

Visite bordelaise : Quelques aménagements qui dysfonctionnent

Bienvenue
en
Gare
de Bordeaux
Saint- Jean

SNCF

IHEDATE / Cycle 2021-2022
Territoires & mobilités

25/11/2021



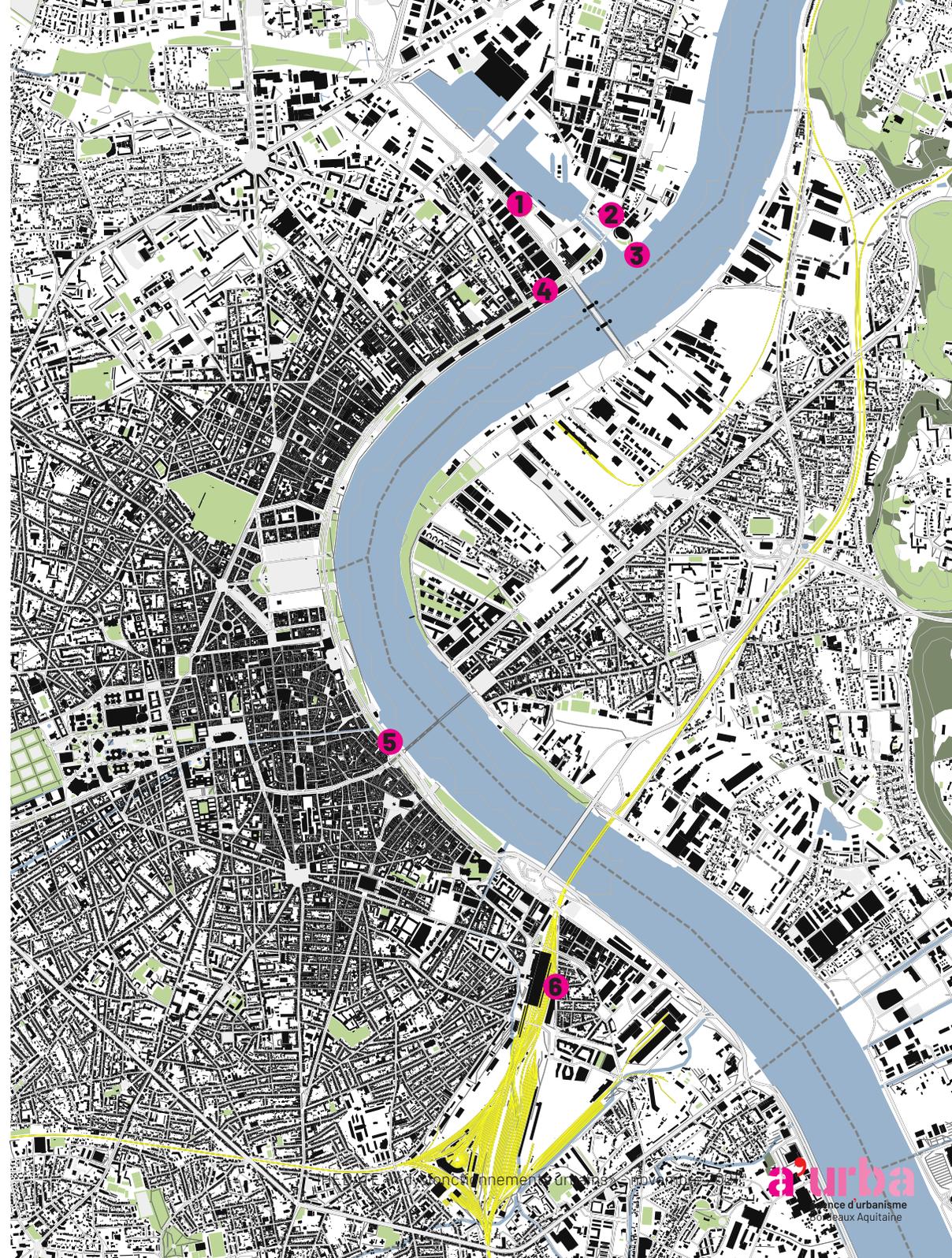
Une visite pour comprendre et capitaliser

Des exemples locaux d'aménagements et de systèmes :

- qui trouvent leurs limites, après des années de bons et loyaux services ;
- qui ne répondent pas aux promesses ou n'ont jamais trouvé leur public ;
- dont la conception n'est pas en phase avec les évolutions des pratiques ;
- qui partaient d'une bonne intention mais se heurtent au réel

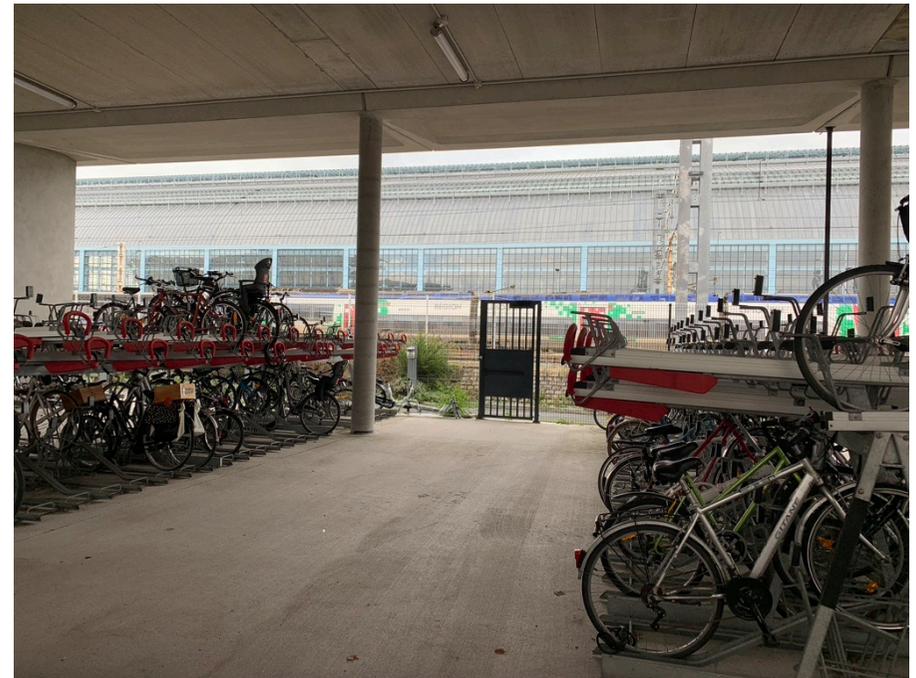
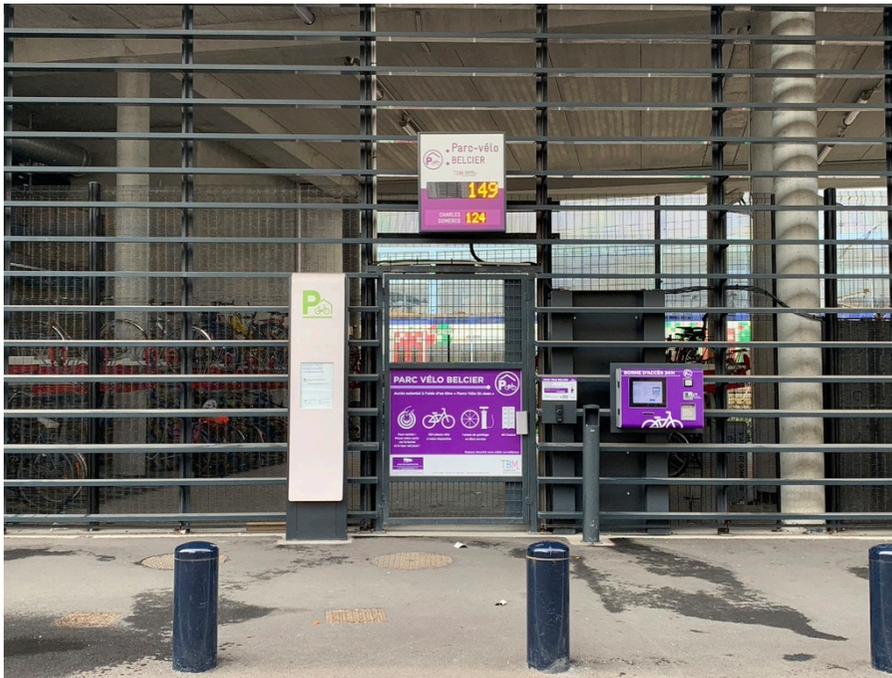
Une démarche de retour d'expérience auprès des acteurs du projet pour comprendre le processus ayant mené à cette solution

1. Jeux de pistes aux Bassins à Flot
2. Une station Bluecub
3. Sur le ponton du Batcub
4. Une station V3
5. Station tram Porte de Bourgogne
6. Vélostation Gare Saint-Jean



Véloparc Belcier Gare Saint-Jean



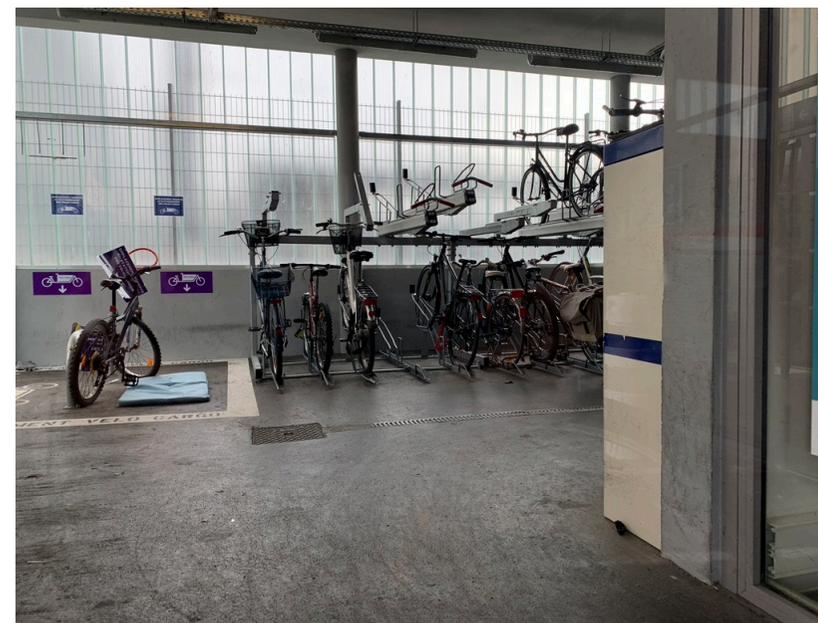


Bâtiment livré en avril 2017 - 2ème face de la gare, avant la mise en service de la LGV
Vélostation ouverte 1 an plus tard, à l'été 2018

Des discussions non anticipées entre partenaires financeurs :

Financement de l'investissement
Exploitation quotidienne de la vélostation
Financements de l'exploitation
Modalités d'accès/tarifs

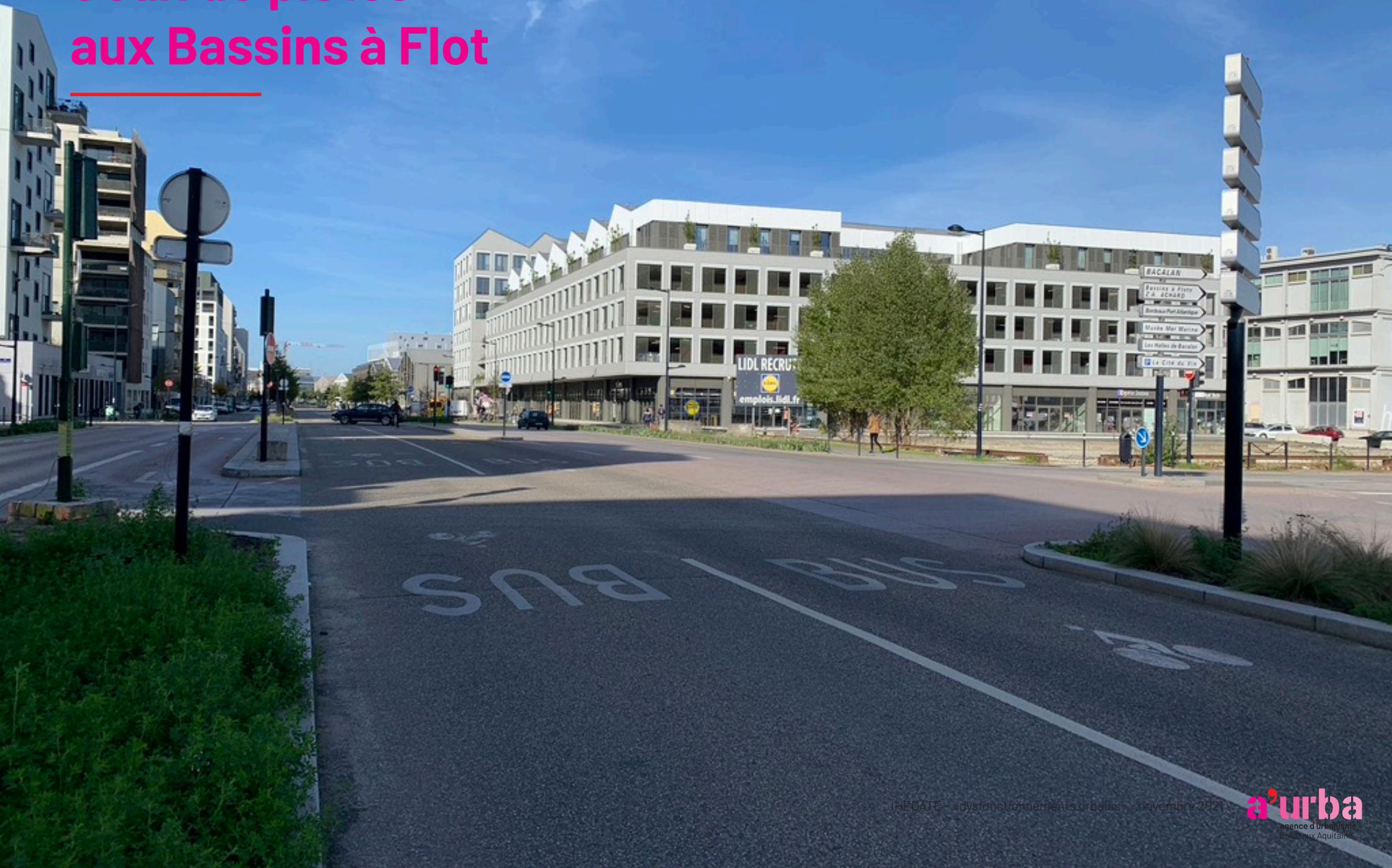
Happy end : rapidement après l'ouverture, l'offre a trouvé son public



Des espaces publics peu adaptés au vélo pour accéder au parking, qui vont être réaménagés 20 ans après la réalisation du Pôle d'échanges



Jeux de pistes aux Bassins à Flot



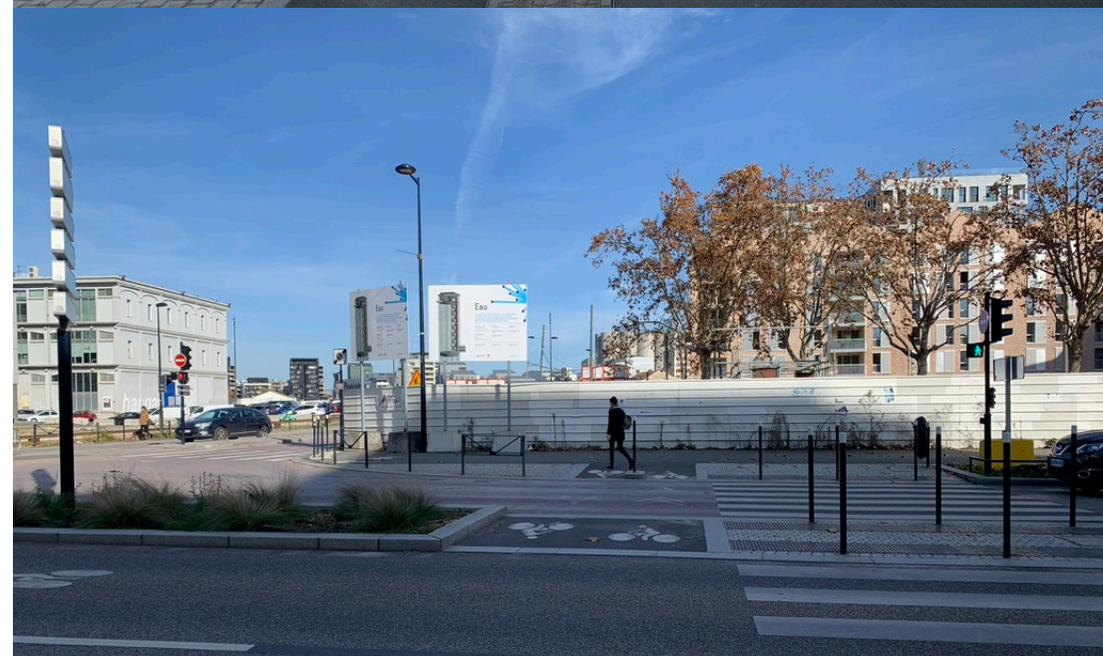


La rue Lucien Faure, symptôme d'un fonctionnement en «silos»

Un projet à l'origine unitaire, liant bâti et espaces publics, dans un cadre d'urbanisme négocié : le plan guide des Bassins à Flot (agence Nicolas Michelin, 2013)

Une mise en oeuvre dissociée entre îlots (Direction de l'urbanisme, «atelier des Bassins»), et voirie (Direction des Mobilités)

Des choix techniques issus de la division du travail : au cours des itérations du projet, disparition progressive des traversées piétonnes dans l'axe des sentes, pour favoriser le trafic automobile



L'aménagement initial au début des années 2010 prévoyait d'intégrer les vélos aux trottoirs de la rue Lucien Faure. Sous la pression d'une densité piétonne non anticipée, la réalisation livrée en 2018 a dû être adaptée pour reporter les vélos dans le couloir bus central.

Un parking à vélos bien vide

Quizz :
Pourquoi ce parking vélos est-il vide, la plupart du temps ?



Réponse : bien que répondant à la règle PLU sur le nombre de places vélos, il est situé au 1er étage sans accès direct pour les cyclistes



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...

En 2021, un repreneur s'est positionné

Batcub : Chère croisière



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

Source : TBM / rapport annuel 2018 du délégant

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 »

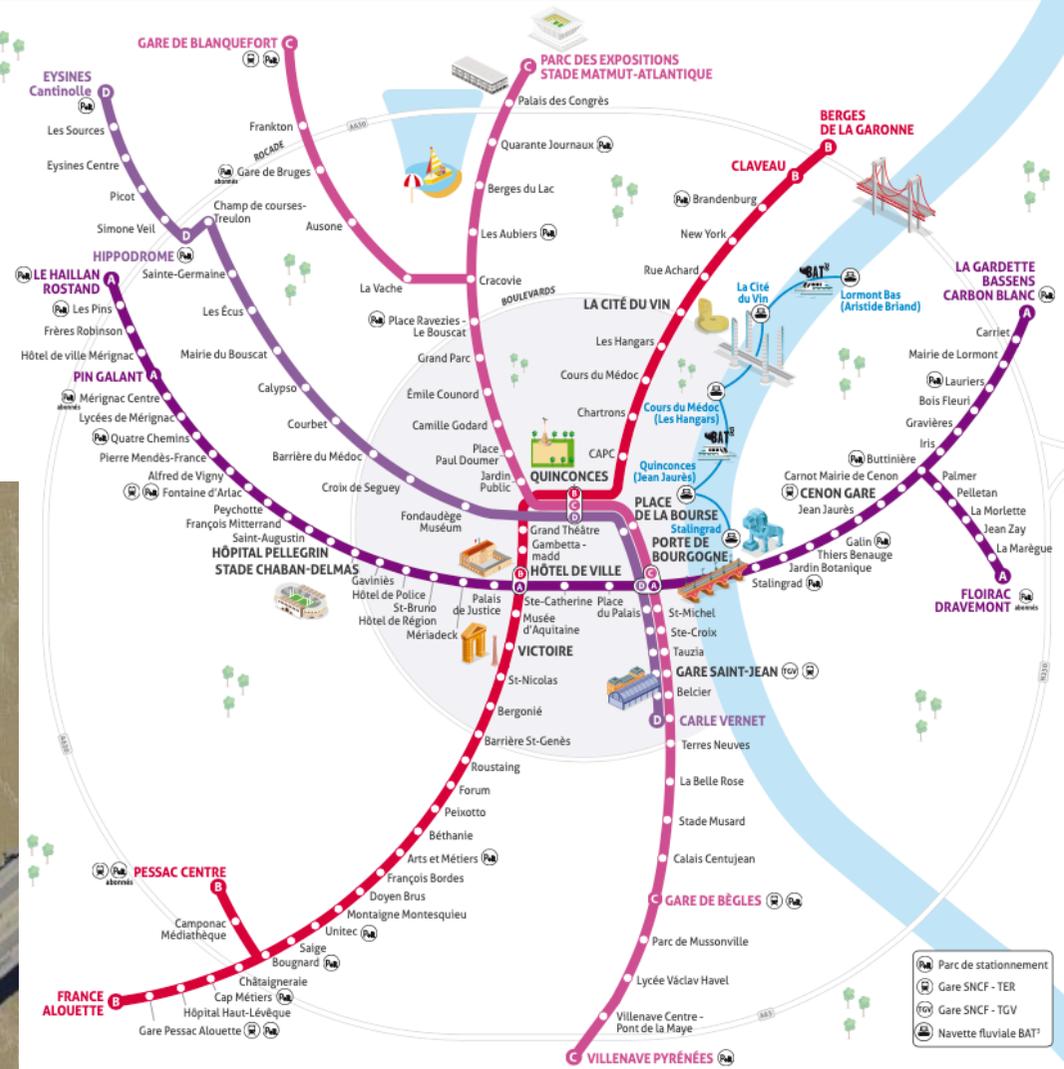
	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Nombre d'abonnés au 31/12	12 318	13 478	15 260	15 968	16 097	16 375	17 028	16 294	14 198
Evolution n-1		9,4%	13,2%	4,6%	0,8%	1,7%	4,0%	-4,3%	-12,9%

Source : TBM / rapport annuel 2018 du délégant

Station Porte de Bourgogne, Une station à forte fréquentation



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 il y a plus de 20 ans ?

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 ?

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 !