

Étude et réflexions relatives au programme de développement des transports en commun de l'agglomération sur la zone de Pessac et environnants :

Grille d'analyse de la troisième phase du réseau de transports en commun à Pessac

Fiche 1 :

Présentation du *projet* de 3^{ème} phase du TCSP à Pessac tel qu'il figure dans le dossier de concertation

Fiche 2 :

Raisons pour lesquelles ce TCSP doit être un *tramway* [essentiellement à 2 voies]

Fiche 3 :

Concevoir la 3^{ème} phase en fonction de l'objectif d'un vrai projet communautaire réalisant la *jonction des lignes A et B* sur la zone aéroportuaire justifiée par ses nombreux avantages

Fiche 4 :

Fragilités et faiblesses du tramway actuel à traiter pour améliorer l'efficacité du réseau à construire

Fiche 5 :

Etude des variantes de Bournard à l'intersection des rues Canéjan / Haut-Lévêque :

- I2 utilisant les *voies existantes* de Guittard à Canéjan essentiellement résidentielle mais sans possibilité d'évolution crédible
- I1 pénétrant dans le Pontet [possibilité d'évolution par entrée directe dans le Pontet à Bournard] puis dans la zone d'activités (par des *voies à créer* pour partie) donc mixte avec dessertes résidentielle et de la zone d'activités de Bersol

Fiche 6 :

Etude du tronç commun de l'intersection des rues Canéjan / Haut-Lévêque au quartier de l'Alouette avec les points majeurs suivants:

- Traversée du CHU Haut-Lévêque ou proposition sur la voie publique du Haut-Lévêque
- Passage supérieur de la voie ferrée ou proposition de passage souterrain à créer
- Passage à niveau du Rond-Point de l'Alouette ou proposition de passage souterrain à créer

Fiche 7 :

Questions à se poser pour évaluer les variantes et les propositions pour fixer son choix essentiellement:

- Nombre de passagers à transporter
- Report modal de la voiture vers le tramway
- Potentiel de restructuration de la zone concernée favorable au développement

Fiche 8 :

Garantir la complémentarité et la compatibilité du tracé avec tous les autres modes de déplacements :

- Ne pas sacrifier les modes doux et au contraire les promouvoir fortement
- Maintenir les voies de communication structurantes en évitant les risques d'enclavement des quartiers ou de la zone d'activités
- Assurer une intermodalité forte avec le train notamment jusqu'au tram-train
- Un réseau bus totalement complémentaire en étudiant en particulier la pertinence des liaisons interquartiers sur les 4 quadrants de Pessac

1. Programme de développement des transports en commun de l'agglomération

THÈMES	PRÉSENTATION	OBSERVATIONS
--------	--------------	--------------

Sujet de l'étude générale	<p>Le développement des transports en commun sur l'agglomération après les deux premières phases du tramway et pour ce qui concerne Pessac avec la ligne B desservant le secteur Sud-Ouest:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 1^{ère} phase jusqu'à Bougnard • 2^{ème} phase jusqu'à Pessac-Centre 	<p>Devrait intégrer l'ensemble des modes de déplacements pour</p> <ul style="list-style-type: none"> • être en phase avec les logiques du Plan des Déplacements Urbains et la complémentarité indispensable des différents modes • établir l'accessibilité des transports en commun par les modes doux complémentaires et par les personnes à mobilité réduite <p>Sans oublier :</p> <ul style="list-style-type: none"> • le stationnement des véhicules • l'abri des passagers
Etude particulière	Extension du réseau de Transports en Commun en Site Propre (TCSP) de l'agglomération	<p>Il ne s'agit pas automatiquement d'un tramway : ce peut être un bus ou une autre technique de déplacement collectif.</p> <p>Le choix du tramway devra donc être justifié !</p>
Choix de corridors pour le TCSP	Les élus de la CUB ont retenu un certain nombre de corridors dans l'agglomération dont celui de Pessac	Ces corridors sont donc en concurrence même si les grands équipements structurants comme le CHU Groupe Sud peuvent jouer un rôle déterminant. De même les possibilités d'intermodalité avec le train.
Corridor de Pessac	Dans le prolongement de la station Bougnard en direction de l'Alouette via le CHU et le passage supérieur de la voie ferrée au niveau de la gare de l'Alouette	Problématique de la desserte de Pessac-Centre qui devient une bifurcation de la ligne B
Deux tracés proposés au départ de Bougnard jusqu'au CHU	<ul style="list-style-type: none"> • Traversée du Parc Industriel par des voiries à créer jusqu'à la rue Gutenberg [variante I1] • Passage par la rue Guittard et l'avenue de Canéjan [variante I2] 	<ul style="list-style-type: none"> • Contraintes limitées avec la création d'un passage au niveau Rode • Voies à capacités limitées (un mode [ou des] peut être sacrifié ou combiné)
Tronc commun	Les 2 tracés se rejoignent au croisement	Problèmes soulevés : la traversée

proposé	des avenues Canéjan et Haut-Lévêque pour traverser le CHU puis emprunte le passage supérieur de la voie ferrée Bordeaux-Arcachon enfin l'avenue du Haut-Lévêque jusqu'au quartier de l'Alouette.	de l'hôpital Haut-Lévêque ; l'intermodalité avec la gare et le passage supérieur de la voie ferrée ; le passage du Rond-Point de l'Alouette.
---------	--	--

2. Choix du TCSP de Pessac : les arguments du tramway

THÈMES	PRÉSENTATION	OBSERVATIONS
Le TCSP 3 ^{ème} phase à Pessac : un tramway desservant les équipements structurants ?	<p>Arguments déterminants en faveur de ce mode :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Cohérence avec la ligne B : pas de rupture de charge et possibilité de desserte de Pessac-Centre directement • Desserte du CHU Groupe Sud • Desserte des zones d'activités et hôtelière avec I1 	<p>Les équipements structurants génèrent des flux importants de déplacement avec Bordeaux:</p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>Travailleurs, malades, visiteurs, étudiants...</i> - <i>Travailleurs, visiteurs, tourisme d'affaires...</i>
Le TCSP 3 ^{ème} phase à Pessac : un tramway mettant en réseau l'Université, les zones d'activités et les CHU	<p>Arguments supplémentaires en faveur de ce mode :</p> <ul style="list-style-type: none"> • La ligne B est la ligne de tramway desservant l'Université • Les zones d'activités de Pessac et de Mérignac sont en réseau par la jonction avec la ligne A • Les CHU mis en réseau par la jonction avec la ligne A 	<p>Mode parfaitement écologique</p> <ul style="list-style-type: none"> • Intégration de la médecine • Concerne plus de 40000 personnes directement • CHU liés à la fac de médecine
Le TCSP 3 ^{ème} phase à Pessac : un tramway desservant des zones résidentielles ?	<p>Arguments complémentaires :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Desserte d'habitat collectif au Pontet avec I1 et tangent La Châtaigneraie avec I2 • Desserte d'habitat individuel groupé pour le reste 	<p>Arguments communs :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Risque d'externalisation pour un quartier disposant de commerces et d'animations spécifiques (attrait Bx.)
Le TCSP 3 ^{ème} phase à Pessac : un tramway desservant des zones scolaires ?	<p>Arguments complémentaires :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Lycée professionnel, AFPA et cité des métiers surtout ont une zone de « chalandise » large ; • Ecoles et collèges relèvent de la proximité ou de transports spécialisés 	<p>Arguments communs :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Il convient là encore de dégager notre spécificité (argument concurrentiel) • Modes doux à développer fortement notamment pour les scolaires
Le TCSP 3 ^{ème} phase à Pessac : un tramway	<p>Arguments complémentaires :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Desserte des centralités de Pessac et de Bordeaux métropole 	<p>Arguments communs :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Valable surtout dans l'hypothèse I1 sur la zone

desservant des zones administratives?	<p>régionale</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mise en réseau Mairie et son annexe (raccordement à Bougnard en triangle permettant la desserte du Centre) 	<p>hôtelière et d'activités ;</p> <ul style="list-style-type: none"> • Dans l'hypothèse de la desserte directe de Pessac-Centre
Le TCSP 3 ^{ème} phase à Pessac : un tramway Avec quel terminus?	<p>Le choix du terminus peut déterminer les évolutions :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Niveau Rond-point de l'Alouette • Niveau Cazalet (largeur de voie et potentiel foncier) • Niveau Macedo (largeur de voie) • Niveau Haut-Livrac (en raquette sur la ligne HT ?) • Niveau à déterminer pour autoriser immédiatement ou ultérieurement dans une autre phase le bouclage avec la ligne A de tramway 	<p>Potentiel :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Impraticable (sortie de rocade) • Boucle vers ligne A ? • idem • Terminus définitif • Cf les avantages de cette solution dans ce dossier (fiche suivante)

3. Les avantages de la jonction des lignes A et B de tramway en 3^{ème} phase

THÈMES	PRÉSENTATION	OBSERVATIONS
Le TCSP 3 ^{ème} phase à Pessac : un tramway en boucle avec la ligne A	<ul style="list-style-type: none"> • Il s'agit de réaliser la jonction de la ligne B avec la ligne A de tramway en reliant le terminus théorique de la ligne B sur le quartier de France-Alouette au terminus prévu sur la zone aéroportuaire. • Avantages ci-dessous : intermodalité, mises en réseau, sécurité et gestion améliorées 	<ul style="list-style-type: none"> • Un vrai projet communautaire avec un impact considérable en matière de report modal tout en dépassant les logiques communales. • Un impact économique favorable à l'emploi sur les zones d'activités
Aéroport de métropole	<ul style="list-style-type: none"> • Accès à la zone aéroportuaire et aux zones d'activités et hôtelières correspondantes • Mutualisation potentielle des capacités hôtelières de Pessac et de Mérignac 	<ul style="list-style-type: none"> • Zone d'activités très importante touchant plus de 20000 personnes directement et générant des flux de circulation considérables (automobiles en particulier)
Intermodalité tram/train	<ul style="list-style-type: none"> • Mise en intermodalité de la gare Alouette/Aéroport sur la ligne Bordeaux-Arcachon avec la gare TGV de Saint-Jean 	<ul style="list-style-type: none"> • Cf Grenelle environnement prônant une liaison ferrée avec les aéroports en particulier vers les gares TGV

Universités	<ul style="list-style-type: none"> • Mise en réseau des universités • Perspective de l'unité des universités 	<ul style="list-style-type: none"> • CHU et Fac médecine par ex. • Université de bordeaux
Zones d'activités	<ul style="list-style-type: none"> • Mise en réseau des zones d'activités • Possibilité d'inclure zone de Gradignan proche de Pessac 	<ul style="list-style-type: none"> • Pessac et Mérignac (+ de 40000 personnes directement)
Parc du Bourgaillh	<ul style="list-style-type: none"> • Desserte du parc d'intérêt régional du Bourgaillh directement par la chalandise des deux lignes A et B • Indirectement par la gare intermodale de l'Alouette 	<ul style="list-style-type: none"> • Indirectement par raccordement au reste du réseau pour la CUB • Pour l'aire métropolitaine
CHU Groupe Sud	<ul style="list-style-type: none"> • Desserte des hôpitaux Haut-Lévêque et Xavier-Arnoz pour les riverains de la ligne A 	<ul style="list-style-type: none"> • Mise en réseau des hôpitaux de l'agglomération
Sécurisation du réseau	<ul style="list-style-type: none"> • Sécurité par contournement des problèmes • Sécurité par contournement de l'incident ou l'accident 	<ul style="list-style-type: none"> • A vers B ou B vers A • Idem
Sectionnement du trajet	<ul style="list-style-type: none"> • Possibilités de fonctionnement en sections c'est-à-dire sur une partie du parcours en fonction des besoins spécifiques • Possibilité de faire circuler un tram/train lors du rétablissement du triangle des Echoppes 	<ul style="list-style-type: none"> • Par exemple Mairie de Mérignac / Mairie de Pessac... • Etude d'un raccordement direct Aéroport/Saint-Jean via Pessac- centre
Continuité du service	<ul style="list-style-type: none"> • Continuité du service au public par contournement du lieu d'immobilisation 	<ul style="list-style-type: none"> • Par l'aval ou l'amont de la ligne
Gestion des heures de pointe et accidents	<ul style="list-style-type: none"> • Possibilité de point d'injection de rames en Heures de Pointe ou d'un tracteur en cas d'accident 	<ul style="list-style-type: none"> • A partir d'un garage annexe ou voies stockage (frontière Pessac/Mérignac ?)

4. Observations générales relatives au réseau de tramway actuel

THÈMES	PRÉSENTATION	OBSERVATIONS
Succès populaire	<ul style="list-style-type: none"> • Plébiscite en faveur du tram (vote par l'usage) 	<ul style="list-style-type: none"> • Site propre et fréquences
Configuration du réseau	<ul style="list-style-type: none"> • En étoile 	<ul style="list-style-type: none"> • Pas de réseau de banlieue à banlieue
Types de desserte		

	<ul style="list-style-type: none"> • Résidentielle : desserte de l'habitat [flux « départ »] • Activités : desserte de zones d'activités [flux « arrivée »] • Combinées avec dominante [flux « croisés »] • Choix fonction du potentiel de report modal (VL vers Tram) 	<ul style="list-style-type: none"> • Trajets domicile/ travail notamment • Entreprises, campus, hôpitaux... • Mixité de dessertes • Choix des variantes aux logiques différentes sur un élément objectif
Exploitation	<ul style="list-style-type: none"> • Départs en station retardés par la réouverture des portes 	<ul style="list-style-type: none"> • Passagers face aux retardataires
«	<ul style="list-style-type: none"> • Arrêts intempestifs par dysfonctionnement des feux de priorité aux intersections 	<ul style="list-style-type: none"> • Risques d'accidents car situation non lisible par automobilistes
«	<ul style="list-style-type: none"> • Implantation des composteurs + système de proximité 	<ul style="list-style-type: none"> • Ralentissement des entrées
«	<ul style="list-style-type: none"> • Encombrement des entrées / sorties 	<ul style="list-style-type: none"> • Parfois lié à l'implantation des composteurs
«	<ul style="list-style-type: none"> • Sortie et passage devant le tramway 	<ul style="list-style-type: none"> • Danger et retarde le départ
Complémentarité avec les autres modes déplacement	<ul style="list-style-type: none"> • Piétons : accès • Vélos : sécurité • Voitures : fluidité • Bus : réseau efficace • Train : intermodalité sur l'aire métropolitaine • Avion : pertinence en lien avec le train 	<ul style="list-style-type: none"> • Problèmes d'accessibilité • Pistes et abris sécurisés, système prêt • Sorties rocade, points communications • Dépendance circulation générale • Interface par tram-train • Raccordement zone aéroportuaire
Usages	<ul style="list-style-type: none"> • En W.E notamment renforce l'attractivité de la ville centre (au détriment des activités localisées ?) • Pente « naturelle » vers Bordeaux, effet métropole ? 	<ul style="list-style-type: none"> • Favorise la « banlieusardisation » c'est-à-dire des lieux sans animation de type Transports/boulot/Dodo
Étalement urbain	<ul style="list-style-type: none"> • Dès que le réseau s'éloigne des zones denses en activités ou habitat l'étalement urbain est favorisé • Le prix du billet indépendant de la distance favorise également l'étalement urbain 	<ul style="list-style-type: none"> • Limite approximative pour la CUB est la bande extra-rocade sur 1 km. • Ne pas lier le prix de base à une politique « sociale » indépendante

Rayon de chalandise	<ul style="list-style-type: none"> • Marche : 1,5 km • Vélo : 4 km en moyenne (de 3 à 5 km) 	<ul style="list-style-type: none"> • Constaté par enquête • Si abri sécurisé
Parc-relais	<ul style="list-style-type: none"> • Succès favorisant le covoiturage • Indispensable dans une gare intermodale avec Parc-train 	<ul style="list-style-type: none"> • Usage auto intelligent • Ex. Pessac-Centre

5. Étude du projet de la 3^{ème} phase du tramway : les variantes I1 et I2

THÈMES	PRÉSENTATION	OBSERVATIONS
Documents graphiques	<ul style="list-style-type: none"> • Indiquer l'ensemble d'habitat collectif des Acacias • Replacer l'AFPA dans son secteur • Supprimer le « collège » Saint-Exupéry • Ajouter la zone hôtelière au niveau de l'entrée de rocade 	<ul style="list-style-type: none"> • Quartier de Saige • Accessible par I1 et I2 • Ecole primaire relevant de la proximité • Tourisme et affaires
Points communs	<ul style="list-style-type: none"> • Point de départ du projet : la station Bougnard • Desserte lycée professionnel, cité des métiers et AFPA • Aboutissement intersection Canéjan/Haut-Lévêque • Part de desserte résidentielle plus ou moins élevée 	<ul style="list-style-type: none"> • Par embranchement de la ligne B • Par avant ou arrière des établissements • Reprise du tronç commun • 100% en I2 et 50% en I1
Différences	<ul style="list-style-type: none"> • I2 essentiellement en desserte résidentielle et I1 mixte • I2 habitat individuel et effleure le collectif (Châtaigneraie) • I2 utilise un réseau viaire principal et I1 secondaire • I2 ne permet pas de restructuration urbaine • I2 ne pénètre pas dans la zone d'activités et hôtelière • I1 est tout proche de l'échangeur de rocade (risque ?) • I1 possède un potentiel de parc-relais • I1 a un potentiel de report modal élevé (voir ci-dessous les éléments de calcul) 	<ul style="list-style-type: none"> • I1 en résidentiel intra-rocade (Pontet) • I1 en collectif traversé • Fortes contraintes pour I2 • I1 (re)structure Le Pontet et Bersol • Potentiel de report modal résidentiel • Intermodalité forte (blocage ?) • En proximité de la sortie de rocade • Du fait de la desserte zone d'activités et hôtelière

Potentiel de report modal simplifié en desserte résidentielle (passage de la voiture au tramway)	<ul style="list-style-type: none"> • Flux de « départ » initialement de la population résidente • Déduction des scolaires relevant de la proximité • Déduction des personnes déjà acquises au TC • Déduction des personnes sans voiture 	<ul style="list-style-type: none"> • On part de chez soi, de son domicile • Transports spécialisés ou modes doux • Par choix ou nécessité • Ou utilisée par le conjoint
Potentiel de report modal simplifié en desserte d'activités (passage de la voiture au tramway)	<ul style="list-style-type: none"> • Flux « d'arrivée » initialement de la population au travail • Addition des « clients » • Addition des « visiteurs » • Addition des intervenants sur la logistique connexe 	<ul style="list-style-type: none"> • On arrive sur son lieu d'activités • Clients qui se rendent dans l'entreprise • Représentants en visite... • Entretien, restauration...
Possibilités d'évolution de I1	<ul style="list-style-type: none"> • Rentrer directement dans le Pontet (triangle de Bougnard) • Dans Bersol shunt vers le tronc commun 	<ul style="list-style-type: none"> • A l'identique branche de Pessac-centre • Via la propriété CUB (tennis)
Potentiel de structuration de I1 modifié	<ul style="list-style-type: none"> • Structuration du Pontet • Restructuration de Bersol zone d'activités 	<ul style="list-style-type: none"> • A réaliser en tout état de cause • Sortie de rocade avec parcc-relais
Potentiel d'évolution de I2	<ul style="list-style-type: none"> • Utilisation de Clavé après passage sous rocade 	<ul style="list-style-type: none"> • Sans apport et avec effets négatifs
Potentiel restructuration de I2 modifié	<ul style="list-style-type: none"> • Nul avec effets négatifs : éloignement de la zone d'activités et perte desserte Cité des métiers, AFPA... 	<ul style="list-style-type: none"> • Aggravation du réseau structurant des communications viaires

6. Étude du projet de la 3^{ème} phase du tramway : le tronc commun

THÈMES	PRÉSENTATION	OBSERVATIONS
Desserte du CHU Haut-Lévêque	<ul style="list-style-type: none"> • Traversée directe, privative du CHU à partir de l'avenue de Canéjan • Proposition : passage par avenue du Haut-Lévêque (parcours plus court et plus lisible sachant que la desserte interne du CHU peut relever d'une navette bus spécifique) 	<ul style="list-style-type: none"> • Nouvel accès privé avec contraintes de gestion interne du CHU et d'accès • Permet l'accès des riverains, il y a préservation du libre accès de tous les publics et non « privatisation » • Un réseau clair au service de tous les publics

	<ul style="list-style-type: none"> • La lisibilité et la visibilité du parcours du tramway par le public sont importantes • Une meilleure maîtrise de la sécurité des franchissements (piétons notamment) clairement identifiés sur le domaine public 	<ul style="list-style-type: none"> • Au contraire dans le CHU les traversées des piétons sont incontrôlables (fort risque d'accident)
Desserte de la gare et franchissement de la voie ferrée	<ul style="list-style-type: none"> • Franchissement par le passage supérieur avenue du Haut-Lévêque • Proposition : passage souterrain à étudier à partir des délaissés à côté de la rampe du passage supérieur routier (pas d'accès particuliers) • Fort potentiel de restructuration du secteur 	<ul style="list-style-type: none"> • Gare intermodale peu lisible et peu pratique • Réalisation d'un véritable pôle intermodal avec parc-relais dans la zone • Effets induits de la proposition
Passage Rond-Point de l'Alouette	<ul style="list-style-type: none"> • Fortes contraintes du réseau viaire : l'échangeur de rocade complet de Pessac + grandes voies de transit : route d'Arcachon, avenues Haut-Lévêque / Bourgailh en intercommunal, avenue de Beutre en inter quartiers • Proposition : passage souterrain de franchissement débouchant sur l'avenue de Beutre • Fort potentiel de restructuration du secteur 	<ul style="list-style-type: none"> • Passage à niveau rue Locarno ou parking du « bistrot » ? Dans les deux cas il y a des risques dans la gestion de l'intersection • Elimination de la contrainte forte de gestion de l'intersection • Effets induits de la proposition
Terminus théorique	<ul style="list-style-type: none"> • Minimum significatif Cazalet/Macedo • Prise en charge de la sortie de rocade par ce réseau • En fait jusqu'au point qui permettra le raccordement à la ligne A de la ligne B immédiatement ou en continu • Le niveau Haut-Livrac permet d'envisager aussi une assiette sur le passage de la ligne Haute Tension de RTE 	<ul style="list-style-type: none"> • Réalisation d'un parc-relais sur zone • Terrain face à Cazalet ? • Ce raccordement prend tout son sens sans rupture de charge donc avec tram • Enfouissement de cette ligne dans la traversée du parc du Bourgailh
Jonction avec la ligne A dans la	<ul style="list-style-type: none"> • Voir les avantages de cette connexion 	<ul style="list-style-type: none"> • Cf. fiche spécifique

zone aéroportuaire	<ul style="list-style-type: none"> • Intermodalité forte train/aéroport via la gare de l'Alouette dans le fil du Grenelle de l'environnement • La gare de l'Alouette joue un rôle pivot d'intermodalité 	<ul style="list-style-type: none"> • Possibilité d'accès du tram-train via Pessac-Centre ? • Prenant aussi en compte l'aérien
--------------------	---	---

7. Étude des critères de choix des variantes ou des propositions par questionnement

THÈMES	PRÉSENTATION	OBSERVATIONS
Le tramway est un mode de transport de masse	<ul style="list-style-type: none"> • Par ses capacités et son cadencement le tramway est un mode de transport pour un nombre de passager très important 	<ul style="list-style-type: none"> • Le critère sera donc le nombre de passagers à transporter et non leur qualité
Un objectif du PDU : le report modal	<ul style="list-style-type: none"> • Il s'agit du report modal de la voiture individuelle vers le tramway • Les zones résidentielles supportent des flux pendulaires « départ » le matin et « arrivée» le soir • Les zones d'activités supportent des flux pendulaires « arrivée » le matin et « départ » le soir • Ces flux pendulaires se manifestent par des embouteillages • But final rééquilibrer la part de la voiture dans les déplacements en faveur du transport en commun ou des déplacements individuels (modes doux) 	<ul style="list-style-type: none"> • Le critère est le Potentiel de Report Modal (PRM) simplifié • Le flux majeur étant du domicile vers le « travail » (contrainte horaire) • Le flux majeur étant du domicile vers le « travail » (contrainte horaire) • L'embouteillage critère de choix ? • Les personnes déjà acquises au transport en commun (bus et covoiturage) sont déjà conquises
Ne pas confondre les problématiques de transport et les problématiques sociales	<ul style="list-style-type: none"> • Le tramway est une réponse au besoin de transport de masse et de report modal (voiture vers tram) • La typologie de l'habitat fondée sur sa nature « sociale » intervient peu initialement comme discriminant • En revanche l'habitat collectif par sa densité et sa hauteur agit directement sur le nombre • Les problématiques sociales relèvent de politiques publiques graduées (tarif réduit, gratuité...) 	<ul style="list-style-type: none"> • Cf. critères du nombre de passagers et du Potentiel de report modal • L'habitat dit social a un accès ouvert à 80% de la population • Le critère sera donc le nombre de passagers et le PRM • Prise en charge globale par les collectivités publiques en fonction des

	en fonction de la personne directement	revenus, âge, situations particulières...
Favoriser l'emploi par l'accessibilité	<ul style="list-style-type: none"> • Implique la desserte des zones d'activités • L'accessibilité est un facteur de développement de ces zones 	<ul style="list-style-type: none"> • Gisement d'emplois • Maintien et développement de l'emploi
Potentiel de réalisation de parcs-relais	<p>Trois zones permettent cette implantation aux environs:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Des accès de rocade (2 pour Pessac) • La gare de l'Alouette 	<p>Complémentarité avec la voiture :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Parc-relais classique • Parc-relais + Parc-Train
Potentiel utile de restructuration	<p>L'arrivée du tramway peut permettre la restructuration et la modernisation d'une zone :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Embellissement de l'espace public • Dynamique de développement et de modernisation 	<p>Ces potentialités ne sont pas automatiques (cf. Talence qui présente les 2 cas) :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Favorable : son Centre • Défavorable : son tracé sur voirie

8. Étude des critères de choix des variantes ou des propositions par questionnement

La complémentarité et la compatibilité avec les autres modes de déplacements

THÈMES	PRÉSENTATION	OBSERVATIONS
Complémentarité et compatibilité avec un mode individuel : la marche	<p>Concerne toutes les populations y compris les personnes à mobilité réduite imposant des trottoirs:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Larges et sans possibilité de stationnement sauvage • Dégagés d'obstacles (signalétique, boîtiers techniques...) • Bien éclairés 	<p>Rayon de chalandise observé jusqu'à 1,5 kilomètre :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mode exclusif possible dans cette limite (ex. élèves des écoles et collèges)
Complémentarité et compatibilité avec un mode individuel : le vélo	<p>Concerne toutes les populations ayant l'aptitude physique avec des pistes cyclables :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Continues et en réseau • Avec des possibilités de stationnement sécurisé • Liées à un système de prêt de type « Vélib » 	<p>Rayon de chalandise observé de 3 à 5 kilomètres</p> <ul style="list-style-type: none"> • Continuités cyclables et vrai réseau • Evite le transport du vélo • Idem
Complémentarité et compatibilité avec un mode individuel : la voiture	<p>Il s'agit de réduire la part de ce mode actuellement prépondérant tout en tenant compte de sa place dans le transport des personnes :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Eviter l'embolie du réseau viaire structurant • Eviter une nouvelle coupure de cette plateforme du tram sur le réseau viaire existant (enclavement de quartiers) 	<p>Par report modal vers les modes doux pour les petits trajets ou collectif pour les autres</p> <ul style="list-style-type: none"> • Accès rocade et intercommunaux • Coupures majeures actuelles : rocade et voie ferrée • Politique des parcs-relais notamment sur les pôles

	<ul style="list-style-type: none"> • Favoriser le covoiturage faisant de la voiture un mode collectif avec un usage intelligent et plus économe 	intermodaux
Complémentarité et compatibilité avec un mode collectif : le bus	<p>Le bus garde une place importante pour assurer la desserte de zones moins denses non desservies par le tramway :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Un réseau structurant a fait ses preuves • Etudier sur les quatre quadrants de Pessac des navettes circulaires en rabattement vers le tramway 	<p>L'efficacité de ce mode doit être très sensiblement améliorée :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Desservir tout le territoire (Toctoucau) • Pour les zones ou horaires à faibles effectifs : le transport à la demande
Complémentarité et compatibilité avec un mode collectif : le train	<ul style="list-style-type: none"> • Faire de la gare de l'Alouette un pôle intermodal sur la ligne Bordeaux-Arcachon • Parc-train et parc-vélos dans la zone sont indispensables comme à Pessac-Centre et Cestas (pour Toctoucau) • Faire progresser le projet de tram-train sur la ligne de ceinture et au-delà 	<ul style="list-style-type: none"> • Favorisée par le cadencement comme celle de Pessac-Centre • Le cas échéant couplé à un parc-relais pour le tram à Pessac • Rétablissement du triangle des Echoppes [et jonction lignes A et B ?]
Complémentarité et compatibilité avec un mode collectif : l'avion	<ul style="list-style-type: none"> • Permisses par la desserte de la zone aéroportuaire • Intermodalité avec la gare de l'Alouette • Etudier la possibilité de passage du tram-train 	<ul style="list-style-type: none"> • Avec jonction des lignes A et B • Cf. Grenelle de l'environnement • Via Pessac-Centre