

Usages et usagers de la ligne express Blaye-Bordeaux

Enquête et premier bilan
de la mise en service



étude

02 / 2025

Mise en service le 8 janvier 2024, la ligne 430 reliant Blaye à Bordeaux est la seconde ligne de car express girondine, après la ligne entre Créon et Bordeaux, dans le cadre du volet routier du Service Express Régional Métropolitain.

Cette enquête menée au printemps 2024 a pour objectif l'analyse des profils et des pratiques des usagers de la ligne de car express entre Blaye et Bordeaux. Elle permet de dresser un premier état des lieux, trois mois après le lancement de la ligne.

Méthodologie

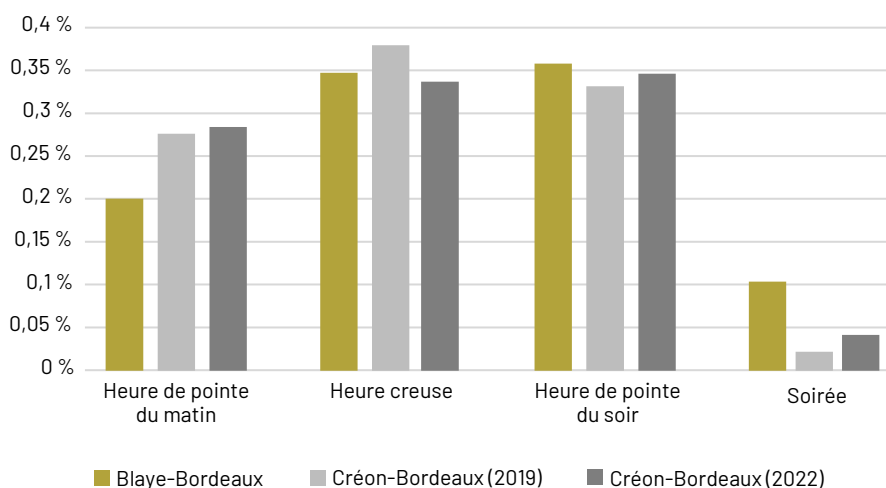
Cette enquête s'est déroulée du 27 mars au 12 avril 2024. 377 personnes ont été enquêtées à bord des cars avec des questionnaires administrés au format papier ou en scannant un QR code.

L'échantillon plus petit que pour les deux enquêtes menées sur la ligne Créon-Bordeaux (environ 600 personnes enquêtées en 2019 puis en 2022) est principalement lié à la plus faible fréquentation de la ligne à son lancement, en raison notamment d'une période de lancement moins

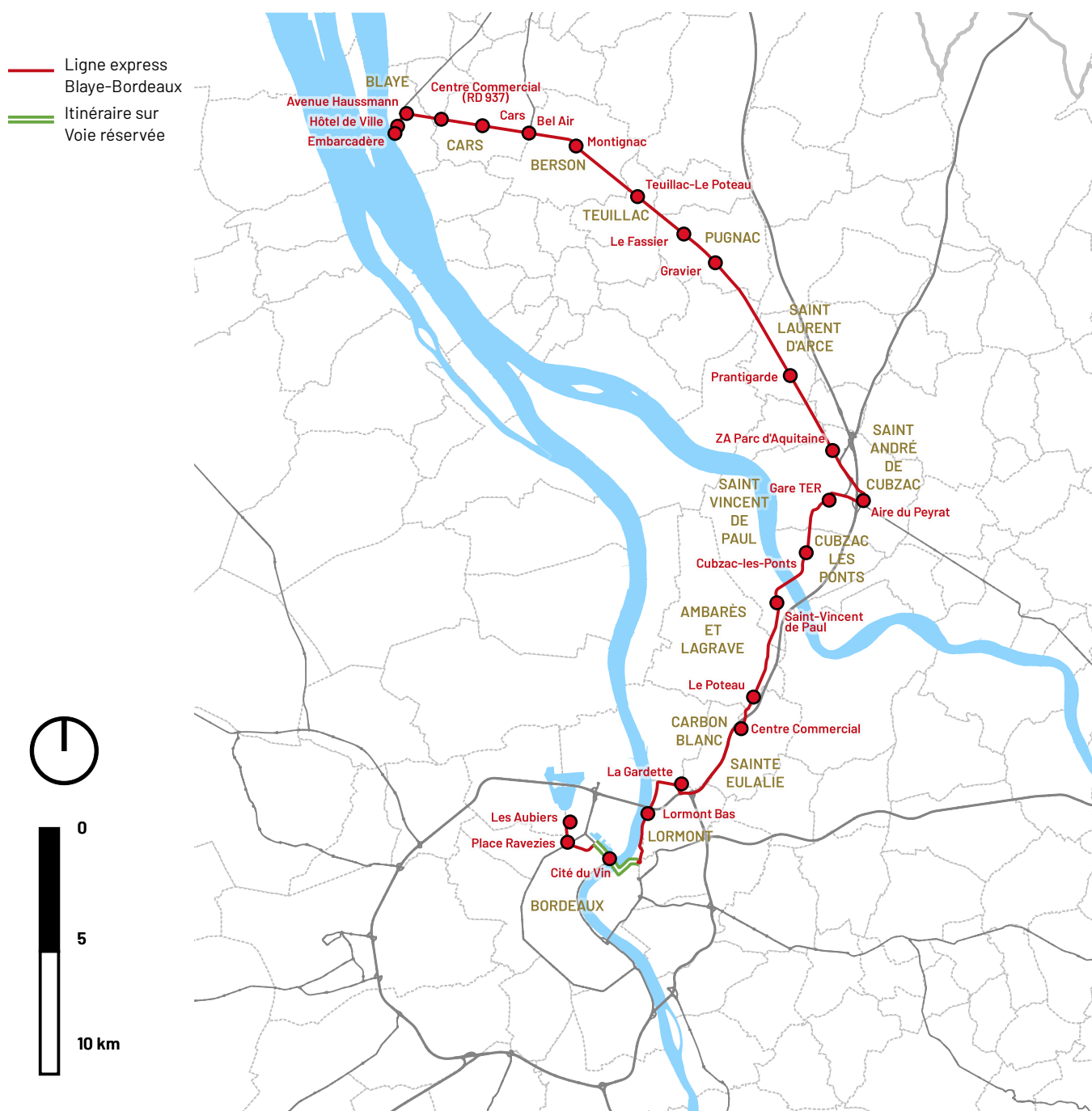
propice au changement de comportement (la ligne de Créon avait été lancée à la rentrée scolaire) et d'un plan de communication plus tardif.

L'échantillon est néanmoins suffisant pour dresser un portrait des usages de cette nouvelle ligne et tirer un premier bilan d'étape sur les cars express girondins. En effet, la méthodologie demeure très comparable : questionnaire quasi-identique, répartition des réponses au fil de la journée...

Répartition des enquêtés par tranche horaire



La ligne express Blaye-Bordeaux



La ligne 430 de car express entre Blaye et Bordeaux

Il s'agit d'une ligne express qui bénéficie d'une large amplitude horaire (5h-21 h) et d'un cadencement à 20 minutes aux heures de pointe (une heure en heures creuses).

Elle relie Bordeaux-Les Aubiers et Blaye Embarcadère (50 kilomètres) en 1h35 environ. Elle dessert quatorze communes, dont Saint-André-de-Cubzac, avec 23 arrêts (la ligne avait initialement débuté avec 22 arrêts, mais l'arrêt Teuillac le Poteau a été créé pendant la période d'enquête.)

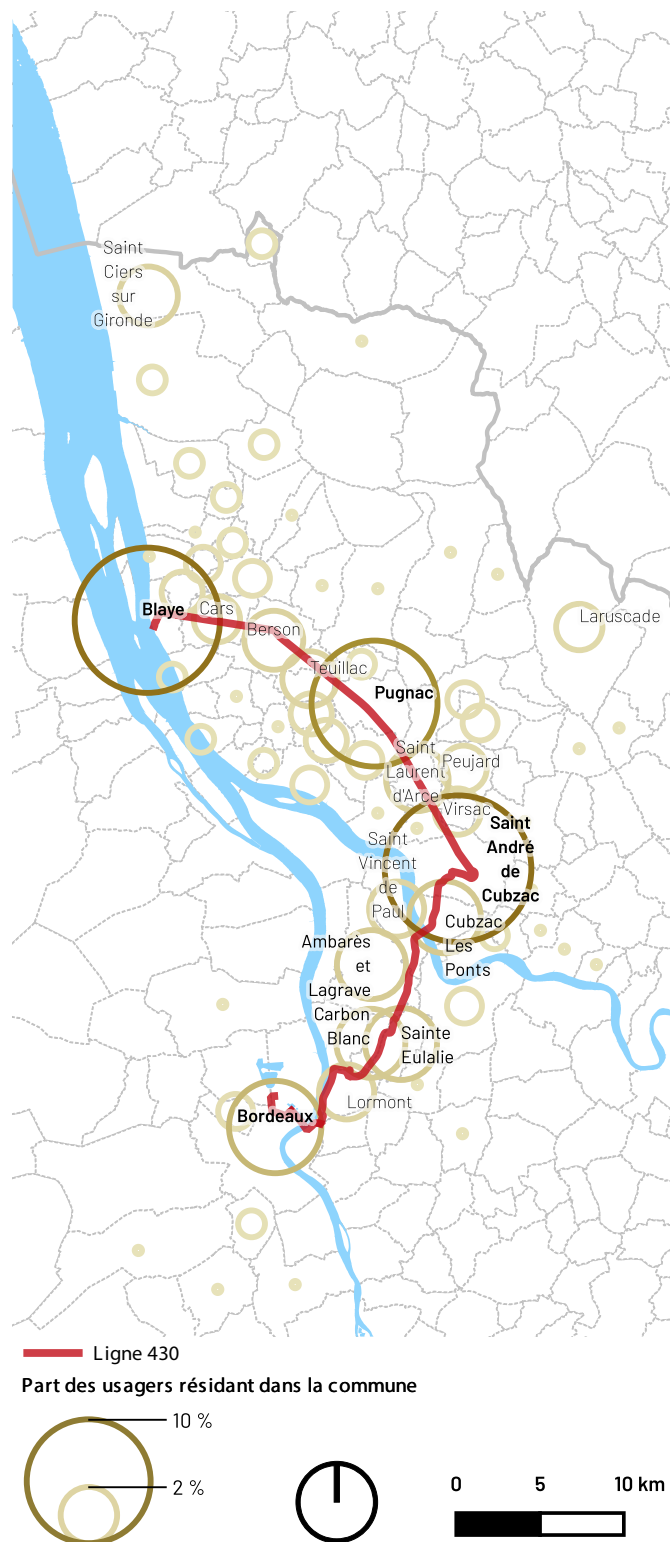
Elle est en correspondance avec le TER à Saint-André-de-Cubzac, et avec les lignes de tramway A (La Gardette), B (Cité du Vin) et C (Ravezies et Les Aubiers).

La ligne a transporté 3 300 personnes en janvier à son lancement et sa fréquentation croît progressivement (6 600 passagers environ en mars et en avril 2024). L'objectif à terme est de transporter 750 passagers quotidiens en semaine. La qualité de service sur la ligne a vocation à être renforcée avec des études en cours pour une insertion sur l'A10.

1 Quelles sont les pratiques ?

Dix minutes pour se rabattre, majoritairement à pied

Répartition des usagers par commune de résidence



68% des usagers résident dans les communes directement desservies par les arrêts du car. En particulier, **près de 40% des usagers de cette nouvelle ligne express habitent dans les trois communes de Saint-André de Cubzac (14%), Blaye (14%), et Pugnac (10%).**

La gare TER de Saint-André-de-Cubzac et la Cité du Vin concernent, chacune, près de 30% des trajets enquêtés. De façon générale, ce sont les arrêts en interconnexion avec les modes lourds (tramway, train), les arrêts du centre-ville de Blaye et l'arrêt Gravier à Pugnac qui sont les plus fréquentés.

À l'inverse, quelques arrêts sont très peu utilisés, comme les arrêts intermédiaires entre Pugnac et Blaye, ou bien comme l'arrêt Parc d'Aquitaine à Saint-André-de-Cubzac, puisqu'aucune personne ayant répondu à l'enquête ne l'a fréquenté.

Elle attire également des usagers venus de plus loin pour se rabattre sur la ligne, notamment depuis les communes du Blayais proches de l'estuaire ou de la Dordogne. La durée médiane des rabattements est de dix minutes, identique pour tous les modes.

La marche à pied, premier mode de rabattement

Comme pour la première ligne de car express girondine, c'est la marche à pied qui est le mode de rabattement privilégié, avec plus d'un rabattement sur deux, et une part importante sur la totalité des arrêts de la ligne (à l'exception de l'arrêt Berson-Bel Air), y compris sur des arrêts plus excentrés et a priori destinés à la voiture, comme l'aire du Peyrat.

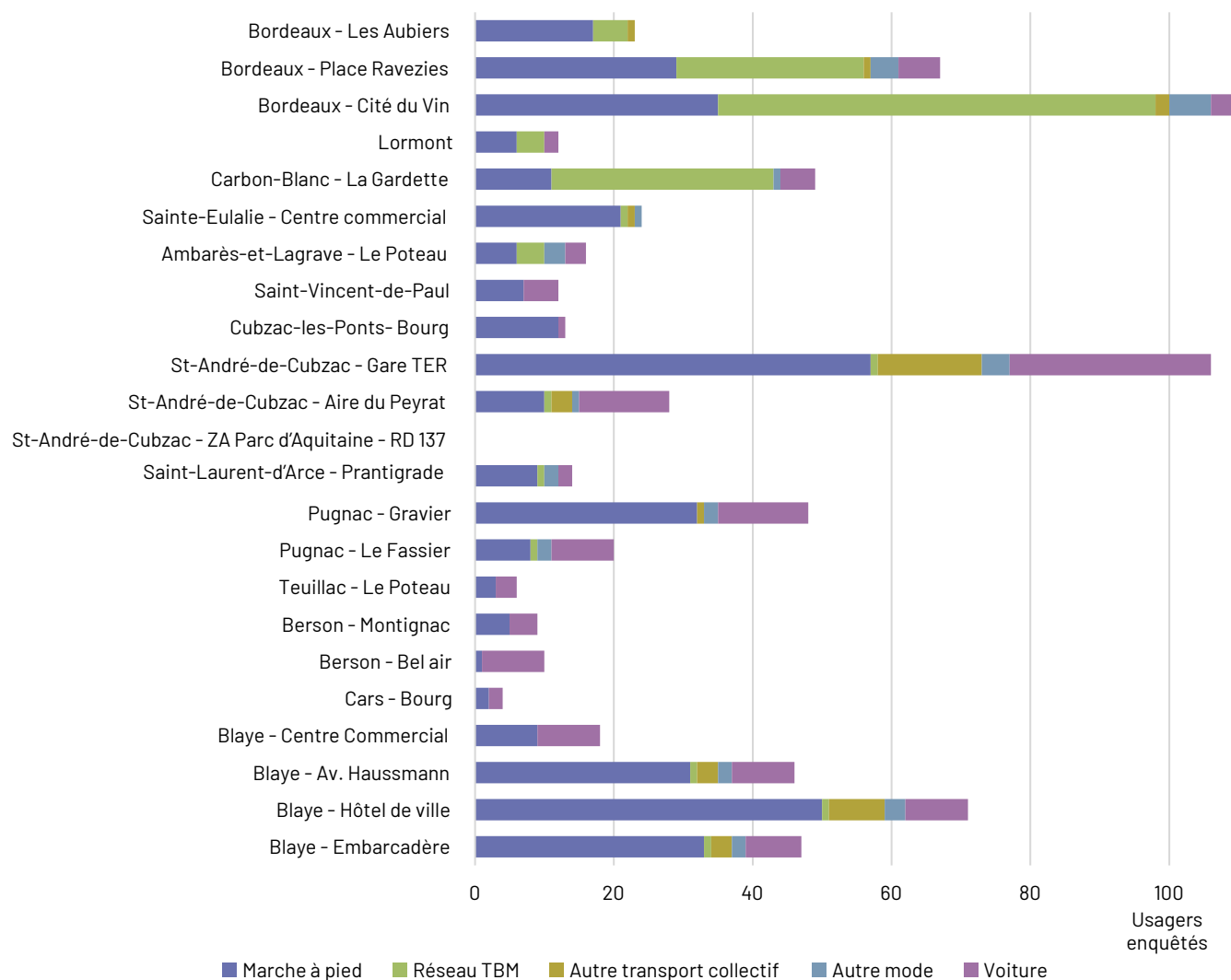
52 % des rabattements se font à pied.

La voiture représente moins d'un cinquième des rabattements, une part bien plus faible que sur la ligne Créon-Bordeaux où elle atteignait les 27 %.

Parts modales en rabattement sur la ligne :

- 52 % marche (Créon-Bdx : 48 %) ;
- 24 % transports en commun (Créon-Bdx : 22 %), dont 19 % pour le réseau TBM et 5 % pour d'autres TC (train, autres réseaux) ;
- 19 % voiture (Créon-Bdx : 27 %) ;
- 4 % autres modes (Créon-Bdx : 3 %).

Répartition des usagers par mode de rabattement



Une part importante de cabotage

La ligne est très utilisée pour des trajets en cabotage, notamment entre Blaye, Pugnac et Saint-André de-Cubzac, qui sont les trois principales communes de résidence des usagers.

Bien que cela représente la plus grande part des trajets, seul **un sur deux commence ou se termine à Bordeaux**,

47 %

des trajets ne sont pas vers ou depuis Bordeaux.

et deux sur trois dans la métropole.

C'est une prépondérance bien moins marquée pour sur la ligne Créon-Bordeaux, où la deuxième vague d'enquête

(2022) avait montré que 94 % des trajets étaient en lien avec un des arrêts bordelais.

Ainsi, en part du total des trajets enquêtés, les origines/ destinations (deux sens cumulés) les plus fréquentes sont :

- Blaye - Bordeaux : 17 % ;
- Blaye - Saint-André-de-Cubzac : 13 % ;
- Saint-André-de-Cubzac - Bordeaux : 12 % ;
- Blaye - Pugnac : 7 %.

Un usage en partie métropolitain ?

Comme pour la ligne de Créon, bien qu'ils soient minoritaires, une part importante des usagers réside dans Bordeaux Métropole : **plus d'un usager sur six est un métropolitain** (un sur huit sur la Créon-Bordeaux).

Par ailleurs, même si l'usage de la ligne se fait davantage en dehors de la Métropole (voir ci-contre), l'étude révèle également que **10% des trajets s'effectuent en intégralité à l'intérieur de la métropole**, principalement entre Bordeaux et les communes de la presqu'île.

1/3 trajets intégralement en dehors de la métropole.

1/10 trajets intégralement à l'intérieur de la métropole.

2 Qui sont les usagers ?

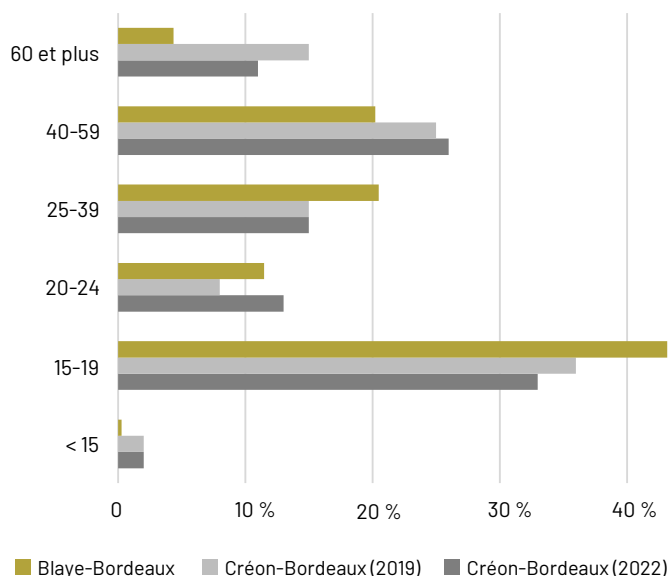
Des usagers plutôt jeunes...

Les usagers de la ligne express Blaye-Bordeaux sont dans l'ensemble **assez jeunes**, encore davantage que ceux de la ligne Créon-Bordeaux. En effet 43 % d'entre eux ont moins de 20 ans.

En revanche, alors que le Blayais (30 % de 60 ans et plus dans la CDC de Blaye) est un territoire plus âgé que le Créonnais (23 % de 60 ans et plus dans la CDC), **les 60 ans et plus sont sous-représentés parmi les usagers de la ligne** : ils n'en représentent que 4 % des usagers, près de quatre fois moins que sur la première ligne de car express à son lancement.

La tendance est la même parmi les classes d'âges actives. Ainsi la ligne capte davantage les 25-39 ans que la Créon-Bordeaux mais attire moins les 40-59 ans.

Répartition par âge des enquêtés



... plutôt obligés...

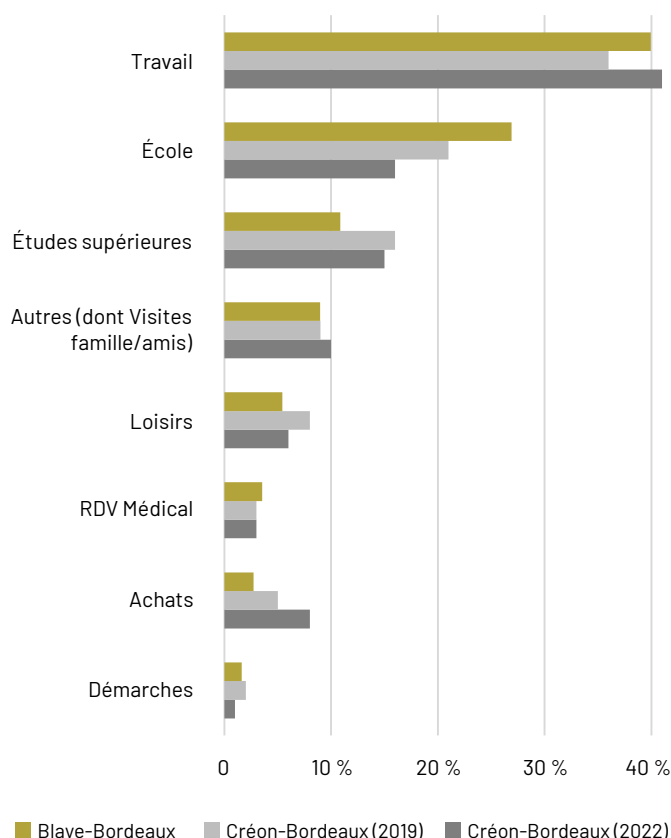
Cette différence se retrouve également dans les CSP des usagers et leurs motifs. Ainsi, très peu de retraités utilisent la ligne : 2% des usagers, alors qu'ils étaient 12% parmi ceux de la ligne Créon-Bordeaux en 2019.

À l'inverse la part de scolaires est importante et le motif « école » est particulièrement représenté (27 % du total). De façon générale, les motifs sont assez contraints : **78 % des usagers de la ligne l'utilisent pour des motifs pendulaires** (travail, école, études).

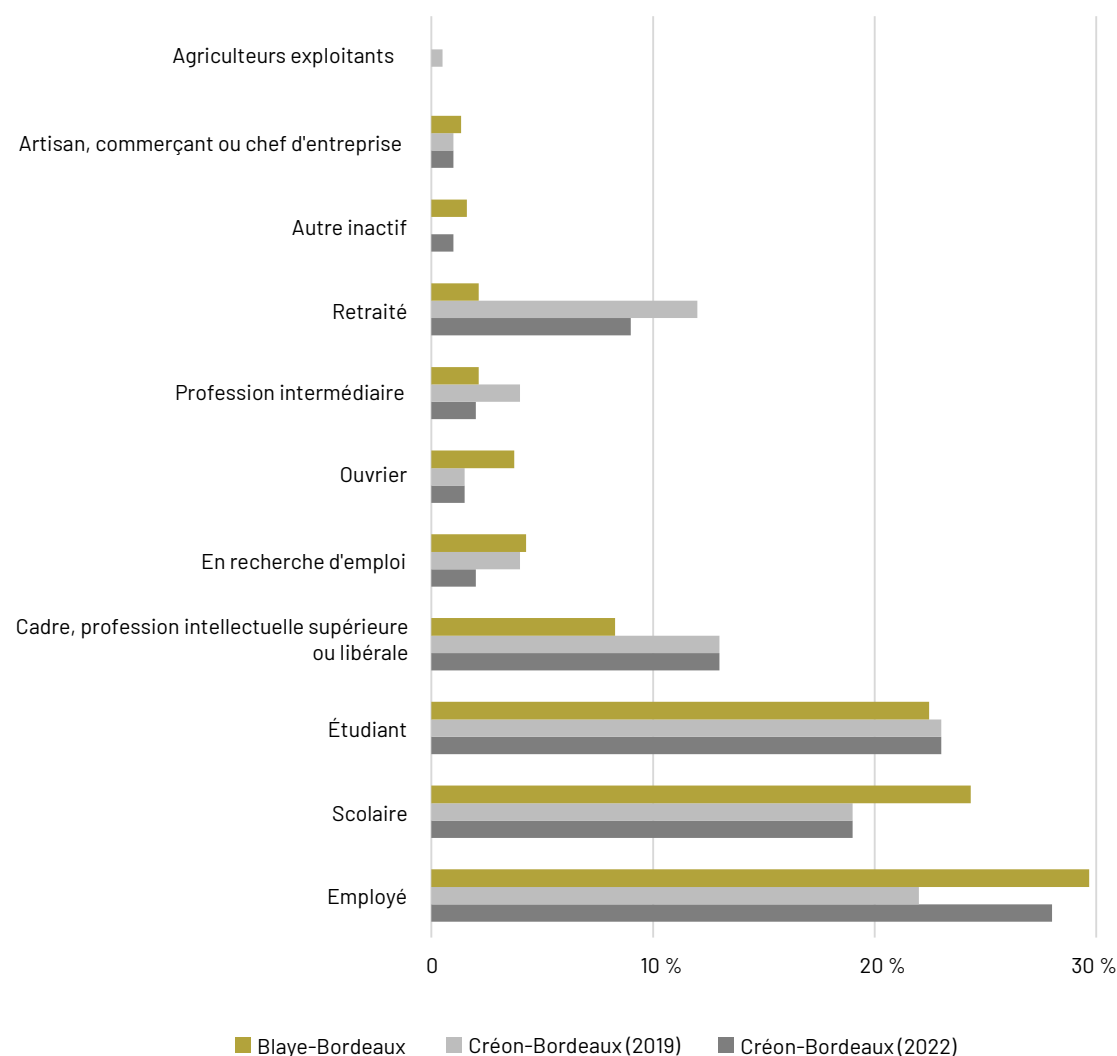
Si, dans le détail de ces motifs pendulaires, la part du travail est en proportion comparable à la Créon-Bordeaux (environ 40 % du total), les catégories des actifs sont un peu différentes : davantage d'employés et d'ouvriers, moins de cadres. Cependant cette différence semble suivre la structure socio-professionnelle des territoires traversés.

Enfin, **les motifs non contraints sont très peu présents** : 3 % de motifs « achats », 5 % de motifs « loisirs » ; c'est beaucoup moins que sur la première ligne de car express.

Motifs des déplacements



Répartition des enquêtés par CSP



... et déjà réguliers

La fréquence d'utilisation de la ligne va également dans le sens d'un usage de la ligne majoritairement pour des déplacements contraints et pendulaires.

Trois mois après sa mise en service, **63 % des usagers l'utilisent au moins trois jours par semaine**. C'est d'ores et déjà comparable aux niveaux observés lors de la deuxième vague d'enquête sur la ligne Créon-Bordeaux en 2022, qui avait vu une forte hausse de la régularité des usagers par rapport au lancement (64 % l'utilisaient 3 jours et plus par semaine, onze points de plus qu'en 2019).

Néanmoins, cette forte part d'usagers réguliers ne se traduit pas encore dans les abonnements. 46 % des personnes enquêtées disposaient d'un abonnement au moment de l'enquête. Ce taux demeure néanmoins proche de la part d'abonnés sur la première ligne de car express à son lancement (52 %).

63%
des usagers utilisent déjà la ligne trois jours au moins par semaine, autant que sur la Créon-Bordeaux après 3 ans.

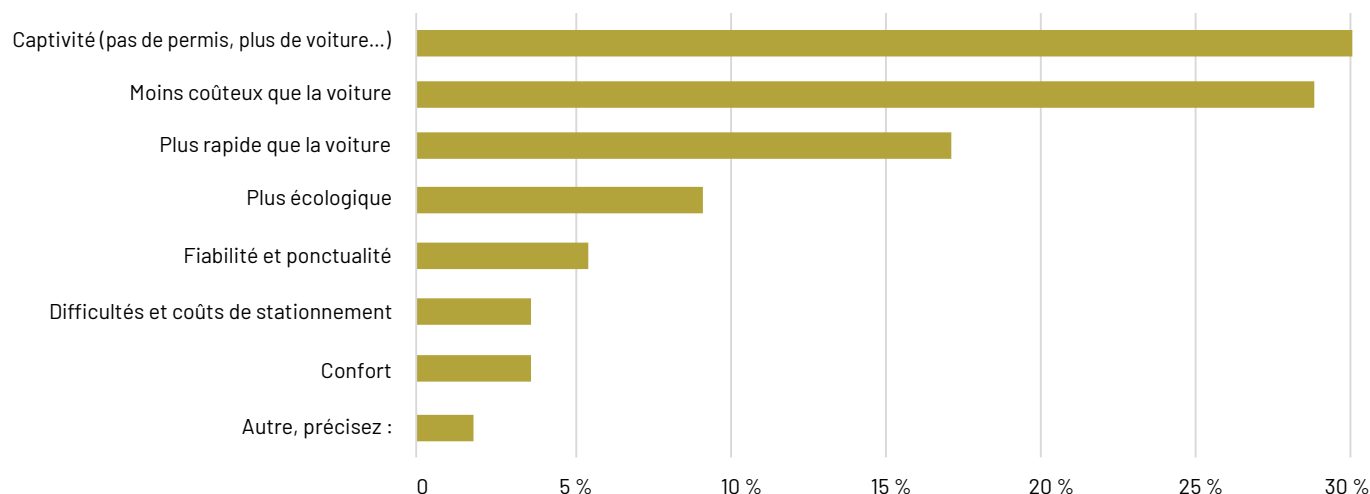
3 Les raisons du choix du car

Une ligne qui attire des usagers captifs...

Plus d'un usager sur deux (53 %) n'avait pas de voiture à disposition lorsqu'ils ont utilisé la ligne. Cette part de captifs est plus importante que sur la ligne Créon-Bordeaux (45 %) mais est cohérente avec les profils des usagers vus précédemment : moins aisés, et surtout plus jeunes (en particulier davantage de scolaires).

D'ailleurs, lorsque les usagers ont été interrogés sur les raisons qui les ont poussé à changer de mode de déplacement et à emprunter la nouvelle ligne plutôt que la voiture, 30 % d'entre eux, principalement des jeunes qui étaient accompagnés auparavant, citent encore la non-possession d'une voiture ou du permis comme raison du changement modal.

Pourquoi avez-vous changé pour la ligne 430 ?



... mais aussi des automobilistes...

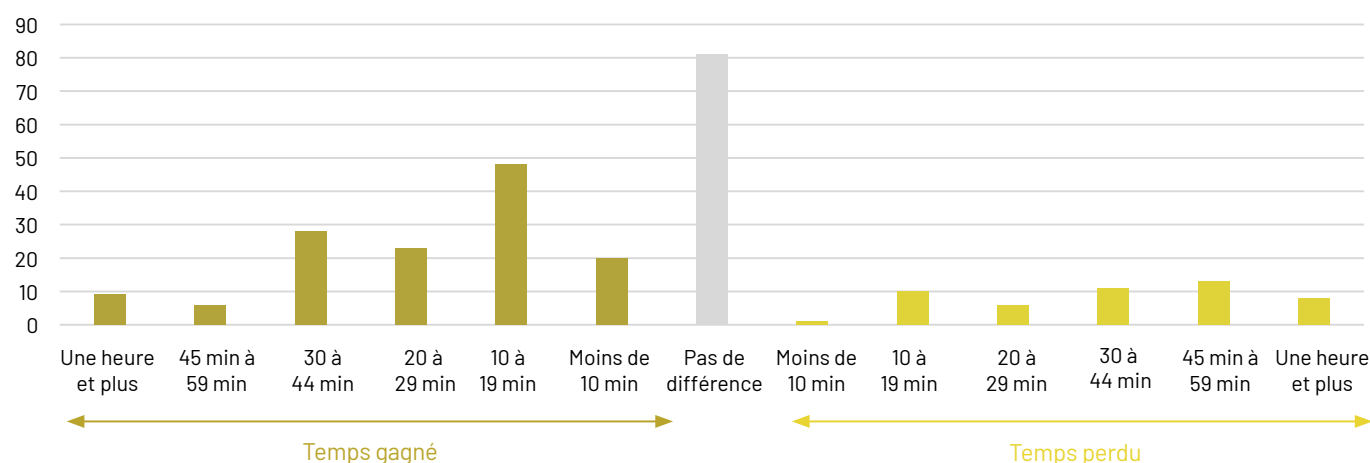
Cependant, l'autre moitié des usagers disposait d'une voiture pour effectuer son déplacement et lui a pourtant préféré le car express.

En effet, celui-ci est **très compétitif sur deux aspects** : le **coût**, facteur clé du choix modal comme sur la première ligne express, et le **gain de temps**, respectivement cités comme deuxième et troisième raisons du choix modal.

Sur ce dernier point, la compétitivité du car express est une réalité perçue par une majorité d'usagers, encore davantage que sur la ligne de Créon où un usager sur trois estimait avoir gagné du temps. Ici, dans le détail :

- 44 % des usagers estiment avoir gagné du temps ;
- 24 % n'en ont ni gagné ni perdu ;
- 12 % en ont perdu ;
- 20 % ne savent pas.

Nombre d'usagers enquêtés qui gagnent ou perdent du temps avec la nouvelle ligne express



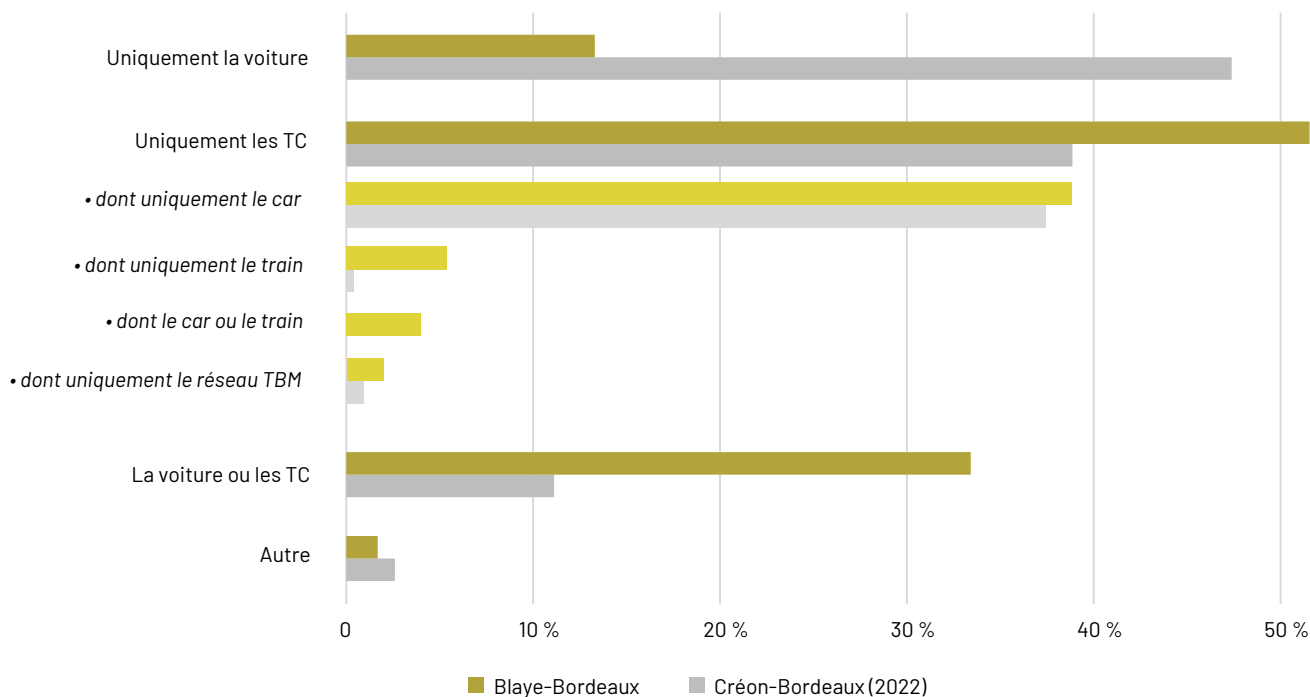
... et des usagers d'autres lignes de transports en commun

Pour les usagers qui effectuaient déjà le même déplacement avant la mise en service de la ligne de car express, le report se fait principalement depuis d'autres modes de transports en commun : un usager sur deux n'utilisait que ces derniers auparavant (car, train, réseau TBM), tandis

que seul un sur huit n'utilisait que la voiture.

Ainsi, le report s'effectue de façon très différente de la première ligne de car girondine, où le report depuis la voiture était bien plus marqué. Cela confirme la forte captivité des publics captés par cette nouvelle offre.

Mode de déplacement avant d'opter pour le car express



Un usage qui demeure indifférencié avec les autres lignes

Cependant, le choix de cette nouvelle offre n'est pas exclusif et les autres lignes de transports collectifs continuent à être utilisées par les usagers.

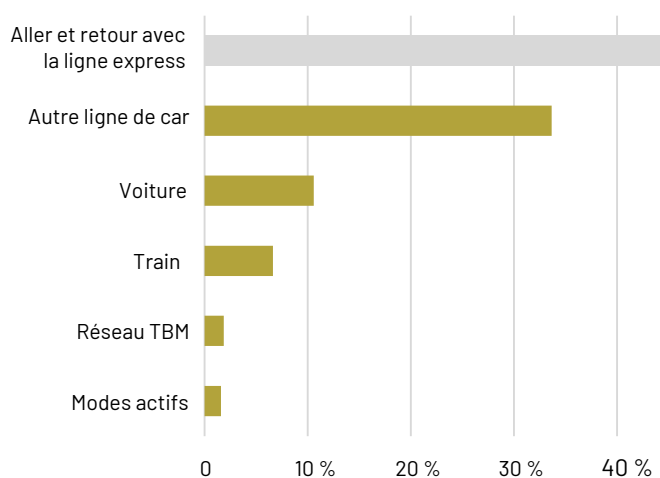
Ainsi l'usage est loin d'être systématique dans les deux sens. Sur la ligne Créon-Bordeaux, 88 % des usagers effectuaient systématiquement l'aller et le retour avec la ligne express. Ici, **plus d'un usager sur deux (55 %) choisit un autre mode ou une autre ligne dans un des deux sens.**

Cependant, lorsqu'un trajet est effectué avec la ligne de car express, le car (express ou non) demeure également le mode le plus souvent choisi dans le sens inverse. La ligne express est utilisée dans les deux sens dans 45 % des cas, tandis que dans un tiers des cas, l'aller ou le retour a été effectué avec la ligne 201 (20 %) ou 202 (13 %).

Enfin, il est intéressant de relever un usage complémentaire avec le réseau TBM sur la presqu'île, et un report depuis celui-ci, en particulier la Lianes 7.

Les usagers semblent ainsi choisir indifféremment la ligne express et les autres lignes de car (ou de bus) circulant sur le corridor.

Lorsqu'un usager a emprunté la ligne dans un sens, mode utilisé dans l'autre sens



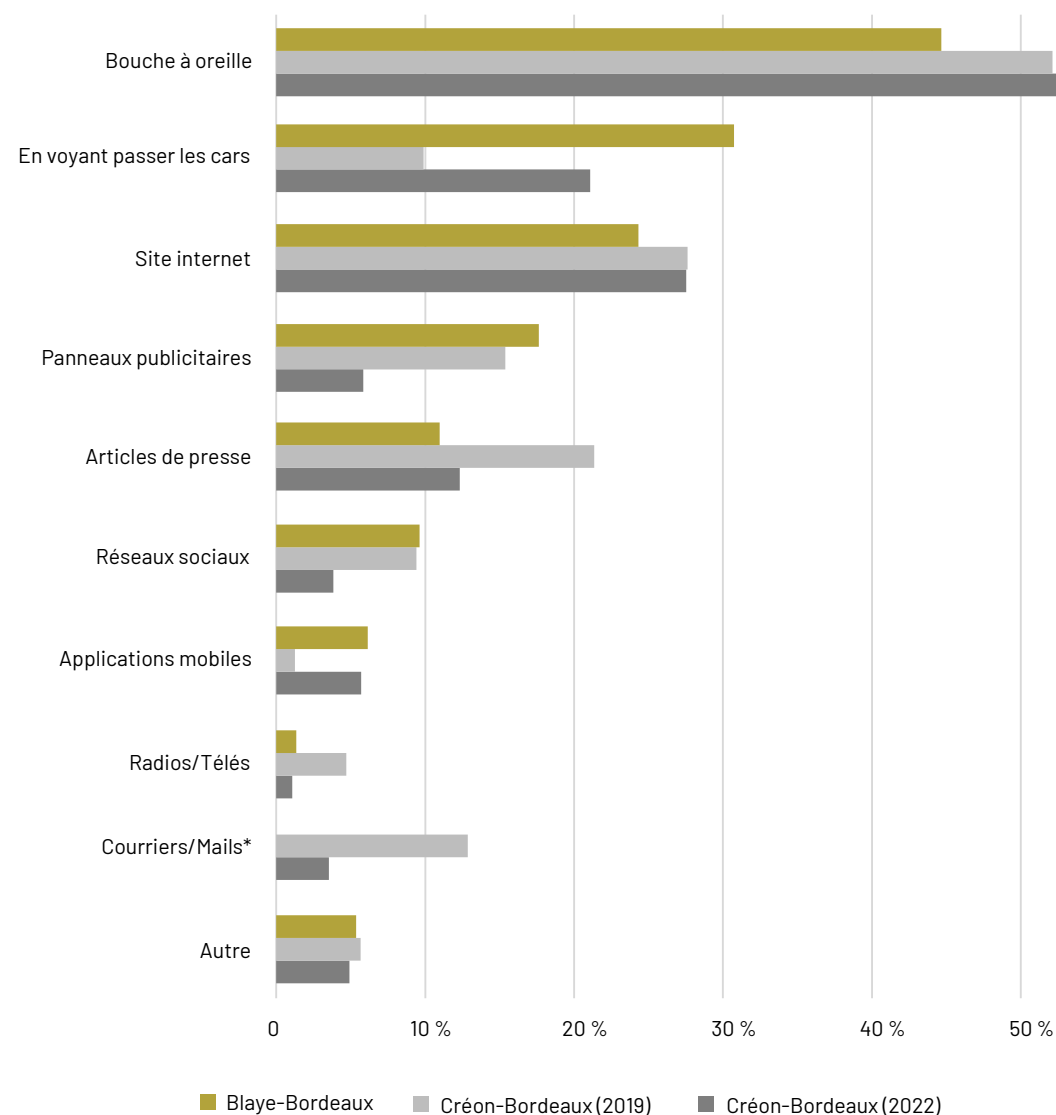
Une ligne découverte en dehors des canaux de communication

Près d'un usager sur deux a eu connaissance de cette nouvelle offre grâce au **bouche-à-oreille**. En l'absence de campagne de communication massive, à date de l'enquête, et au regard de ce qui avait été observé sur la ligne Créon-Bordeaux, ce résultat n'est pas surprenant et suggère des marges de progression importantes dans la connaissance de la ligne.

Par ailleurs, de façon encore plus marquée que pour la première ligne de car express, le fait de voir passer des cars est une véritable publicité pour la ligne. Communiquer sur l'offre directement sur la livrée du car est une réussite.

Les sites internet institutionnels constituent le troisième canal de connaissance le plus cité. Parmi ces sites, c'est « Transports Nouvelle-Aquitaine » qui est mentionné dans deux cas sur trois.

Canaux de connaissance de la ligne (plusieurs réponses possibles)



* Campagne de communication pas encore menée au moment de l'enquête sur la ligne de Blaye



Un car au terminus de la ligne à Blaye-Embarcadère / Photo : Hélène Dumora

4 Un premier bilan des deux lignes de car express Bordeaux - Créon et Bordeaux - Blaye

Une offre qui satisfait et répond à un besoin

Comme pour la première ligne express, l'enquête montre qu'après trois mois d'existence, **les premiers usagers sont très satisfaits de cette nouvelle offre**. En effet les commentaires formulés sont en grande majorité positifs et les taux de satisfaction sur les différents items sont bons.

Les niveaux de satisfaction sont assez similaires à ceux relevés lors des deux vagues d'enquêtes sur la Créon-Bordeaux. Ils sont dans l'ensemble légèrement inférieurs à ceux qui y avaient été relevés au lancement, mais légèrement supérieurs à ceux relevés en 2022, où un léger recul avait pu être observé, possiblement explicable par des usagers plus exigeants vis-à-vis d'une offre qui s'était installée et n'était plus une nouveauté.

La principale différence concerne la satisfaction quant à la ponctualité des cars, perçue comme meilleure sur la ligne de Blaye.

Des pistes d'amélioration similaires

Les principales pistes d'amélioration en matière de qualité de service qui ressortent de l'enquête sont les **aménagements en station**, notamment les places assises et abribus, ainsi que l'accessibilité cyclable.

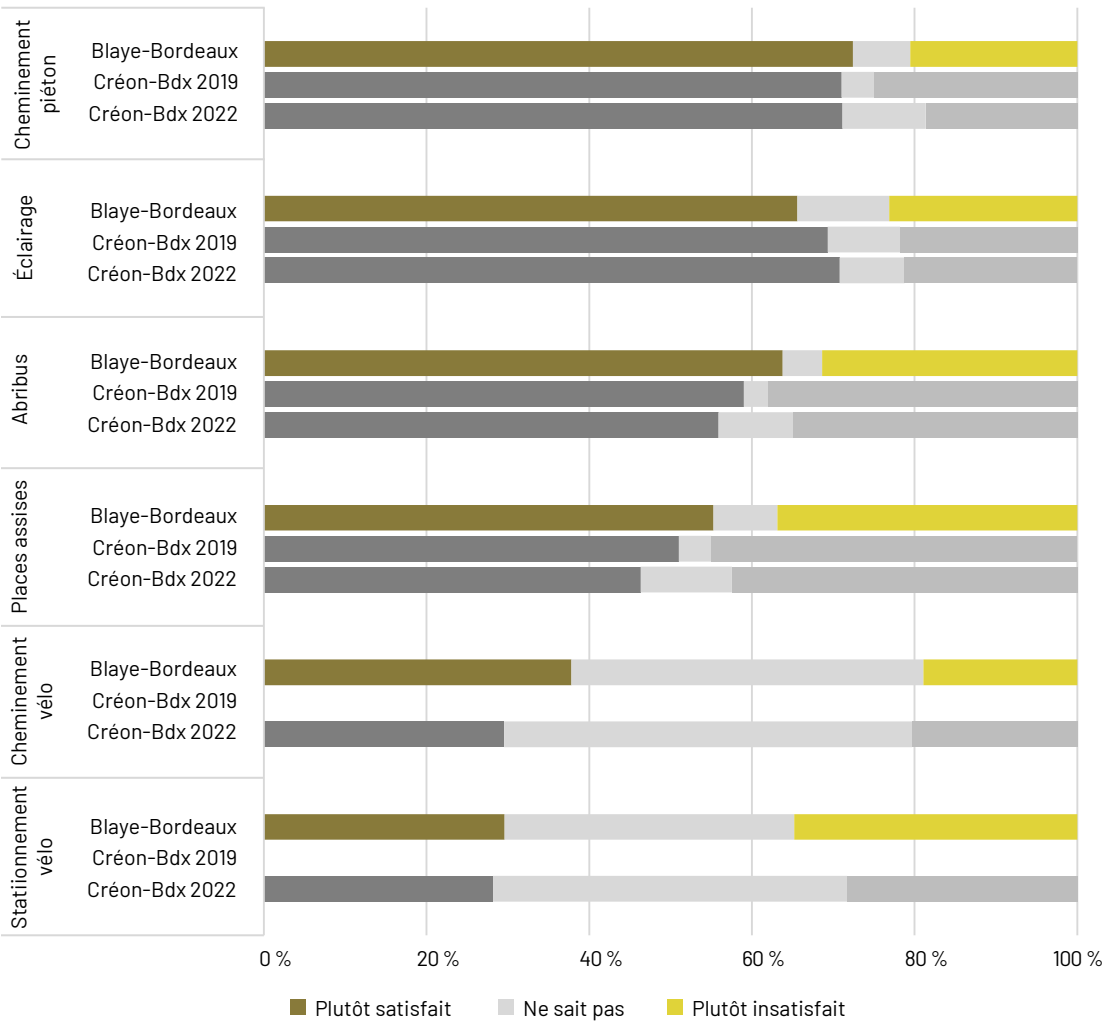
Par ailleurs, dans les questions ouvertes, les usagers sont nombreux à demander une meilleure information en temps réel, notamment en cas de problème sur la ligne.

Tous ces points étaient déjà ressortis des deux vagues d'enquête sur la ligne Créon-Bordeaux.

« C'est magnifique la ligne 430 ! »

« Cette ligne m'évite de me réveiller à 3 h du matin donc merci beaucoup ! »

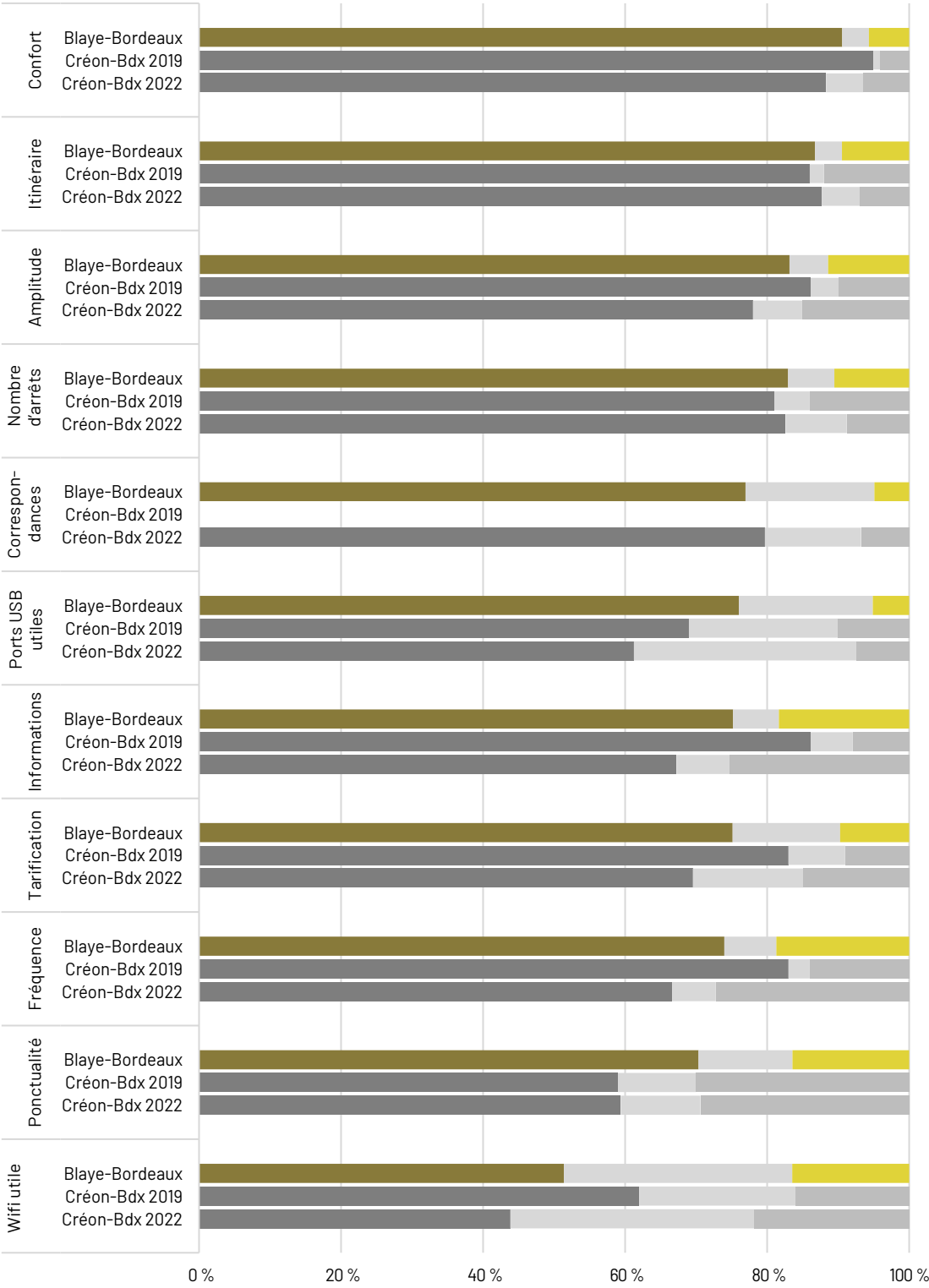
Satisfaction des usagers



« Ne supprimez pas cette ligne ! »

« Depuis le temps que je l'attendais ! »

Satisfaction des usagers



Mais un besoin qui dépasse les domicile-travail en semaine

Sur les deux lignes, l'existence d'autres destinations et motifs que les domicile-travail vers la métropole est déjà observable. Sur la ligne de Créon, une part sensible de motifs non obligés, tels que les loisirs, les achats ou les visites à des proches existe déjà. Sur les deux lignes, la part notable d'usagers métropolitains témoignent d'une fréquentation qui ne se fait pas que depuis l'extérieur vers Bordeaux Métropole.

Une forte demande pour une offre le week-end

Si cette nouvelle offre de cars express séduit, les usagers en demandent plus. Ainsi, sur la ligne de Créon, le premier point qui ressort des questionnaires qualitatifs concernait

l'absence de service express le week-end, notamment pour des motifs loisirs, mais aussi pour des déplacements domicile-travail ou domicile-études le week-end.

Cette doléance est également très présente dans les réponses sur cette première vague d'enquête sur la ligne de Blaye. Les motifs non obligés constituent certes une faible part des usages actuels de la ligne, mais cela peut aussi être en partie expliqué du fait d'une ligne plus longue en kilométrage et en temps de parcours vers la métropole bordelaise, et d'une offre davantage prévue pour les navetteurs (uniquement en semaine, majorité des services en heures de pointe, etc.).

Une offre très compétitive par rapport à la voiture

À de multiples points de vue, **l'offre est perçue comme compétitive par rapport à la voiture** pour les usagers, y compris ceux qui auraient pu réaliser ce déplacement avec leur véhicule.

Ainsi, le coût plus économique du car, mais aussi celui du stationnement, sont des facteurs de choix modal très importants.

Par ailleurs, les temps de trajet sont jugés compétitifs, puisque tant sur la ligne de Créon que sur celle de Blaye, la plupart des usagers ont le sentiment de gagner du temps. Cela vaut également pour ceux qui effectuaient auparavant ce déplacement en voiture, deux fois plus nombreux à estimer gagner du temps qu'à en perdre.

Exemples de tarifs du car express

Tarif	Prix
Ticket aller-retour (journée)	4,50 €
Pass annuel	450,00 €
Pass annuel (-28 ans)	225,00 €
Pass car + TBM annuel	786,00 €

Une forte prégnance de la marche en rabattement

Sur les deux lignes, environ deux tiers des usagers résident dans les communes directement desservies par le car. La durée médiane de rabattement, identique pour tous les modes, est de dix minutes.

Sur l'ensemble des arrêts, **le mode le plus utilisé en rabattement est de très loin la marche à pied** (50 % des cas environ). Elle est complétée principalement par les transports en commun là où ils existent ou par la voiture pour les arrêts plus excentrés.

Un des facteurs est la forte part de captifs à utiliser la ligne (45 % pour la ligne de Créon, 53 % pour celle de Blaye). Cependant, ce n'est pas la seule explication, puisque 41 % des usagers de la ligne de Blaye n'ayant utilisé la voiture ni

avant la montée ni après la descente auraient pu le faire, puisqu'ils en disposaient d'une à ce moment là. La marche à pied est donc un mode largement plébiscité pour le rabattement, y compris pour des usagers non captifs.

Ainsi, une **complémentarité entre des arrêts propices au rabattement et une desserte plus fine au plus près des habitants dans les centre-bourgs semble être un facteur de succès de cette offre de car express**.

Par ailleurs, le vélo concerne une part très faible des rabattements, mais les usagers expriment des réserves par rapport aux aménagements dédiés (accessibilité aux arrêts et stationnement).

Ce qu'il faut retenir

Trois mois après son lancement, la ligne de car express entre Blaye et Bordeaux répond déjà à un besoin. Elle est surtout utilisée pour des déplacements obligés (travail, études, école) entre les principaux pôles desservis par la ligne : Blaye, Pugnac, Saint-André-de Cubzac et la métropole bordelaise. Le cabotage concerne ainsi une part importante des déplacements réalisés sur la ligne.

Des marges de progression dans l'utilisation de la ligne existent, notamment auprès de publics plus âgés, très peu représentés pour l'instant, et pour des déplacements pour d'autres motifs (loisirs, achats, visites à des proches...) comme c'est déjà le cas sur la ligne de Créon.

Par ailleurs, les usagers sont déjà réguliers, mais sont pour l'instant moins abonnés que ceux de la ligne de Créon ; une meilleure connaissance des offres d'abonnement pourrait être une piste de travail. Ils utilisent cependant la ligne de façon relativement indifférente par rapport aux autres lignes de car, et effectuent souvent l'aller et le retour avec deux lignes différentes.

Sur l'ensemble des deux lignes, la marche est le premier mode de rabattement ; elle est très utilisée quels que soient les arrêts. Les usagers rejoignent leurs arrêts à pied dans environ un cas sur deux.

L'offre proposée et la répartition des arrêts sont ainsi assez attractives pour séduire à la fois des résidents des centres-bourgs desservis et des usagers prêts à faire plusieurs kilomètres pour se rabattre en voiture.

Si la moitié des usagers de la ligne sont captifs, pour ceux disposant d'une voiture, la ligne demeure très compétitive vis-à-vis de celle-ci, tant pour son coût que pour son temps de parcours. Sans être parfaite, la ponctualité de la ligne semble d'ailleurs satisfaire une large majorité d'usagers.

De façon générale, les usagers des deux premières lignes express girondines sont très satisfaits par cette nouvelle offre. Outre l'absence d'offre le week-end, les principales pistes d'amélioration portent sur les aménagements aux arrêts, notamment pour s'abriter et s'asseoir, et pour l'accessibilité cyclable, ainsi que l'information en temps réel.

Un car express traversant Blaye / Photo : Hélène Dumora



Équipe projet : Antonin Dubernard, Mireille Bouleau, Aurélien Crespin /
Sous la direction de : François Péron /
Conception graphique : Antonin Dubernard, Christine Dubart