



PÔLE DE LA MOBILITÉ  
Direction de la stratégie et des études de déplacements

RAPPORT A LA COMMISSION  
BUREAU  
SEANCE DU 18 septembre 2014

N° 21985

## Relance du Schéma Directeur Opérationnel des Déplacements Métropolitains

### RESUME

Ce rapport a pour objectif de dresser le bilan de la première phase des études de faisabilité du SDODM. Au vu de ce bilan, il apparaît que, tout en conservant les principes fondateurs et les lignes du SDODM, une nouvelle organisation des réseaux de transport collectif doit être envisagée, afin de mieux articuler les lignes et d'assurer un meilleur maillage pour une desserte de qualité du territoire. Le rapport qui vous est présenté propose donc de poursuivre les réflexions du SDODM en lançant des études opérationnelles, pré-opérationnelles et de prospective pour la réalisation de ces lignes.

L'opération est estimée à           €uros en dépenses

- Elle est prévue au budget principal dans l'exercice  
 Son financement reste à déterminer : financement à dégager

Commentaire :

**Relance du Schéma Directeur Opérationnel des Déplacements Métropolitains**

Le Schéma Directeur Opérationnel des Déplacements Métropolitains (SDODM) a été adopté en Conseil de Communauté du 29 avril 2011. Ce document définit un cadre de référence en matière de transports en commun à l'horizon 2025. Cette échéance permet de prendre en compte le développement optimal du territoire, les études de faisabilité du SDODM intégrant toutes les projections démographiques et projets urbains envisagés.

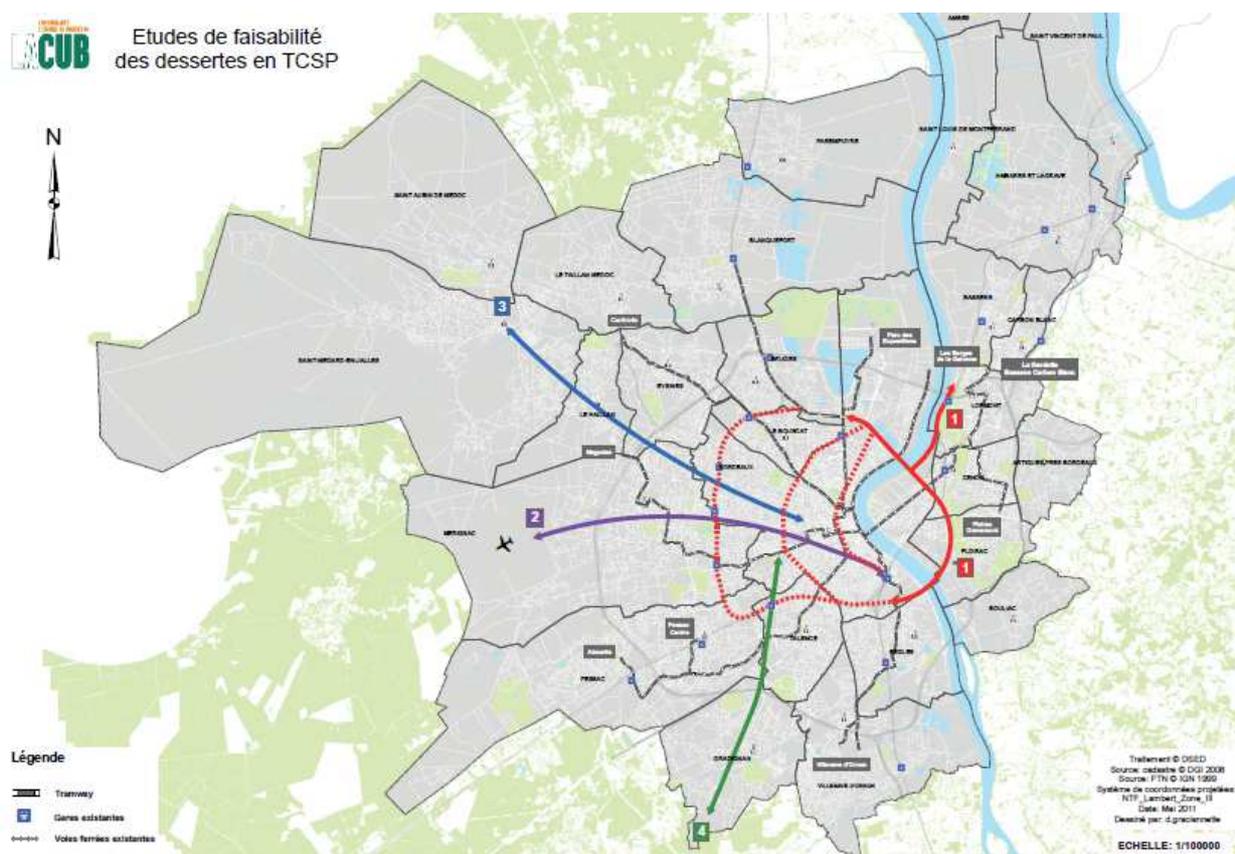
Ce rapport a pour objectif de dresser le bilan de la première phase des études de faisabilité du SDODM. Au vu de ce bilan, il apparaît que, tout en conservant les principes fondateurs et les lignes du SDODM, une nouvelle organisation des réseaux de transport collectif doit être envisagée, afin de mieux articuler les lignes et d'assurer un meilleur maillage pour une desserte de qualité du territoire. Le rapport qui vous est présenté propose donc de poursuivre les réflexions du SDODM en lançant des études opérationnelles, pré-opérationnelles et de prospective pour la réalisation de ces lignes.

Joint au présent rapport, une annexe précise tous les détails du bilan du SDODM et des nouvelles études qui vous sont proposées.

**I – Les enseignements des études de faisabilité du SDODM**

Les études de faisabilité ont été déclinées en 4 secteurs distincts :

- Bouclage des 2 rives par les ponts Chaban-Delmas et Jean-Jacques Bosc et desserte presque île d'Ambès.
- Liaison aéroport Bordeaux centre – Gare Saint-Jean.
- Liaison Bordeaux centre - Caudéran – Saint-Médard-en-Jalles.
- Liaison Gradignan – Talence – CHU Pellegrin.



Pour ces lignes, les éléments ressortant des études de faisabilité techniques de la première phase sont les suivants :

- un potentiel de voyageurs estimé entre 18 000 à 38 600 voyageurs/jour. A titre de comparaison en 2013, la ligne A du tramway transportait quotidiennement 100 000 voyageurs, le tramway B 90 000 voyageurs, le tramway C 60 000 voyageurs. Pour le réseau de bus, la fréquentation journalière des Lianes varie entre 3 000 et 14 000 voyageurs / jour.
- des analyses socio-économiques pouvant être améliorées. Il s'agit notamment du Taux Rentabilité Interne (TRI), qui sert d'indicateurs pour l'éligibilité aux appels à projets et aux subventions, et pour lequel le taux de référence est habituellement de 4 %. Il est à noter qu'un taux faible peut fragiliser l'enquête publique en interrogeant sur la pertinence du projet.
- la nécessité de la mobilisation d'un budget d'investissement compris entre 350 M€ et 1 240 M€ (suivant les choix de mode), là où le PPI 2013-2018 prévoit l'inscription de 13M€/an entre 2016 et 2018.

Ces résultats ne doivent pas remettre en cause la pertinence des lignes proposées par le SDODM. En effet, les études du SDODM ont aussi montré qu'une approche par ligne distincte (4 lots + 1 étude complémentaire Cenon Pont Rouge-Parempuyre) était peu optimale car elle n'appréhendait pas l'effet « réseau ». Par exemple, la réalisation en même temps des 3 lignes de tramway (première et seconde phase) a permis de doper le potentiel de clientèle en offrant de multiples possibilités de déplacements et donc de rendre le réseau plus attractif.

**Une réorientation des études du SDODM est donc nécessaire pour envisager les lignes de TCSP comme un réseau et non comme des lignes distinctes.**

## **II – Les enjeux de desserte du territoire**

Il s'agit d'optimiser les possibilités de déplacements et d'offrir davantage de services aux usagers (points d'échanges multiples destinations ...) tout en limitant les temps de parcours.

**Le succès de la logique de maillage des 3 premières lignes de tramway et des 3 pôles d'échanges (Quinconces, Porte de Bourgogne et Hôtel de Ville) a montré la pertinence et l'efficacité d'un fonctionnement en réseau. Aujourd'hui, l'objectif est de reproduire cette même logique à une échelle plus large** afin d'optimiser les échanges, de réduire les temps de parcours, de dé-saturer ces trois pôles et d'offrir des liaisons sans passer par l'hypercentre de l'agglomération.

Par ailleurs, l'identification des segments de lignes les plus stratégiques (tel que ceux permettant des connexions entre les lignes de tramways) permettra de cibler les tronçons à réaliser en priorité.

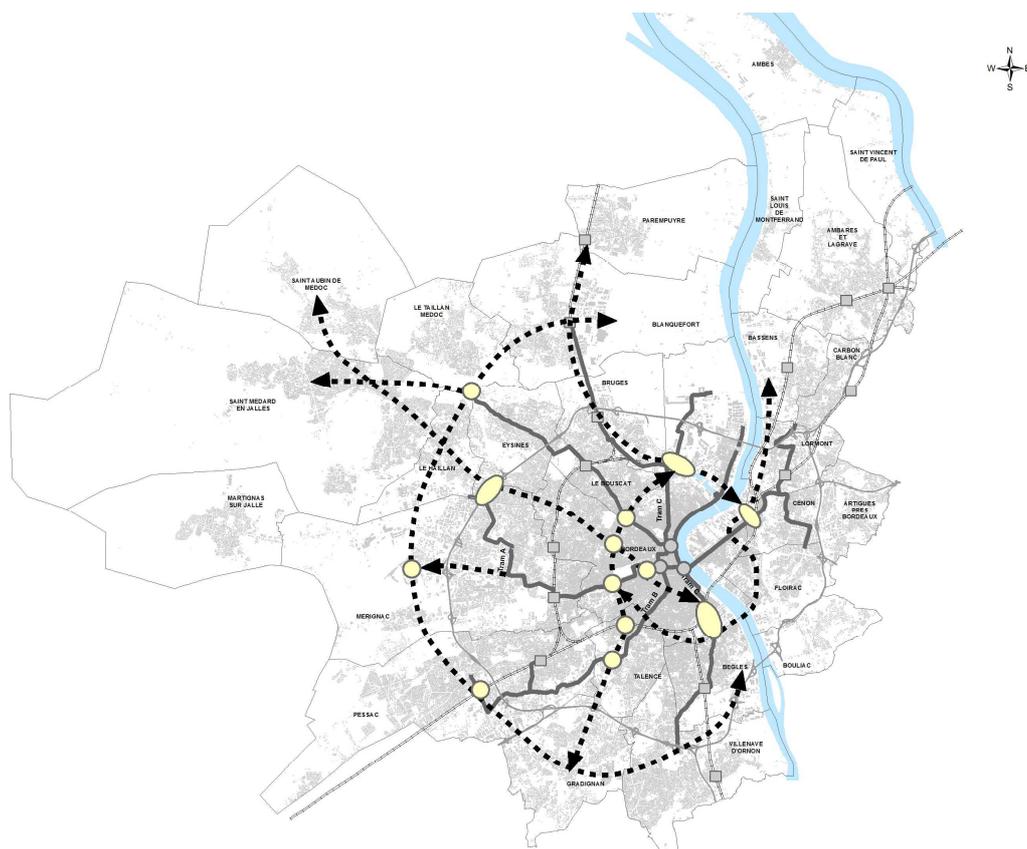
**Bien entendu, le succès d'une politique de transports ne repose pas uniquement sur la réalisation de lignes de TCSP. Il convient de développer une politique de mobilité qui donne un cadre cohérent d'actions pour les transports** en l'accompagnant d'une politique de stationnement, d'organisation des flux automobiles, de promotion d'un lien fort avec l'urbanisme, de développement de modes alternatifs...

Ainsi, les réflexions et opérations proposées représentent le plan d'actions visant à définir un réseau de transport collectif de l'aire métropolitaine.

## **III – Pour une évolution de la réflexion**

Sur la base des principes ci-dessus, **il vous est proposé de poursuivre les opérations sur la base d'un réseau maillé, structuré par une articulation de lignes de TCSP et par un ensemble de points d'échanges facilitant les multiples destinations.** Ces pôles d'échanges se situent à différents endroits du territoire communautaire et en amont des trois existants que sont : Porte de Bourgogne, Hôtel de Ville et Quinconces. Ce positionnement à l'avantage d'offrir des solutions de transports sans être obligé de passer en hypercentre d'agglomération.

**Ce réseau est donc un plan cible pour l'organisation du réseau de TCSP. Sa mise en œuvre pourra, de ce fait, être phasée dans le temps.**



### Nouvelle organisation proposée

***Dans cette perspective, il vous est proposé le programme de travail suivant :***

- ***le lancement de quatre études opérationnelles,***
- ***le lancement de trois études pré-opérationnelles et d'une étude prospective.***

### **Lancement d'études opérationnelles sur 4 projets de TCSP :**

- desserte de l'aéroport :

- extension de la ligne A du tramway entre Mérignac Quatre Chemins et l'aéroport ;
- mise en place d'une navette entre la gare de Pessac Alouette et l'aéroport pour assurer la liaison Aéroport – Gare Saint-Jean.

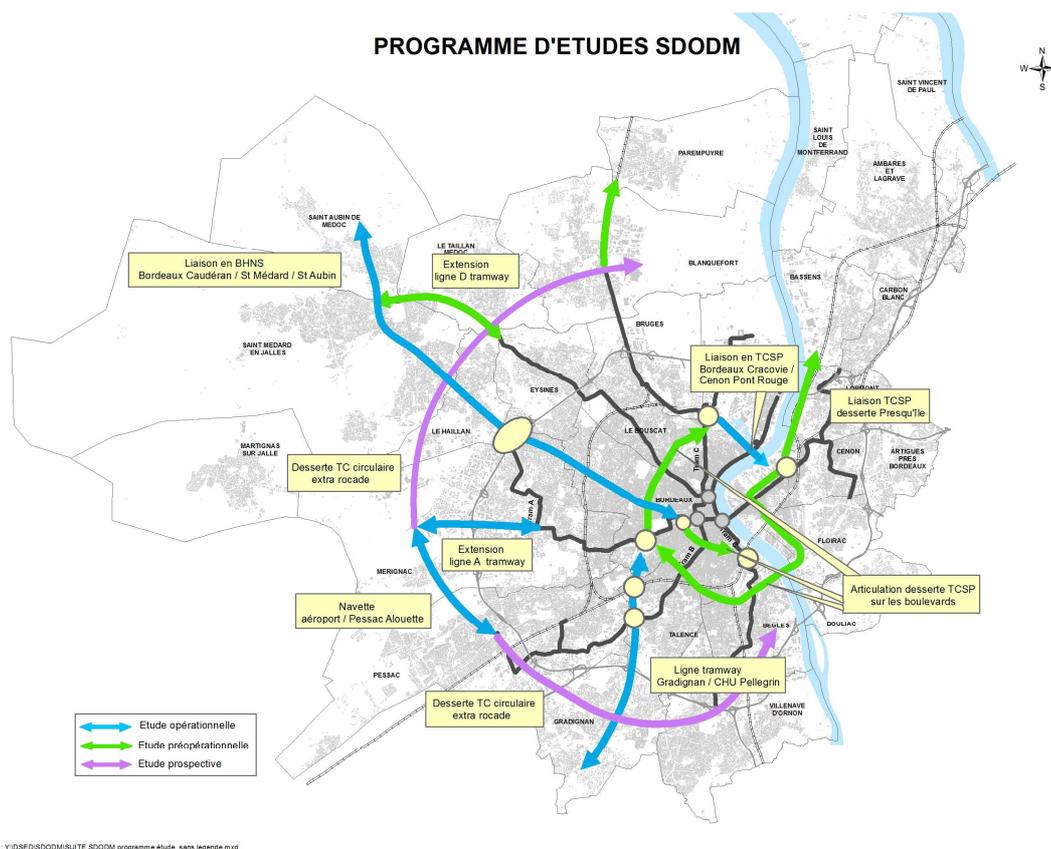
- liaison en tramway entre Gradignan et Bordeaux, en deux phases :

- phase 1 entre Gradignan– Talence-campus – Bordeaux CHU Pellegrin, avec notamment, la réalisation d'un point d'interconnexion efficace au niveau de Lescure (nouvelle ligne - tram A- ligne des boulevards) ;

- phase 2 ultérieure depuis Bordeaux CHU Pellegrin, le terminus définitif étant à déterminer par les résultats de l'étude de faisabilité d'un tramway sur les boulevards.

- liaison en Bus à Haut Niveau de Service Bordeaux Centre-Caudéran- Le Haillan-Saint-Médard-en-Jalles – Saint-Aubin de Médoc ; Cette liaison sera optimisée afin de rentrer dans une fourchette financière comprise entre 50 et 75M€ ;

- liaison en TCSP entre Bordeaux Cracovie et Cenon Pont Rouge



### **Lancement d'études pré-opérationnelles sur les projets suivants :**

- prolongement à expertiser de la ligne D du tramway entre Cantinolle et Saint-Médard-en-Jalles, en privilégiant la voie unique, avec un nombre limité d'arrêts ;

- étude d'optimisation de la desserte circulaire en TCSP sur les boulevards et la rive droite avec l'articulation de plusieurs lignes : ligne de pont à pont, poursuite des réflexions sur le prolongement de la ligne Gradignan – CHU Pellegrin et sur la liaison Parempuyre – Cenon Pont Rouge ;

- étude d'amélioration de la desserte de la presqu'île par les quais de Garonne (TCSP) et par le renforcement de la desserte ferroviaire (étude stratégique de définition des besoins de desserte ferroviaire sur le territoire de La Cub) ;

**Le lancement d'une étude prospective :**

- étude de desserte en TCSP du secteur extra rocade à l'Ouest de l'agglomération sur un arc économique Rive Gauche.