt « Aéroport »
- 11 janvier 2011 = 260M / 231D
- 7 mai 2013 = 833M / 744D

- Ainsi on peut considérer que les montées et les descentes annuelles de l'aérogare représentent 20 à 25 % de la charge annuelle de la liane.
- Aujourd'hui se pose la question de la poursuite des aménagements et des conditions à mettre en œuvre pour un transport efficace et efficient.

...et des inconnues

- Les études démontrent la faisabilité d'un TCSP, (Tramway, BHNS, liaison TER avec Pessac alouette).
- La distance, environ 4.7km, les emprises, le franchissement de la rocade sont tout à fait maîtrisables.
- La véritable inconnue est la prévision du trafic voyageur, 2000 mille montées jour à l'horizon 2025. L'arrivée de la LGV en 2017, impactera le trafic voyageurs, notamment entre Paris et Bordeaux, 800 mille voyageurs en moins sont prévus.
- Le développement des vols low-costs pourra peut-être compenser à terme la baisse du trafic sur Paris Bordeaux, mais ne viendra pas nécessairement gonfler la fréquentation du TCSP. Le raccrochage du centre commercial est nécessaire.



Le TER complémentaire mais pas déterminant

- La liaison rapide aéroport Gare Saint Jean par le raccrochage du TER à Pessac Alouette est une solution intéressante complémentaire, mais qui a ses limites. Une étude menée par TBC en 2013, démontrait que moins de 50 % des vols étaient en correspondance avec un TER. Mais la mise en œuvre de la troisième voie de la Rocade, avec une utilisation dédiée, pourrait permettre à cette solution d'être plus pertinente et d'éviter les investissements lourds.

Quel mode?



Permet une desserte fine de la zone d'emploi + habitants

Mais

Une rupture de charge pénalisante



Pas de rupture de charge depuis le centre-ville

Permet une desserte fine de la zone d'emploi + habitants

Mais des coûts d'investissement importants

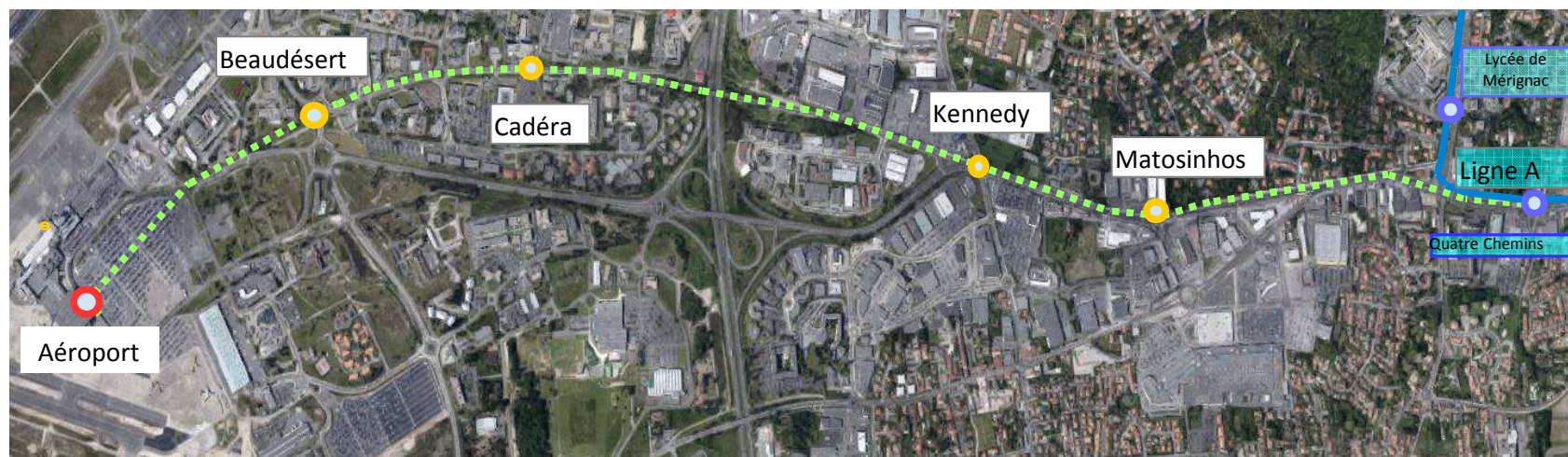
Définir une stratégie

- Si les premières études réalisées mettaient en avant des prévisions de trafic plus proche du BHNS que du TRAMWAY, **à ce niveau d'étude, il est judicieux de ne pas se focaliser sur le mode, BHNS ou Tramway, mais plutôt de définir une stratégie qui aidera au choix politique du mode.**
- Il semble d'abord nécessaire de faire des propositions sur le tracé et le principe de liaison avant de choisir le mode.
- Il est nécessaire d'avoir une infrastructure en site propre intégrale, avec une trace directe, à bas coûts, en voie unique et croisement aux stations, avec 4 stations plus le terminus pour avoir une vitesse commerciale attractive.

Quel tracé ?

- Une liaison rapide, avec une « trace directe » entre le carrefour des 4 Chemins et le site aéroportuaire.
- Le départ de la trace se situe au niveau du carrefour des 4 chemins, (débranchements si tram), avenue de la Somme en suivant dès son début l'avenue Kennedy jusqu' à l'aéroport, pour une distance d'environ 4.7km.
- Pour réduire le temps de parcours et le coût de l'infrastructure en maximisant le potentiel de voyageurs jusqu' à l'aéroport, deux stations avant le franchissement de la rocade et deux après.

4 Stations plus le terminus



Matosinhos dessert à moins de 400 mètres le secteur de Mérignac soleil, Alinéa, Boulanger DARTYetc,
Kennedy dessert Leroy Merlin, Cultura, Parc chemin long, la zone de restaurant QUICK, pizza pa, et le village du meuble.

CADERA, dessert Cofinoga et le début du parc hôtelier, QUALITY SUITE, Novotel, Ibis.

BEAUDESERT, dessert MERCURE et toute la zone d'entreprise située à l'arrière.

L'arrivée sur l'aérogare se fait directement en traversant le parking, l'emprise de 3.50m maximum minimise l'impact et permet d'arrivée au droit du terminal B et Billy.

Première station: Matosinhos



Première station: Matosinhos

- à 900 mètres de distance entre les 4 Chemins et l'av Kennedy au niveau de l'avenue Matosinhos qui permet d'être en contact avec le centre commercial à 400 mètres à pied. Le positionnement permet de rayonner à pied sur une grande partie de la zone commerciale et pas uniquement sur Mérignac soleil.
- **On peut prévoir un trottoir roulant extérieur entre la station et Mérignac soleil.**
- Le TCSP poursuit sur Kennedy jusqu' au croisement de l'avenue Henri Vigneau.

Seconde station : Kennedy



Seconde station : Kennedy

A l'angle de l'avenue Henri Vigneau qui permet l'accès au parc d'activité Chemin long, aux magasins de bricolage et culturel sur la zone et au village du Meuble.

- **Le TCSP poursuit vers l'aéroport en franchissant la rocade toujours sur Kennedy jusqu' à la troisième station au niveau de CADERA**

Troisième Station : CADERA



Troisième station : CADERA

- **Après le franchissement de la rocade sur l'ouvrage existant**
- **Station au niveau de l'allée des Acacias qui permet de desservir les entreprises et le début de la zone hôtelière.**

Quatrième station: BEAUDESERT



Quatrième station: BEAUDESERT

Le TCSP poursuit jusqu'au rond point avant l'entrée du site aéroportuaire au niveau de l'avenue de Beaudésert au cœur du site hôtelier.

- **Le TCSP poursuit jusqu' à son terminus à l'aérogare avec retournement. Il passe à l'intérieur du parking grâce à son emprise limitée.**



BORDEAUX
MÉTROPOLE

Terminus: le TCSP peut traverser directement par le parking et déboucher au droit de BILLY



Une infrastructure innovante

- Une infrastructure en voie unique en site propre intégral (y compris pour la solution BHNS).
- Le passage de la rocade peut se faire ainsi (sauf réserve technique) sur l'ouvrage existant.
- Pour le Tramway la plateforme hors station est en ballast. Les réseaux ne sont pas déviés sauf nécessité absolue.
- Pour un BHNS, la plate forme est également en voie unique, pas de déviation de réseaux.
- Les croisements des TCSP se font en station. L'inter distance étant suffisamment longue 700 à 900 mètres permet une vitesse rapide.
- La conception générale est économe et tous les postes de dépenses sont prévus pour descendre le coût de l'infrastructure Tramway en dessous de 15 millions € du kilomètre.
- La voie unique avec une emprise de 3 m pour le tram ou 3.5 m pour le BHNS diminue au maximum les acquisitions foncières
-

Partenariat financier

- **Le financement du dernier kilomètre entre Beaudésert et le terminus pourrait être financé par la société aéroportuaire avec emprunt.**
- Dans le cas de figure du choix d'un TCSP TRAMWAY : des améliorations sur la ligne A sont possible il est proposé de raccorder la ligne A avec la Ligne C à porte de Bourgogne, ce qui permettrait de faire des missions directes Aéroport Gare Saint-Jean sans rupture de charge.

La conséquence de la LGV?

- ce projet paraît pertinent sur le long terme, mais il est nécessaire au préalable de bien évaluer sa fréquentation après l'arrivée de la LGV ainsi que le potentiel de voyageurs de la zone commerciale et les salariés des entreprises du secteur. Il faudra évaluer également l'impact d'une rupture de charge si on est en mode BHNS.

Quelle priorité?

- Pour l'agglomération, il est important de ne pas abandonner les projets qui assurent un maillage fort du territoire intra-rocade et préparent l'arrivée de la LGV :
- Tramway Ligne D
- Tram Train du Médoc
- TCSP vers Saint Médard
- TCSP vers Gradignan
- Antenne tramway ligne B de la gare à la Victoire...
- Maillage avec le réseau ferré ligne de ceinture, triangle des échoppes et Médoquine
-
- Envisager la construction de cette liaison vers l'aéroport paraît néanmoins indispensable pour notre métropole. Le choix sera politique.

VOIE UNIQUE



VOIE UNIQUE à VALENCIENNES

