

DOSSIER DE PRESSE du 21 janvier 2015

Tramway : des terminus « partiels » pour transporter plus de passagers

L'ouverture des premières extensions de lignes de tramway s'accompagne de la mise en service, échelonnée dans le temps, de six terminus partiels. Ce changement majeur dans l'organisation du service de transports de la métropole a pour ambition de donner un nouveau souffle à l'attractivité du tramway et de « booster » sa fréquentation : près de 160 nouveaux conducteurs ont d'ailleurs été embauchés par Tbc pour faire face aux besoins générés par la mise en service du réseau de « troisième phase ». Via les extensions de lignes, il s'agit notamment de permettre à de nouveaux usagers d'accéder au tramway, à partir de la rocade. Avec les terminus partiels - système qui a fait ses preuves sur plusieurs réseaux français et étrangers - il s'agit d'être en capacité de transporter plus d'usagers sur les tronçons les plus chargés du réseau, en « récupérant » notamment les personnes éventuellement découragées par la saturation des rames. Environ 3 mn 30 d'attente à l'heure de pointe sur le cœur du réseau, tel est l'objectif que se sont conjointement fixés Tbc et Bordeaux Métropole.

Six nouveaux terminus partiels

Six terminus partiels ont été créés en différents points stratégiques du réseau Tbc, pour un coût total d'environ 15 M€ : à proximité des stations Cenon gare et Hôpital Pellegrin (ligne A), Quinconces et Montaigne / Montesquieu (ligne B), Quinconces et Carle Vernet (ligne C). Ils s'ajoutent aux équipements existants (Bassins à flot et Arlac) et à ceux qui ont été réalisés dans le cadre des travaux d'extension des lignes (Pin Galant pour la ligne A, Bègles Le Dorat pour la ligne C, Cracovie pour le Tram Train du Médoc. Ce qui donne 11 terminus partiels utilisables en exploitation.

Les travaux ont notamment porté sur l'aménagement d'une zone de retournement des rames de tramway, accolée à la voie ferrée existante. Ce système a vocation à améliorer le service puisqu'il permet aux rames de s'arrêter, puis de repartir dans l'autre sens, avant leur arrivée au terminus. Il s'avère des plus utiles pour renforcer les fréquences de passage des rames sur les tronçons de lignes les plus chargés, là où les usagers sont les plus nombreux. Ce renforcement du service passe aussi par la mobilisation de rames supplémentaires, ce qui a été rendu possible par l'acquisition de 26 nouvelles rames (80 M€ HT) dans le cadre du projet de troisième phase, qui s'ajoutent aux 74 Citadis déjà en circulation. Selon les lignes, la mise en place des terminus partiels va permettre d'injecter entre 3 et 6 rames supplémentaires à l'heure.

Moins de 3 mn 30 à l'heure de pointe

. Ligne A, entre les terminus partiels Cenon gare et Hôpital Pellegrin : objectif de cadencement des rames de 3 mn 20 en heure de pointe, pour 4 mn aujourd'hui. Cela représente 18 rotations de rames en heure de pointe par sens contre 15 actuellement. Cette mise en service interviendra dans les prochains jours.

. Ligne B, entre les terminus partiels Quinconces et Montaigne / Montesquieu : objectif de cadencement des rames de 3 mn 30 en heure de pointe, pour 4 mn 30 aujourd'hui. Cela représente 17 rotations de rames en heure de pointe par sens, contre 13,5 actuellement. Cette mise en service est prévue début avril 2015, au moment de l'ouverture de l'extension de la ligne B Bournard - Pessac Alouette.

. Ligne C, entre les terminus partiels Quinconces et Carle Vernet : objectif de cadencement des rames de 3 mn 20, pour 5 mn aujourd'hui. Cela représente 18 rotations de rames en heure de pointe par sens, contre 12 actuellement. Cette mise en service est prévue le 6 mars 2015, au moment de l'ouverture de l'extension de la ligne C Terre Neuves - Terre Sud à Bègles.

. Les services partiels impliquent la mobilisation de moyens importants : 84 rames à l'issue de la mise en service des extensions des lignes A, B et C et des terminus partiels, contre 66 aujourd'hui.

. Ce service sera assuré du 1^{er} septembre au 15 mai, hors week-end, jours fériés et vacances scolaires (mais restera actif sur la ligne B pendant les vacances de Toussaint). Les plages horaires pendant lesquelles les fréquences de passage des rames seront renforcées sont les suivantes :

- matin, entre 6 h 30 et 9 h pour la ligne A, 7 h et 9 h pour les lignes B et C,
- après-midi, entre 15 h 30 et 19 h, sur les 3 lignes.

Des modifications de circulation sur quatre carrefours

Ce renforcement du service du tramway s'accompagne d'une modification des conditions de circulation sur quatre carrefours situés au centre de Bordeaux. Il s'agit, pour l'essentiel, de simplifier les conditions de fonctionnement de ces carrefours, pour gagner des temps de feux « au vert ». Les changements qu'ils induisent ne sont pas figés, élus et techniciens souhaitant se donner le temps d'évaluer précisément les effets de ces aménagements.

- à partir du 23 janvier à 14 h - carrefours Porte de Bourgogne

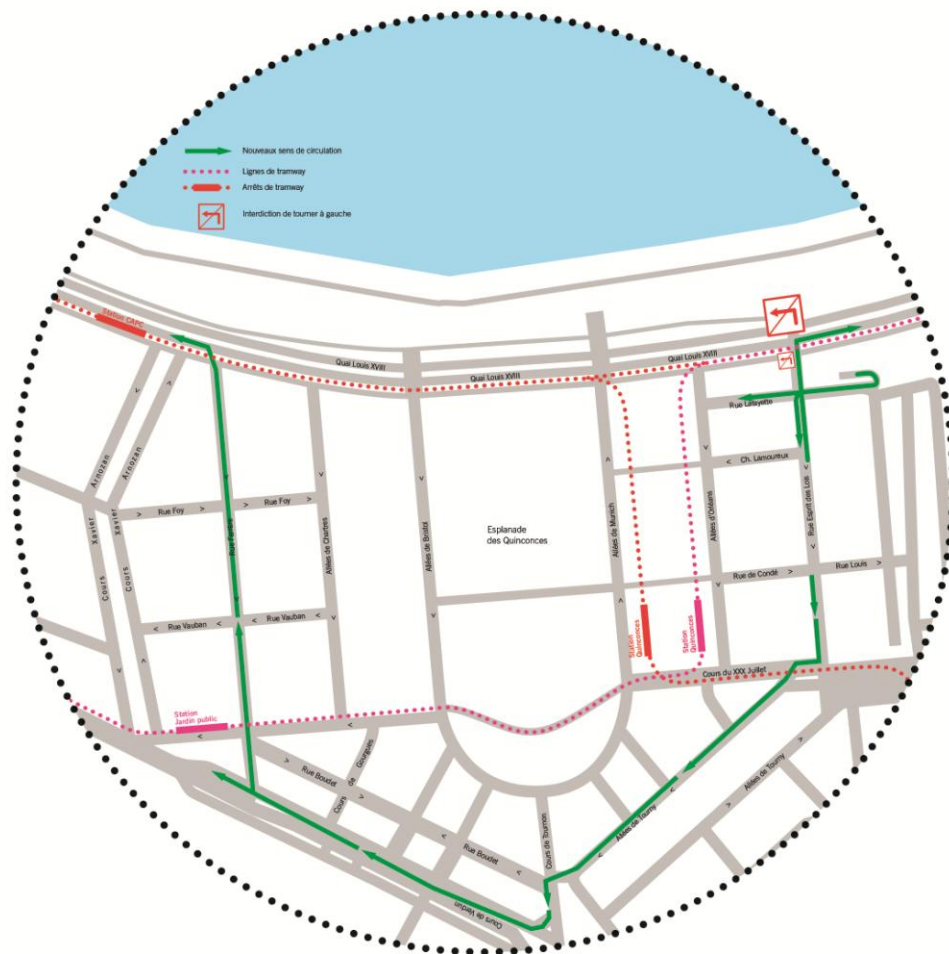
Les voies de retournement (tourne à gauche) situées devant et derrière la Porte de Bourgogne sont interdites à la circulation. Cette mesure intéresse les automobilistes en provenance du pont de Pierre ou ceux qui arrivent de la place de la Bourse et transitent par la voie d'accès au cours Victor Hugo. Cela permet de reporter une partie des flux sur des itinéraires capables de supporter un surcroît de trafic, le pont Saint-Jean en particulier. Les simulations ont montré que la suppression de ces mouvements devrait permettre d'améliorer l'écoulement du trafic sur le cours Victor Hugo et le pont de pierre, dans le sens sortant de Bordeaux. Pour ce carrefour, la perte de temps « en feu vert », induite par le renforcement des fréquences de passage des rames, est estimée à près de 14 %.

A relever : le tronçon du quai de Queyries situé entre la place Stalingrad et la rue Serr a été mis à double sens le 15 janvier dernier, en lien avec cette opération. Cela permet, notamment, d'améliorer la liaison entre la place Stalingrad et le pont Saint-Jean.



- à partir du 26 janvier à 6 h - carrefour rue Esprit des Lois / quai Louis XVIII

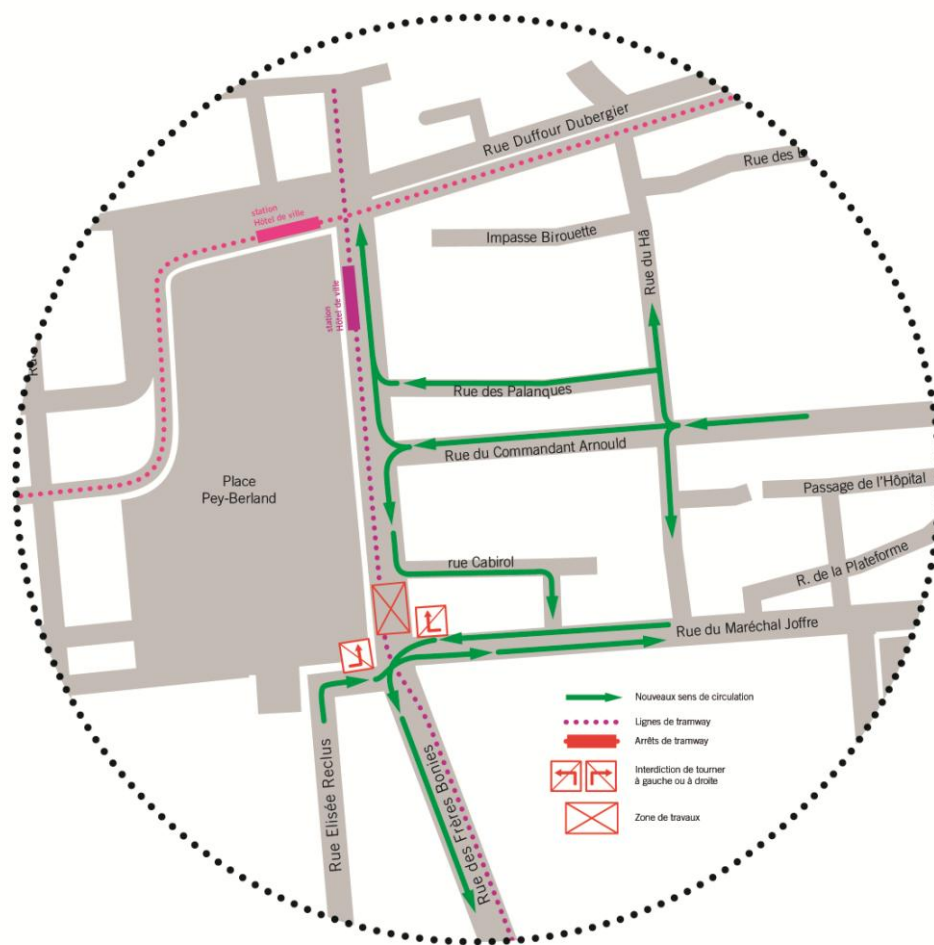
Les automobilistes qui arrivent de la rue Esprit des Lois ne pourront plus tourner à gauche, pour accéder au boulevard des quais. Cela permet de supprimer une phase de feux et de faire passer, en même temps, les véhicules qui circulent sur le boulevard des quais dans le sens sud - nord (dont ceux qui entrent dans la rue Esprit des Lois) et ceux qui sortent de la rue Esprit des Lois. Le gain de temps « en feu vert » approche les 20 %, alors que la perte de temps « en feu vert », induite par le renforcement des fréquences de passage des rames sur ce carrefour, est estimée à plus de 8 %.



- à partir du 26 janvier à 6 h - place Pey-Berland à Bordeaux

Les mouvements d'accès à la place Pey-Berland, depuis la rue du Maréchal Joffre et la rue Elisée Reclus sont supprimés et s'accompagnent de la création d'un espace piétonnier entre la rue du Maréchal Joffre et la rue Cabirol. Afin de préserver l'accessibilité du quartier, le sens de circulation de cette voie qui jouxte le tramway - entre la rue du Commandant Arnould et la rue des Frères Bonie - est inversé.

Cette mesure devrait faire chuter de moitié le trafic enregistré sur cette portion de voie située entre la rue du Maréchal Joffre et la rue Duffour-Dubergier (320 véhicules à l'heure de pointe, 655 sur l'ensemble du carrefour). Quant à la perte de temps de vert induite par le renforcement des fréquences de passage des rames sur le carrefour Pey-Berland, elle est estimée à 21 %.



- dans les prochains jours - carrefour cours du Maréchal Juin / cours d'Albret

Le tourne à gauche cours du Maréchal Juin / cours d'Albret est interdit, ce qui permet de supprimer le feu qui gère l'entrée du cours du Maréchal Juin sur le cours d'Albret. Ce mouvement concerne un peu moins de 200 véhicules sur les 1 450 qui transitent par ce secteur : ce flux pourra se reporter sur des itinéraires alternatifs qui offrent des réserves suffisantes de capacité. Les feux situés côté Tribunal sont par ailleurs avancés, ce qui va permettre de « resserrer » le carrefour et d'améliorer la sécurité des piétons, le passage qui leur est réservé étant « remonté » au niveau de la station « Palais de Justice ».

Le gain de temps « en feu vert » pour les automobilistes qui circulent sur le cours d'Albret est estimé à 33 %, alors que la perte induite par le renforcement des fréquences de passage des rames, sur ce carrefour, est estimée à un peu plus de 6 %.

