

# «Visite» bordelaise : Quelques aménagements qui dysfonctionnent

Bienvenue  
en  
Gare  
de Bordeaux  
Saint- Jean

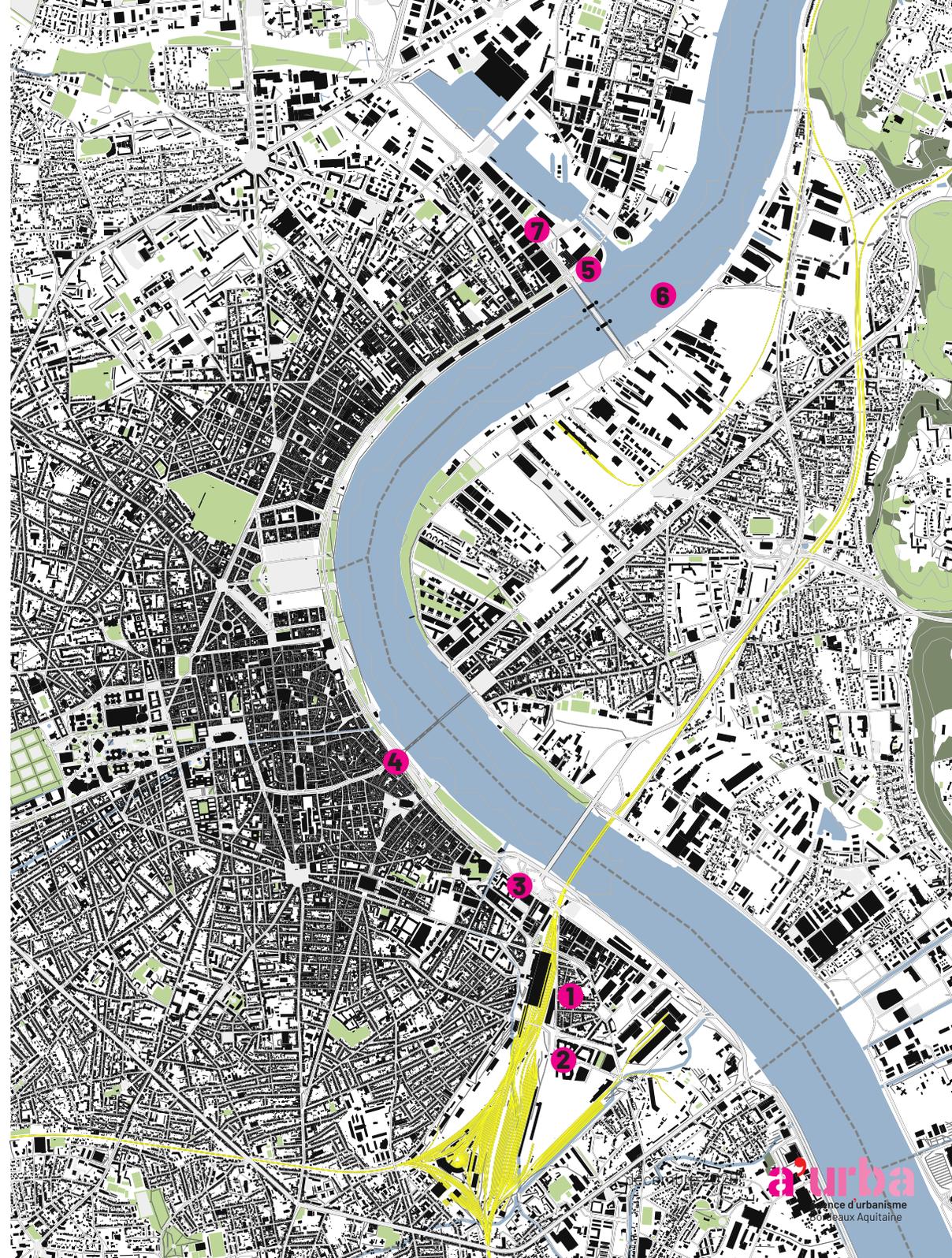
SNCF

IHEDATE / Cycle 2020-2021  
Territoires & mobilités

04/12/2021



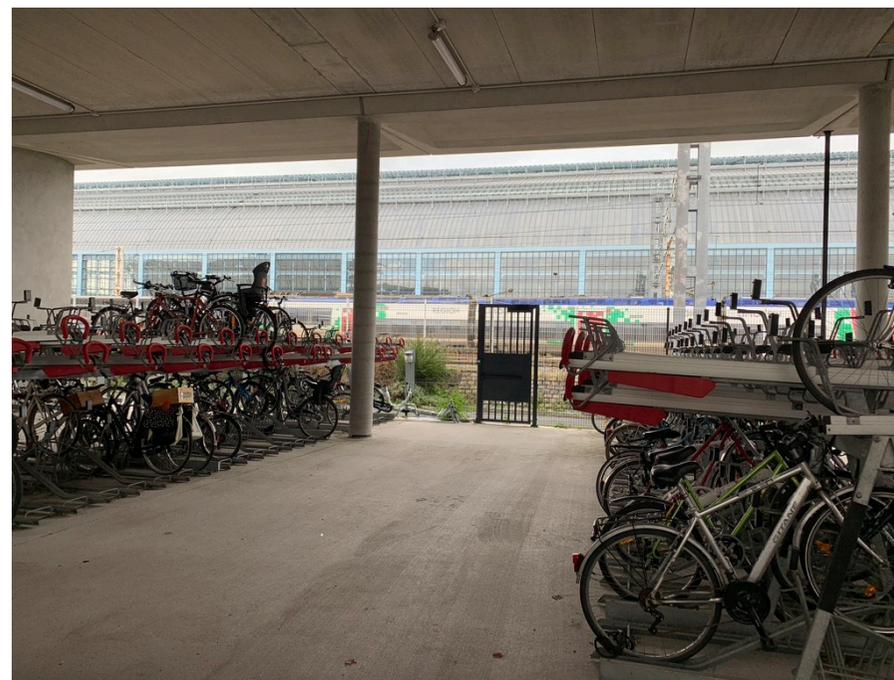
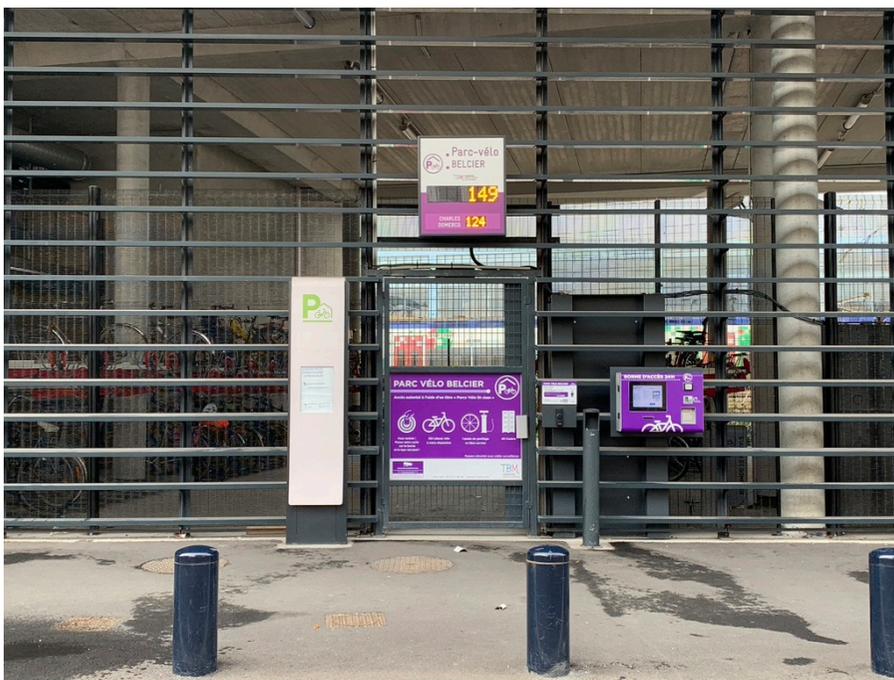
- 1.** Véloparc Gare Saint-Jean
- 2.** Une station V3
- 3.** Gare routière
- 4.** Station Porte de Bourgogne
- 5.** Une station Bluecub
- 6.** Croisière en Batcub
- 7.** Jeux de pistes aux Bassins à Flot



# Véloparc Belcier Gare Saint-Jean

---





Bâtiment livré en avril 2017 - 2ème face de la gare, avant la mise en service de la LGV  
Vélostation ouverte à l'été 2018

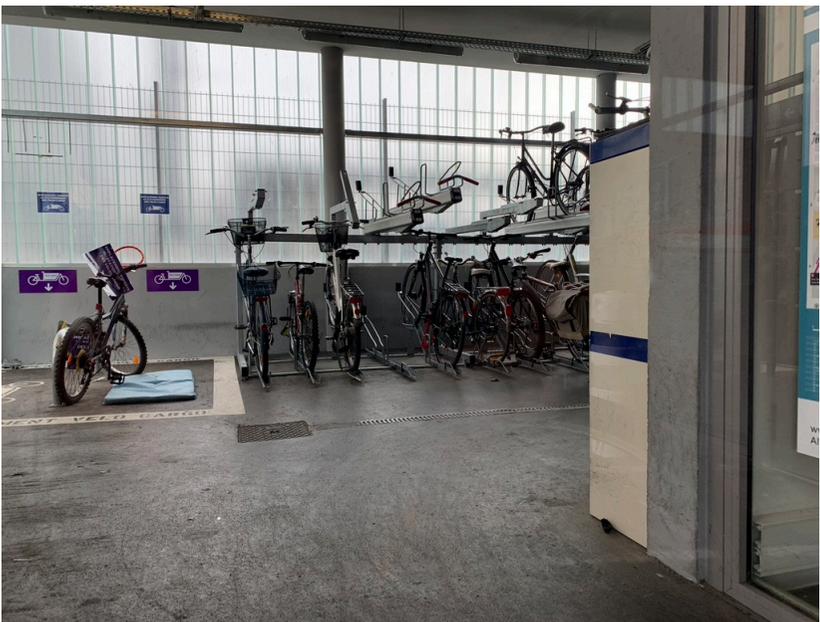
## **Des discussions non anticipées entre partenaires financeurs :**

Financement de l'investissement

Exploitation quotidienne de la vélostation

Financements de l'exploitation

Modalités d'accès/tarifs



**Parcs-vélo Saint-Jean : 1 ABONNEMENT = 2 PARCS !**

**Découvrez le parc-vélo Saint-Jean Belcier !**

7h - 24h  
24h - 7h  
Le parc vélo est ouvert du lundi au dimanche - 24h/24

354 places vélo avec emplacement racks

1 poste de gonflage en libre-service

**PARC VÉLO BELCIER**

ADRESSE TBM

PARC VÉLO CHARLES DOMERGUE

3 min

**Pensez-y !**  
Consultez les disponibilités des 2 parcs sur l'afficheur temps réel !

**TBM** TRANSPORTS BORDEAUX MÉTROPOLÉ  
12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 69, 70, 71, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 80, 81, 82, 83, 84, 85, 86, 87, 88, 89, 90, 91, 92, 93, 94, 95, 96, 97, 98, 99, 100

www.infotbm.com



# Une station V3

---



# Un service en perte de vitesse qui cherche à se renouveler

*Service lié à la DSP du réseau TBM, exploité par Keolis, mis en service en 2010*

*Progression de l'usage jusqu'en 2016, puis chute continue des abonnés et usagers occasionnels*

**Dépenses 2018 : 3,8 M€ / Recettes : 1,5 M€**

## Un contexte concurrentiel

Progression de l'usage du vélo personnel, arrivée des services de free floating

## Stop ou encore ?

2019 : mise en service d'une nouvelle gamme de vélos, dont des vélos à assistance électrique

La Métropole s'interroge sur la prise en compte des nouveaux engins de déplacements dans sa future DSP transport

### L'évolution des usagers « abonnés »

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Nombre d'abonnés au 31/12	12 318	13 478	15 260	15 968	16 097	16 375	17 028	16 294	14 198
Evolution n-1		9,4%	13,2%	4,6%	0,8%	1,7%	4,0%	-4,3%	-12,9%

Source : TBM / rapport annuel 2018 du délégant

# Gare routière Cars grandes lignes

---

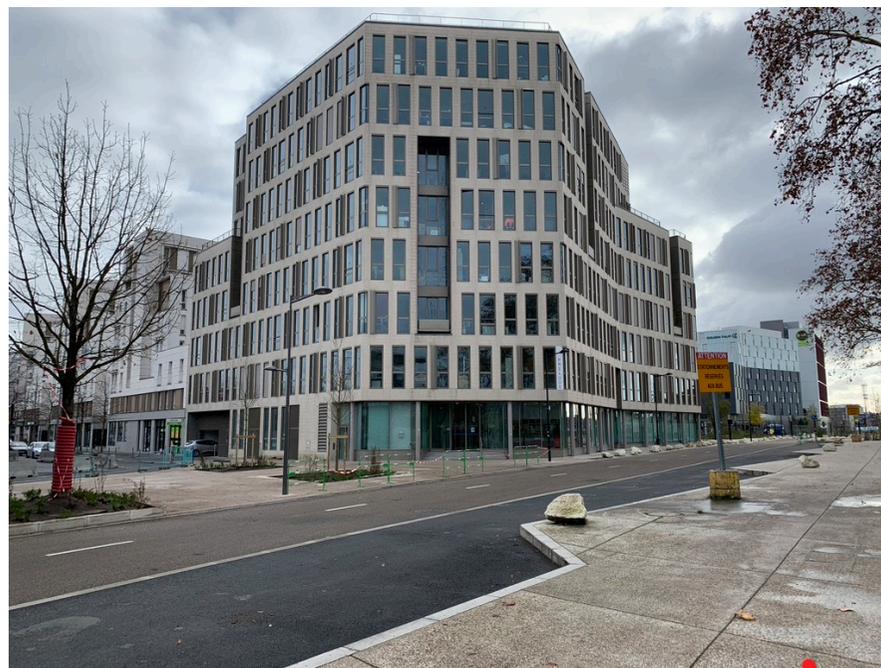




Aménagement provisoire sur un site de projet  
Dépôt et la prise en charge des voyageurs des  
«cars Macron»

Quelle pérennité pour cet équipement  
métropolitain ?

Un positionnement non prévu  
dans le quartier de la Gare  
Une étude en cours pour sa relocalisation



# Des stations à haute fréquentation

---



# Station Gare Saint-Jean

Station ouverte en 2006, sur la ligne C

Liée à un pôle bus couvert d'un auvent monumental  
Un positionnement central dans la gare...  
Mais aussi le site le plus étroit

Forte saturation aux heures de pointe et aux arrivées  
de TGV

Un aménagement très peu évolutif, basé sur un  
modèle standard de stations

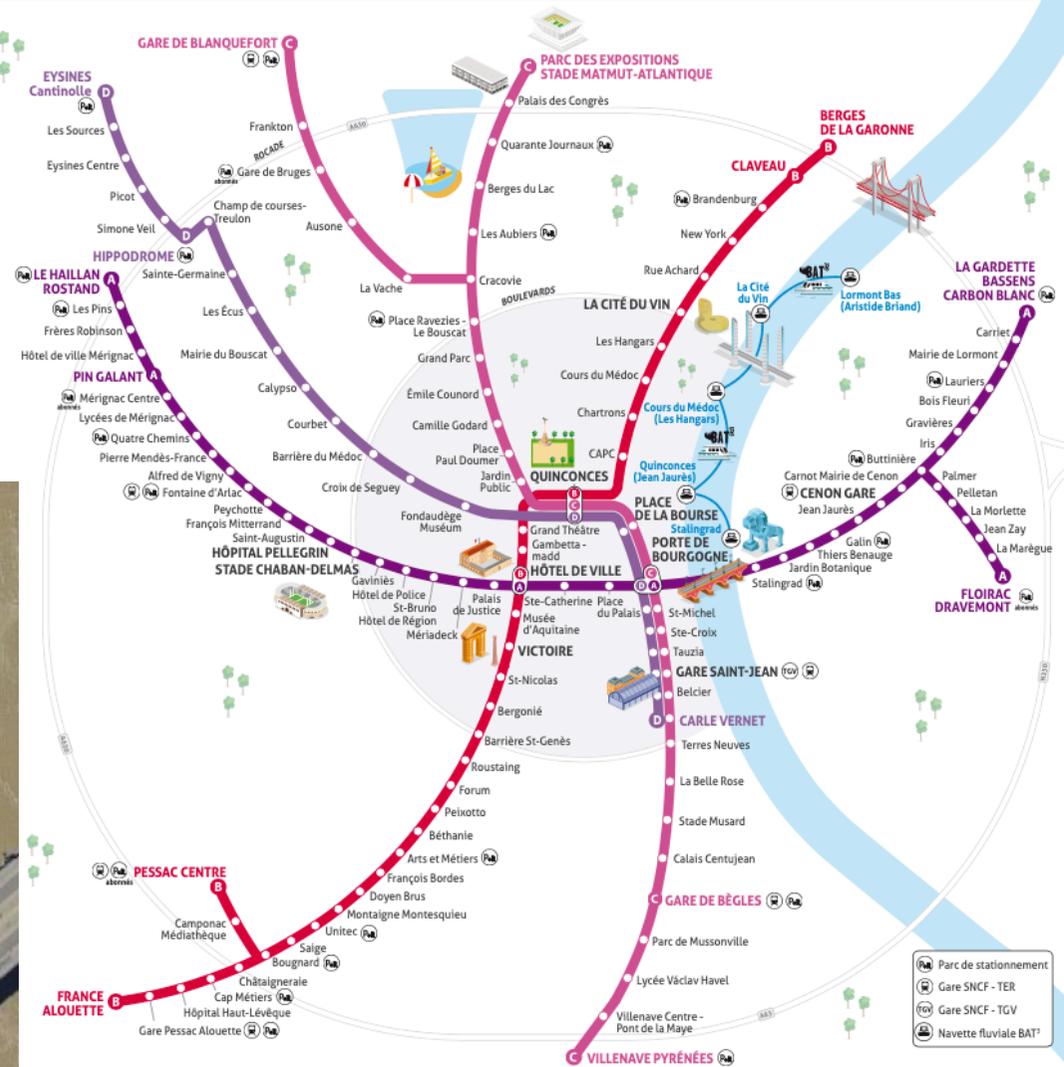
Etude en cours pour le réaménagement du parvis de  
la gare



# Station Porte de Bourgogne



# Station Porte de Bourgogne



L'une des trois stations d'interconnexion  
entre lignes de tram, ouverte en 2003



## La correspondance par quai central, une «fausse bonne idée» :

Dimensionnement des quais inadaptée aux flux d'échanges actuels

Des traversées «sauvages»

Parcours PMR générant un long détour

## Quelques hypothèses :

Des flux insuffisamment estimés à la conception ?

Un manque de confiance dans le potentiel de flux captables par le tramway ?



## Une infrastructure très peu évolutive

La nécessité de décaler les quais pour des correspondances plus fluides et plus sûres ?

# Bluecub, des stations à faible fréquentation

---





## Un modèle économique introuvable ?

150 véhicules / 74 stations, lancé en 2014, systématiquement déficitaire

Un modèle distinct d'Autolib : pas de participation des collectivités au fonctionnement du service

Des stations limitées au coeur de la métropole, en concurrence avec le tramway et le vélo...

...évitant le coeur de cible : les déplacements de périphérie à périphérie, faute de densité suffisante d'usagers

Un service abandonné par Bolloré en août 2020

Perspectives : démantèlement, repreneur, bornes de recharges pour particuliers...

# Batcub : Chère croisière

---



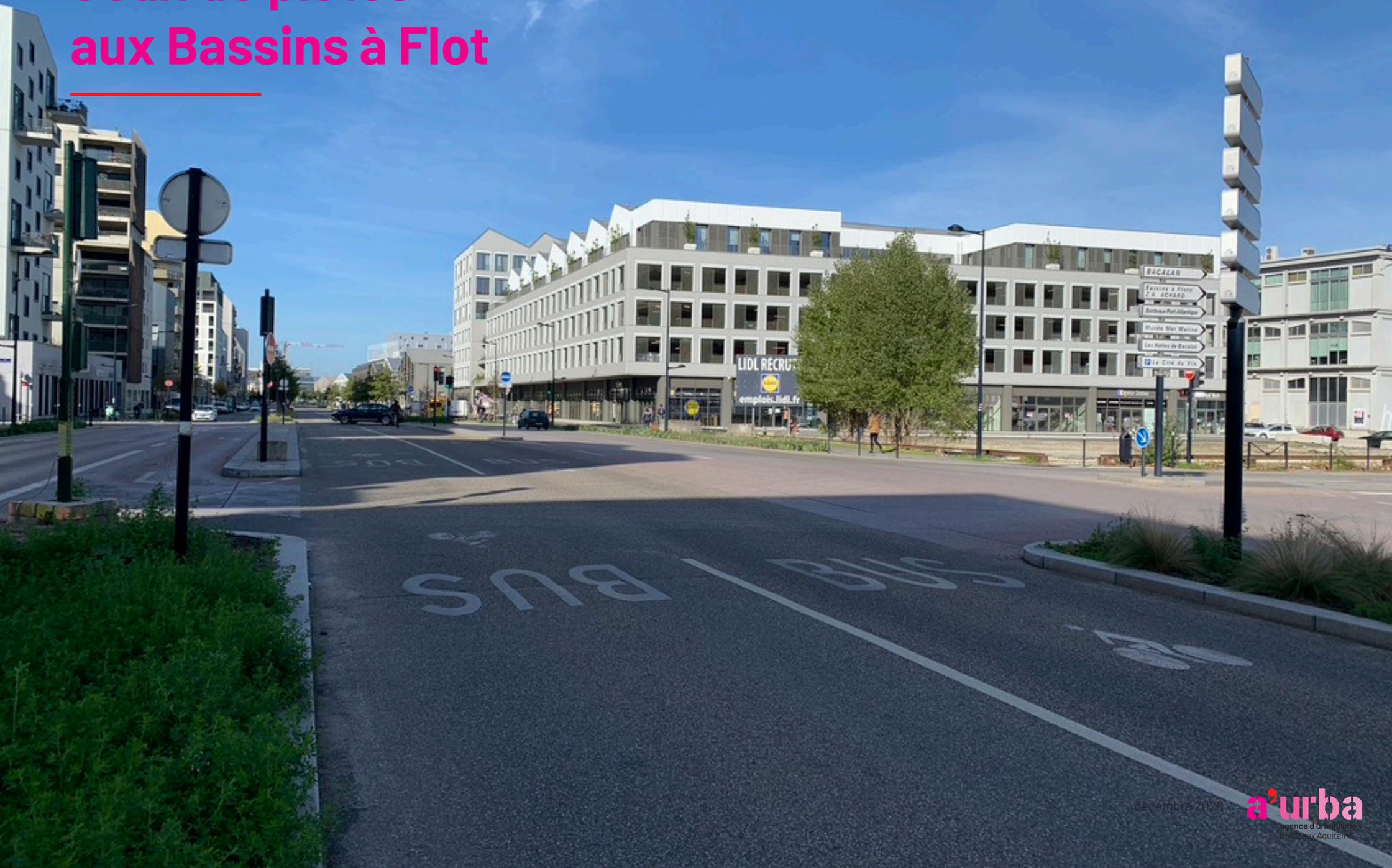
décembre 2020

	km offerts	voyageurs	coût d'exploitation	voyageur/km	€/voyageur	€/km
<b>Tramway</b>	6 925 587	105 545 520	72 154 828 €	15,2	0,68 €	<b>10 €</b>
<b>Bus</b>	27 115 983	59 441 891	143 049 967 €	2,2	2,41 €	<b>5 €</b>
<b>Bat3</b>	68 434	395 029	2 018 394 €	5,8	5,11 €	<b>29 €</b>

Source : TBM / rapport annuel 2018 du délégant

# Jeux de pistes aux Bassins à Flot

---



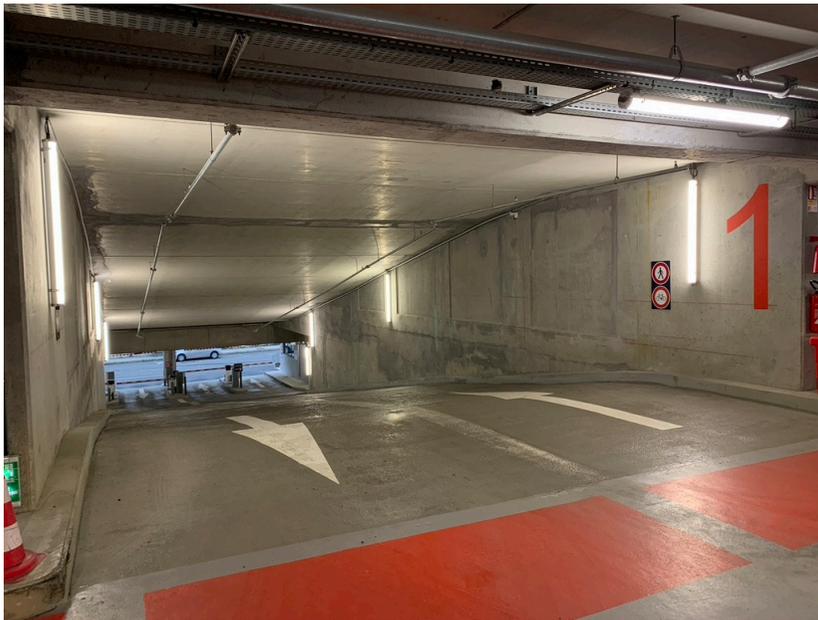




# Un parking à vélos bien vide

---





# Des dysfonctionnements de plusieurs natures

---

***Un manque d'anticipation***

***Un problème de gouvernance***

***Des principes inopérants***

***Des aménagements où l'esthétique du plan a primé sur l'ergonomie de l'utilisateur***

***De «fausses bonnes idées»... et quelques vraies mauvaises !***