

Yves SCHMIDT  
76, rue de la Princesse  
33600 PESSAC  
☎ : 05 56 36 81 11 ou 06 73 49 49 02  
Courriel : y-schmidt@orange.fr

**Pessac, le 28 octobre 2008**

## **Projet de définition d'une nouvelle politique des transports en commun sur Pessac (et la CUB)**

## 1. Introduction

Dans le cadre de la concertation sur les transports en commun en site propre, nous nous proposons d'analyser la problématique des transports en commun dans Pessac. Cette étude s'appuie sur les résultats d'une enquête réalisée dans le quartier de Magonty en novembre 2007. Comme il n'est pas possible d'isoler cette problématique à ce seul quartier, nos conclusions s'appliqueront à la Ville et même à la CUB. Après le constat de ce qui fonctionne mal, nous ferons une liste d'actions à engager pour améliorer la situation et, enfin, proposerons des solutions.

## 2. Le constat

L'enquête de novembre 2007 a mis en évidence un certain nombre de problèmes que l'on retrouve plus ou moins dans les autres quartiers. Plus on s'éloigne du centre ville, plus ils sont flagrants :

- horaires inadaptés, surtout liés aux fréquences insuffisantes des rotations ;
- trajets trop longs (tracés sinueux) : c'est le cas, par exemple, de la ligne 84 qui relie Magonty au campus en passant par le lycée Pape-Clément ;
- correspondances hasardeuses et temps d'attente prohibitifs : c'est une conséquence du nombre de rotations insuffisant en dehors de la ligne structurante n° 46 (un temps d'attente de 30 mn est courant) ;
- nombre de lignes de bus pléthorique dans le centre ville : 7 lignes de bus convergent vers le centre ville, la rue Roger Cohé est desservie par 5 lignes (voir planche 1); la gestion des arrêts de bus conduit à des solutions qui ne sont pas satisfaisantes (arrêt *Gare de Pessac* à 200 m de la gare sur certaines lignes) ;
- tracé des lignes anarchique : l'examen de la carte du réseau pessacais se présente comme un véritable plat de nouilles (voir le schéma en planche 2) ;
- secteurs mal desservis : à la périphérie de la ville, il existe de nombreux secteurs dans lesquels les habitants ne disposent pas d'arrêt de bus à moins de 500 mètres de leur domicile ;
- liaisons transversales inexistantes : de nombreux habitants qui travaillent dans les zones d'activités situées à la périphérie de l'agglomération bordelaise ne disposent pas de transport en commun pour se rendre à leur travail dans des délais raisonnables ;
- les bus circulent à vide : pour toutes les raisons qui précèdent, les bus sont peu utilisés ; ils circulent donc à vide en dehors des heures de pointe ;
- non respect des horaires : ce problème n'avait pas été signalé par les personnes qui ont répondu à l'enquête ;
- train : liaisons insuffisantes, parkings trop petits à Gazinet et à l'Alouette, tarification inadaptée.

## 3. Les objectifs

La CUB consacre une part très importante de son budget à subventionner les transports en commun. Cette subvention s'élève à 70 % du coût des transports. Il n'est donc pas question pour elle d'augmenter le nombre de lignes, mais, au contraire d'optimiser les moyens existants pour rendre un meilleur service. Pour atteindre cet objectif, nous proposons les mesures suivantes :

- réduire le nombre de lignes pour augmenter les fréquences à nombre de kilomètres constant. Pour cela, il faut complètement restructurer le réseau et faire admettre à certains usagers privilégiés qu'ils n'auront plus forcément un arrêt de bus à leur porte pour les mener directement à leur lieu de travail ;
- diminuer la durée des trajets en optimisant la longueur des trajets : il est impératif que les bus ne quittent pas les axes principaux et ne pénètrent plus dans les résidences ;
- augmenter le nombre de lignes structurantes qui permettent d'assurer des fréquences de rotations satisfaisantes et réduire si possible le nombre de lignes non structurantes ;
- réduire les temps d'attente aux correspondances : cet objectif sera atteint par l'augmentation du nombre de lignes structurantes ;
- limiter si possible le nombre de correspondances à 3, tramway compris ;
- améliorer la desserte du tramway ;
- limiter le nombre de bus dans le centre de Pessac ;
- éviter de faire passer plusieurs lignes de bus sur un même axe ;
- améliorer la desserte transversale des zones d'activité de la CUB en créant des lignes de ceinture régulièrement espacées géographiquement et qui relient toutes les communes de la CUB ; pour des raisons évidentes de franchissement de la Garonne, notre proposition se limite à la rive gauche de la CUB ;
- assurer à une majorité d'usagers un arrêt de bus à moins de 500 mètres de leur domicile ;
- privilégier la desserte des zones d'activités, si possible avec le tramway ou le busway, notamment avec le prolongement des lignes A et B jusqu'à la zone aéroportuaire ;
- développer l'usage du train en mettant en place des parkings et des tarifications adaptés.

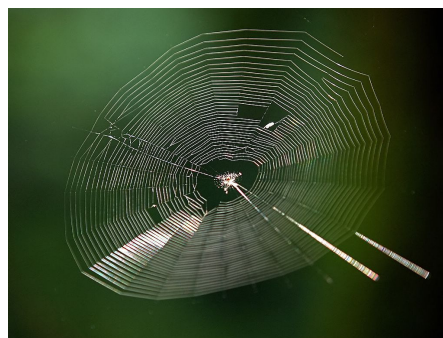
**Important.** La rocade n'est plus une voie autoroutière depuis que sa vitesse est limitée à 90 km/h : elle peut donc être empruntée par les bus de la CUB. Une concertation avec les entreprises présentes dans la CUB devrait permettre de modifier les mentalités en incitant les travailleurs à utiliser des moyens de transport plus performants.

Par ailleurs, la ligne de chemin de fer Bordeaux-Bayonne doit être utilisée comme liaison radiale à condition d'aménager les parkings à proximité des gares de Cestas-Gazinet et de Pessac-Alouette et de mettre en place une tarification adaptée. La ligne de chemin de fer du Médoc doit également être utilisée comme liaison transversale intra-rocade.

#### 4. Proposition de solution

Pour répondre à ces objectifs, nous proposons de :

- créer un réseau maillé de liaisons radiales et circulaires avec une répartition la plus homogène possible compte tenu des obstacles constitués par les voies ferrées et la rocade. Cela revient à remplacer le plat de nouilles actuel par réseau structuré qui rappelle une toile d'araignée (épeire). À Pessac, ce réseau ressemblerait théoriquement au schéma représenté en planche 3. Pour fonctionner dans de bonnes conditions, il est nécessaire d'étendre ce dispositif à l'ensemble de la CUB ;



- favoriser la création de couloirs de circulation réservés aux bus, en particulier sur la rocade ;

- prolonger les lignes de tramway vers les zones d'activité importantes (par exemple la zone aéroportuaire) ;
- création de navettes pour desservir des secteurs dont la densité de population ne justifie pas des moyens de transport volumineux ;
- mise en place éventuelle de petites navettes (à la demande ?) pour desservir les zones non couvertes par les lignes de bus.

### **Cas particulier du tramway**

Le tramway est devenu une pièce maîtresse des transports en commun dans la CUB, puisqu'à lui seul il transporte plus de la moitié des usagers des transports en commun. Cependant, il s'intègre assez mal dans ce maillage, car il réalise essentiellement des liaisons radiales incomplètes qui se terminent par des liaisons transversales très courtes (Bougnard - Pessac-Centre ou Fontaine d'Arlac-Mérignac-Centre). Il permet de soulager certaines lignes de bus. Par contre, le bus doit être considéré comme un complément indispensable aux périodes de saturation du tramway qui vont augmenter avec le prolongement de la ligne B jusqu'à l'Alouette.

### **Les contraintes**

Pessac est traversé par deux lignes de chemin de fer et la rocade qui représentent des obstacles franchissables en un nombre limité de points :

#### ***Voie ferrée Bordeaux Bayonne***

- rue Chateaubriand (passage souterrain)
- avenue de la Forge (passage souterrain)
- avenue du Haut-Lévêque (passage aérien)
- rue Paul-Émile Victor (passage souterrain limité à 2,40 m)

#### ***Voie ferrée du Médoc***

- avenue Jean Cordier (passage souterrain)

#### ***Rocade :***

- avenue de Saige (passage souterrain)
- avenue de Canéjan (passage souterrain)
- avenue Pasteur (passage aérien)
- avenue du Bourgaillh (passage aérien)

### **Proposition de restructuration du réseau à Pessac**

Le réseau présenté en planche 4 est une proposition qui pourra servir de base de discussion. Il dessert la majorité des arrêts de bus actuels.

#### **Lignes radiales :**

**R1** : Gradignan – avenue de la Tuileranne – avenue de Saige – avenue du Maréchal Juin – esplanade des Antilles – avenue Jean Babin – avenue des Arts – avenue de la Paillère – Talence- Bègles

**R2** : Canéjan – avenue du Haut-Lévêque - avenue Gustave Eiffel – avenue de Saige – avenue de Saige – avenue Pierre Wiehn – boulevard Saint-Martin – avenue de Candau – Talence – Gare Saint Jean

**R3 : Toctoucau – avenue Maréchal de Lattre de Tassigny – avenue Général Leclerc – avenue Pasteur – rue Professeur Sabrazes – rue Eugène et Marc Dulout - avenue Louis Lauga – rue Chateaubriand - Avenue Jean-Jaurès – Bordeaux (Porte de Bourgogne)**

**R3bis : Romainville – rue de Romainville – avenue de Magonty – avenue de Beutre – avenue J. F.. Kennedy – avenue Général Leclerc – avenue Pasteur – rue Professeur Sabrazes – rue Eugène et Marc Dulout - avenue Louis Lauga – rue Chateaubriand - Avenue Jean-Jaurès – Bordeaux (Porte de Bourgogne)**

**R4 : Magonty – Beauséjour - avenue de Beutre – avenue Pierre de Coubertin – avenue de Monbalon - avenue du Bourgailh – avenue de Madran – avenue Paul Montagne – avenue du Docteur Nancel Pénard – avenue Jean Cordier – Bordeaux (Pellegrin)**

### **Liaisons transversales**

**T1 : Saint-Aubin de Médoc –Saint-Médard en Jalles – Le Haillan - Aéroport de Mérignac - Beutre – avenue de Beutre – avenue des Provinces.** Le terminus se trouverait sur l'avenue Général Leclerc, en raison de l'impossibilité faite aux bus de franchir le passage souterrain de la rue Paul-Émile Victor. L'accès à la zone industrielle se ferait par la navette N3

**T2 : Parempuyre - Blanquefort Eysines – Mérignac – avenue du Bourgailh – avenue du Haut-Lévêque – avenue Gustave Eiffel - Canéjan**

**T3 : Le Taillan-Médoc – Le Haillan – Mérignac (par la rocade) – avenue du Pont de l'Orient – avenue Sainte-Marie – avenue de la Forge – avenue Arago – avenue Bougnard (tramway B) – avenue du Maréchal Juin – Unitec (Tramway B) – esplanade des Antilles – avenue Jean Babin - avenue des Arts – avenue de la Paillère – Talence – Villenave d'Ornon**

**T4 : Bruges – Eysines – Mérignac-Centre – Le Burck - avenue Roger Cohé – Pessac-Centre (Tramway B – train) – Avenue Jean Jaurès – rue Chateaubriand – avenue de Gradignan– avenue du Docteur Albert Schweitzer - Talence - Bègles**

**Important.** Pour assurer l'efficacité des lignes transversales qui seront surtout utilisées aux heures de pointe, il sera nécessaire d'optimiser le nombre et l'emplacement des arrêts pour éviter des temps de parcours trop long.

### **Les navettes**

**N1 : rue Socrate – rue des As – Rue H. Fabre – rue Lavoisier – rue Palissy - avenue de Noës – avenue Léon Blum – avenue du Vallon – Rue Jean Cordier**

**N2 : Domaniales du Golf - rue de la Poudrière – avenue du Dauphiné - avenue des Provinces - avenue Jean-Bart – avenue Surcouf – avenue de Magellan – avenue de Canéjan**

**Nota :** Les Domaniales du Golf ne seraient desservies qu'aux heures de pointe. En dehors des heures de pointe, le terminus serait déporté au rond-point de Magonty.

**N3 (Navette de liaison ligne A-ligne B) : Mérignac (Fontaine d'Arlac) – avenue Roger Cohé – Pessac-centre (Tramway B – train)**

## **Améliorations attendues**

Le tableau en annexe 1 donne le kilométrage des lignes du réseau proposé à comparer au kilométrage du réseau actuel qui a été fourni par Veolia. On constate un gain de 41 % (116,90 km contre 197,67 km) sur un nombre de lignes moins importants (7 au lieu de 12). Ces deux facteurs cumulés permettent pratiquement de doubler le nombre de rotations. Pour simplifier, nous avons fait une simulation en assurant sur toutes les lignes 50 rotations quotidiennes, (hormis les lignes R3 et R3bis sur les tronçons qu'elles n'ont pas en commun), ce qui se rapproche de la fréquence des lignes structurantes. On arrive à un kilométrage quotidien (5062,50 km) équivalent au kilométrage quotidien actuel (5290,82 km) avec une seule ligne structurante (ligne 46).

## **5. Conclusion**

Cette étude ne prétend pas apporter une solution clé en mains aux transports en commun de la ville, car elle a besoin d'être approfondie en prenant en compte de nombreux facteurs dont nous ne disposons pas, tels que les taux horaires de fréquentation des stations. Par contre, elle permet de démontrer qu'une optimisation des tracés et du nombre de lignes, permet d'augmenter sensiblement le nombre de rotations des bus à kilométrage constant, tout en assurant une desserte équivalente.

Comme il dessert la majorité des lignes de bus actuelles, sa mise en place ne devrait pas poser de problèmes majeurs.

En étendant la notion de maillage à l'ensemble de la CUB, on assure en outre une desserte transversale des communes de la périphérie qui n'existe pratiquement pas actuellement. Cette desserte devrait, à terme, favoriser la décongestion de la rocade.

**Annexe 1**  
**Proposition de restructuration des lignes de bus**  
**Évaluation du kilométrage parcouru sur la commune de Pessac**

**Bus**

<b>Lignes</b>	<b>Nombre de km aller-retour parcourus sur la commune</b>	<b>Nombre d'allers-retours/jour</b>	<b>Kilométrage total/jour</b>
R1	8,80	50	440,00
R2	12,10	50	605,00
R3	26,90	25	650,00
R3bis	21,50	25	537,50
R4	21,20	50	1060,00
T1	5,50	50	275,00
T2	9,20	50	460,00
T3	11,90	50	595,00
T4	8,80	50	440,00
<b>Total</b>	<b>116,90</b>		<b>5062,50</b>

**Navettes**

<b>Ligne</b>	<b>Nombre de km aller-retour parcourus sur la commune</b>
N1	7,00
N2	18,00
N3	2,10
<b>Total</b>	<b>27,10</b>

## Annexe 2

### Diagnostic transports fournis par Veolia le 22/08/2008

Lignes	Nombre de km aller-retour parcourus sur la commune**	Nombre allers-retours pour un JO Hiver*	Nombre km parcourus par JO Hiver sur la commune***
<b>B (tram)</b>	8,45	168	1 419,60
<b>TOTAL Tram</b>	<b>8,45</b>		<b>1 419,60</b>
<b>34</b>	6,21	42	260,82
<b>35</b>	9,14	33	301,62
<b>35exp</b>	12,63	14	176,82
<b>43</b>	3,32	40	132,80
<b>44</b>	28,45	28 AR pour Haut Livrac 12 AR pour Magonty	646,00
<b>45</b>	14,52	26 AR pour Haut-Lévêque 54 AR pour Bougnard	707,92
<b>46</b>	33,68	50,5 AR pour Cap de Bos 12 AR pour Provinces 17,5 AR pour Toctoucau	1 050,48
<b>47</b>	17,06	30	511,80
<b>48</b>	6,28	44	276,32
<b>80</b>	12,67	12	152,04
<b>81</b>	18,88	20	377,60
<b>84</b>	34,83	20	696,60
<b>TOTAL Bus</b>	<b>197,67</b>		<b>5 290,82</b>
<b>S5</b>	17,58	7	123,06
<b>S10</b>	11,11	7	77,77
<b>TOTAL Bus Soir</b>	<b>28,69</b>		<b>200,83</b>

(\*) Descriptif par ligne du réseau TBC en service au 1er septembre 2008

(\*\*) Linéaire aller + retour de chaque ligne sur le territoire de la commune, le tronc commun n'est compté qu'une fois dans chaque sens (pour les lignes à antennes).

(\*\*\*) Pour un jour ouvrable en hiver de type Lundi-Mardi-Mercredi (fin tram à 0h00)

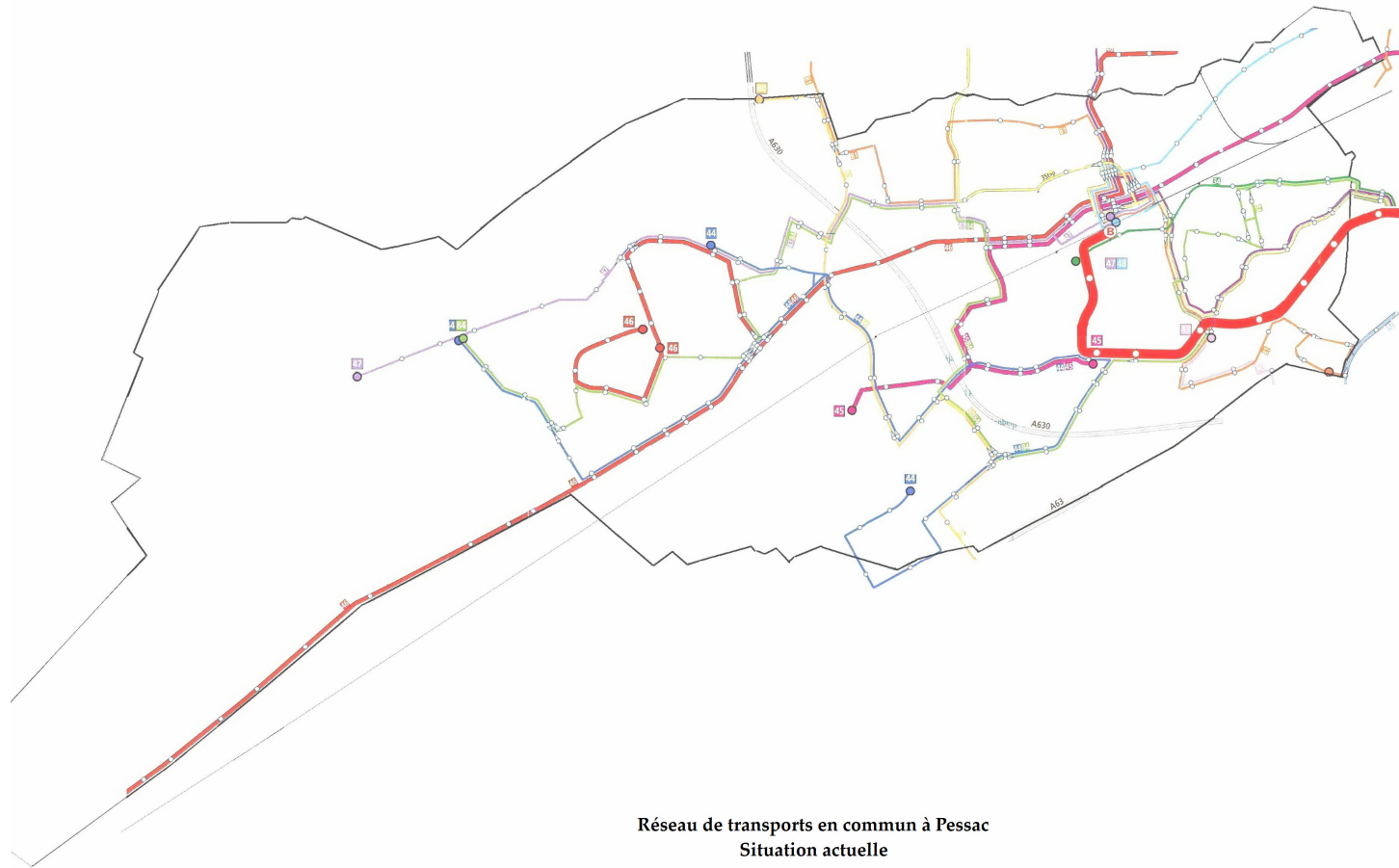


## Planche 1

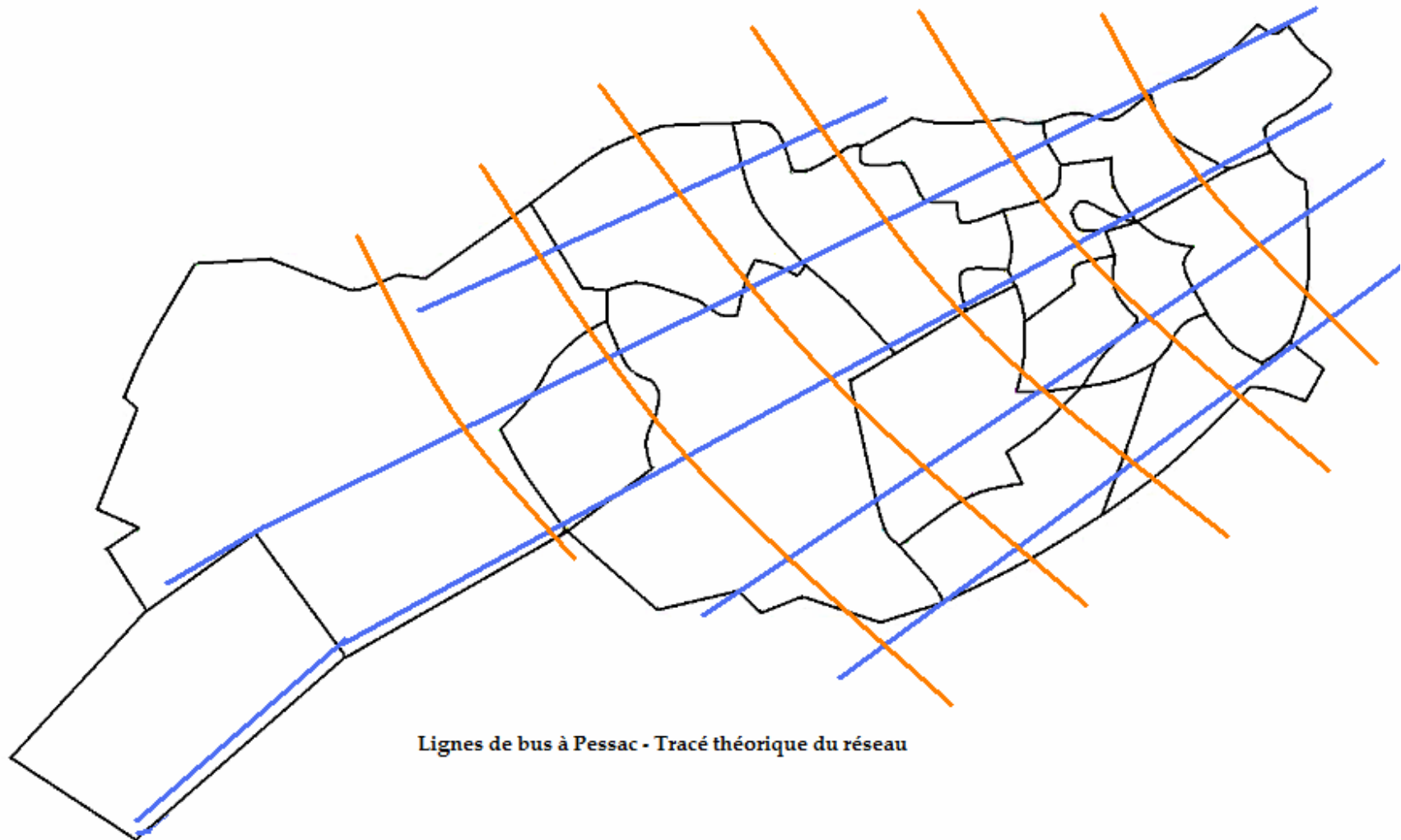


Le réseau de bus au centre ville

## Planche 2

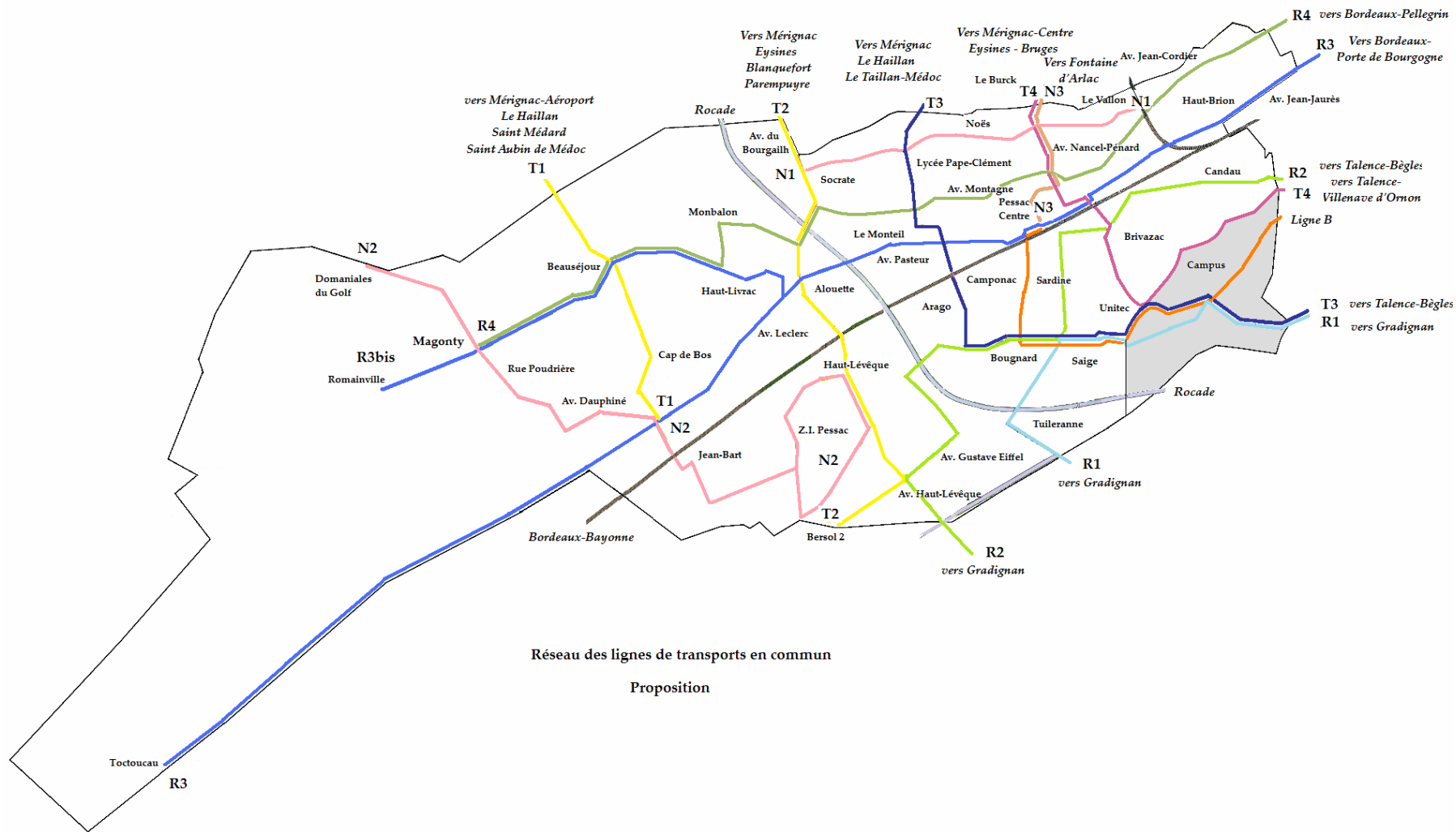


### Planche 3



Lignes de bus à Pessac - Tracé théorique du réseau

# Planche 4



Réseau des lignes de transports en commun  
Proposition