

# I. Rendre les transports en commun plus attractifs

## Diagnostic

Les transports en commun constituent une alternative essentielle aux modes individuels motorisés.

Leur attractivité est un levier pour inciter au report modal des utilisateurs de la voiture particulière, habitants, salariés ou visiteurs de l'agglomération, tout en assurant un service de qualité pour les utilisateurs actuels.

Afin de garantir à l'ensemble de la population du territoire un accès aux transports en communs, ceux-ci seront adaptés pour répondre à l'ensemble des besoins de mobilités identifiés au sein de la Communauté d'Agglomération Paris-Saclay.

L'amélioration de l'attractivité des transports en commun passe notamment par une amélioration des temps de parcours et de la fiabilité du service, par une desserte plus adaptée aux besoins, par la mise en place d'une meilleure information, par une gestion performante des correspondances entre les modes. Les transports en commun seront d'autant plus efficaces qu'ils s'adapteront à la ville, mais aussi que la ville s'adaptera à eux.



## Liste des objectifs

*Pôle de Massy-Palaiseau © CPS-Alain BEGEURIE*

- 1.1 Renforcer l'offre du réseau de bus sur le territoire de l'agglomération
- 1.2 Optimiser le réseau de bus sur le territoire de l'agglomération
- 1.3 Aménager des pôles d'échanges multimodaux qualitatifs
- 1.4 Soutenir les projets structurants
- 1.5 Améliorer la visibilité et l'information voyageur du réseau de transports en commun, valoriser les actions de la Communauté d'agglomération
- 1.6 Continuer la mise en accessibilité des transports en commun
- 1.7 Soutenir les plans de déplacements

# I. Rendre les transports en commun plus attractifs

## I.2 Optimiser le réseau de bus sur le territoire de l'agglomération

### Constats / dysfonctionnements actuels

- Dans certains secteurs, l'offre bus peut paraître surdimensionnée, ou n'est pas ou plus adaptée aux besoins actuels.
- Les réseaux issus de la fusion des deux anciennes agglomérations présentent certains doublons, et des optimisations sont possibles entre différentes lignes interbassins.
- Les navettes gratuites circulant sur le territoire de l'ancienne agglomération Europ'Essonne sont souvent redondantes avec certaines lignes régulières, mais ne répondent pas aux mêmes objectifs.
- Ce constat permet légitimement de s'interroger sur l'efficacité des moyens globaux mis en œuvre (lignes régulières et navettes)

### Objectifs

- Améliorer la part modale des transports en communs
- Améliorer l'efficacité du réseau
- Optimiser l'utilisation des moyens au service des voyageurs

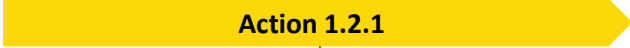

### Critères d'évaluation

- Efficacité commerciale du réseau (ratio V/K)
- Part modale transports en commun sur le territoire de l'agglomération
- Evolution de la fréquentation

### Liste des actions

- 1.2.1 Restructurer les lignes de bus pour répondre à la nouvelle demande et rendre l'offre plus attractive
- 1.2.2 Réinterroger le modèle économique des navettes du territoire de l'agglomération (lignes existantes et nouvelles demandes)

### Calendrier

Court terme Avant 2020	Moyen terme Avant 2025	Long terme Avant 2030
		
		

# I. Rendre les transports en commun plus attractifs

## I.2 Optimiser le réseau de bus sur le territoire de l'agglomération

### Action 1.2.1

#### Restructurer les lignes de bus pour répondre à la nouvelle demande et rendre l'offre plus attractive

**Acteur** : Communauté d'agglomération Paris-Saclay

**Partenaires** : Île-de-France Mobilités

**Coût** : - (moyens constants)

**Calendrier** : moyen terme

**Constat** : Dans certains secteurs, le réseau de bus n'a pas connu d'évolution depuis un certains temps. Les besoins évoluant, il paraît pertinent de se réinterroger sur l'efficacité de certaines lignes.

**Solution proposée** : Restructurer le réseau de bus

La **restructuration du réseau de bus** consiste à :

- Adapter les tracés des lignes pour mieux répondre aux demandes actuelles et futures, non satisfaites ou mal couvertes par le réseau actuel ;
- Redistribuer les moyens sur l'ensemble du réseau conventionné, à périmètre constant.

Le restructuration du réseau doit se faire en parallèle de la hiérarchisation des lignes (action 1.1.1) et du renfort de l'offre de bus sur le territoire (action 1.1.2 pour les lignes conventionnées et action 1.1.3 pour les lignes non conventionnées). Les optimisations suivantes sont proposées :

- Suppressions de tronçons sur les lignes 5, 16, 21 notamment au regard des niveaux de fréquentation ;
- Adaptations des lignes 8, 19, DM9 (cf. action 1.1.4).

### Action 1.2.2

#### Réinterroger le modèle économique des navettes du territoire de l'agglomération (lignes existantes et nouvelles demandes)

**Acteur** : Communauté d'agglomération Paris-Saclay

**Partenaires** : Communes

**Coût** :

**Calendrier** : court terme

**Constat** : Le réseau des navettes locales est constitué de 12 circuits, desservant 14 communes. Ces lignes sont gratuites et desservent principalement l'est de la Communauté d'agglomération. Les navettes assurent un service spécifiquement local : desserte des centres villes, des zones commerciales et des équipements publics, et rabattement vers les gares RER.

Le système de navettes sur le territoire de l'agglomération peut parfois être redondant par rapport aux lignes de bus, mais la vocation des navettes est différente. Ces navettes gratuites ont un coût pour la Communauté d'agglomération Paris-Saclay et pour les communes desservies. Dès lors, il n'est plus soutenable pour la Communauté d'agglomération de développer de nouveaux services sans modifier profondément, voire inverser, les clés de répartition financière.

**Solution proposée** : Selon les navettes, trois types d'actions sont proposées, déclinés en deux scénarios (amélioration de l'existant ou volontariste) :

- Ligne inchangée avec participation des communes au financement de l'offre ;
- Ligne intégrée au contrat de type 3 (transformation en ligne régulière, payante) ;
- Ligne restructurée à coût constant.



**Plan des navettes sur le territoire de l'agglomération (source : Communauté d'agglomération Paris-Saclay)**

# I. Rendre les transports en commun plus attractifs

## I.2 Optimiser le réseau de bus sur le territoire de l'agglomération

### Action 1.2.2

#### Réinterroger le modèle économique des navettes du territoire de l'agglomération (lignes existantes et nouvelles demandes)

Détail des actions par ligne selon deux scénarios différenciés :

• Scénario « amélioration de l'existant » :

Navette	Ligne	Action
Ballainvilliers / Morangis / Longjumeau	A/B/C/D/E	inchangées
Massy	J	inchangée
Chilly-Mazarin	G	restructuration coût constant
Villejust	K2	transfert CT3 (DM11)
Marcoussis	K1	supprimée
La-Ville-du-Bois	I	inchangée
Epinay-sur-Orge	H	inchangée
Villebon-sur-Yvette	L	transfert CT3 (14/18/19)
Champlan	F	inchangée

Gain de fonctionnement annuel estimé : < 100 000 €/an

Scénario « volontariste » :

Navette	Ligne	Action
Ballainvilliers / Morangis / Longjumeau	A/B/C/D/E	inchangée
Massy	J	inchangée
Chilly-Mazarin	G	TAD
Villejust	K2	transfert CT3 (DM11 + TAD)
Marcoussis	K1	TAD
La-Ville-du-Bois	I	TAD
Epinay-sur-Orge	H	transfert CT3 (114/116)
Villebon-sur-Yvette	L	transfert CT3 (14/18/19)
Champlan	F	transfert CT3 (liaison Massy-Champlan + 199)

Gain de fonctionnement estimé : > 500 000 €/an



# I. Rendre les transports en commun plus attractifs

## I.2 Optimiser le réseau de bus sur le territoire de l'agglomération

### Action 1.2.2

#### Réinterroger le modèle économique des navettes du territoire de l'agglomération (lignes existantes et nouvelles demandes)

- **Clé de répartition financière**

Il est proposé de maintenir la clé de répartition actuelle pour les services existants : **80% CPS et 20% villes.**

Par contre, toute évolution opportune d'un service existant, s'il est possible dans le cadre du marché ou toute création d'un service nouveau, ferait l'objet d'un cofinancement inverse : **20% CPS et 80% villes.**

**Les gains d'optimisation obtenus par la révision du modèle actuel pourront être, le cas échéant, réinjectés dans du développement d'offre bus.**

- **Demandes de développement du service de Navettes**

Suite à l'approbation du Schéma de Transport en juin 2018, les demandes actuelles relatives à la mise en place de nouveaux circuits de Navettes sont les suivantes :

- Extension Navette J à Massy
- Création Navette Palaiseau (cf. offre bus 1.1.2)
- Création Navettes Gif-sur-Yvette

