



DOSSIER DE PRESSE du 9 septembre 2009

Sommaire

Communiqué de presse	p.2
I – Un enjeu d’agglomération	p.3
II – Pourquoi un nouveau réseau ?	p.4
III – Les principes fondateurs du projet de réseau de transport	p.5
IV – Le projet de réseau – cartographie simplifiée	p.6
V – Le réseau tbc 2010 en image	p.7
VI – Le calendrier des concertations	p.12
VII – Annexes	p.13

COMMUNIQUE DE PRESSE du 9 septembre 2009

Le nouveau réseau tbc au révélateur de la concertation

Donner un nouveau souffle au réseau tbc, construire un réseau de transports unique qui place le bus au même niveau de service que le tram, tel est le pari que se propose de réussir la Communauté urbaine de Bordeaux. Objectif : + 60 % de voyageurs à l'horizon 2013 (146 millions contre 90 millions aujourd'hui), prévus au contrat de délégation du service public des transports, passé entre la Communauté urbaine et Keolis Bordeaux.

Les réunions de concertation qui s'ouvrent ont pour objet principal de présenter et valider le schéma d'un réseau de transport unifié et interconnecté (Tram – Bus + Vélo), tel qu'issu de multiples réunions de travail avec les communes depuis le mois de juin.

Sans obligation légale, la Communauté urbaine souhaite engager une réelle démarche participative autour de ce projet et attend une forte mobilisation en retour de ses habitants. Cette séquence court du 7 septembre au 10 octobre 2010, elle sera notamment rythmée par une réunion publique organisée par commune. Un site dédié au projet « echanges-reseautbc2010.fr » a également été créé : chacun peut y prendre connaissance du dossier et poster un commentaire. Le site concertation de la Cub « concertation.lacub.com », est également ouvert à l'expression de chacun.

Ce projet construit pour prendre en compte les nouveaux besoins en mobilités des habitants, l'évolution des rythmes de vie et l'organisation du territoire, se décline autour de principes simples : 3 lignes de tram, un réseau bus comportant des Lianes et lignes express, des Corols, des Citéis ou des Flexo mais aussi les vélos en libre service.

Après une dernière phase d'ajustement, de concertation avec les organisations syndicales, le nouveau réseau tbc sera soumis à l'approbation du Conseil de Communauté en novembre prochain. Cap ensuite sur le 22 février 2010, date d'aboutissement de tout ce travail et de mise en oeuvre du nouveau réseau de transport de la Communauté urbaine.

Contacts presse :

Cub. Alain Lamaison - Tél. 05 56 99 85 29 / 06 16 33 78 12

Cub. Benoît Javot - Tél. 05 56 99 85 59 / 06 32 55 15 80

tbc. France Uranga - Tél. 05 57 57 88 92 / 06 85 48 00 03

I - Un enjeu d'agglomération

De nouveaux besoins de déplacements

L'offre de transports en commun "classique" ne répond pas suffisamment aux nouveaux besoins de déplacements, notamment de périphérie à périphérie ou au sein même d'une commune. Le centre-ville de l'agglomération n'attire plus que 30 % des déplacements des communes périurbaines de la Cub. L'agglomération est, aujourd'hui, largement décentralisée et les activités quotidiennes (travail, courses, loisirs...) s'effectuent majoritairement dans les communes périurbaines. C'est la raison pour laquelle tbc propose un réseau unifié « Tram + Bus + vélo ». Celui-ci va conjuguer efficacement tous les modes de transports (aux TER notamment) afin de proposer une alternative crédible et efficace à l'utilisation de la voiture, et s'inscrire ainsi de manière pérenne au centre de la stratégie de développement durable de l'agglomération bordelaise.

Utiliser les transports en commun : une démarche durable

Les Transports en Commun contribuent par nature au développement durable. A la fois écologique, économique et d'équité sociale, les transports en commun constituent un vecteur crédible d'action pour le devenir de notre planète et donc de notre agglomération. La limitation de l'utilisation de la voiture particulière permet de réduire considérablement les émissions de gaz à effet de serre et de gaz polluants. La consommation de carburant s'en trouve réduite et les réserves naturelles de pétroles, rares et chères, sont également épargnées. Un bus rempli de passagers permet de retirer 40 véhicules de la route aux heures de pointe et d'économiser 70 000 litres de carburant par an ; en prenant le bus, une personne émet trois fois moins de CO₂ qu'en voiture ; par kilomètre et par personne, un tramway consomme 15 fois moins d'énergie qu'une voiture. Enfin, d'un point de vue économique, 76 % des Français déclarent utiliser les transports publics pour leur rapport qualité/prix plus intéressant que la voiture.

Le coût réel du service au cœur du débat

La Communauté Urbaine de Bordeaux consacre une part importante de son budget à l'organisation des transports en communs. Aujourd'hui le déficit d'exploitation, proche de 100 millions d'euros, est en constante progression, alors que les recettes en provenance des clients ne couvrent que 30 % des dépenses. Le financement de la 3^e phase du réseau TCSP (transport en commun en site propre) nécessitera en outre une enveloppe supplémentaire de 440 M€. Dans ce contexte, un des défis du nouveau réseau de transport est d'améliorer le taux de couverture de ses dépenses par ses recettes, c'est-à-dire le rapport entre les recettes apportées par le client utilisateur (sans augmentation importante des tarifs) et les dépenses (hors investissements) nécessaires pour produire le service (personnel, carburant, information...). Ce taux de couverture s'établit aujourd'hui à environ 30 %, soit un ratio inférieur à celui observé sur des agglomérations comparables. L'objectif du nouveau réseau est de porter ce taux à plus de 40 %, d'où l'objectif de rendre le réseau plus efficace et attractif en améliorant la pertinence de l'offre et de la qualité de service.

II - Pourquoi un nouveau réseau ?

Compte tenu des perspectives d'évolution des transports en commun de l'agglomération bordelaise, tbc doit répondre à de nouveaux enjeux, en termes de fréquentation mais aussi de qualité de service.

Pour cela, tbc place les voyageurs au centre de ses préoccupations quotidiennes en leur offrant un nouveau réseau adapté à leurs habitudes de vie et de mobilité. Celui-ci doit conjuguer efficacement tous les modes de transports (tram, bus, vélos, TER...) afin de leur proposer une alternative crédible et efficace à l'utilisation de la voiture, et s'inscrire ainsi de manière pérenne au centre de la stratégie de développement durable de l'agglomération bordelaise.

Le bus au même niveau de service que le tramway

Après tout, le bus est un tram comme les autres et se doit d'avoir un même niveau de service que le tramway. Ce nouveau réseau n'a pas vocation à satisfaire tous les besoins en déplacement d'un territoire aussi vaste que celui de la Cub. Il apporte en revanche une réponse adaptée et efficace au plus grand nombre d'utilisateurs, qui vont bénéficier de nouvelles lignes de bus à haut niveau de service ou de prestations de transports innovantes de périphérie à périphérie et de proximité.

Un réseau de transport unifié qui s'articule simplement : 3 lignes de tram...), des lignes de bus « structurantes » (les Lianes) avec une fréquence de passage aux 10 à 15 minutes, des lignes de périphérie à périphérie et de proximité (les Corols), des navettes pour les déplacements à l'intérieur des communes (les Citeis) et un service de transport aux itinéraires sur-mesure (Flexo) ont également été mises en place. Un service de Vélos en Libre-service est également proposé, en complémentarité avec le tram et le bus.

III - Les principes fondateurs du projet

Un réseau mieux hiérarchisé, plus simple et plus lisible

- . 13 Lianes, lignes structurantes cadencées aux 10 à 15 min de 7h à 20h00 pour compléter les 3 lignes de tramways (plus de 200 000 habitants concernés en plus des corridors tramways)
- . Des itinéraires de soirée identiques à ceux de journée permettant de rendre efficace les moyens alloués après 21h
- . Une fin de service commune à l'ensemble des lignes circulant en soirée.
- . Des horaires les samedis après-midi identiques à ceux de semaine

Une meilleure prise en compte de la mutation des territoires

- . Une meilleure desserte des zones d'activités commerciales et d'emplois périphériques
- . Le renforcement des liaisons transversales (avec la création de 6 lignes Corol) sans passer par le centre ville
- . La création de 8 Citéis pour accompagner la mobilité au sein de bassins de vie de proximité

Un renforcement des connexions du réseau

- . De nombreux équipements ou secteurs de la métropole reliés en direct à la gare St Jean (Campus, le CHU Pellegrin, la rive droite...)
- . Une connexion bus organisée à chaque halte TER de la CUB
- . Une ligne Flexo entre la gare de Pessac et la zone d'emplois de Mérignac

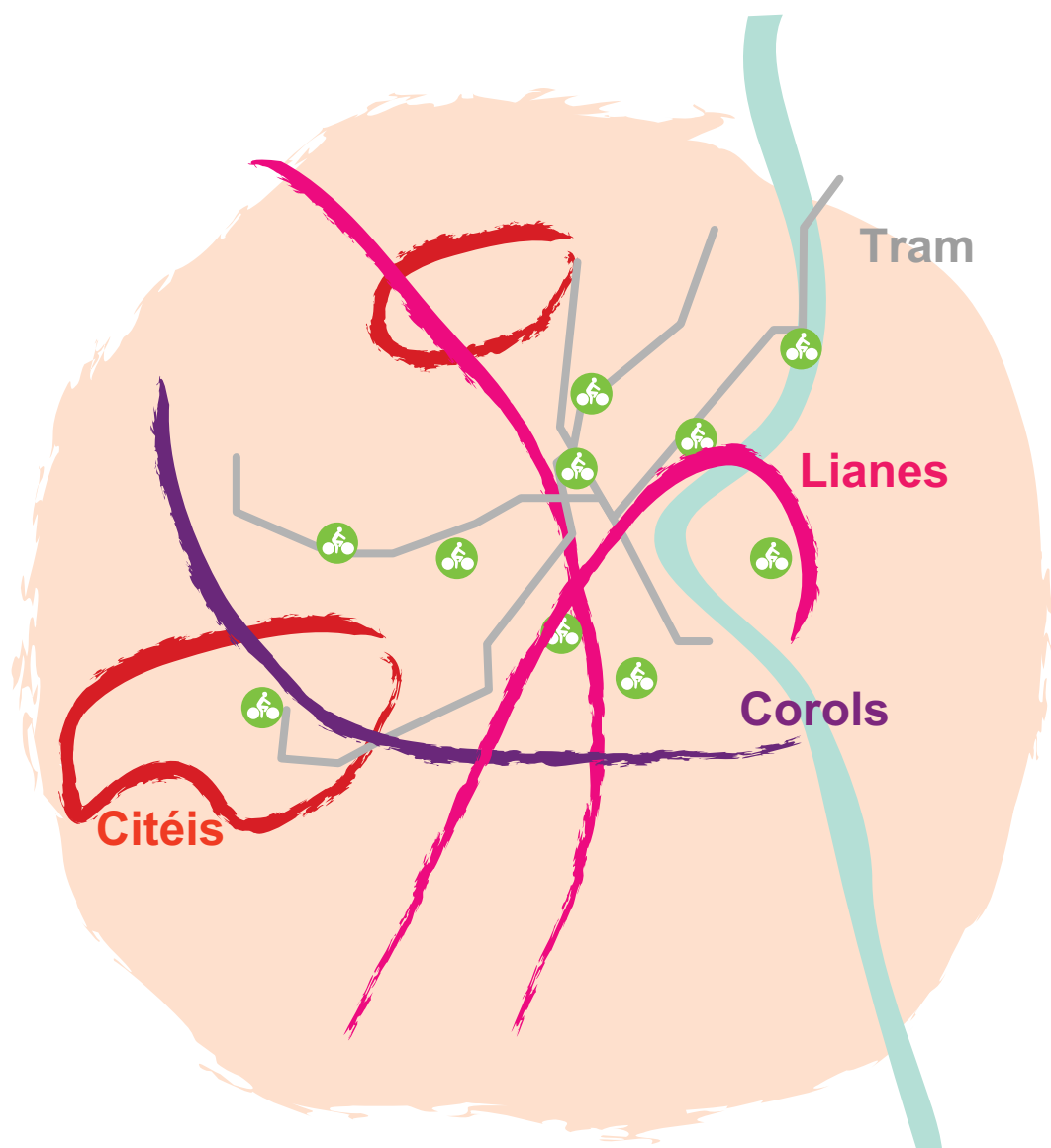
Une meilleure prise en compte des rythmes de vie

- . Une densification de l'offre tramway aux horaires à plus fort trafic, soit 20% supplémentaire sur toute la journée
- . Des lignes structurantes aux 10 mn les samedis après-midi pour accompagner le dynamisme commercial
- . Un service de soirée optimisé et adapté aux nouvelles exigences de mobilité

Le bus, un vrai choix de déplacement

- . Des lignes de bus qui multiplient les possibilités de connexions au tram
- . De nouveaux quartiers et équipements reliés directement au centre ville
- . Des lignes de bus qui peuvent se substituer aux parcours en tram

IV - Le projet de nouveau réseau ... simplifié :

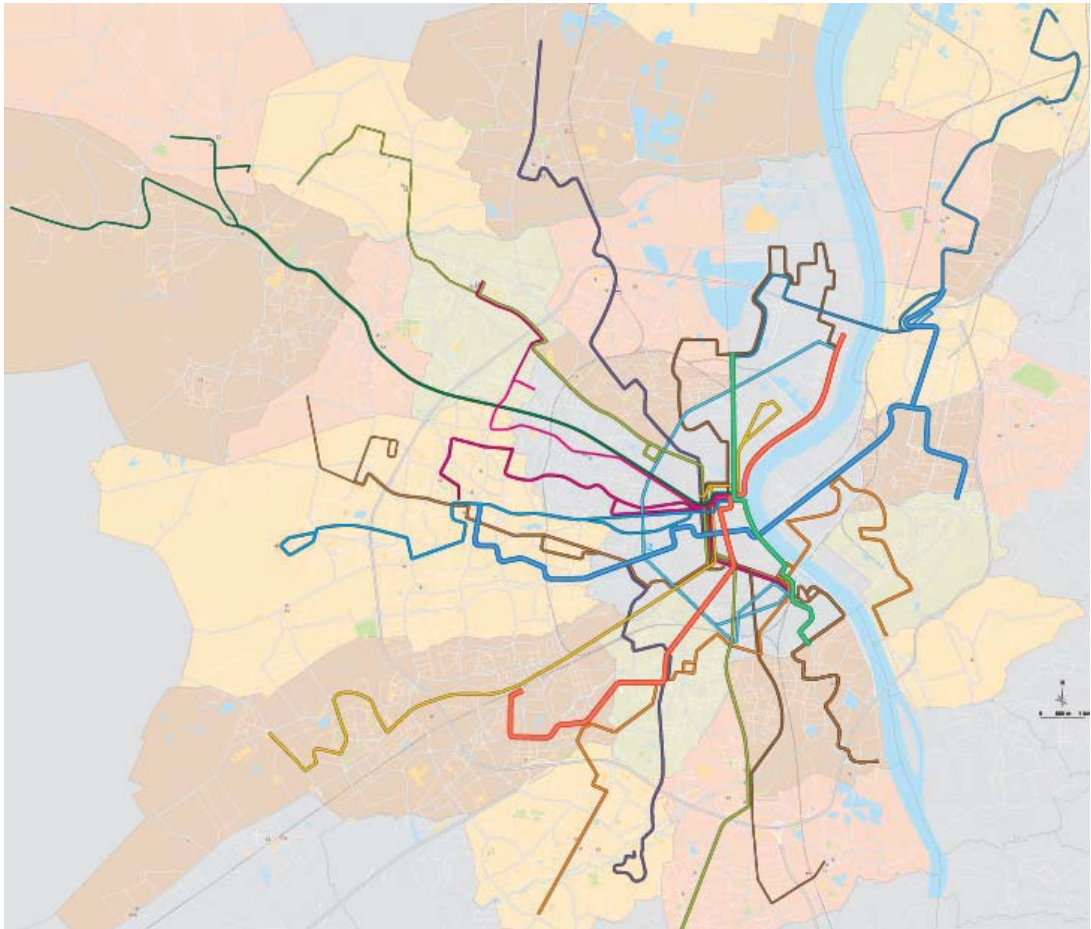


V – Zoom sur le projet de réseau tbc 2010



Un réseau composé des 3 lignes de tram, de 65 lignes de bus (13 Lianes (complétées de 2 express), 9 lignes principales(lianes), 6 Corols , 8 Citéis , 17 lignes complémentaires ou locales, 8 lignes spécifiques , 2 services Flexo et de 139 stations vélo

Les Lianes...



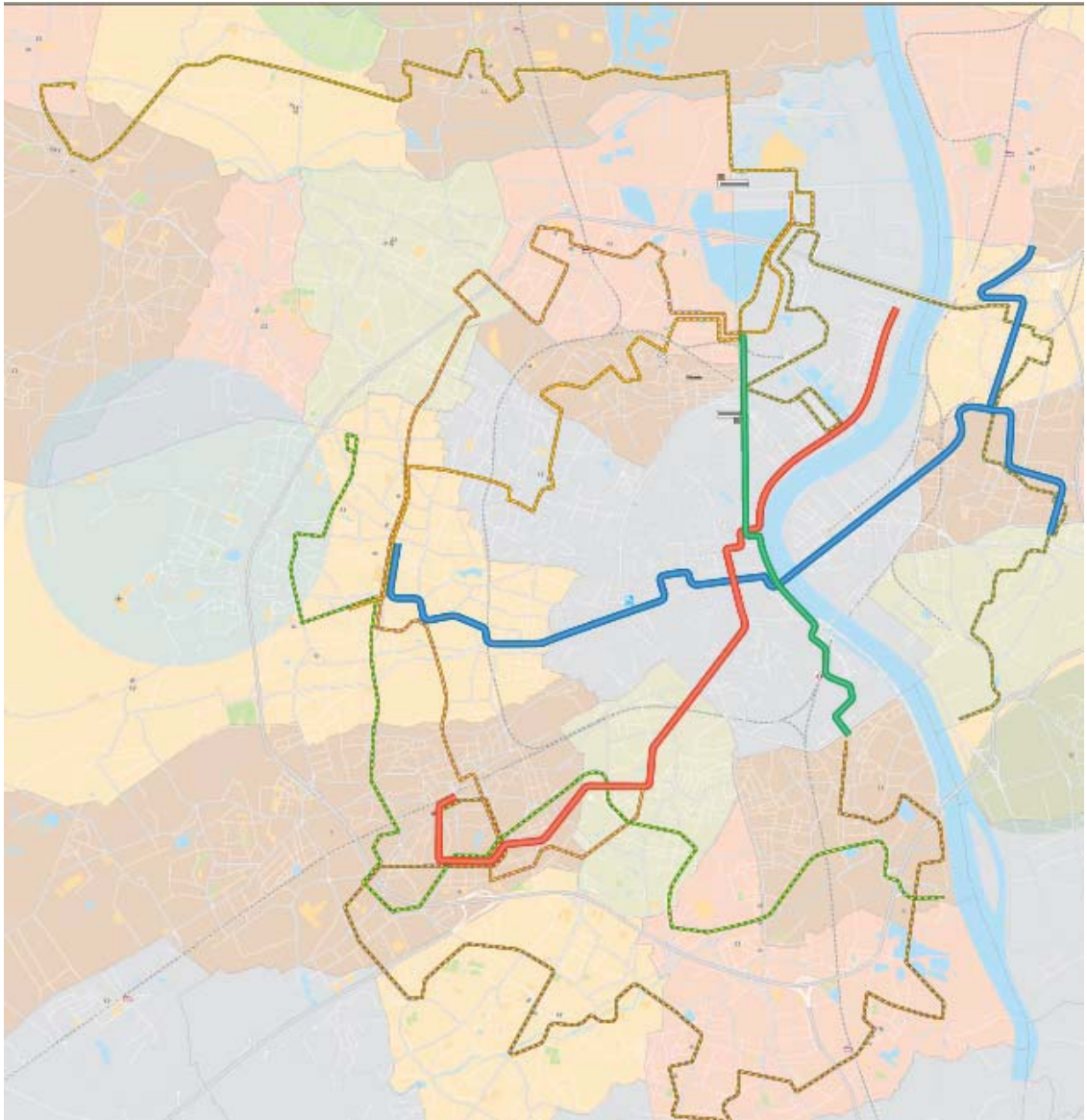
...pour rendre le bus plus performant

13 lignes de bus à haut niveau de service seront proposées en parfaite complémentarité avec les 3 lignes de tram.

Leur tracé, simple et direct, permettra d'offrir des passages cadencés la journée de 7h00 à 20h00, avec une fréquence de passage de 10 à 15 minutes pour être en phase avec les horaires du tramway.

Un service constant de 5h00 le matin à 1h00 la nuit (dernier départ du centre de Bordeaux).

Les Corols...



...pour se déplacer de périphérie à périphérie

Ces bus vont assurer des liaisons directes de commune à commune, de quartier à quartier, sans passer par le centre de l'agglomération bordelaise.

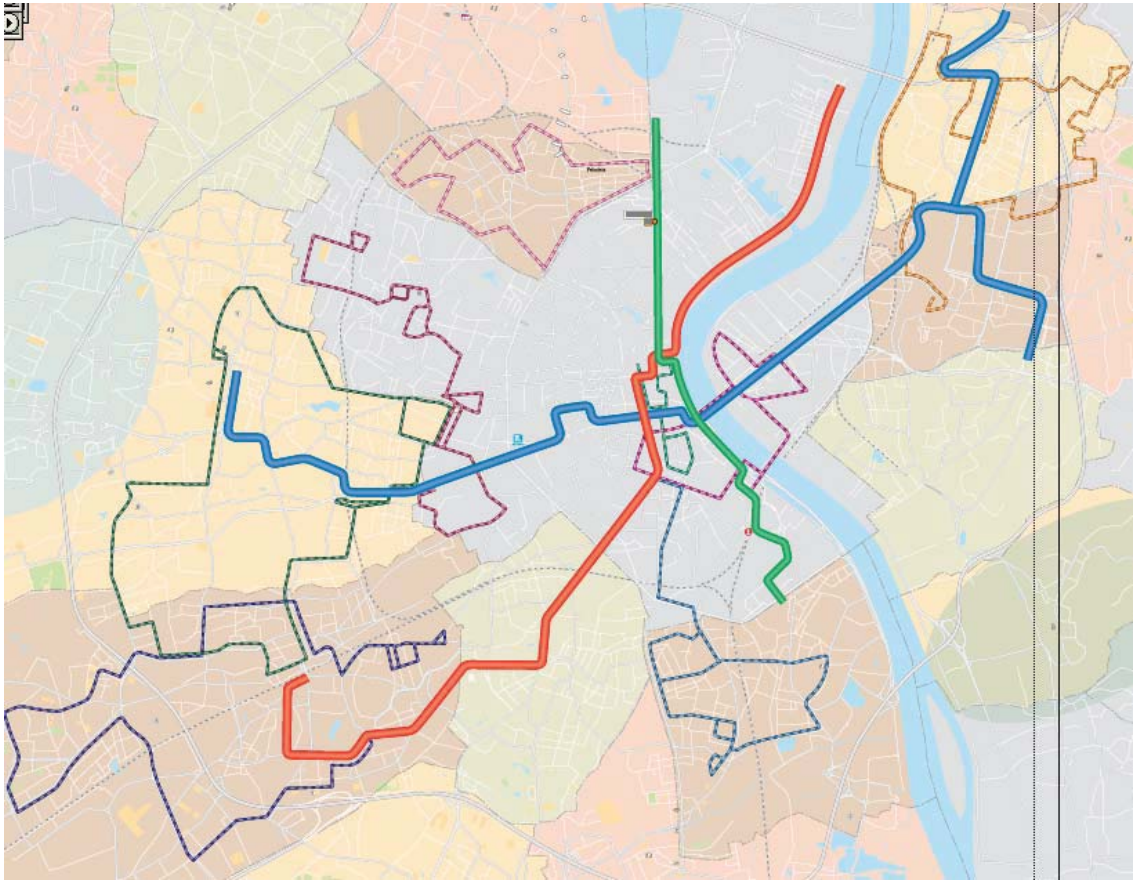
Elles desserviront également des lieux de forts trafics (ex : le campus universitaire Bordeaux 2, le quartier Bastide, les centres commerciaux).

Elles proposeront des correspondances tram et lignes.

Avec une amplitude horaire allant de 6h à 21h, leur fréquence de passage sera de 20 ou 30 mn.

Elles circuleront également le samedi et parfois le dimanche

Les Citéis...



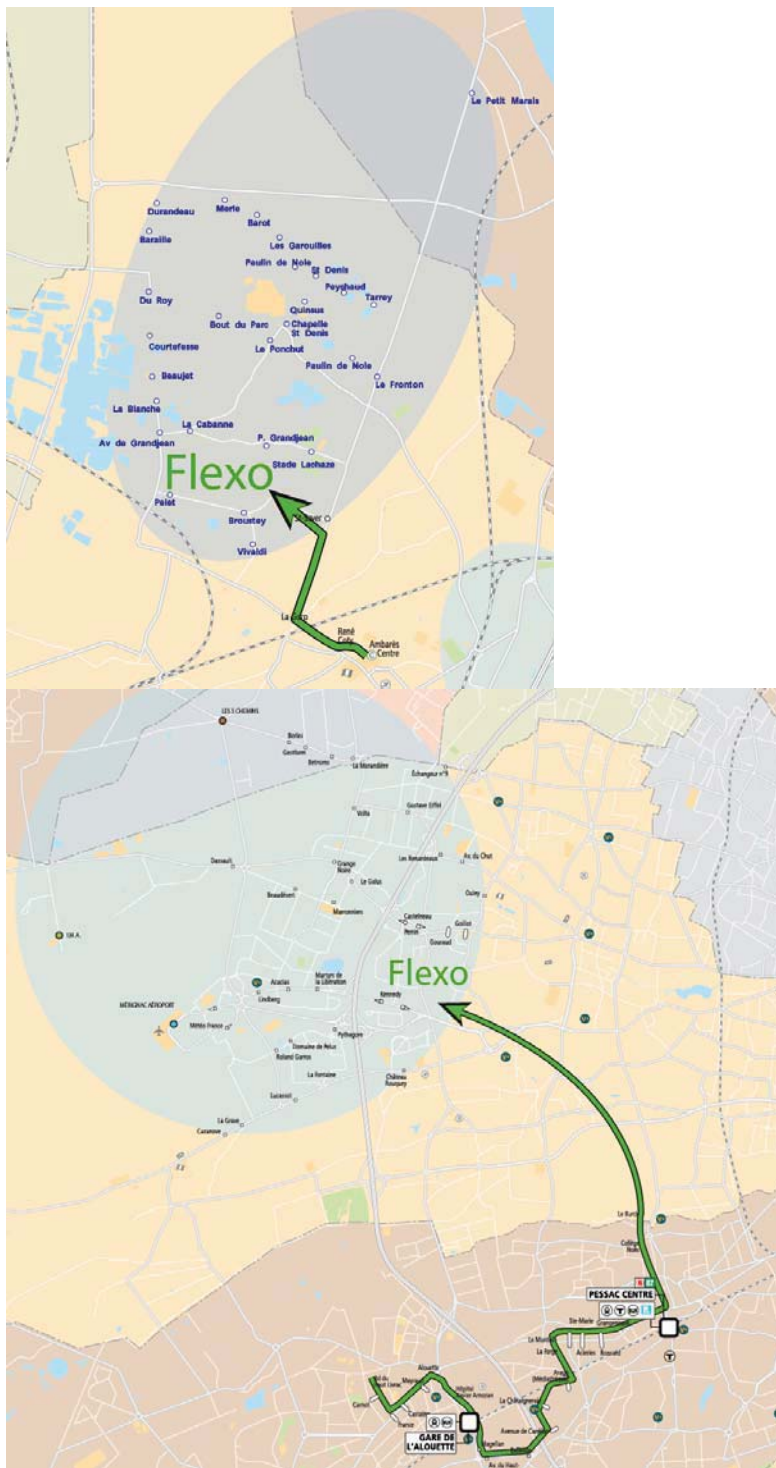
...pour les déplacements au coeur des communes

Ces navettes emprunteront de nouvelles lignes organisées en boucle au coeur des communes afin d'offrir plus de possibilités de déplacements au coeur même des villes et des quartiers.

Leur itinéraire à double sens rendra plus lisible ce réseau de proximité, et apportera une nouvelle mobilité aux habitants.

Une amplitude horaire de 6h30 à 20h et un cadencement au 20', 30' et 60'.

Les Flexos...



... pour des itinéraires sur-mesure

De nouvelles stations en contact avec une liane ou une ligne de tram proposeront à des horaires de départ fixes des itinéraires souples à la demande afin de desservir des lieux très spécifiques, non couverts par les transports en commun traditionnels. Des véhicules affectés en relais des lignes régulières, partout où une demande existe mais de manière éclatée

VI - Calendrier des réunions publiques

- 9 septembre : Pessac (salle de l'Orangerie – 18h)
- 10 septembre : Mérignac (maison des associations – 18h30)
- 10 septembre : Ambes (Foyer Municipal – 19h)
- 14 septembre : Blanquefort (Salle du Conseil Municipal – 20h30)
- 15 septembre : Ambarès-et-Lagrave (Salle Solarium – 18h)
- 15 septembre : Carbon-Blanc (Cinéma Favols – 18h30)
- 16 septembre : Bassens (Salle des Fêtes – 18h30)
- 16 septembre : Saint-Vincent-de-Paul (Salle des Fêtes – 18h)
- 17 septembre : Gradignan (Salle Solarium – 18h)
- 17 septembre : Bruges (espace culturel Treulon – 19h)
- 18 septembre : Talence (18h30)
- 21 septembre : Cenon (Salle du Conseil Municipal – 18h)
- 21 septembre : Saint-Médard-en-Jalles (Le Carré des Jalles – 18h30)
- 22 septembre : Parempuyre (Espace l'Art Y Show – 19h)
- 22 septembre : Lormont (Espace citoyen Génicart – 19h)
- 23 septembre : Saint-Louis-de-Montferrand (Salle des Fêtes Ste Barbe – 19h)
- 23 septembre : Bordeaux (mairie de quartier Saint-Augustin – 19 h)
- 24 septembre : Le Bouscat (Salle Ermitage – 19h30)
- 24 septembre : Saint-Aubin-du-Médoc (Espace Villepreux – 19h30)
- 25 septembre : Artigues-près-Bordeaux (Château Lestrille – 18h)
- 28 septembre : Floirac (Maison des Savoirs Partagés – 18h30)
- 29 septembre : Bouliac (Salle des Fêtes – 18h)
- 29 septembre : Eysines (Théâtre Jean Vilar – 19h)
- 30 septembre : Villenave d'Ornon (Salle Cube – 19 h)
- 30 septembre : Bègles (Centre Jean Lurçat – 19h)
- 1er octobre : Le Haillan (Le Relais de l'Europe – 18h)
- 1er octobre : Bordeaux (maison cantonale Bastide – 19 h)
- 2 octobre : Bordeaux (patinoire de Mériadeck – 18 h)
- 2 octobre : Bordeaux (salle Gouffrand – 20 h 30)

ANNEXES

Lutter contre les idées reçues autour du transport en commun

Sur la Cub, 10 000 personnes ont été sondées pour comprendre les rythmes de vie des habitants de l'agglomération. Ce travail d'écoute et d'échange a servi de feuille de route à la construction du projet de réseau tbc pour 2010. Quelques exemples sur des idées reçues sur les transports en commun.

1. « L'heure de pointe se situe entre 8h00 et 17h »

Aujourd'hui, les habitants ne vont plus travailler entre 8h00 le matin et 17h00 le soir. Un réseau de transport ne s'envisage dès lors plus en fonction de la notion d'heure de pointe.

- Seuls 35% des salariés arrivent et quittent leur travail aux heures de pointe (7h30 - 9h00 / 16h00 – 18h30)
- 37% des salariés commencent ou finissent en dehors des heures de pointe.
- 28% arrivent et quittent leur travail en dehors des heures de pointe.
- 15% des salariés commencent leur travail entre 9h00 et 11h00
- 20% finissent après 19h00.

La réponse du projet de réseau tbc 2010 :

. 13 Lianes (Lignes à Niveau Elevé de Services) assurent sur les principaux axes une permanence d'attractivité. Elles fonctionnent tous les jours (y compris les samedis et dimanches), toute l'année de 5h30 à minuit (1h00 certains jours). La fréquence de passage en semaine et le samedi après midi est entre 10 et 15 minutes.

. Un renfort des fréquences de passage du tramway notamment le samedi : un tramway toutes les 6 minutes au lieu de 8 (soit +20% au global par rapport au réseau actuel).

2. « L'agglomération se vide pendant les vacances scolaires »

Aujourd'hui, les rythmes de vie ne plus forcément calés sur les vacances scolaires et les salariés prenant des jours de congés ne quittent pas nécessairement leur agglomération de résidence.

- 63% des salariés ne prennent pas de jour de congé en février.
- 32% des salariés prennent des jours de congés en dehors des petites vacances scolaires.
- 66% des salariés ne prennent pas de jour de congé à la Toussaint, 63% n'en prennent pas en février et 57% à Pâques
- Environ 85% des actifs restent dans leur agglomération au moins une semaine pendant les vacances de février et de Pâques.

Les données de validation des réseaux équipés d'un système billettique montrent que la fréquentation entre 13h et 19h durant les vacances scolaires peut être identique voire supérieure au volume enregistré en période normale.

La réponse du projet de réseau tbc 2010 :

Le maintien des mêmes horaires de septembre à juin sur toutes les lignes (hors dessertes spécifiques d'établissements scolaires).

3. « Avec un plan du réseau, on s'y retrouve toujours»

Aujourd'hui, 82% des voyageurs consultent un plan de réseau mais seuls 7% y trouvent immédiatement les informations qu'ils y recherchent.

- . Seuls 16% des utilisateurs des transports déclarent avoir du mal à se repérer sur les plans, mais 64% des personnes ne trouvent pas ou difficilement le point d'arrivée demandé dans le cadre d'une mise en situation.
- . 55% ont des difficultés ou ne trouvent pas le numéro de la ligne de bus et la correspondance devant être effectuée pour arriver à la destination demandée.
- . Moins de 7% des voyageurs trouvent immédiatement les informations demandées.
- . 25% des voyageurs déclarent avoir du mal à trouver l'information horaire sur un guide.
- . Dans le cadre d'une mise en situation : 64% ont des difficultés ou ne trouvent pas la bonne direction pour rejoindre l'arrêt demandé.
- . Il y en a même 36% qui ont des difficultés ou ne repèrent pas la période correspondant au déplacement.
- . 53% ont des difficultés ou n'identifient pas l'horaire de départ pour arriver à l'heure demandée.
- . Moins de 10% des voyageurs trouvent immédiatement les informations demandées.

Les réponses du projet réseau Tbc 2010

- Des lignes plus simples dans leurs itinéraires évitant au maximum les itinéraires alternés, les terminus partiels, les antennes.
- Une permanence des horaires du 1er septembre au 30 juin
- Une campagne d'information avant la mise en œuvre du nouveau réseau au plus près des habitants de l'agglomération : plans de quartier, itinéraires et possibilités de desserte des lignes...

4. « Le réseau Tbc ne concerne que les habitants de l'agglomération"»

Les échanges entre les petites et moyennes villes dans un rayon de 30 à 60 km autour de l'agglomération sont de plus en plus nombreux.

- . 2/3 des habitants des petites et moyennes villes étudiées se rendent au moins une fois par mois dans la métropole.
- . 40% des enquêtés s'y rendent plusieurs fois par mois.
- . 25% s'y rendent au moins une fois dans le mois.
- . 14% des personnes interrogées y étaient la veille de l'enquête.

- . Le samedi est le jour de prédilection pour venir au centre-ville de Bordeaux. Principaux lieux fréquentés : le centre-ville de Bordeaux. Seconde destination : les grands centres commerciaux situés dans l'agglomération,
- . Motif principal de déplacement : le shopping (42%), 65% des scolaires et étudiants, ainsi que 50% des actifs et inactifs de moins de 60 ans réalisent des achats pendant les soldes. Second motif : les visites à la famille et aux amis (21%), particulièrement pour les plus de 60 ans (30%). Le motif travail n'est évoqué qu'à hauteur de 7%. La métropole est fréquentée à l'occasion des grands événements comme la période des soldes (47%), les foires et les salons (45%) les courses de Noël (40%) les concerts (30%)

Les réponses du projet de réseau Tbc 2010 :

+ 20% par rapport au réseau actuel, un tramway toutes les 6 minutes.
Et renfort de l'offre le samedi

5. « Ce n'est pas la peine de desservir les centres commerciaux, les caddies ne sont pas acceptés dans les bus »

Aujourd'hui les entres commerciaux sont considérés comme des pôle de vie.

- . 75% des personnes sortent sans caddie du centre commercial et 40% sortent les mains libres. Ainsi, une grande partie de ces personnes peut utiliser facilement les transports publics.
- . 10% sortent avec un caddie à moitié plein et 40% n'ont qu'un ou plusieurs sacs à la main. Ces proportions sont identiques dans tous les centres commerciaux étudiés.
- . 20% se rendent dans un centre commercial pour un autre motif que des achats. Environ 1/3 ne fréquentent que la galerie commerciale, sans aller à l'hypermarché.
- . 84% des personnes trouvent agréable de venir dans un centre commercial même si elles n'ont rien à acheter.
- . Une fréquentation plus forte le samedi : la fréquentation quotidienne d'un centre commercial est supérieure à 10 000 entrées par jour, voire supérieure à 15 000 entrées pour les plus importants. Le samedi, la fréquentation est supérieure de près de 25% à celle d'un jour de semaine.

Les réponses du projet de réseau Tbc 2010 : le renfort de l'offre le samedi

+ 20% par rapport au réseau actuel, un tramway toutes les 6 minutes.
Une amélioration de la desserte des équipements commerciaux de périphérie (ex : Rives d'Arcins est desservi aujourd'hui à la 1/2 heure voire à l'heure et sera desservi demain toutes les 10/15 minutes).

6. « Les déplacements le soir, cela ne concerne que les étudiants et les fêtards »

Aujourd'hui, les déplacements en soirée concernent 70% de la population.

Les réponses du projet de réseau Tbc 2010 :

Les lianes fonctionnent jusqu'à 1h00 les jeudis, vendredis et samedis (minuit le reste de la semaine pour se caler sur le tramway) sur les mêmes itinéraires qu'en journée.
Des lignes de soirées complètent cette desserte (ou à la demande via le service Flexo).

7. « Les étudiants sont réfractaires aux transports en commun »

Aujourd'hui, les étudiants ont des attentes qui dépendent de leur mode de vie. En effet, 60% des étudiants ne sont pas issus de la ville dans lesquels ils étudient. Bon nombre ont donc 2 lieux de vie : un en semaine, un pendant le week-end et pendant les vacances.

L'étudiant moyen n'existe pas. Certains ont un rythme de vie « casanier » et d'autres plus « dynamique ». Parallèlement, ils peuvent avoir un rythme d'étude « routinier » ou « décalé » en fonction de leur établissement (université, écoles, IUT...). Globalement, la notion d'imprévu, subi ou choisi, est une constante dans le monde étudiant.

Pour tous, les déplacements se structurent en 4 temps : la semaine, les soirs de semaine, le week-end, et les moments de passage de l'un à l'autre. Selon ces temporalités, il résulte des besoins distincts en matière de transport. Les étudiants déplorent les faibles fréquences et amplitudes horaires en soirée et le week-end des transports urbains qui répondent partiellement à leurs besoins de mobilité.

Les réponses du projet de réseau Tbc 2010 :

Les lianes fonctionnent jusqu'à 1h00 les jeudis, vendredis et samedis (minuit le reste de la semaine) sur les mêmes itinéraires qu'en journée.
Le campus desservi par la liane 10 est relié directement à la gare Saint-Jean.

8. « Presque tout le monde va au centre ville »

Aujourd'hui, la ville est devenue multipolaire, les centres bourgs s'équipent et les déplacements de périphérie à périphérie se développent.

60% des déplacements concernent d'autres motifs que le domicile – travail ou le domicile – études.

Les réponses du réseau Tbc 2010 à cette attente :

. Les Corols sont des lignes qui permettent les déplacements de périphérie à périphérie de quartier à quartier, sans passer obligatoirement par le centre ville de Bordeaux.

. Les Citéis sont des lignes qui desservent au sein d'une ou plusieurs communes les équipements principaux.

9. « Entre le bus et le tramway, tout le monde préfère prendre le tramway »

Aujourd'hui, si ils en ont la possibilité, plus de la moitié des clients préfèrent rester dans le bus.

Les voyageurs se répartissent en 3 catégories :

. les monobus : ils sont 45 % à choisir systématiquement de rester dans le bus. Ils apprécient la possibilité de se repérer à l'environnement extérieur (77 %). Le confort est un critère secondaire. Ils apprécient également cette impression d'avancer et de gain de temps. 67 % veulent éviter la pénibilité de la correspondance (se lever, quitter une place assise...). Les seniors sont 2 fois plus nombreux à être monobus.

. les intermodaux : ils sont 37 % à opter toujours pour la correspondance. Les intermodaux invoquent la rapidité (90 %) et la fluidité (83%) de l'itinéraire pour expliquer leur choix.

. les alternants : ils sont 18 % et alternent entre les deux options. La faiblesse de ce chiffre s'explique par le poids des habitudes que l'on soit monobus ou intermodal.

Les réponses du réseau Tbc 2010 :

Toutes les Lianes proposent 2 connexions avec les lignes de tramway (au minimum)

Toutes les Lianes proposent 2 connexions avec les lignes de tramway (au minimum)

10. « Les Personnes à Mobilité Réduite peuvent programmer longtemps à l'avance leur déplacement »

Aujourd'hui, les Personnes à Mobilité Réduite ont besoin de réactivité

Les réponses du projet de réseau Tbc 2010:

Un nouveau système de réservation et de confirmation de l'heure de prise en charge.