

Yves Schmidt

De : "Dominique LESTYNEK" <dominique.lestynek@wanadoo.fr>
À : "mrvarasmrvaras" <mrvaras@cu-bordeaux.fr>
Cc : "y-schmidt" <y-schmidt@orange.fr>
Envoyé : mardi 26 octobre 2010 11:33
Objet : Bilan réseau TBC 2010
MESSAGE REMIS EN FORME

Bonjour Madame Marie-Reine Varas,

L'avis de la Fédération des syndicats de quartiers de Pessac sur le **bilan du réseau TBC** demandé par lettre DDU/CTS/MRV/AC/M130/2010/0320 du 21 septembre 2010 vous est donné ci-après:

Observations faites sur le réseau TBC 2010 à partir de l'expérience d'habitants de Pessac et de membres de la CCSPL notamment. Les constats faits sur le réseau sont suivis de propositions.

Remarque générale principale: l'absence d'outils d'analyse permanents

Il est surprenant qu'à l'heure de l'informatique et de la géo - localisation on ne puisse pas disposer des données de montées et descentes par arrêt et par ligne, du suivi d'un parcours complet de l'usager, du non compostage, etc...La méthode, archaïque en milieu fermé, employée consistant à envoyer ponctuellement une équipe d'observateurs munis de compteurs comme le pratiquent les RG pour comptabiliser des manifestants en milieu ouvert n'est pas à la hauteur des enjeux! Cela dénote peut-être l'attitude de l'autruche adoptée en la matière et peut laisser penser, en définitive, que l'on ne veut pas connaître les véritables causes du déficit abyssal.

Remarque générale secondaire : l'absence d'études comparatives

Comment expliquer par exemple, à partir des données de la billettique et en prenant les chiffres des seconds trimestres 2008 et 2010, les augmentations sensibles des coûts par voyage des lignes de tram et des pics de ces mêmes coûts pour certaines lignes locales et de soirée ? Ces études doivent permettre d'utiliser les moyens réellement adaptés.

Comparaison avec le réseau antérieur :

Les usagers indiquent que certaines liaisons bus sont nettement moins performantes que sur le réseau précédent à cause d'un cadencement plus faible, de la durée du trajet avec, le cas échéant, en plus des ruptures de charges. C'est le cas de Toctoucau en particulier et de la Châtaigneraie. Eviter les parcours en "plats de nouilles" en se caçant sur les axes majeurs 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.

Les axes majeurs à Pessac :

La ligne SNCF Bordeaux Arcachon avec les gares de Pessac, l'Alouette et Gazinet ;
 Les lignes A et B de tramway vers lesquelles il faut rabattre ;
 Pour les bus : la route d'Arcachon en premier lieu, puis les grandes voies parallèles de part et d'autre de la voie ferrée et les 2 liaisons Nord-Sud (Gradignan, avenues Haut-Lévêque et Bourgaillh et zones d'activités aéroportuaire et aéronautique de Mérignac d'une part et Mérignac Centre, avenue du Pont de l'Orient, ZA Pessac Canterane d'autre part).
 Le réseau doit être établi sur ces bases en favorisant les continuités et les complémentarités avec une vision globale d'agglomération.

Desserte des zones à faible potentiel :

Les faibles fréquentations ou demandes potentielles se traduisent par des dessertes réduites jugées non attractives. 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 pouvant, le cas échéant, rabattre vers le réseau structurant.

Difficultés de circulation en Centre Ville :

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.
 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...

Desserte du pôle multimodal :

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 malaisée. 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.

Rabattement vers la ligne A de tram :

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

Attractivité du réseau de bus :

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

Refus d'embarquement sur le tram :

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. 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 futurs pouvant faire face aux besoins (doubles 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.

L'intégration du stationnement à la politique des déplacements :

L'autorité unique doit être la CUB pour assurer une cohérence d'ensemble y compris pour le stationnement de surface. Le parc souterrain de Pessac-Centre, largement amorti et vide, doit jouer le rôle d'un parc-relais pour le pôle multimodal vers le tram et le train.

Deux actions d'intérêt communautaire proposées pour terminer :

1] ACTUALISER UN PLAN GLOBAL d'AMENAGEMENT et de DEVELOPPEMENT (PAGD) du secteur aéroportuaire et aéronautique à partir des travaux effectués en 2004.

OBJECTIF: dégager une vision globale de l'évolution de ce secteur notamment sur le thème de l'accessibilité

2] ETUDIER LA JONCTION DES LIGNES A et B de TRAMWAY SUR LA ZONE AEROPRTUAIRE.

OBJECTIF: desserte notamment des Campus (Talence-Pessac-Gradignan et Carreire), **des CHU** (Groupe Sud [Haut-Lévêque et Xavier Arnoz] et Pellegrin) et, enfin, **de la gare TGV avec le secteur Belcier** via l'intermodalité avec la ligne SNCF Bordeaux-Arcachon au niveau de la gare de l'Alouette générant aussi les **services voyageurs correspondants de cette ligne** (travailleurs vers le secteur aéroportuaire et aéronautique, tourisme général et d'affaires sur l'agglomération de Bordeaux et le Bassin d'Arcachon...).

Cordialement,

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