

Le détail de nos propositions de lignes Express

Au départ de la métropole, proposer **des axes routiers « structurants » en complémentarité spatiale mais pas en concurrence des TER.**

Ces axes routiers structurants devront être tout aussi attractifs.

Y décliner les principes de CHNS, permettant de « moderniser » et d'améliorer l'attractivité et l'image des lignes interurbaines (ex : **CHNS** périurbain « Lila Premier » en Loire Atlantique : véhicule plancher bas (low entry) pour favoriser l'accessibilité, Equipement en 4G

Un bus par heure au minimum toute la journée,

Une amplitude adaptée et élargie en fin de semaine,

Quelques aménagements de priorité en amont de l'entrée dans l'agglomération,

Connexion au tramway en périphérie et maintien de l'accès au cœur de l'agglomération pour faciliter la diffusion des flux vers tous les lieux d'attraction de l'agglomération.

Sur ces lignes, certaines caractéristiques de l'offre interurbaine pourront être repensées afin d'offrir
Des parcours plus rapides

Des trajets plus directs

Création de courses expresses (voire toutes les courses de la ligne)

Un traitement des points d'arrêts plus qualitatif (des arrêts « haute qualité de service »)

Voire proposant des amplitudes de fonctionnement plus étendues notamment les retours tardifs, avec des moyens adaptés au trafic (petit véhicule, taxi, ...)

Créer des courses et / ou des lignes expresses

Sur les « inter villes » les plus importantes, cibler la clientèle active en proposant des courses expresses en HP

Ces courses pouvant être financées par un allègement des courses de la ligne omnibus

Les courses expresses pourront fonctionner du L au V toute l'année

Vigilance sur les communes / arrêts qui ne seraient plus desservis (vérifier le trafic actuel pour chaque couple Montées / Descentes, pour concentrer les moyens sur les arrêts actuellement les plus fréquentés).

RQ : Par exemple, dans le cas de la ligne 201 entre Blaye et Bordeaux, au lieu de proposer une fréquence aux 20 mn aux HP, proposer une fréquence de 30 mn pour la ligne « omnibus », complétée d'un départ express toutes les heures (aux HP)

Proposer des parcours plus rapides, pour les lignes les plus importantes du réseau, en limitant des détours des lignes dans les communes (qui ne donnent pas le sentiment de détours perçus comme contraignant), **en créant de véritables stations « haute qualité intermodaux » sur les axes principaux**, où les clients peuvent s'y rendre en voiture, à pied, en vélo, (cheminement piéton sécurisé, agréable, ..., sécurisation du lieu de dépose des vélos personnels)

Station aménagée avec une aire de covoiturage, et de dépose minute,

Station bénéficiant d'une zone d'attente sécurisée, agréable, visible, propre, confortable (banc, protection contre les intempéries, ...), moderne (Borne d'information voyageurs), présence de distributeur light de titres de transport (de type horodateur pour limiter le nombre de ventes à bord),

....

RQ : Sans oublier de sécuriser les cheminements piétons pour se rendre aux arrêts (aménagement traversées piétonnes,)

RQ : En complément de ces arrêts « structurants », ajouter d'autres arrêts plus « classiques » mais en restant sur l'axe principal (la proximité n'étant plus abordée sous l'angle d'une desserte fine de maillage, mais par le positionnement d'arrêts au niveau de débouché de voirie, de débouché de cheminement piétons, ...)

Retravailler les itinéraires des lignes longues distances en privilégiant des itinéraires :

- plus directs entre la gare SNCF de Bordeaux et les communes
- qui « évitent » une desserte trop fine dans le centre-ville de Bordeaux (perte de temps)
- mais qui se connectent intelligemment à un maximum de lignes de Tramway (en entrée/sortie d'agglomération)

RQ : Au sein de la CUB, en cas de dessertes scolaires à assurer sur l'itinéraire de la ligne actuelle, créer des lignes spécifiques pour ces dessertes (quitte à les financer par un allègement de la fréquence de la ligne actuelle, fréquence qui pourrait malgré tout être maintenue par les gains de temps procurés par le nouvel itinéraire)

Pour les lignes plus courtes distances, comme des lignes périurbaines, **identifier les connexions / rabattements les plus attractifs et sécurisants.**

En correspondance organisée avec des trains, des lignes de tramway.

L'objectif est de permettre par exemple, avec 1 correspondance maximum, de multiplier les destinations offertes (centre-ville de la métropole, centre hospitalier, campus universitaire,)

RQ : Dans certains cas, en favorisant des rabattements en amont des métropoles sur le train, le gain de temps est significatif pour les clients (en heures de pointe mais aussi aux autres moments de la journée ou de l'année ...cet élément est extrêmement important puisque 70% du trafic annuel est assuré en dehors des heures de pointe, il faut donc s'assurer qu'un rabattement fasse gagner du temps y compris l'été, ou en milieu de journée ou le samedi.)

En cas de rabattement de lignes interurbaines sur des lignes TER ou Urbaines, une réflexion particulière est à apporter à la tarification

Proposer nécessairement des tarifications combinées (CG + TBC, CG + TER) aussi bien pour les clients réguliers (abonnés), que les clients plus occasionnels (qui sont de loin les plus nombreux Plus des 2/3 des "clients uniques" ne sont pas des abonnés.... Il faut donc que les solutions combinées s'adressent à eux)

Voire proposer que la correspondance « interurbain => urbain » soit gratuite.