

COMMUNAUTE URBAINE DE BORDEAUX

----- EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS DU CONSEIL DE COMMUNAUTE -----

Séance du 27 avril 2007
(convocation du 16 avril 2007)

Aujourd'hui Vendredi Vingt-Sept Avril Deux Mil Sept à 09 Heures 30 le Conseil de la Communauté Urbaine de BORDEAUX s'est réuni, dans la salle de ses séances sous la présidence de Monsieur Alain ROUSSET, Président de la Communauté Urbaine de BORDEAUX.

ETAIENT PRESENTS :

M. ROUSSET Alain, M. JUPPE Alain, M. HOUEBERT Henri, M. BOBET Patrick, M. BRANA Pierre, M. BRON Jean-Charles, M. BROQUA Michel, M. CAZABONNE Alain, M. CAZABONNE Didier, M. CHAUSSET Gérard, Mme CURVALE Laure, M. DAVID Alain, Mme DESSERTINE Laurence, M. DUCHENE Michel, Mme FAYET Véronique, Mme EYSSAUTIER Odette, M. FAVROUL Jean-Pierre, M. MARTIN Hugues, M. FELTESSE Vincent, M. FLORIAN Nicolas, M. FREYGEFOND Ludovic, M. GUICHARD Max, M. LABARDIN Michel, M. LABISTE Bernard, Mme LACUEY Conchita, M. LAMAISON Serge, M. MERCIER Michel, M. PIERRE Maurice, M. SAINTE-MARIE Michel, M. SOUBIRAN Claude, M. TOUZEAU Jean, M. TURON Jean-Pierre, M. VALADE Jacques, M. ANZIANI Alain, M. BANAYAN Alexis, M. BANNEL Jean-Didier, M. BAUDRY Claude, M. BELIN Bernard, M. BELLOC Alain, M. BENOIT Jean-Jacques, Mme BOURRAGUE Chantal, Mme BRACQ Mireille, Mme BRUNET Françoise, M. CANOVAS Bruno, Mme CARLE DE LA FAILLE Marie Claude, M. CARTI Michel, M. CASTEL Lucien, Mme CAZALET Anne-Marie, M. CAZENAVE Charles, M. CHAZEAU Jean, Mme CONTE Marie-Josée, Mlle COUTANCEAU Emilie, Mme DARCHE Michelle, M. DAVID Jean-Louis, Mme DE FRANCOIS Béatrice, Mme DELAUNAY Michèle, M. DELAUX Stéphan, Mme DIEZ Martine, M. DOUGADOS Daniel, Mme DUBOURG-LAVROFF Sonia, M. DUCASSOU Dominique, Mme DUMONT Dominique, M. DUPRAT Christophe, M. DUTIL Silvère, Mme FAORO Michèle, M. FAYET Guy, M. FEUGAS Jean-Claude, M. GRANET Michel, M. GUICHOUX Jacques, M. GUILLEMOTEAU Patrick, M. HERITIE Michel, M. HOURCQ Robert, M. HURMIC Pierre, Mme ISTE Michèle, Mme JORDA-DEDIEU Carole, M. JOUVE Serge, M. JUNCA Bernard, Mme KEISER Anne-Marie, Mme LIMOUZIN Michèle, M. MANGON Jacques, M. MANSENCAL Alain, M. MAURIN Vincent, M. MERCHERZ Jean, M. MILLET Thierry, M. MONCASSIN Alain, M. MOULINIER Maxime, M. NEUVILLE Michel, Mme NOEL Marie-Claude, M. PARACHOU Serge, Mme PARCELIER Muriel, M. PETIT Alain, M. PONS Henri, M. QUANCARD Joël, M. QUERON Robert, M. REBIERE André, M. RESPAUD Jacques, M. SEGUREL Jean-Pierre, M. SIMON Patrick, M. TAVART Jean-Michel, Mme TOUTON Elisabeth, Mme VIGNE Elisabeth, Mme WALRYCK Anne.

EXCUSES AYANT DONNE PROCURATION :

| | |
|--|--|
| Mme. CARTRON Françoise à M. ROUSSET Alain | M. DANE Michel à Mme. NOEL Marie-Claude |
| M. DAVID Alain à M. TOUZEAU à partir de 11h00 | M. DELAUX Stéphan à Mme BRACQ à partir de 10h55 |
| M. FAVROUL à Mme PARCELIER à partir de 10h55 | M. FERILLOT Michel à M. BAUDRY Claude |
| M. GELLE Thierry à M. MANGON Jacques | M. GRANET Michel à M. CARTI Michel à partir de 11h00 |
| M. PUJOL Patrick à M. FAYET Guy | M. GOURGUES Jean-Pierre à M. MERCIER Michel |
| M. SEUROT Bernard à M. SOUBIRAN Claude | M. JAULT Daniel à Mme. DIEZ Martine |
| M. BANNEL Jean-Didier à M. BANAYAN jusqu'à 10h30 | M. JUNCA Bernard à M. MANSENCAL Alain à partir de 10h45 |
| M. BREILLAT Jacques à M. CASTEL Lucien | Mme LIMOUZIN Michèle à Mme FAORO Michèle à partir de 11h00 |
| M. CANIVENC René à M. QUERON Robert | M. LOTHAIER Pierre à M. DUCASSOU Dominique |
| M. CASTEX Régis à M. REBIERE André | M. MAMERE Noël à M. HURMIC Pierre |
| Mme CAZALET Anne-Marie à M. DAVID Jean-Louis jusqu'à 11h00 | M. POIGNONEC Michel à M. FLORIAN Nicolas |
| M. CAZENAVE Charles à Mme CARLE DE LA FAILLE jusqu'à 10h35 | Mme. PUJO Colette à Mme. DARCHE Michelle |
| M. CORDOBA Aimé à M. BROQUA Michel | M. QUANCARD Joël à M. SIMON Patrick à partir de 12h00 |
| M. COUTURIER Jean-Louis à Mme. LACUEY Conchita | M. SARRAT Didier à M. GUICHARD Max |

LA SEANCE EST OUVERTE

Schéma directeur d'amélioration de la vitesse commerciale des bus
 Approbation - Autorisation

Monsieur BRANA présente le rapport suivant,

Mesdames, Messieurs

I - Le constat

I-1. Une faiblesse, voire une diminution de la vitesse commerciale des lignes structurantes entre 2004 et 2005

Sur les 17 lignes initialement étudiées dans le cadre du schéma directeur d'amélioration de la vitesse commerciale, 8 ont connu une diminution plus ou moins importante de leur vitesse commerciale entre 2004 et 2005 (derniers relevés disponibles). Parallèlement, si certaines lignes bénéficient d'une progression de leur vitesse commerciale (lignes 4 et 16), celle-ci demeure, en moyenne, peu élevée (inférieure à 14 km/h). Ce constat démontre la nécessité de poursuivre les adaptations du réseau de bus dans un objectif d'amélioration de ses performances.

Le but est, à terme, de permettre aux bus du réseau structurant d'atteindre des vitesses moyennes supérieures de 5% à 15% à celles observées actuellement.

| Evolution de la Vitesse Commerciale Journée | | | | |
|---|-------|-------|-----------|-----|
| LIGNES | 2004 | 2005 | EVOLUTION | |
| 54 | 16,74 | 16,17 | - | -3% |
| 56 | 13,54 | 13,19 | - | -3% |
| 16 | 13,11 | 13,36 | + | 2% |
| 50 | 15,51 | 16,05 | + | 3% |
| 20/21 | 14,37 | 14,69 | + | 2% |
| 23 | 14,58 | 14,26 | - | -2% |
| 45 | 15,79 | 15,53 | - | -2% |
| 42 | 18,32 | 18,59 | + | 1% |
| 34 | 18,17 | 18,99 | + | 5% |
| 6 | 21,26 | 19,97 | - | -6% |
| 9 | 12,91 | 12,90 | - | 0% |
| 4 | 11,22 | 11,35 | + | 1% |
| 35 | 19,83 | 18,96 | - | -4% |
| 46 | 20,91 | 19,58 | - | -6% |

*les lignes 36 et 48 n'ayant pas été inscrites dans la campagne de mesures Opthor, aucun chiffre ne peut être proposé pour ces lignes.

I-2. Un manque de régularité pénalisant

Si une vitesse commerciale insuffisante, dont le premier impact est une augmentation du temps de parcours, représente un inconvénient important pour l'utilisateur du réseau, le manque de régularité de la desserte s'avère souvent beaucoup moins accepté par l'utilisateur et plus pénalisant. Ce manque de régularité qui induit le non respect des horaires de passage aux arrêts de la ligne ainsi que l'accroissement des temps de correspondances influe donc sensiblement sur l'attractivité du réseau.

Il convient donc de poursuivre la mise en œuvre de mesures dont l'objectif est l'amélioration de la qualité du réseau. Parmi ces mesures, les actions proposées dans le cadre du schéma directeur d'amélioration de la vitesse commerciale contribuent à l'atteinte de cet objectif.

II - Les objectifs du Schéma Directeur d'amélioration de la Vitesse Commerciale des bus (SDVC)

L'élaboration du Schéma Directeur consiste initialement en l'étude (diagnostic, propositions d'aménagements, estimations financières) de 17 lignes* (14 structurantes + 3 circulaires) validées par la Commission Transports du 9 septembre 2005 (doc1). A ce jour, 7 lignes (lignes 54, 56, 16, 50, 20-21, et 23) ont été étudiées et présentées aux élus des communes concernées.

Toutefois, la restructuration du réseau des bus liée à la prochaine mise en service des extensions du tramway (phase 2) induit une modification du choix et de l'ordre des lignes à étudier. Ainsi, les lignes 5 et 48, qui ne sont plus des lignes structurantes dans le futur réseau, n'apparaissent plus dans la liste d'études (doc2).

D'autre part, l'ordre d'étude des lignes est modifié afin de tenir compte du planning de restructuration du réseau (doc2).

Enfin, les lignes 9 et 11 sont ajoutées afin d'assurer une meilleure cohérence de la desserte (doc2).

En dépit de ces modifications, les objectifs du Schéma Directeur restent identiques : améliorer la vitesse commerciale, garantir une régularité optimale, adapter le niveau d'offre

II-1. Améliorer la vitesse commerciale des bus

L'amélioration de la vitesse commerciale des bus, pour être véritablement efficace, suppose la réalisation de sites propres bus et souvent des réaménagements de voirie importants. Ces opérations qualifiées « d'importantes » en terme d'investissement ont de forts impacts sur les autres modes de déplacement et nécessitent un important travail de conception et de concertation.

* lignes 54, 56, 16, 50, 20, 21, 23, 48, 45, 42, 5, 6, 46, 4, 34, 35, 36

II-2. Améliorer la régularité de la desserte

A la différence de l'amélioration de la vitesse commerciale, l'amélioration de la régularité de la desserte (meilleurs respects des horaires de passage aux arrêts et des temps de parcours) peut être améliorée par la réalisation d'opérations ponctuelles, (dites « d'accompagnement »).

Ce type d'actions, moins lourdes en terme de travaux et d'investissement, regroupe toutes les actions ponctuelles telles que le réglage des feux tricolores, la mise sur chaussée de certains arrêts de bus ou encore l'implantation de potelets afin de dissuader le stationnement illicite des véhicules particuliers.

II-3. Améliorer le niveau d'offre

La réflexion sur la restructuration du réseau de bus liée à la mise en service du tramway en phase 2 a permis d'accroître le niveau d'offre sur les lignes structurantes du réseau. Ainsi, dans la nouvelle classification, les lignes considérées comme structurantes devraient bénéficier d'une offre au moins égale à 80 allers/retours quotidiens permettant de mettre en place une desserte cadencée toutes les 10' à 12' tout au long de la journée.

L'objectif à terme est d'identifier sur le réseau TBC des lignes affichant à la fois des temps de parcours performants par rapport aux autres modes (en particulier la voiture particulière), une régularité attractive pour la clientèle et une offre cadencée. Les lignes bénéficiant de l'ensemble de ces atouts pourraient alors être certifiées « NF service » ou être identifiées sous la forme d'un label de qualité si la totalité des critères de la certification ne peut pas être atteinte au vu des mesures engagées.

Afin de permettre la réalisation de ces objectifs, il conviendra d'augmenter sensiblement les crédits consacrés aux aménagements de voirie en faveur des transports en commun, les enveloppes budgétaires actuelles étant d'environ 2 M€ en 2007, 900 000 € en 2008 et 1 300 000€ en 2009.

A l'issue des études détaillées, une proposition budgétaire sera faite.

III - La mise en œuvre du schéma directeur d'amélioration de la vitesse commerciale des bus

La réalisation de ces objectifs, nécessitant la prise en charge par les communes des actions de concertation auprès des riverains, qui induit en fonction du type d'intervention retenue de lourds investissements communautaires, suppose l'adoption de principes forts tant en matière de phasage que de degré d'investissements :

III-1. Solutionner le manque de régularité par la priorité aux feux et l'aide dynamique

Le manque de régularité des dessertes bus est, nous l'avons vu, un des éléments les plus pénalisant de l'attractivité du réseau. Il convient donc de proposer dans un premier temps les actions concourant à l'optimisation de la régulation du trafic. Cela passe par la définition et la mise en œuvre d'un dispositif de gestion des priorités aux feux tricolores pour les bus

et par une gestion dynamique de l'interface entre les données de circulation à analyser en temps réel et le service de transport.

Une étude doit être lancée pour répondre à cet objectif.

L'évaluation de l'impact de ces mesures sur le service rendu et l'attractivité du réseau en regard des objectifs fixés déterminera l'ampleur des interventions plus lourdes en matière d'aménagements qui seront alors à envisager.

III-2. Optimiser la vitesse commerciale par la réalisation de sites propres (couloirs de bus)

Il s'agit d'aménagements dont les impacts en terme financier, en terme de partage de la rue ou encore en terme de circulation sont importants et nécessitent le partage d'un certain nombre de principes de base.

III-2-1. Là où cela est possible, **ne plus compenser systématiquement les places de stationnement supprimées** pour la réalisation d'aménagements en faveur des bus. En effet, le coût des investissements fonciers nécessaires à cette compensation entraînerait rapidement des dérives financières importantes et augmenterait sérieusement les délais de réalisation dans l'attente des procédures de mutations foncières.

III-2-2. Accepter, lorsque cela est inéluctable, la **réduction des emprises viaires dédiées aux véhicules particuliers** dans le cadre de l'insertion de sites propres bus tout en étudiant l'impact sur les conditions de circulation des secteurs concernés (modification du plan de circulation local par exemple)

III-2-3. Accepter, lorsque cela conditionne la faisabilité de l'insertion d'un couloir bus, la **suppression de plantations** (arbres d'alignement, paysagement viaire...).

III-2-4 Trouver des itinéraires cyclables alternatifs dès lors que le maintien des emplacements dédiés aux aménagements cyclables est incompatible avec l'insertion d'un couloir bus.

Enfin, la réalisation des actions du schéma directeur devra être engagée dans une logique privilégiant **la notion d'aménagement de l'ensemble d'une ligne**, en accord avec les communes concernées, et ce afin d'éviter de démultiplier les actions et les investissements et d'optimiser au maximum les gains escomptés (en temps de parcours et régularité).

La réalisation des actions qualifiées « d'importantes » pouvant induire des temps de mise en œuvre parfois longs, certaines actions d'accompagnement, dont l'efficacité sur la régularité est avérée, pourront être engagées à court terme afin de permettre aux usagers de bénéficier dans les meilleurs délais des améliorations du réseau de bus.

Par conséquent, il vous est demandé, Mesdames et Messieurs, si tel est votre avis de bien vouloir :

- **valider les objectifs du schéma directeur (développés aux chapitres 2),**
- **valider le lancement d'une étude de définition des modalités de priorité aux feux,**
- **approuver les principes d'intervention qui conditionnent les investissements communautaires en faveur des transports collectifs (développés au chapitre III),**
- **adopter la nouvelle classification d'étude des lignes liée à la restructuration du réseau (doc. 2) ainsi que l'étude d'une ligne supplémentaire (ligne 11) dans le prolongement de la ligne 9,**
- **autoriser monsieur le Président à dégager les moyens nécessaires à la mise en œuvre de ce schéma.**

Les conclusions, mises aux voix, sont adoptées à l'unanimité.

Fait et délibéré au siège de la Communauté Urbaine le 27 avril 2007,

Pour expédition conforme,
par délégation,
le Vice -Président,

**REÇU EN PRÉFECTURE LE
11 MAI 2007**

PUBLIÉ LE : 11 MAI 2007

M. PIERRE BRANA