

Transports en commun : restructurations en perspective

Aménagement du pôle intermodal Saint-Jean

Le projet d'aménagement du secteur de la gare Saint-Jean vient d'être validé. C'est évidemment un dossier stratégique pour l'agglomération bordelaise, le pôle Saint-Jean étant au cœur de l'articulation des réseaux train / tram et un espace emblématique de la ville dont il convient de réorganiser le fonctionnement.

La Cub prendra à son compte l'aménagement des espaces publics (voirie, parvis en façade de gare et côté Belcier), du parc de stationnement et la réalisation d'une gare routière, la SNCF se chargeant de son côté de l'espace intermodal à l'intérieur de la gare et de la signalétique. Le montant global de l'opération est évalué à 51,65 M € HT. La réalisation de la première phase va impliquer les signataires du contrat d'agglomération (Etat, Cub, Région et Département) plus la SNCF, pour un montant de 19,4 M € HT. Livraison à l'horizon 2006.

Un nouveau réseau de bus se dessine à l'horizon 2004

C'était annoncé et intégré en priorité dans les plannings : les équipes de la Communauté urbaine et de Connex ont consciencieusement planché sur ce dossier et beaucoup investi en temps et énergie. Pas moins de 82 études particulières ont été ainsi bouclées dans les délais. Pratiquement un an et demi après le feu vert du Conseil de Communauté (janvier 2002), un total cumulé de quelques milliers d'heures de travail, l'acquis de multiples réunions sur le terrain avec les élus dans les communes, le lourd dossier de la restructuration du réseau de bus arrive enfin à bon port.

On connaît en effet aujourd'hui précisément les contours du réseau qui verra le jour au moment de la mise en service du tramway. Hormis une demande non satisfaite émanant de Gradignan - création du parc relais du Pontet - le projet est aujourd'hui validé par l'ensemble des communes. Une importante étape d'information et de concertation va à présent s'engager : réunions d'information dans les communes à l'initiative de ces dernières, expositions itinérantes, information globale sur le stand de la Cub à la foire internationale de Bordeaux... Entre-temps, il faudra également affiner les projets, régler de multiples détails (par exemple l'implantation des arrêts ou des terminus), passer des décisions au crible de la réalité du terrain (aménagement des couloirs-bus)... Reste que le cap est en vue, puisque le dossier définitif devrait être approuvé en septembre 2003.

Les principes de la restructuration

L'objectif général étant l'amélioration du service (tant en termes de fréquence que de desserte), quelques grands principes ont permis de poser les bases de cette restructuration :

- rabattement de certaines lignes vers les stations du tram pour favoriser la complémentarité de ces deux modes,
- création de nouvelles lignes ou de parcours express sur les communes non desservies par le tram,
- amélioration des liaisons de périphérie à périphérie,
- amélioration de la desserte des établissements accueillant des personnes à mobilité réduite,
- création de dessertes spéciales pour le bus du fleuve, le bus du soir, le transport à la demande.

Quatre catégories de lignes

Ce projet acte un principe de hiérarchisation des lignes.

- Un réseau principal basé sur un bon niveau de service : pas moins de 60 aller-retour / jour, fréquence minimale d'un bus toutes les 10 mn aux heures de pointe, toutes les 20 mn en heures creuses.
- Un réseau express vient compléter ce dispositif dans les communes les plus excentrées : les nombres d'arrêts sont réduits, il ne fonctionne qu'aux heures de pointe (toutes les 20 mn le matin, toutes les 30 mn le soir).
- Un réseau intercommunal et de rabattement assure un maillage plus fin du territoire. Il permet de desservir des secteurs où les usagers sont moins nombreux : 10 à 15 mn aux heures de pointe.
- Un réseau local répond aux besoins des établissements scolaires et des équipements publics : 15 à 20 aller-retour / jour, un bus toutes 30 à 60 mn.

Esquisse de bilan chiffré

C'est le projet de restructuration du réseau, tel qu'esquissé en 1999 par Systra et intégré au contrat de délégation de service public signé avec Connex en décembre 2000, qui a servi de base de travail. Il a motivé 230 demandes d'études de la part des communes et des associations, chiffre ensuite réduit à 100, puis à 82 sur décision du Bureau le 4 octobre dernier.

- Dès la mise en service du tramway, les bus rouleront sur 78 lignes dont 10 lignes express. Il faut ajouter à ce total 12 lignes «Bus du soir ». A noter que plusieurs lignes qui « doublonnent » avec le tramway sont supprimées, c'est par exemple le cas des lignes 4 et 5.
- En l'état actuel du dossier, 1,332 millions de kilomètres devraient être parcourus en plus dans le courant de l'année 2004, la hausse induite de fréquentation étant pour sa part estimée à 1,3 millions de voyages.
- Le surcoût global annuel est dans ces conditions évalué à plus de 7 M €. Cette somme s'ajoutera en 2004 aux 98,892 M € de la contribution forfaitaire (16,1 M € au titre du tramway, 82,7 pour le réseau de bus).
- Le coût / km supplémentaire de ce nouveau réseau est compris entre 2,7 et 3,2 €/ voyage.
- Enfin, le fonctionnement du réseau sera suivi à la loupe et un bilan dressé tous les six mois, afin de « coller » parfaitement aux évolutions de la demande.