

Autocars sur bande d'arrêt d'urgence



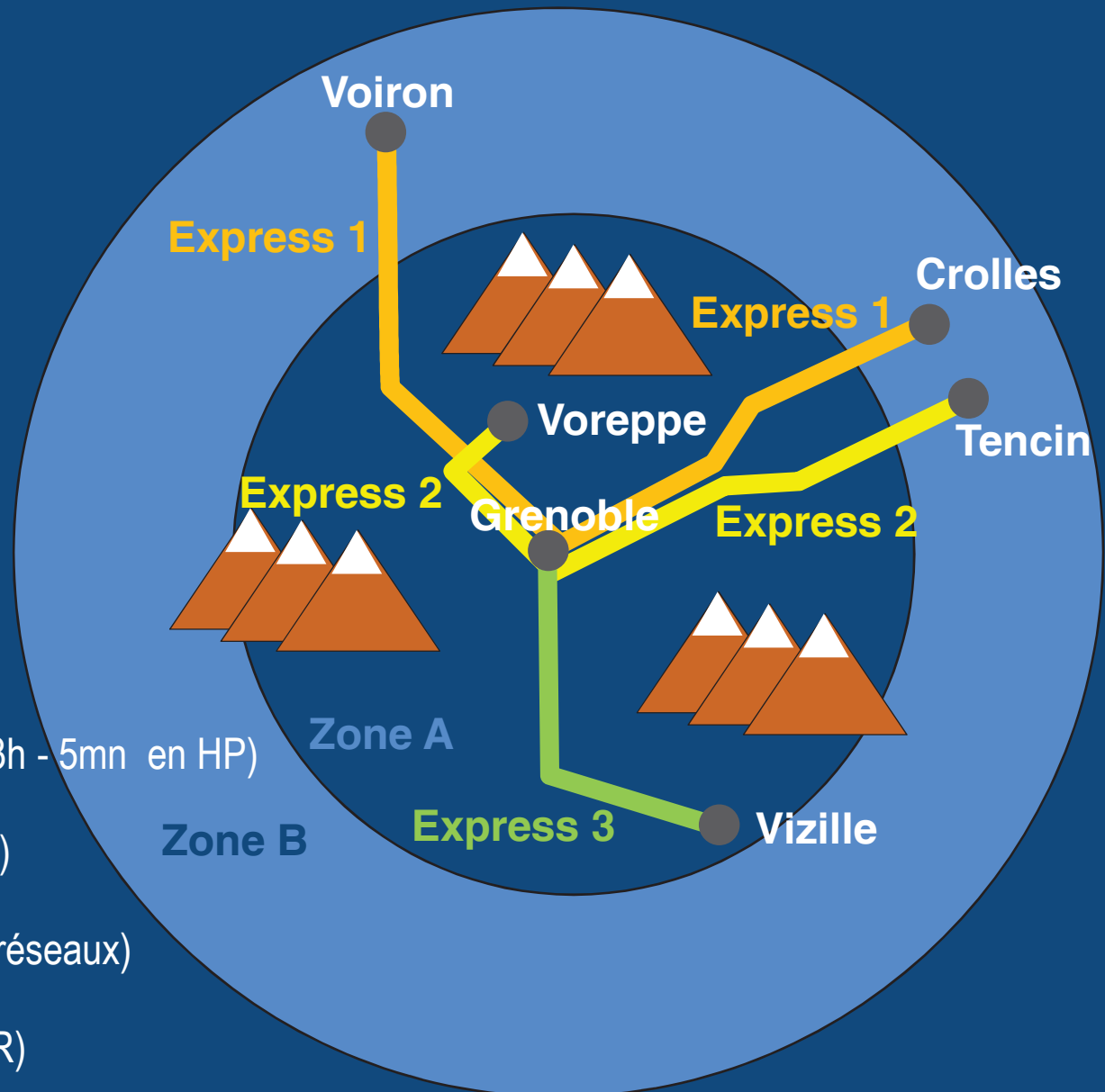
L'expérience de l'Isère

La Métropole de Grenoble



- Aire urbaine de 600 000 habitants
- 3 accès saturés entre les montagnes
- Rocade incomplète

Les cars-express isérois



- **Cadencés** (Express 1 : 5h-23h - 5mn en HP)

- **Rapides** (autoroutes, couloirs)

- **Tarifcation zonale** (tous réseaux)

- **Diamétralisés** (modèle RER)

La voie bus sur A 48



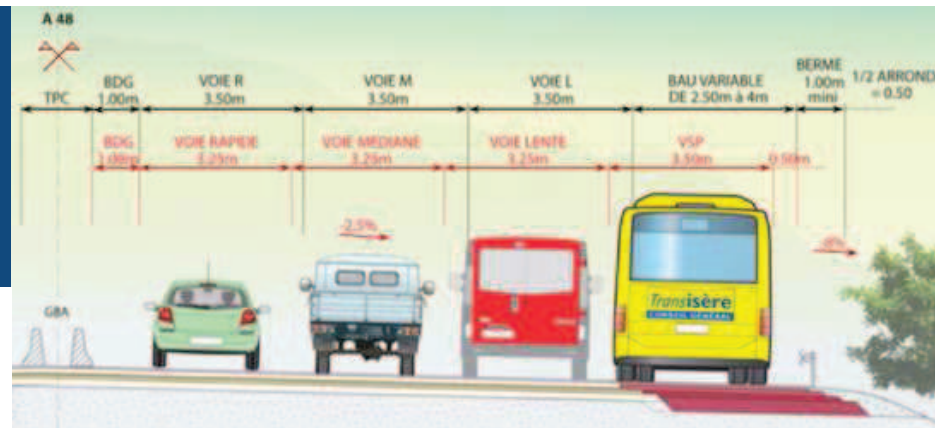
- 9 km sur A 48 (ouverture 2007 et 2014)
- 6 km de couloirs urbains
- 13 km en projet sur A 41
- Pour lignes express et autres lignes

Les choix techniques



Bande d'arrêt d'urgence :

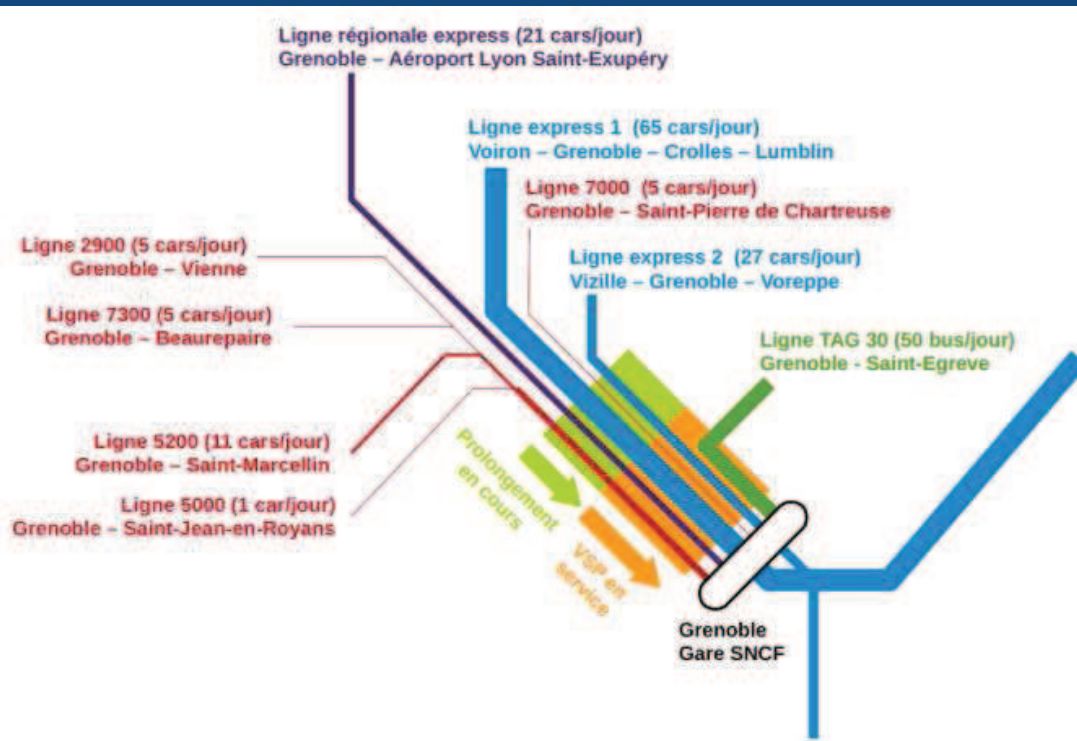
- pour autocars lors des congestions
- pour arrêt d'urgence hors congestion



- Signalisation régulée par PC
- Arrêts sur les échangeurs
- Conflit avec accès gérés par feux
- Maxi 30 ou 50 km/h selon congestion
- Conducteurs agréés



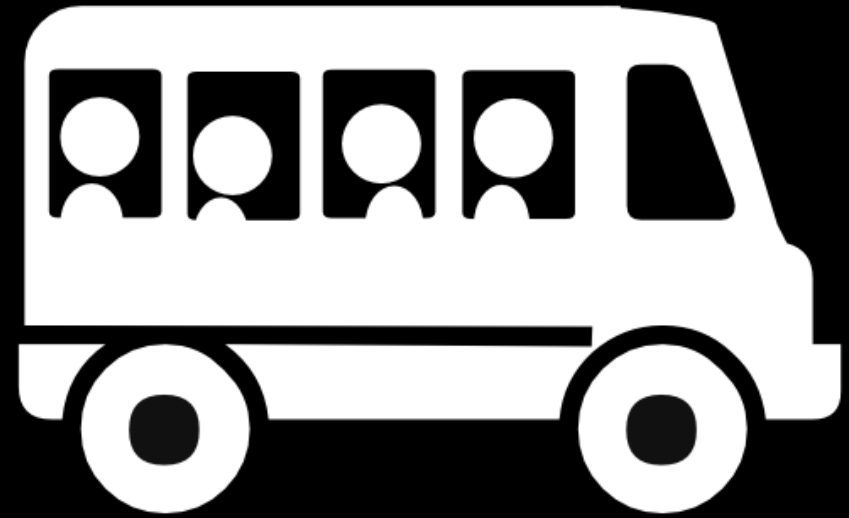
Les résultats d'exploitation



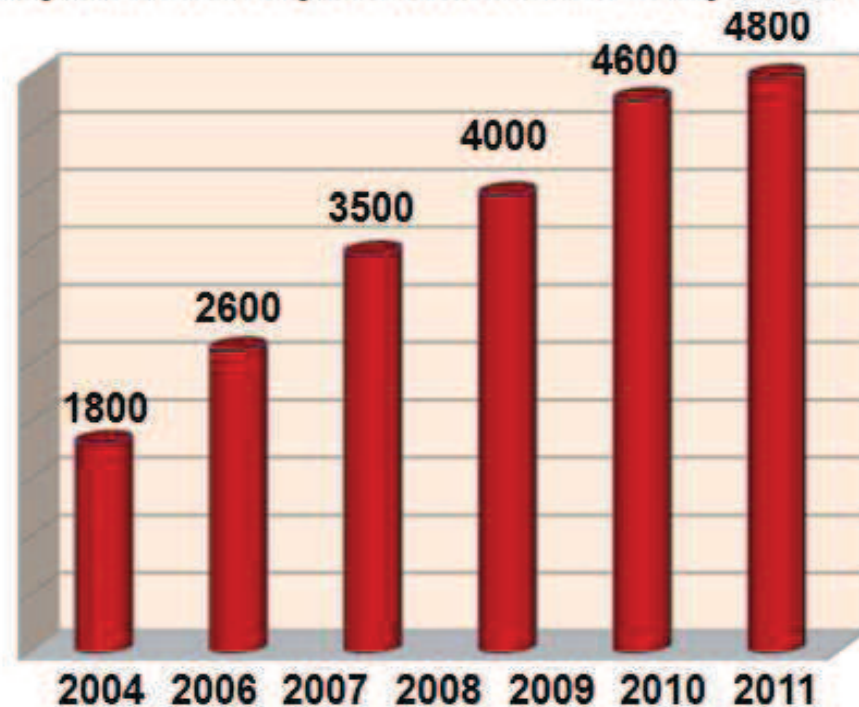
- 200 cars par jour sur A 48
- Voie bus activée 1h30 par jour

- Gain de temps moyen : 1 mn (15%)
- Irrégularité réduite de moitié
- Gain de temps ressenti : 10 mn
- Aucun accident
- Gain bridé par les contraintes imposées

Les résultats de fréquentation



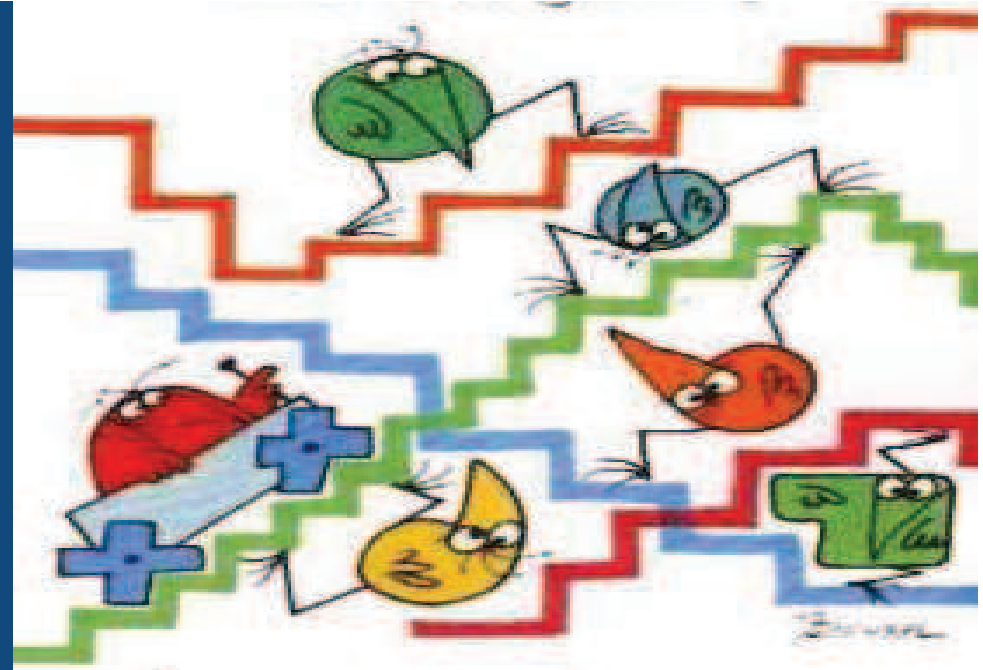
Fréquentation quotidienne de l'express 1



Sur la ligne express 1 :

- Fréquentation triplée en 7 ans
- 5000 clients par jour en 2015
- Deux tiers d'abonnés

Les difficultés



- Inflation normative
- Bouchons de cars en ville
- Carrefours et échangeurs
- Arrêts sur autoroute
- Comportements déviants
- Modèle économique du TC

Les enseignements



- Efficace pour les TC
- Econome en espace (pas de file neutralisée)
- Compatible sécurité (ne sature pas la BAU)
- Plus grand pragmatisme nécessaire
- A poursuivre sur A 41 ...



En conclusion

**Une petite pierre
dans l'édifice du coût marginal zéro**