

Yves Schmidt

De : "Dominique LESTYNEK" <dominique.lestynek@wanadoo.fr>
À : "StéphanePierrotDom.Public" <stephane.pierrot@mairie-pessac.fr>
Cc : "daniel marie-anne" <marie-anne@federation-quartiers-pessac.com>; "Yv Schmidt" <y-schmidt@orange.fr>; "urliaga [urliaga]" <urliaga@gmail.com>; "renécancian [renécancian]" <rene.cancian@wanadoo.fr>; "gerard dubos [gerard dubos]" <gerard.dubos@mairie-pessac.fr>

Envoyé : vendredi 8 octobre 2010 15:04

Objet : Suivi TBC

Bonjour Monsieur Stéphane Pierrot,

Je vous confirme les quelques observations orales faites sur le réseau TBC:

Constats:

Les usagers indiquent que certaines liaisons bus sont nettement moins performantes que sur le réseau précédent à cause de la durée du trajet avec, le cas échéant, en plus plusieurs ruptures de charges. C'est le cas de Toctoucau en particulier et de la Châtaigneraie.

Les faibles fréquentations ou demandes potentielles se traduisent par des dessertes réduites jugées non attractives.

En centre ville, rue Roger Cohé, les bus ne peuvent se croiser qu'en s'arrêtant ce qui bloque la circulation sur cet axe majeur et réduit la vitesse commerciale donc l'attractivité des lignes concernées.

La logique de la desserte directe du pôle multimodal n'est pas respectée à partir de la route d'Arcachon (avenue Pasteur). La liaison par la rue Gambetta rénovée n'offre pas de confort et de sécurité aux piétons, sacrifiés au "tout voiture". Pour les bus venant de Trendel, la rue Gambetta avec son double stationnement latéral offre une circulation est malaisée.

Le rabattement vers la ligne A de tram, fortement réclamée et obtenue lors de sa mise en service, est sensiblement réduit.

Les bus n'ont pas l'attractivité et la séduction du tram et n'intéressent souvent en définitive que les clientèles captives.

Sur la ligne B on assiste à de nombreux refus d'embarquement car les rames sont pleines: ceci entraîne une sensible réduction de la vitesse commerciale.

Solutions possibles:

Eviter les parcours en "plats de nouilles" en se calant sur les axes mjeurs de circulation desservant directement la plus large population possible. Il est de plus compliqué de concilier desserte résidentielle et desserte des zones d'activités [ex. La Châtaigneraie]: il faut alors envisager des dessertes spécifiques.

Expérimenter pour les trajets à faible potentiel mais à utilité sociale forte des mini-bus avec circuit en boucle et des "taxis collectifs électriques" à la demande.

En centre ville la desserte en direction de Mérignac devrait se faire sur la boucle de circulation correspondante à partir de l'avenue Pasteur par Gambetta, le pôle intermodal, Laugaa, et à terme par Mandela, Curie...

L'aménagement de la rue Gambetta n'a pas pris en compte l'accès des transports en commun

facile, il est même impossible depuis Pasteur. Pour les piétons il faut raser les murs et les voitures en stationnement. Il convient enfin d'accorder les principes de priorités aux actes en privilégiant dans le centre ville la circulation des transports en commun et celle des piétons.

Rétablir un cadencement en rabattement vers la ligne A de tram.

La pénalisation du réseau tram pour favoriser celui des bus réalise en fait une réduction de service global pour les usagers par nivellement par le bas de la qualité. Il faut optimiser le service global au moindre coût: le tram doit donc être privilégié sur ses axes.

La saturation des lignes de tram s'explique par l'attractivité "naturelle" de ce mode. Il convient donc d'améliorer le cadencement et de réaliser des projets pouvant faire face aux besoins (double voies, longueur et capacité potentielles des rames avec les quais correspondants...). Les "spécialistes" ont sous-évalué le succès du tram. Il faut réduire aussi la tentative artificielle de report du tram attractif, efficace et peu coûteux vers le bus rebutant et creusant le déficit structurel du réseau.

Bon WE,

Dominique LESTYNEK

dominique.lestynek@wanadoo.fr

05 56 45 55 51

09 62 34 65 11

www.federation-quartiers-pessac.com

federation@federation-quartiers-pessac.com