



Pierre Langrand
Président de Movable

MOUVABLE

RÉSEAU DE TRANSPORT COLLECTIF DE L'AIRE MÉTROPOLITAINE

OBJECTIFS

Un saut d'échelle est à opérer par la création d'un réseau performant de transports collectifs à maille large, offrant une qualité de services élevée (fiabilité c'est-à-dire temps de transport garanti, vitesse, cadencement, capacité) pour les territoires périphériques comme pour les liaisons entre grands pôles d'agglomération. Ce réseau est constitué par l'amélioration des interconnexions entre réseaux urbains, départementaux et régionaux, complété par quelques lignes de bus transversales à créer.

Pourquoi ce nouveau besoin ? Parce qu'en matière de circulation automobile, le constat partagé au cours des réunions du Grenelle porte sur un double fonctionnement de l'agglomération :

- d'une part, la circulation automobile a baissé sensiblement à l'intérieur des cours alors qu'elle continue à croître en périphérie ;
- d'autre part, une circulation plutôt fluide en journée alors que la congestion est toujours plus forte aux heures de pointe, qui ont tendance à rallonger.

Le groupe de travail « réseau de transport collectif de l'agglomération bordelaise » a donc pour vocation de réfléchir aux propositions en transport en commun qui peuvent être faites pour contribuer à la désaturation de la rocade et des grandes pénétrantes, et de façon plus spécifique les déplacements domicile-travail, en particulier dans les secteurs d'activités proches de la rocade.

PARTENARIAT

Chef de file: Movable

Partenaires: Bordeaux Métropole, conseil général de la Gironde, le conseil régional d'Aquitaine, a'urba.

Acteurs associés: chambre de commerce et d'industrie de Bordeaux, services de l'État, Puma, EPA Bordeaux-Euratlantique, Sysdau, Fnaut, partenaires sociaux.

ACTIONS

Le groupe de travail propose de tester un nouveau concept de ligne de bus : **Rapidobus, le coupe files vers le travail.**

Le concept *Rapidobus* offre une alternative à la voiture solo par un bus innovant en termes de territoire desservi (dans et hors métropole), de voies empruntées (en partie sur autoroute) de temps de parcours garanti, des correspondances coordonnées, une tarification simple et un cadencement très modulé. Il est proposé de tester ce concept par la desserte du secteur d'emploi de l'Ouest de l'agglomération. L'enjeu de cette ligne est d'inciter les automobilistes à laisser leur voiture dans un grand parc relais (ouvert aussi au covoiturage) sur l'autoroute A 63 avant les embouteillages des heures de pointe (échangeur de Pierroton par exemple) pour les amener dans les zones d'emploi proches de la rocade de Bersol (Gradignan, Pessac), de Mérignac et du Haillan.

« Un saut d'échelle est à opérer par la création d'un réseau performant de transports collectifs à maille large. [...] »

Rapidobus assurera les correspondances avec :

- deux lignes de tram (la A au Haillan, la B en gare de l'Alouette) ;
- la ligne départementale e-c@r 601 vers le Nord-Bassin ;
- la ligne Ter Aquitaine Bordeaux-Arcachon et plusieurs Lianes.

Rapidobus assurera la desserte :

- des grands équipements métropolitains (CHU Haut-Lévêque, campus, aéroport) ;
- des trajets terminaux (le dernier kilomètre) organisés dans le cadre de plans de déplacement d'entreprise PDE/PDIE.

L'innovation réside dans ce parcours mixte en partie hors métropole et sur le fonctionnement de cette ligne (clef de succès) par :

- la coordination des horaires avec le Ter et les e-c@r 601 qui optimise les correspondances ;
- le temps garanti qui repose sur un nombre restreint d'arrêts et rassure l'utilisateur sur son temps de déplacement ;
- l'utilisation de la bande d'arrêt d'urgence, de sites propres partiels et priorité dans les carrefours pour s'affranchir des conditions de circulation et garantissant sa priorité ;
- le cadencement modulaire (fort en heure de pointe, faible en heure creuse) ;
- le titre unique.

L'affichage du temps garanti sur des panneaux routiers promeut cette ligne. Une convention de gestion en assure la cohérence, les responsabilités de chacun et en fixe le financement. Les autorités organisatrices de transport (CRA, CG33, Bordeaux Métropole) organisent et mettent en œuvre cette mesure. L'État est associé à cette mesure en autorisant le Rapidobus à circuler sur les bandes d'arrêts d'urgence lorsque les voies rapides sont embouteillées.