

Usages et usagers de la ligne de cars express Créon- Bordeaux

**Observatoire des
mobilités et des
rythmes de vie**

11 / 2020

**Car
Express
Créon-
Bordeaux**



Arrêt de car Salleboeuf - aire de covoiturage - ©a'urba

La région Nouvelle-Aquitaine et Bordeaux Métropole ont décidé du développement d'un Réseau Express Régional métropolitain à l'horizon 2028. Ce réseau dispose d'un volet routier basé sur le déploiement de lignes de cars express.

La première de ces lignes a été expérimentée dès septembre 2019. Reliant Créon à Bordeaux sur un trajet de 26 kilomètres, la ligne 407 du réseau Transgironde bénéficie d'un cadencement au quart d'heure aux heures de pointe et d'une amplitude horaire élargie (6h-22h).

Dans le cadre des travaux menés par l'observatoire des mobilités et des rythmes de vie, une enquête, pilotée par l'a-urba, a été réalisée par les étudiants du Master Transports Urbains et Régionaux de Personnes de l'Université de Lyon afin d'analyser les usages et la modification des pratiques de déplacements que cette nouvelle offre a engendrés.

Ce qu'il faut retenir

1 Les caractéristiques de l'enquête

L'enquête a été menée auprès de 637 usagers de la ligne 407 entre le 25 et 29 novembre 2019. Les questionnaires ont été distribués à bord des cars auprès des usagers qui les ont remplis en autoadministré. La moitié des enquêtes a été distribuée en heures de pointe et l'autre moitié en heures creuses.

2 Les motifs et fréquence d'utilisation

Les enquêtes ont permis de mettre en avant un usage d'ores et déjà régulier de la ligne 407. Néanmoins, les abonnés ne constituent qu'une petite majorité (52 %). Les motifs dits obligés sont majoritaires (motif travail ou motif scolaire/études), les actifs représentent d'ailleurs 43 % des enquêtés.

3 Les raisons et explications du choix modal

Plus de la moitié des personnes enquêtées déclare pouvoir effectuer le trajet en voiture et 93 % des anciens usagers de la voiture ont toujours la possibilité d'effectuer ce trajet avec leur véhicule personnel.

Le coût de la voiture et les difficultés de stationnement sont les premières raisons qui ont poussé ces anciens automobilistes à modifier leurs pratiques.

34% des usagers déclarent gagner du temps depuis qu'ils empruntent la ligne 407. Seuls 11 % des enquêtés indiquent avoir perdu du temps, 80% d'entre eux prenaient auparavant leur voiture. 20 % jugent que leur temps de déplacement est resté stable*.

4 Modes de rabattement vers la ligne 407

Un enquêté sur deux rejoint son arrêt à pied. Sur les arrêts métropolitains, ils sont 40 % à rejoindre leur arrêt de car grâce au réseau TBM.

Le rabattement en voiture représente 25 % des enquêtés. Les arrêts disposant d'un parc relais ou d'une aire de covoiturage attirent de nombreux automobilistes. 92 % et 82 % des rabattements aux arrêts Créon- Centre Commercial et

Salleboeuf - aire de covoiturage se font en voiture.

A l'arrêt Fargues-Saint-Hilaire mairie les correspondances entre la ligne 407 et des lignes de cars Transgironde « classiques » sont possibles : 6 % des personnes enquêtées à cet arrêt y réalisent une correspondance de ce type, cette pratique reste toutefois faible.

5 Bilan de satisfaction et pistes d'améliorations pour les collectivités

Malgré le manque de voies réservées dans Bordeaux Métropole, problème particulièrement soulevé par les enquêtés, la ligne 407 semble concurrentielle par rapport à la voiture.

Les enquêtés en sont globalement satisfaits. Ils réclament néanmoins de sécuriser et de mieux aménager les arrêts afin que l'attente soit plus confortable et que les déplacements au sein des arrêts soient plus sûrs. Ils souhaitent également de meilleures informations sur la ligne comme les horaires d'arrivée et de départ en temps réel ou que l'acquisition de titres de transport soit facilitée.

Certains nouveaux arrêts sont plébiscités notamment au niveau du conservatoire Jacques Thibaud de Bordeaux et au sein de la plaine rive droite.

Ces résultats mettent en lumière l'intérêt de développer des lignes de cars express dans le cadre d'un réseau de services express régionaux car elles sont des leviers de report modal de la voiture vers les transports collectifs. Si aujourd'hui les contraintes liées à l'usage de la voiture expliquent le plus souvent le changement de pratique, une amélioration de la performance du service, avec le développement de sites propres, accroîtrait sans doute encore le caractère concurrentiel de cette offre.

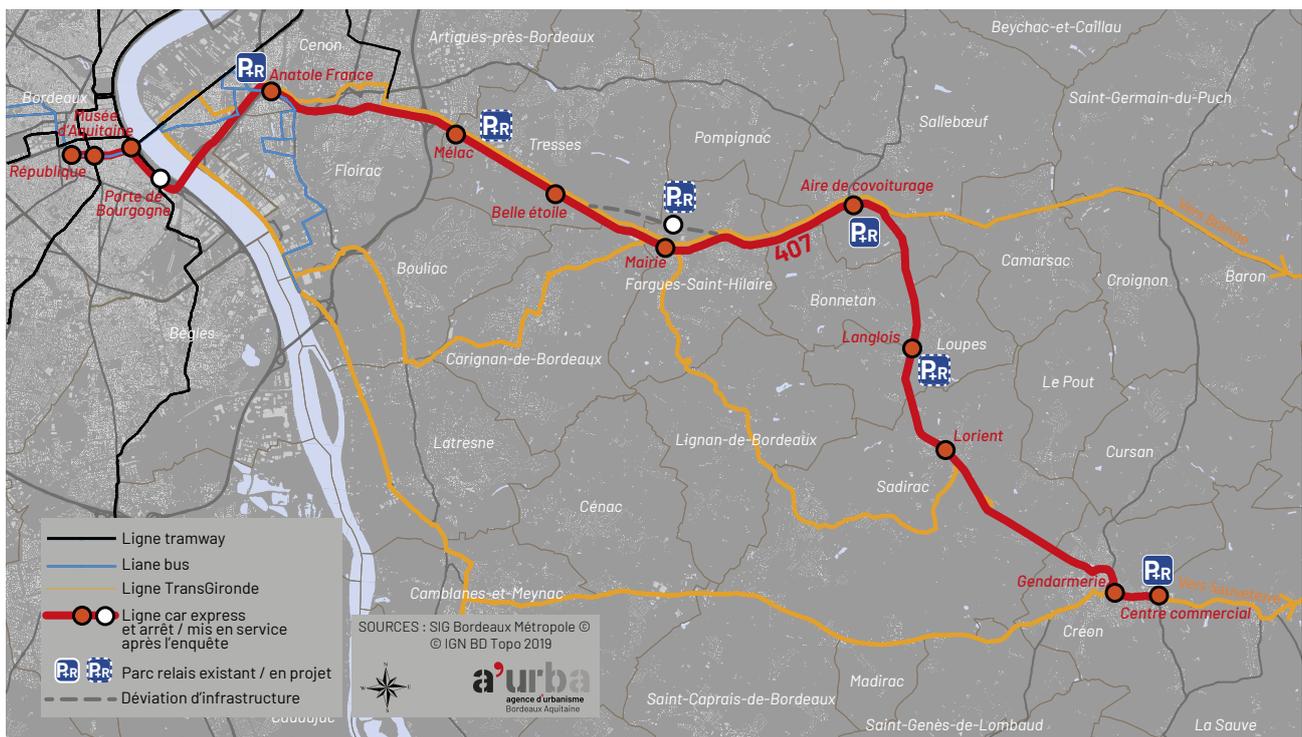
* 9 % des personnes enquêtées ont indiqué ne pas savoir si elles avaient gagné ou perdu du temps et 25 % n'ont pas répondu à la question.

PARTIE 1 Qui sont les usagers de la ligne 407 ?

1 La ligne Créon - Bordeaux à grands traits

La ligne 407 de cars express a été mise en service début septembre 2019. Elle dessert les communes de Créon, Sadirac, Bonnetan, Salleboeuf, Fargues-Saint-Hilaire, Tresses, Cenon et Bordeaux. Elle compte 13 arrêts, dont quatre au sein de la Métropole. Elle bénéficie d'un cadencement au quart d'heure, en heure de pointe, et à l'heure,

en heure creuse. Elle permet une correspondance avec l'ensemble des lignes de tramway de la métropole. Elle affiche un temps de parcours de 50 minutes entre les deux terminus, mais peut connaître des retards, notamment en heure de pointe.



2 Quelques éléments de méthode

L'enquête a été réalisée en embarqué à bord des cars par les étudiants du Master Transports Urbains et Régionaux de Personnes (Turp) de l'Université de Lyon du 25 au 29 novembre 2019. Lors de cette enquête en autoadministré dans les cars, l'enquêteur distribue en mains propres les questionnaires aux enquêtés qui les remplissent en autonomie durant leur trajet à bord du car.

Les étudiants ont pu enquêter à bord des cars. Un quart des courses correspondait à l'heure de pointe du matin, un autre, à l'heure de pointe du soir et le reste en heure creuse. Ceci permet une représentativité complète des pratiques sur la journée.

Au total, 637 personnes ont été interrogées. Le tableau suivant indique la répartition des enquêtes.

	Heure de pointe du matin	Heure de pointe du soir	Heures creuses	Soirées	Total
Créon-Bordeaux	159	25	154	1	339
Bordeaux-Créon	15	184	86	13	298
Total	174	209	240	14	637

3 Qui sont les personnes enquêtées?

Les **femmes** sont surreprésentées puisqu'elles constituent 60 % des personnes enquêtées. Leur proportion est plus importante que celle enregistrée dans la fréquentation globale du réseau TBM où elle est estimée à 58 %

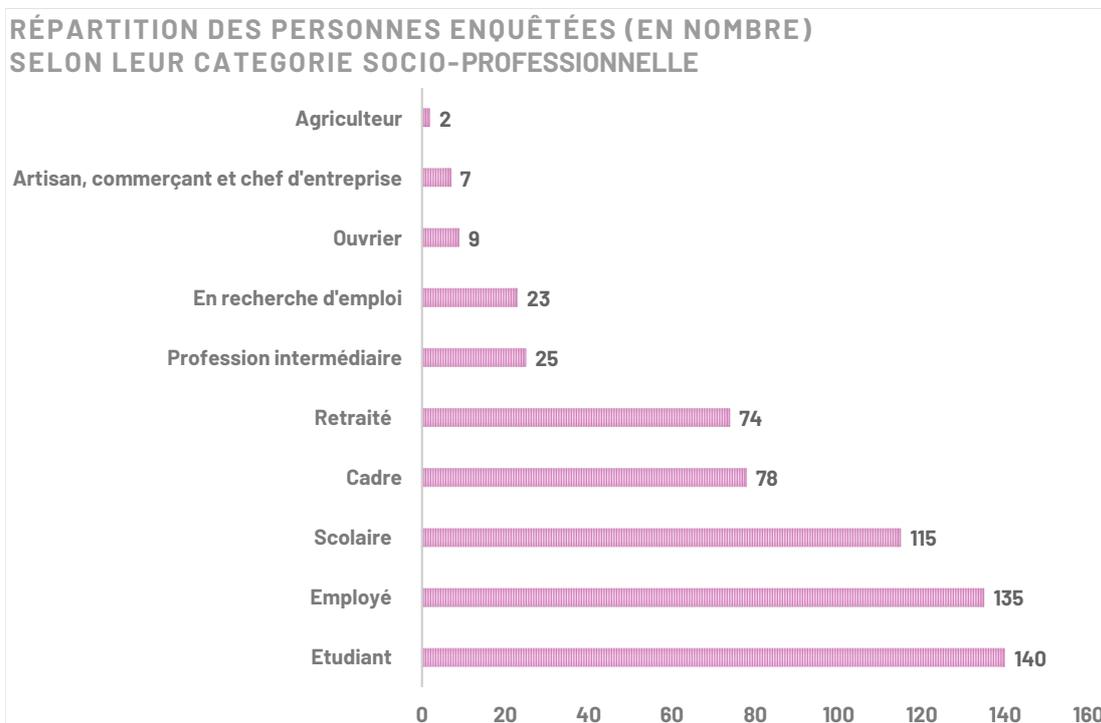
L'échantillon est relativement **jeune**. 48 % des enquêtés ont moins de 25 ans et 41 % entre 25 et 60 ans. Les plus de 60 ans représentent 12 % des enquêtés.

52 % des enquêtés utilisent un abonnement tandis que 48 % se déplacent grâce à des tickets. La part des abonnés reste relativement faible lorsqu'on la compare à la part des abonnés du réseau TBM qui est de 60 %.

52 % des enquêtés habitent dans une commune directement desservie par la ligne 407. Sur 65 communes de

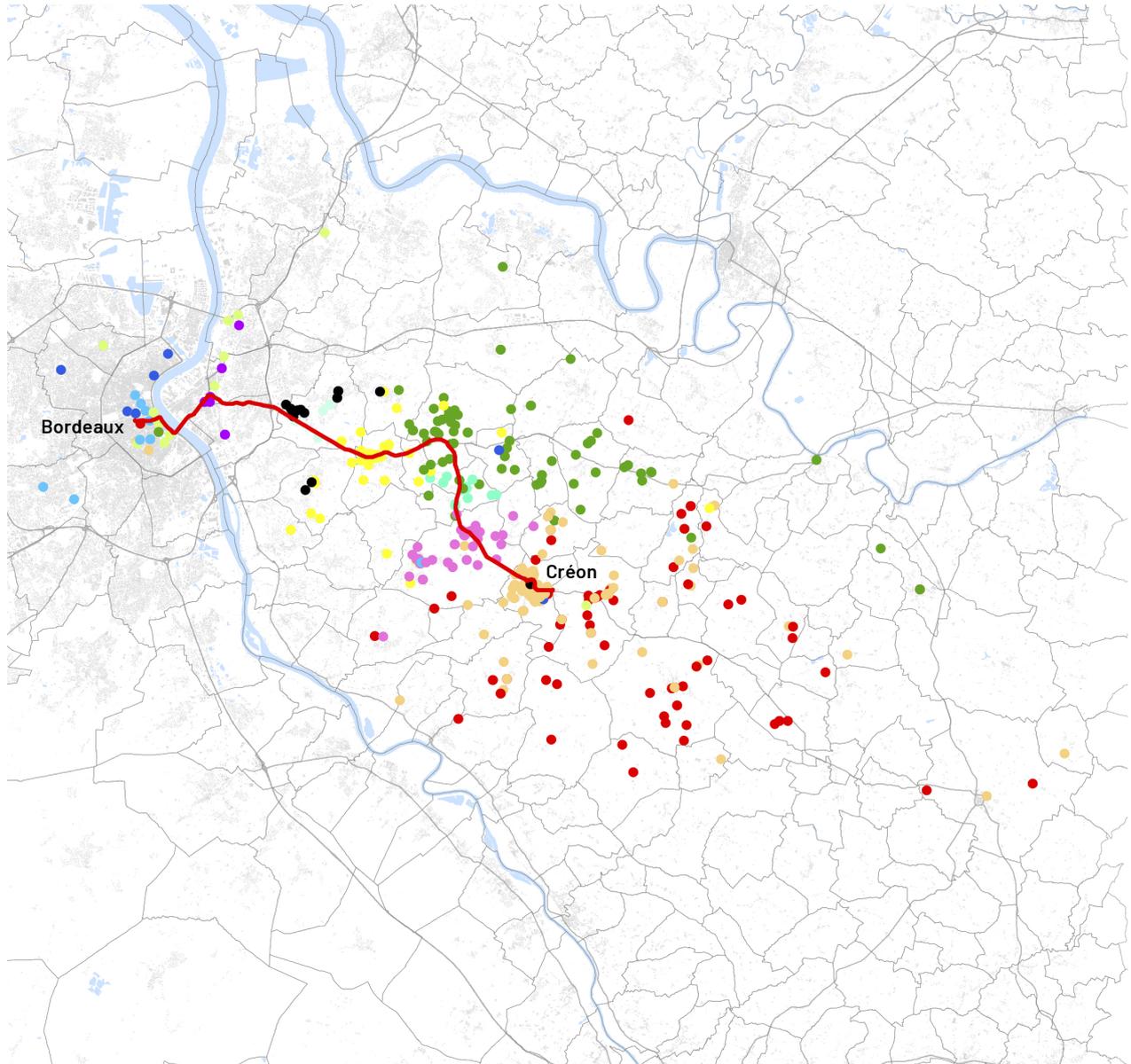
résidence citées, **Créon** est la plus importante avec 114 enquêtés qui déclarent y vivre. 68 enquêtés habitent à Sadirac, 50 à Fargues et 45 à Salleboeuf. Parmi les communes non desservies par la ligne, celles comptant le plus de résidents sont Loupes, La Sauve et Targon (32, 31 et 18 enquêtés respectivement). La carte page suivante présente les arrêts privilégiés par les personnes enquêtées selon leur lieu de résidence.

Les **actifs** sont les plus représentés au sein de l'échantillon (43 % des enquêtés). La part des **étudiants** empruntant la ligne 407 est importante ainsi que celles des scolaires (respectivement 23 % et 19 %). Les retraités représentent 11 % de l'échantillon.



Lieux de résidence des usagers de la ligne 407 (la couleur rend compte de l'arrêt de montée)

Cette carte a été réalisée selon les trajets aller.
Lorsque les usagers ont été interrogés sur leur
trajet retour, les réponses ont été traitées pour
pouvoir identifier leur trajet aller.



— Cars Express Créon Bordeaux

- Créon - Centre commercial
- Créon - Gendarmerie
- Sadirac Lorient
- Bonnetan Langlois
- Salleboeuf Aire de covoiturage
- Fargues St Hilaire - Mairie
- Tresses - Belle étoile
- Tresses - Melac
- Cenon - Anatole France
- Bordeaux - Porte de Bourgogne
- Bordeaux - Musée d'Aquitaine
- Bordeaux - République

Sources : IGN BD TOPO 2019
Enquête Usagers 2019



a'urba
agence d'urbanisme
Bordeaux Aquitaine

PARTIE 2 Quelles sont les pratiques des déplacements des usagers de la ligne 407 ?

1 Des usagers réguliers pour une nouvelle offre

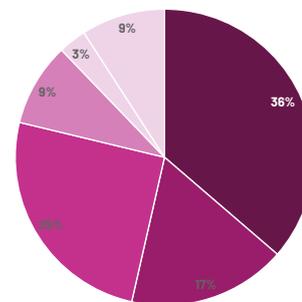
Plus de la moitié des enquêtés empruntent la ligne 407 de façon quasi-quotidienne (plus de trois fois par semaine).

43 % des usagers utilisant la ligne très régulièrement sont des actifs occupés.

La moitié des usagers quotidiens se déplacent pendant les heures de pointe.

10 % des usagers empruntaient la ligne 407 pour la première fois au moment de l'enquête.

Fréquence d'utilisation du car express



■ Tous les jours ■ 3 à 4 j / sem. ■ 1 à 2 j / sem.
■ 1 à 2 j / mois ■ Moins d'un jour par mois ■ C'est la première fois

2 Plus de sept déplacements sur dix en lien avec le travail ou les études

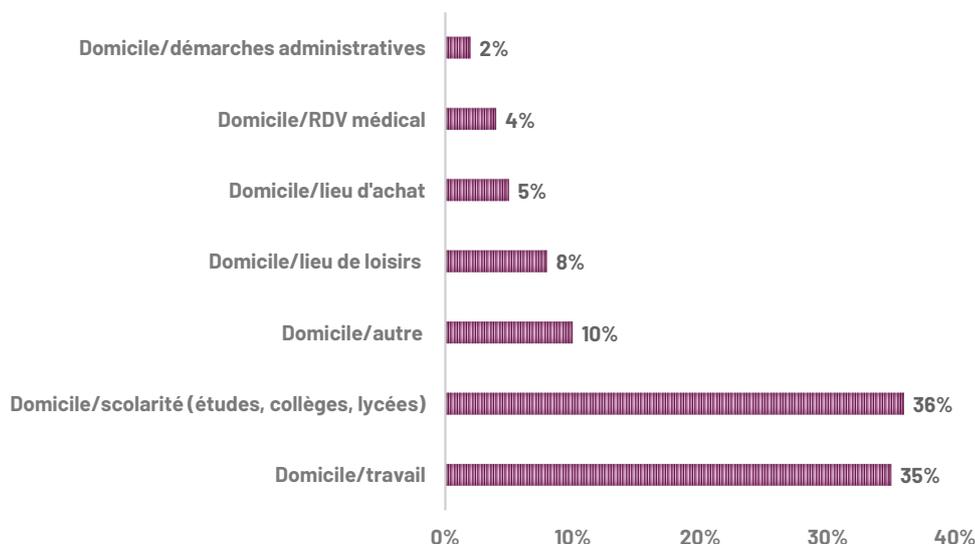
La majorité des déplacements concerne des déplacements dits « obligés ».

35 % des déplacements sont en lien avec le motif travail et la part est la même pour les déplacements en lien avec le motif études (c'est-à-dire les déplacements à destination des collèges, lycées, et lieux d'enseignement supérieur).

Le motif « Autres » concerne souvent des retraités rejoignant des lieux associatifs ou effectuant des visites auprès de la famille ou d'amis.

Les déplacements n'étant pas en lien avec le domicile sont très faibles et ne sont pas représentés sur le graphique ci-dessous.

MOTIF DU DÉPLACEMENT EFFECTUÉ



4 Une part relativement importante de non-captifs

56 % des usagers ont déclaré pouvoir effectuer le trajet en voiture.

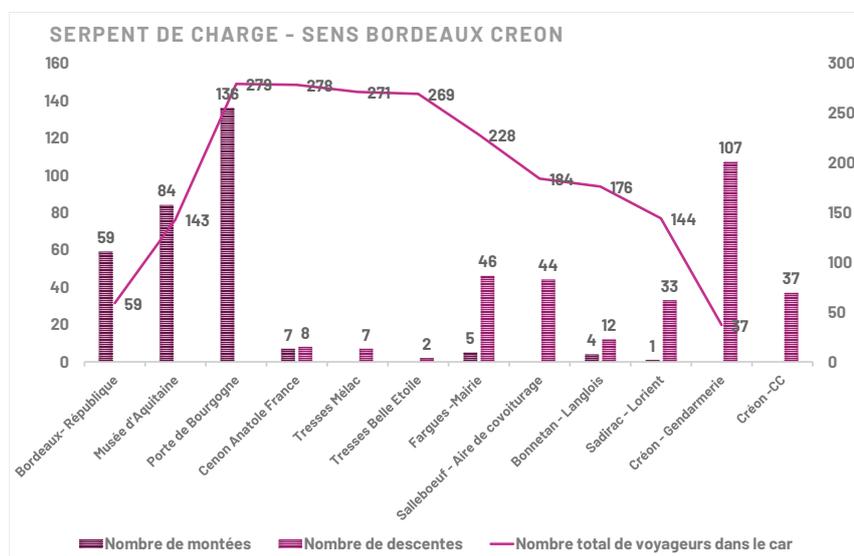
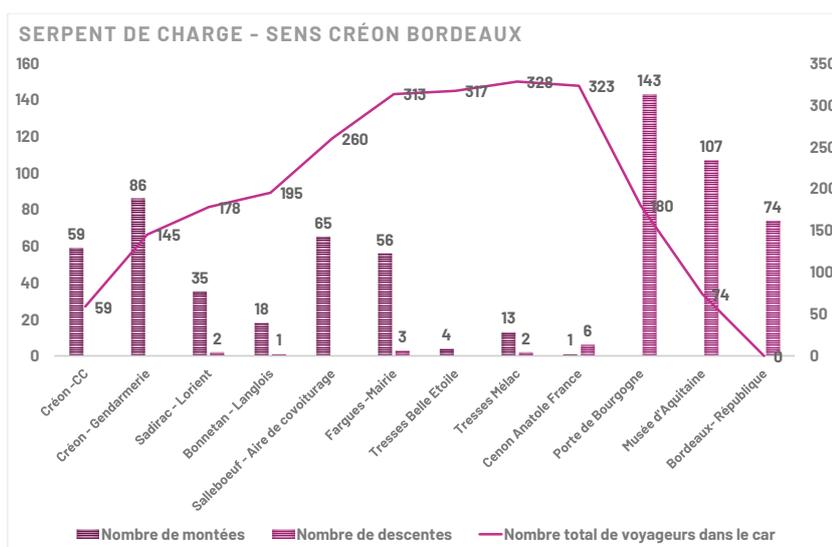
Les usagers qui représentent la part la plus importante des captifs sont les étudiants et les scolaires qui ne sont souvent pas encore motorisés. 50% des étudiants et scolaires déclarent ne pas pouvoir réaliser ce trajet en voiture, les autres ont souvent la possibilité de se faire accompagner.

Les actifs représentent la plus grande part de non-captifs puisqu'ils ne sont que 20 % à ne pas pouvoir effectuer ce trajet en voiture.

70 % des enquêtés ont répondu pouvoir effectuer ce trajet avec une autre ligne de car.

93 % des anciens usagers de la voiture que l'on retrouve dans les cars ont toujours la possibilité d'effectuer leur trajet en voiture.

5 Un car utilisé pour des déplacements pendulaires



La ligne 407 est utilisée en grande majorité pour rejoindre la Métropole et suit le rythme des mobilités pendulaires. À la marge, on distingue également quelques déplacements internes entre les communes des deux communautés de communes desservies. Elle peut donc avoir un usage local, mais qui reste pour l'instant très minoritaire.

Les comptages de la semaine du 25 novembre révèlent que la ligne est très largement utilisée pour des déplacements pendulaires rejoignant la Métropole.

PARTIE 3 L'intermodalité avec la ligne 407

1 Modes de rabattement vers les arrêts de la 407

	Marche à pied	Voiture	Réseau TBM	Cars	Vélo	Autre	Total
Créon centre commercial	7 (7%)	89 (92%)			1(1%)		97
Créon Gendarmerie	126 (65%)	58 (30%)			2(1%)	7(4%)	193
Sadirac - Lorient	44 (62%)	27(38%)					71
Bonnetan - Langlois	31(89%)	2(6%)			1(3%)	1(3%)	35
Salleboeuf - aire de covoiturage	19(17%)	89(82%)				1(1%)	109
Fargues - Mairie	66(60%)	37(34%)		7(6%)			110
Tresses - Belle Etoile	5(83%)	1(17%)					6
Tresses Mélac	15(68%)	6(25%)			1(5%)		22
Cenon - Anatole France	13(59%)	1(5%)	7(32%)			1(5%)	22
Porte de Bourgogne	99(35%)	3(1%)	159(57%)		6(2%)	13(5%)	280
Musée d'Aquitaine	91(48%)		100(52%)				191
République	104(78%)		26(20%)		3(2%)		133

Le mode de transport principal pour rejoindre l'ensemble des arrêts de la 407 est la marche à pied (49 %). La qualité des cheminements piétons est donc primordiale, même pour des arrêts comme *Salleboeuf - aire de covoiturage* où la part de piétons reste conséquente bien que l'arrêt soit particulièrement dimensionné pour accueillir des rabattements en voiture.

Le réseau de transport collectif urbain est particulièrement sollicité pour rejoindre les arrêts situés dans la Métropole, excepté *Cenon Anatole France*. Cela s'explique sûrement par l'absence de connexion avec le tramway pour cet arrêt.

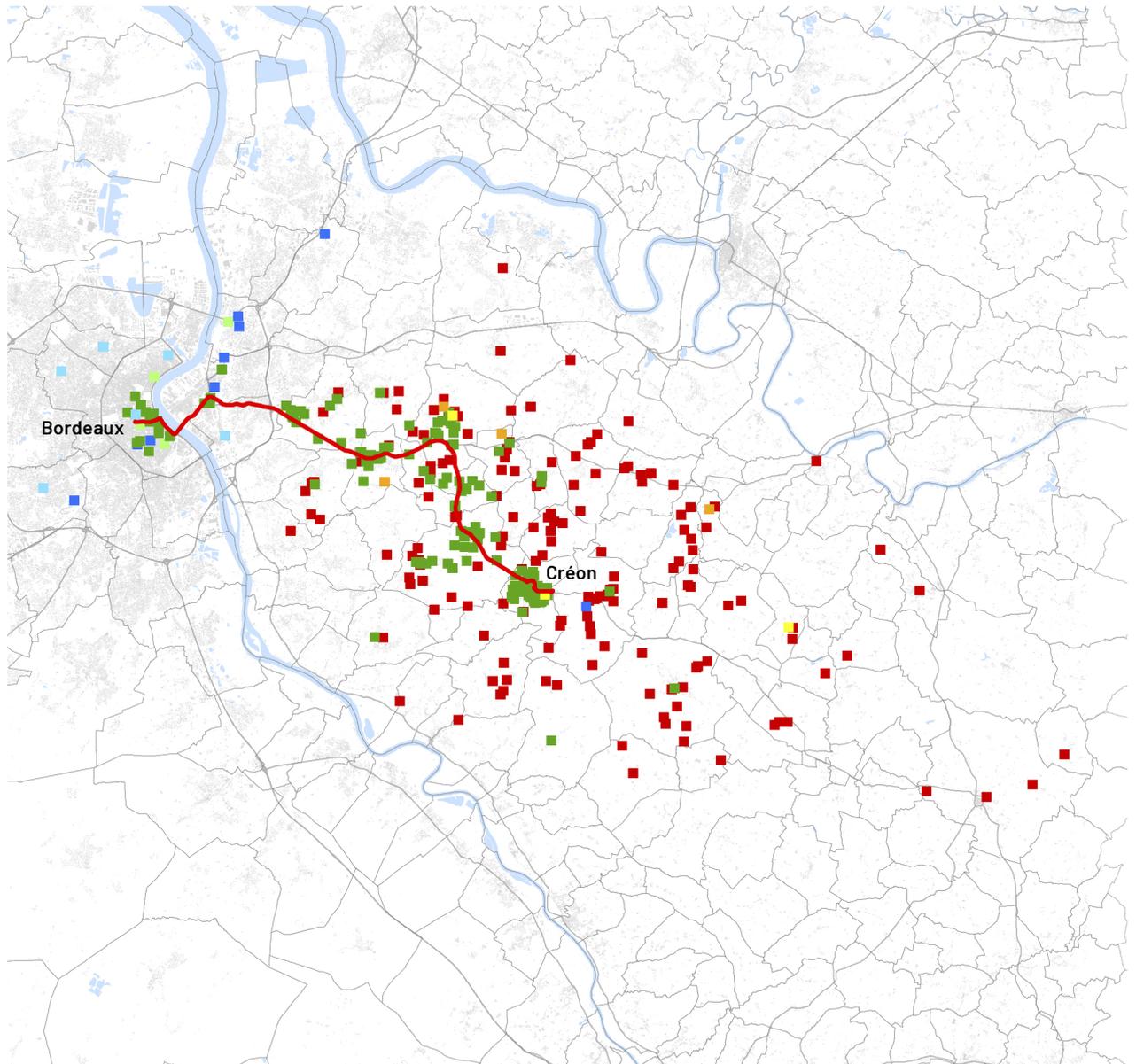
Les arrêts bénéficiant d'un parc relais sont privilégiés pour les rabattements en voiture, néanmoins, certains doivent d'ores et déjà être saturés et méritent un aménagement conséquent. C'est le cas de l'arrêt *Créon centre commercial*. Il s'agit d'un des arrêts les plus fréquentés de la ligne et la majeure partie des rabattements s'y effectue en voiture, or son parking relais ne compte que quelques places dédiées au sein du parking du centre commercial attenant.

Le manque d'aménagement (absence de stationnement notamment) et d'interconnexion TC aux arrêts situés sur la commune de Tresses en fait, actuellement, des arrêts très peu fréquentés. Néanmoins, il est prévu de déplacer l'arrêt *Tresses Belle Etoile* afin que sa future localisation permette de faciliter les rabattements depuis le centre bourg de la commune notamment.

Les rabattements en vélo sont largement minoritaires, et les rares enquêtés concernés déclarent garder leur vélo avec eux lors du trajet, faute de stationnement sécurisé aux arrêts.

La loi LOM de décembre 2019 comprend une obligation d'équiper les cars neufs de places pour vélos non démontés. Les cyclistes pourront réserver leur place en amont du trajet. Cette solution n'est néanmoins pas généralisable à l'ensemble des cyclistes si la pratique venait à s'intensifier. Il reste donc indispensable que les arrêts soient dotés de stationnements vélos sécurisés afin d'encourager des rabattements cyclistes.

Lieux de résidence des usagers de la ligne 407 (la couleur rend compte du mode de rabattement)



- Cars Express Créon Bordeaux
- Bus (réseau TBM)
- Tramway
- Vélo
- Marche à pied
- Deux-roues motorisé et trottinette
- Cars (Transgironde)
- Voiture

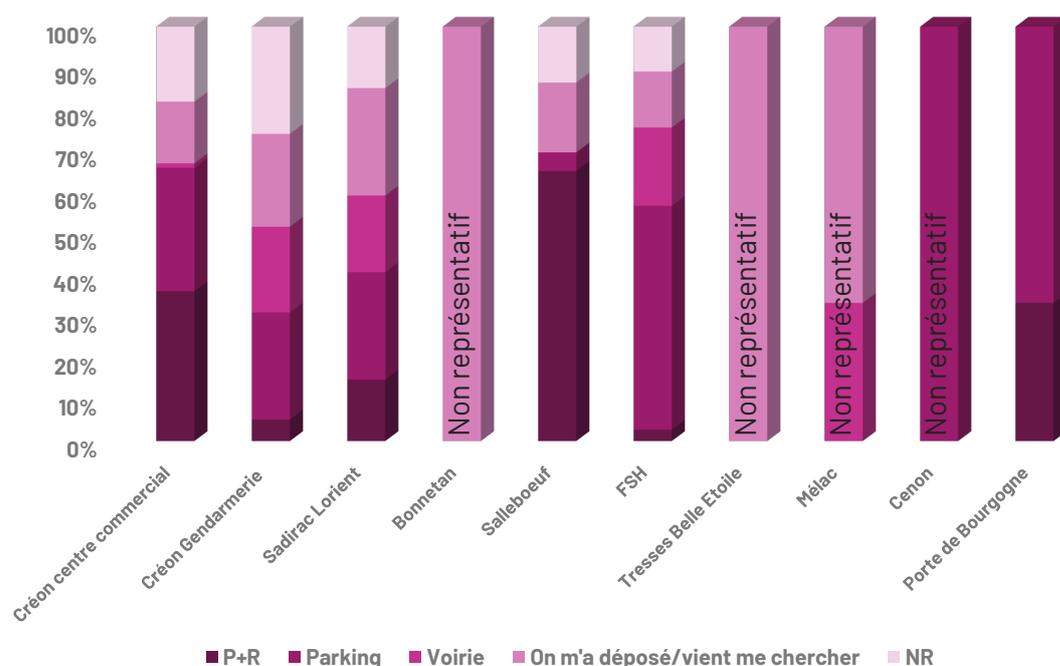
Sources : IGN BD TOPO 2019
Enquête Usagers 2019



a'urba
agence d'urbanisme
Bordeaux Aquitaine

2 Le stationnement aux arrêts

Lieu de stationnement par arrêt



Les parcs relais sont très utilisés. Certains sont peut-être déjà saturés, de nombreuses personnes stationnant sur voirie ou dans un parking non dédié comme à *Salleboeuf* ou encore *Créon centre commercial*.

La dépose est fortement pratiquée sur l'ensemble des arrêts. Il conviendrait donc d'adapter les futurs P+R ou les réaménagements d'arrêt à cette pratique grâce à un

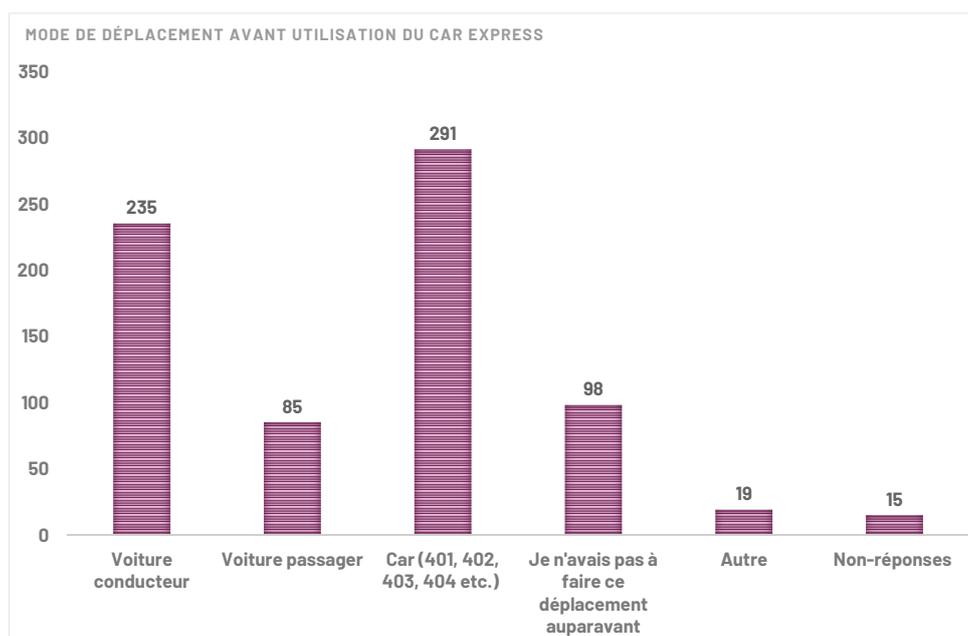
espace de dépose-minute dédié.

Certains arrêts ne sont pas représentés puisqu'aucun enquêté ne s'y est rendu ou n'en est reparti en voiture. Les arrêts affichant 100 % sont souvent des arrêts où seuls un ou deux automobilistes ont été enquêtés. Les résultats ne peuvent pas y être considérés comme représentatifs.

PARTIE 4 Les évolutions de pratiques avec la mise en service de la 407

1 Le report modal

Le report modal sur la ligne de cars express s'est effectué quasi à parts égales depuis la voiture (conducteur et passager) et les lignes de cars classiques.



2 Les gains et pertes de temps occasionnés par l'usage de la ligne 407

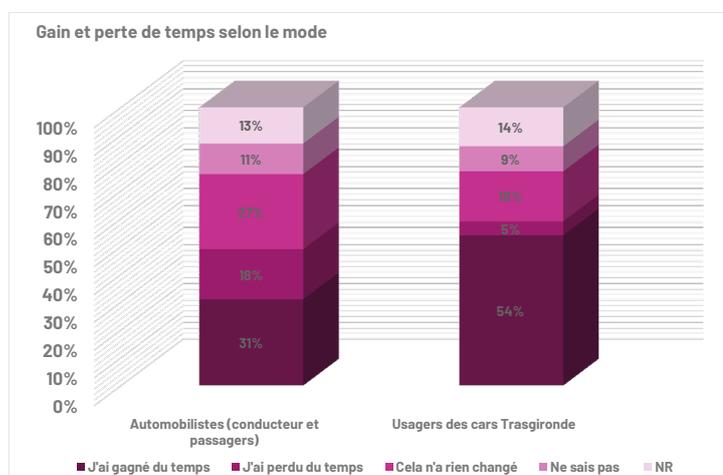
34 % des enquêtés déclarent avoir gagné du temps et 20 % déclarent n'en avoir ni gagné, ni perdu.

Seuls 11 % ont déclaré avoir perdu du temps en utilisant la ligne 407.

80 % des personnes déclarant avoir perdu du temps sont des anciens utilisateurs de la voiture (conducteur/passager). Seuls 3 automobilistes sur 10 déclarent avoir gagné du temps.

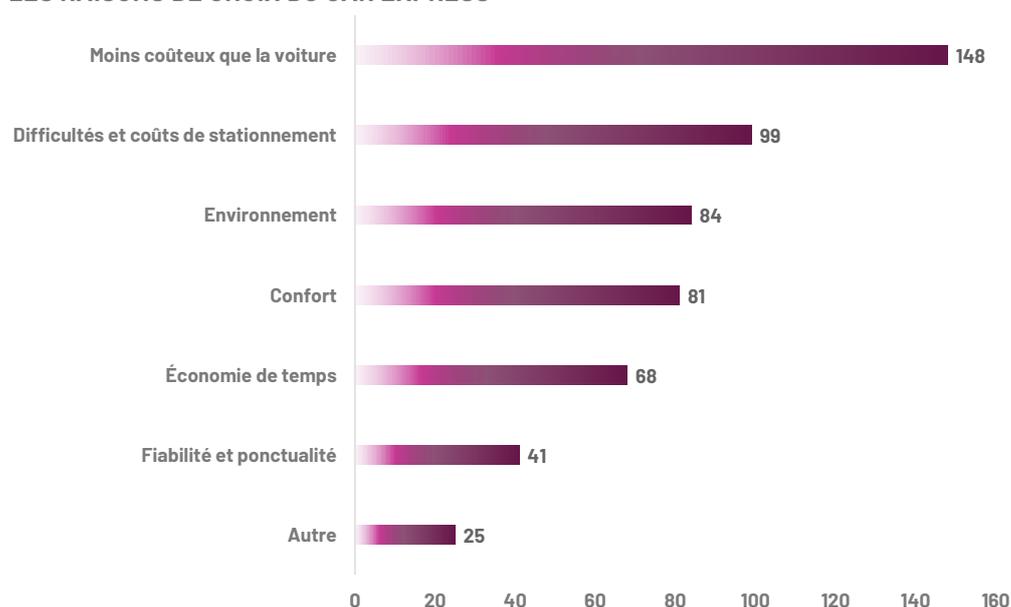
La majorité des personnes ayant gagné du temps sont des anciens usagers de cars Transgironde.

A noter que près d'un quart des personnes interrogées n'a pas répondu à cette question.



3 Choix du mode de transport

LES RAISONS DE CHOIX DU CAR EXPRESS



La réponse la plus citée pour expliquer le choix d'utiliser la ligne de cars express est le coût de la voiture qui est bien plus important que celui du car. Les coûts et difficultés liés au stationnement sont également souvent évoqués et ce phénomène a du prendre encore plus d'ampleur avec le passage au stationnement payant à Bordeaux.

La question de l'environnement revient à de nombreuses reprises dans les réponses, notamment en troisième choix. Le trio de réponses le plus évoqué est coût de la voiture/confort/environnement.

Dans les commentaires libres sont apparues certaines justifications comme « je joue le jeu de la réduction du nombre de voitures sur les routes ».

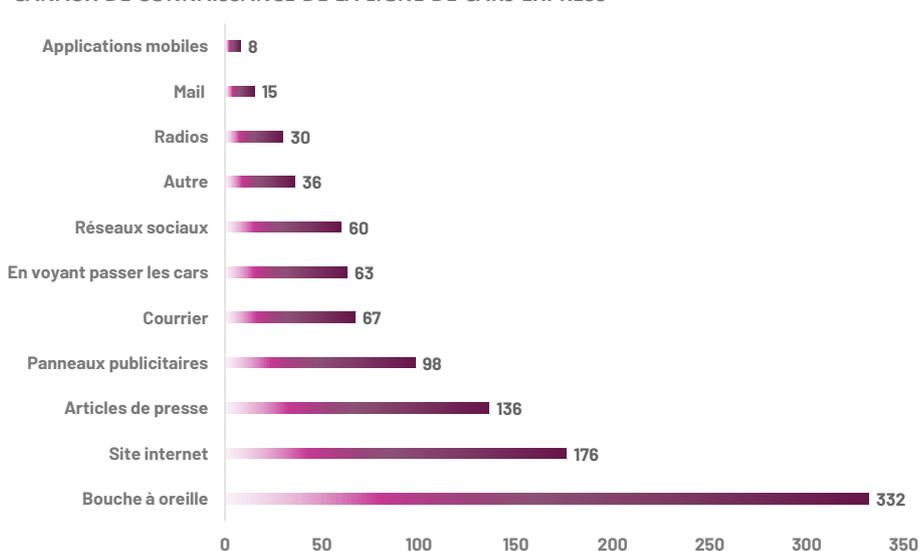
Dans les réponses « Autres », sont souvent cités le stress et la fatigue liés à l'utilisation de la voiture.

4 Canaux de connaissance de la ligne de cars express

Cette question proposait des choix multiples. Le bouche-à-oreille et les sites internet sont les deux réponses les plus fréquemment citées.

Parmi les personnes ayant eu connaissance de la ligne via un site internet, 62 % l'ont été grâce au site Transgironde et 22 % grâce au site de la Région « Transports Nouvelle-Aquitaine ».

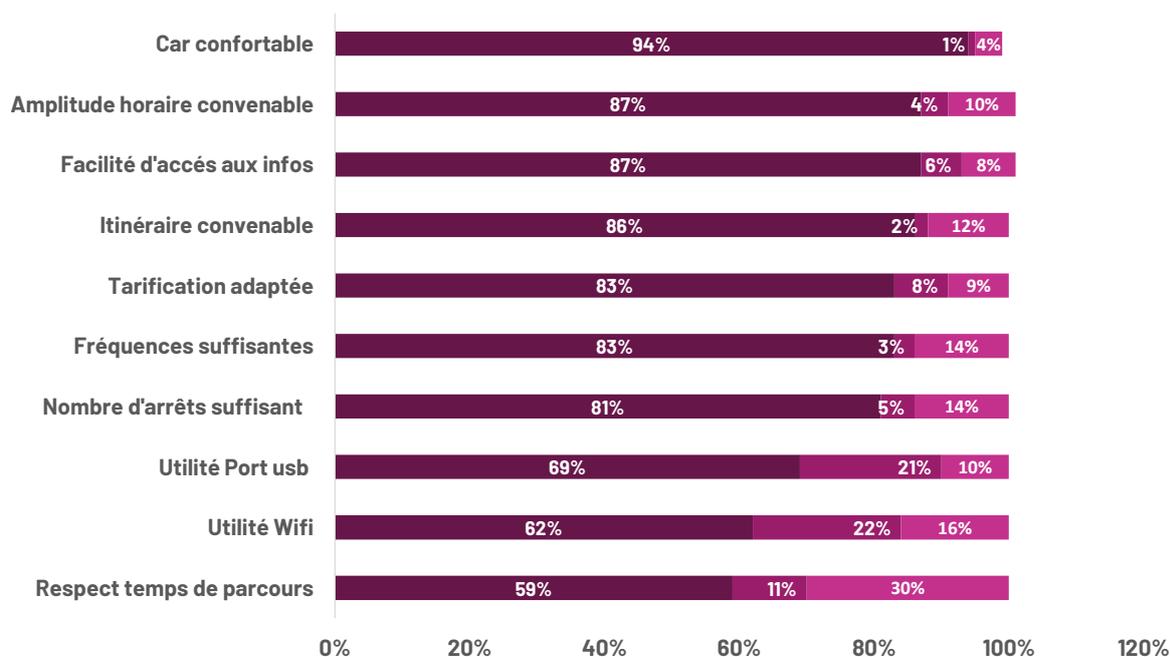
CANAUX DE CONNAISSANCE DE LA LIGNE DE CARS EXPRESS



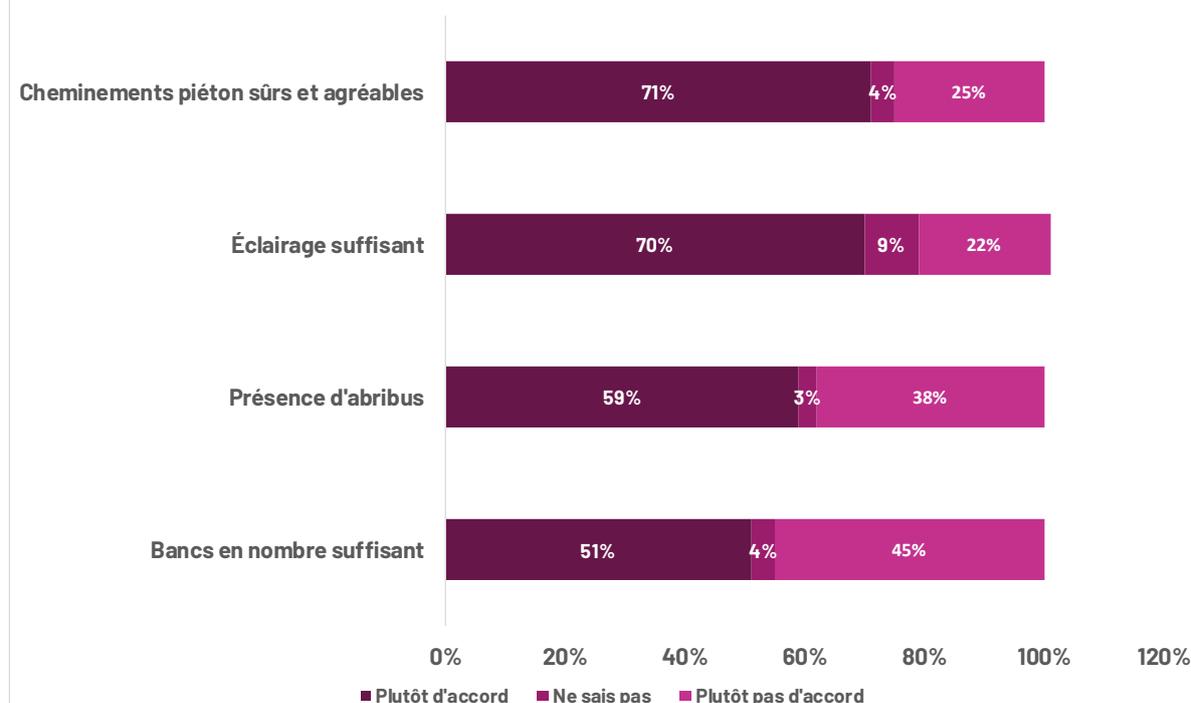
PARTIE 5 Satisfactions et évaluations de la ligne 407

1 Satisfactions et évaluations des usagers

Satisfaction concernant la qualité de service



Satisfaction concernant l'arrêt de montée



L'évaluation de la ligne reste bonne, voire très bonne pour la majorité des enquêtés qui s'estime globalement satisfaite sur l'ensemble des critères, mais quelques améliorations peuvent être envisagées.

La qualité de l'attente est la thématique qui rencontre le plus d'avis négatifs. L'absence de bancs et d'abribus est jugée très défavorablement. Le manque d'abribus est souvent cité pour les arrêts de *musée d'Aquitaine* et *Salleboeuf* en particulier. L'absence ou l'insuffisance de bancs se fait ressentir à *Créon Gendarmerie* et *Fargues-Saint-Hilaire*. Les usagers estiment que l'attente à ses arrêts n'est pas suffisamment confortable.

«Les horaires annoncés ne correspondent pas à la réalité.»

Le temps de parcours et les retards accumulés en heure de pointe sont également souvent critiqués. La nécessité d'aménager des couloirs réservés aux cars est souvent citée, afin de pouvoir limiter les retards. La région Nouvelle-Aquitaine a indiqué que des dispositifs seront développés pour l'année 2020-2021 comme la priorité aux feux à Tresses et de nouveaux sites propres dans la métropole, notamment sur le pont Saint-Jean. De plus, les travaux de la déviation de Fargues-Saint-Hilaire s'achèveront en 2022 et permettront de fluidifier le trafic. Les cars pourront en effet circuler

«Il manque un passage piéton à l'aire de covoiturage de Salleboeuf alors que c'est un axe très emprunté.»

sur une voie réservée et un nouveau parking de covoiturage sera aménagé. De nouveaux arrêts sont demandés en connexion avec le tramway rive droite et au niveau du conservatoire de Bordeaux afin d'éviter les embouteillages sur les quais et de pouvoir rejoindre la gare plus facilement. À noter qu'un arrêt a été mis en service à la rentrée 2020 à Sainte-Croix, au sortir du pont Saint-Jean.

«Il faudrait un suivi en temps réel de l'arrivée du bus sur le trajet via une application.»

L'arrêt de Salleboeuf souffre également d'insuffisance de cheminements piétons. Les usagers ont tendance à se sentir en insécurité lors de leurs traversées piétonnes du fait d'un manque de marquage au sol et d'éclairage.

«Il y a des bouchons à Fargues !»

La possibilité d'effectuer une dépose ou de pouvoir stationner aux arrêts de Tresses est sollicitée.

«Il manque de l'éclairage à l'arrêt Salleboeuf car les piétons ne sont pas trop visibles quand ils sortent de l'aire de covoiturage.»

Dans les commentaires, les enquêtés réclament souvent une ouverture de la ligne le week-end ainsi qu'une meilleure fréquence en heure de pointe comme en heure creuse. Le cadencement à une heure en heure creuse est souvent jugé trop long.

Quelques passagers réclament que le départ soit décalé d'un quart d'heure, ce qui permet d'avoir le temps de quitter son lieu de travail et rejoindre l'arrêt (ex. : sortie à 15h, départ à 15h15. Le départ à 15h oblige à attendre le bus de 16h).

2 Retour des conducteurs de cars

Les enquêteurs ont pu s'entretenir avec quelques conducteurs de cars. Leurs retours rejoignent ceux des usagers. Ils soulignent eux aussi le manque d'éclairage aux arrêts. Ils déclarent avoir une mauvaise visibilité des piétons aux arrêts la nuit.

Ils constatent également un manque de traversées piétonnes sécurisées, notamment à l'arrêt de Salleboeuf.

Ils confirment les retards accumulés lors de la traversée de Fargues-Saint-Hilaire, sur les quais de Bordeaux et sur le pont Saint-Jean, ce qui rend les temps de parcours affichés en heure de pointe irréalistes. Ces retards en heure de pointe sont parfois tellement conséquents que certaines courses ne sont pas assurées.

Ils font état de difficultés à circuler dans les couloirs réservés aux cars et aux bus du fait de la présence de véhicules de livraisons et de cyclistes. La largeur de la voie dédiée ne permet pas le dépassement des cyclistes ce qui rend le partage de voirie difficile notamment au niveau du cours Victor Hugo, particulièrement engorgé le matin.

La communication avec les services de voirie semble insuffisante puisque les conducteurs ne s'estiment pas correctement informés des travaux menés qui peuvent avoir un impact sur leur trajet.

Les conducteurs aimeraient que le terminus à Créon soit équipé de sanitaires.

Malgré ces remarques, les conducteurs sont globalement très satisfaits de pouvoir assurer les services sur cette ligne appréciée des usagers. Cela rend les relations entre conducteurs et usagers particulièrement agréables.

Sous la direction d'Antonio Gonzalez-Alvarez
Chef de projet : Valérie Diaz
Équipe projet : Malvina Orozco, Mireille Bouleau, Anne Delage
Conception graphique : Laurent Dadies, Vincent Laguille
Avec la collaboration des étudiants du master Transports Urbains et
Régionaux de personnes de l'Université de Lyon