

Proposition de conclusions de lecture de la grille d'analyse du projet de 3^{ème} phase du TCSP à Pessac

Avertissement :

Ce document a pour objet de faire réagir les quartiers sur le projet global mais également sur les points qui les concernent en particulier (par exemple la réorganisation du réseau bus pour ceux qui ne sont pas desservis par le tramway...). Il est souhaitable que ces réactions soient argumentées de manière à figurer dans le cahier de la concertation ouverte par la CUB à titre collectif comme à titre individuel.

Proposition du Bureau fédéral :

- Validation du principe d'extension de la ligne B de tramway de Bougnard au quartier de l'Alouette ;
- Nécessité de joindre les lignes A et B sur la zone aéroportuaire évitant ainsi les risques d'un réseau en étoile ;
- Prise en compte des faiblesses et des fragilités du réseau de tramway actuel pour y remédier dans cette extension ;
- Choix de la variante II pénétrant directement dans le Pontet depuis Bougnard au niveau du stade, avec raccordement par triangle permettant une desserte directe de Pessac-Centre. Ce choix est motivé notamment :
 - Par la desserte :
 - Du Pontet et des Acacias essentiellement en collectif résidentiel ;
 - De la zone d'activités de Bersol ;
 - De la zone hôtelière correspondante ;
 - Du lycée et de l'AFPA par l'arrière.
 - Par le potentiel de restructuration ou simplement de structuration :
 - De la zone d'habitat du Pontet ;
 - De la zone d'activités ;
 - De la zone « cité des métiers » ;
 - De création de voies spécifiques au tramway et de travaux complémentaires de voirie évitant le blocage du réseau structurant.
 - Par la possibilité de réaliser un parc-relais proche de l'accès de la rocade :
 - Implantation du côté des tennis Cub ?
 - Via la rocade accès également de l'autoroute A63
 - Emplacement favorable à un très fort report modal (voiture vers tramway).
 - Par le développement des zones d'activités et hôtelière induit par l'amélioration de l'accessibilité :
 - Favorable à l'emploi en général ;
 - Et à l'attractivité de la zone.
 - Par sa complémentarité et sa compatibilité avec tous les autres modes de déplacements en particulier en préservant la circulation sur les axes structurants de la commune.
 - Par le désenclavement des zones d'activités et hôtelières.
 - Par la possibilité de faire un shunt au niveau des tennis Cub vers l'avenue du Haut-Lévêque :
 - Parc-relais ;
 - Station ;
 - Relais vélos...
 - Pour le tronçon commun choix :
 - Par l'avenue du Haut-Lévêque (le cas échéant en rognant légèrement à la marge sur le terrain de l'hôpital avec inflexion possible sur son angle supérieur) motivé par :
 - Choix de passage sur le domaine public visible et accessible ;

- Ne pas introduire d'éléments étrangers au fonctionnement d'un hôpital ;
 - Eviter le danger évident en particulier pour la circulation interne des piétons de cet établissement ;
 - Tracé plus court donc moins coûteux.
 - Par passage en souterrain au niveau de la gare de l'Alouette justifié par :
 - Evitement du difficile passage à niveau actuel pour les piétons et vélos ;
 - Facilitation de l'intermodalité au niveau de la gare de l'Alouette ;
 - Réalisation possible d'un parc-train
 - et le cas échéant d'un parc-relais ;
 - Création d'un relais vélos (abri, prêt, réparation...).
 - Par passage en souterrain au niveau du Rond-Point de l'Alouette impératif pour préserver les circulations structurantes sur ce nœud de communications :
 - Rocade ;
 - Route d'Arcachon ;
 - Voies intercommunales ;
 - Voies inter - quartiers
 - Pour le terminus provisoire le minimum est Cazalet/Macédo pour les raisons suivantes :
 - Capacité du réseau viaire ;
 - Possibilité de réalisation d'un parc-relais et d'un relais vélos (terrain face au château ?) ;
 - Compatibilité avec la jonction des lignes A et B sur la zone aéroportuaire (entrée parc du Bourgailh via Monbalon ?) ;
 - Desserte d'une zone résidentielle dense avec des activités commerciales significatives ;
 - Intermodalité avec la gare de l'Alouette ;
 - Desserte du Parc du Bourgailh ;
 - Possibilité de liaisons directe du quartier de l'Alouette, deuxième centralité de Pessac, avec Pessac-Centre.
- Pour assurer la complémentarité et la compatibilité du projet avec tous les autres modes de déplacements il convient :
 - De développer fortement les modes doux avec :
 - Les continuités piétonnes, des trottoirs larges et accessibles, dégagés d'obstacles (boîtes techniques, signalétique trop abondante, pseudo mobilier urbain [publicité déguisée hypocritement...]...)
 - Un véritable réseau de pistes cyclables sécurisées avec des abris aux stations principales, un système de prêt...
 - Encourager les usages de ces modes en particulier auprès des jeunes et retraités valides.
 - Favoriser le covoiturage avec des parcs de stationnement attractifs et favorables au report modal:
 - Parcs-relais sur Bersol, la gare de l'Alouette et la zone Cazalet/Alouette ;
 - Parc-train à la gare de l'Alouette.
 - Préserver le réseau viaire structurant et éviter ainsi :
 - L'enclavement des quartiers ;
 - L'enclavement de la zone d'activités ;
 - La thrombose de la circulation générant pollutions, pertes de temps, gaspillages...
 - Pour les bus :
 - Garantir le service pour les quartiers ne bénéficiant pas du tramway ;
 - Etudier l'intérêt d'une desserte en boucle sur chacun des 4 quadrants de Pessac formés par l'intersection rocade/voie ferrée (par exemple La Châtaigneraie/Sardine/Chiquet/Brivazac) ;

- Prendre en compte l'étude réalisée sous l'impulsion d'Yves Schmidt pour redéployer le réseau bus.
- Pour le train :
 - Développer un pôle intermodal sur la gare de l'Alouette ;
 - Réaliser l'indispensable parc - train correspondant ;
 - Mise en œuvre du système de tram – train en rétablissant le triangle des Echoppes ;
 - Assurer la liaison train – avion via la gare intermodale de l'Alouette et la jonction des lignes A et B, le cas échéant avec le tram – train précité.
- Pour l'avion :
 - Jonction des lignes A et B sur la zone aéroportuaire avec intermodalité sur la gare de l'Alouette (qui permet sur la ligne Bordeaux – Arcachon de rejoindre en 10 minutes Saint-Jean, gare TGV !) ;
 - Respect du Grenelle de l'environnement préconisant la liaison ferrée entre aéroport et gare TGV avec une forte intermodalité liée aux modes ferroviaires.

En conclusion ce grand projet communautaire avec la jonction des lignes A et B sur la zone aéroportuaire réduit les faiblesses et les fragilités du réseau actuel de tramway, augmente le potentiel de développement des zones d'activités et hôtelières et donc de l'emploi, induit la complémentarité et la compatibilité avec tous les autres modes de déplacements, structure fortement les zones traversées et favorise le succès du service public de transport.