

transamo

À VOS CÔTÉS

ilex
[paysageurbanisme]



Océan
Atlantique

Médoc

Bordeaux



ETUDE DE FAISABILITÉ D'UN TRANSPORT COLLECTIF EN SITE PROPRE ENTRE BIGANOS ET LÈGE CAP FERRET

Présentation de l'étude et des principales conclusions
Lanton, 25 juin 2018

Sophie Debost
Transamo

Contexte et objectifs de l'étude

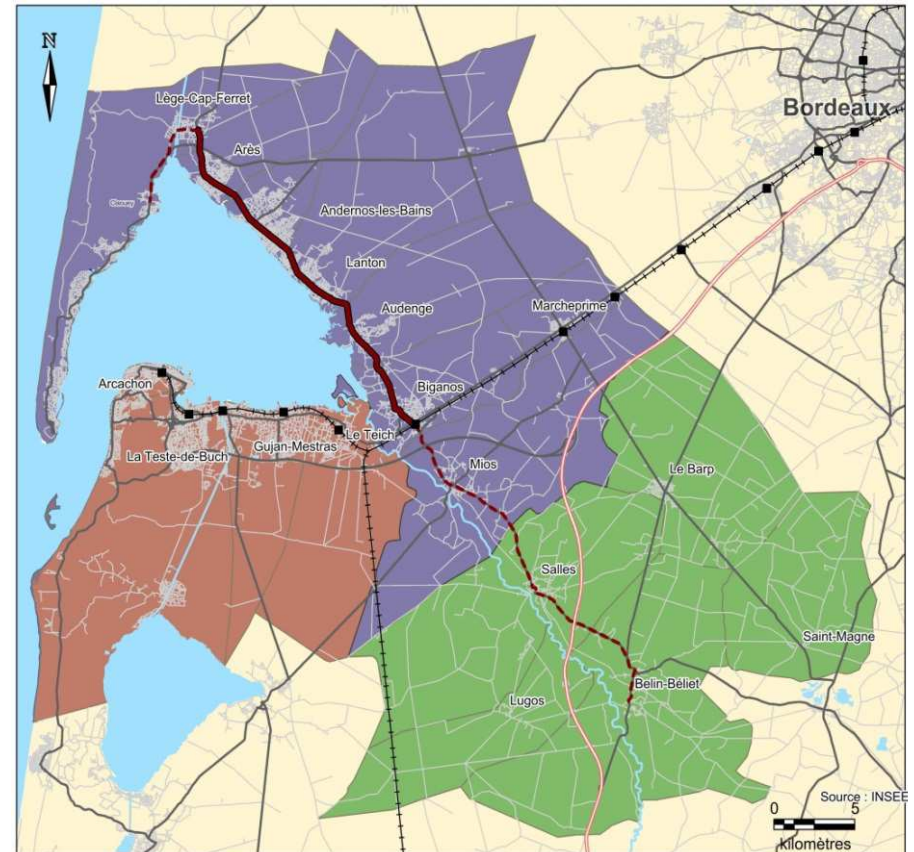
Une étude exploratoire sur la faisabilité d'un TCSP reliant Lège Cap Ferret à la gare de Biganos, concrétisant les orientations du SCOT

■ Des éclairages et réponses aux questions suivantes :

- > Quel tracé : piste cyclable existante et/ou RD3 ?
- > Quel mode ?
- > Quelle articulation avec les territoires quelle intermodalité ?
- > Pour quel potentiel ?
- > A quel coût ?
- > Avec quels impacts (foncier, VRD, ...) ?

■ Une étude réalisée

- > sous maîtrise d'ouvrage SYBARVAL
- > et ses partenaires : COBAN, COBAS, CC Val de l'Eyre, Gironde, SNCF, ...
- > par le groupement Transamo – Ilex Paysage Urbanisme
- > de juillet 2015 à novembre 2016



Les grands constats

- **De forts enjeux en matière de déplacements sur le Nord Bassin ...**
 - > Une demande de déplacements locale et vers la métropole bordelaise, un unique axe
 - > Biganos PEM, point d'articulation entre bassin et Val de l'Eyre mais tourné vers bassin
 - > Des polarités secondaires non desservies par les TC
- **... l'opportunité d'un TCSP cependant peu évidente**
 - > Interrogation sur la pertinence d'un TCSP au regard du territoire
 - > De fortes contraintes techniques et des impacts sur l'environnement et le bâti
 - > Des incertitudes sur le plan institutionnel, peu favorables à l'émergence du projet

Potentiel de clientèle estimée **1.500 – 2.500 voy./jour**
2030 * 2.300 – 3.800 voy./jour

→ Un contexte favorable pour un TCSP à construire

- > Développement de l'agglomération, à structurer autour du TCSP
- > Constitution d'une AOM, porteuse du projet, dans un schéma de transport global
- > Mesures d'accompagnement incitant à l'usage des TC
- > La réalisation du contournement routier, comme opportunité de requalification de la RD3 et rééquilibrage des modes ?

Quel mode TCSP pour la ligne Lège – Biganos ?

Une analyse comparative multicritères des modes envisageables

Le train

- Infrastructure neuve à faire, investissement prohibitif → non pertinent

Le tramway (tram-train ?)

- Peut-être pertinent dans la perspective long terme de densification des centre-bourgs → pertinent à très long terme
- Un investissement important

Le Bus / Car à Haut Niveau de Service

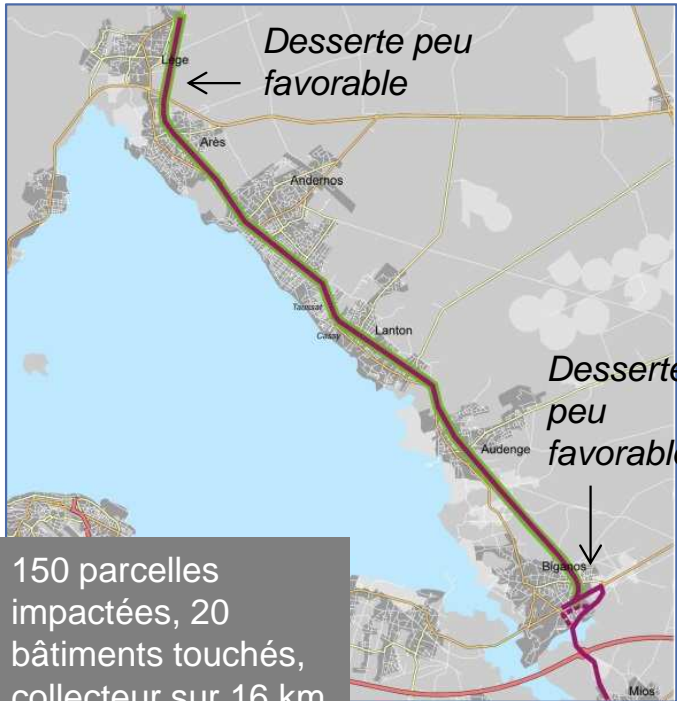
- Le mode le plus adapté car le plus souple en insertion et exploitation → Pertinent, à étudier en priorité

Le câble

- Contexte d'application non adapté → non pertinent
- Contraintes techniques

Trois scénarios étudiés

100 % piste cyclable

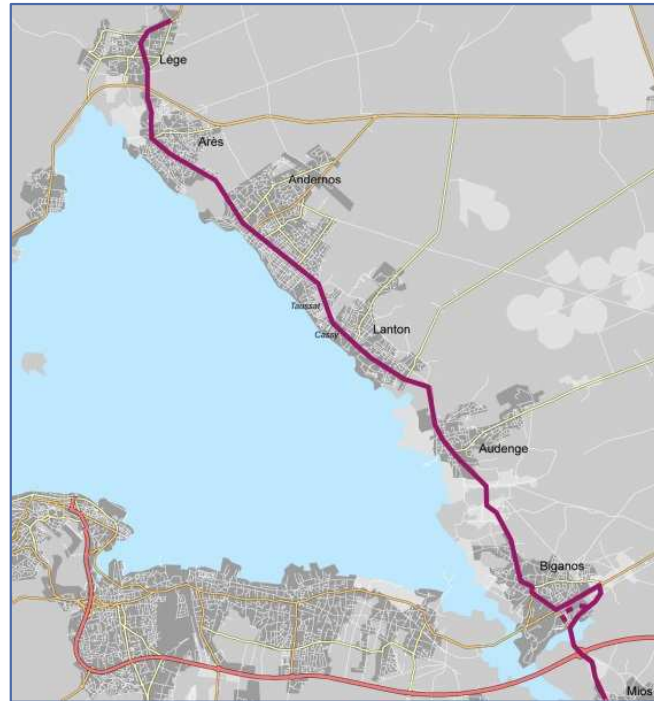


150 parcelles impactées, 20 bâtiments touchés, collecteur sur 16 km

Coûts

- > aménagement : 120-170 m€ (bus) – 250-350 m€ (tram) hors foncier et VRD
- > exploitation : 1,5 m€/an (bus) – 3 m€/an (tram)
- > matériel : 1,5 m€ (bus) – 15 m€ (tram)

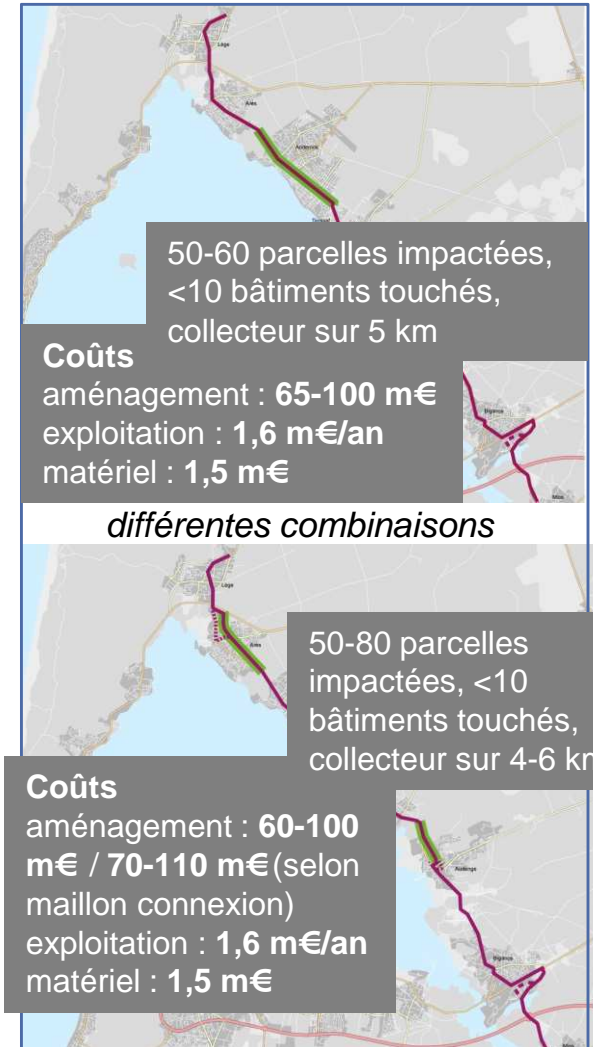
100 % RD3



Coûts

- > aménagement : 25-40 m€ (bus) hors foncier et VRD
- > exploitation : 1,6 m€/an (bus)
- > matériel : 1,5 m€ (bus)

RD3 / piste cyclable



Conclusions

Quelles orientations pour la suite de la démarche TCSP ?

- **Le mode bus à privilégier**
- **Un Lège-Biganos 100% piste cyclable à écarter** : ne répond que partiellement aux objectifs ou alors à très long terme > 2040, éventuellement en tramway (coût !)
- **Le 100% RD3 : une intervention modeste, avec des impacts sur la circulation à étudier en lien avec le projet de contournement routier**
- **Un projet mixte RD3/piste cyclable séduisant**
 - > La recherche d'une optimisation entre les deux infrastructures, au plus près des objectifs : un projet fédérateur pour le territoire (articulation d'enjeux locaux et de Bassin)
 - > Une mise en œuvre progressive possible des aménagements sur piste cyclable, tenant compte des projets des communes et leurs temporalités, grâce aux points de contact RD3/piste cyclable
 - > **Mais un projet coûteux, soumis à contraintes** (foncier, environnement ...)

Conclusions

« Prendre le meilleur » de la piste cyclable et de la RD3

Arès/Audenge : point de raccordement à étudier en fonction des enjeux locaux d'aménagement et de circulation

La RD3, là où :

- La piste cyclable est éloignée de l'urbanisation
- Des solutions de déviation du trafic routier existent et des opportunités de requalification de la RD3 ainsi apparaissent (apaisement et priorisation du bus)

Aménagements des arrêts,
Couloirs bus et sens uniques ponctuels
(centre de Lège, Biganos)

La piste cyclable, là où :

- Elle est bien positionnée par rapport à l'urbanisation
- Des opportunités de valorisation foncière, renforcement de polarités ou densification autour des stations de Arès à Audenge ont été mises en évidence

Site propre bidirectionnel
contigu à la piste cyclable
(emprise 14m)

Stations (emprise 18m),
composantes d'un projet
urbain et d'aménagement

... Des études et investigations complémentaires nécessaires

transamo

À VOS CÔTÉS

ilex
[paysageurbanisme]



Merci