

19 juin 2006

Visite sur une des lignes de bus du futur réseau régional structurant

Le déplacement de ce jour sur la ligne Dourdan - Massy permet d'illustrer de façon concrète le futur réseau régional de bus qui sera mis en place progressivement à partir de l'automne 2006. Et à travers la visite de la toute nouvelle gare autoroutière de Briis-sous-Forge sur l'autoroute A10, on comprend mieux les aménagements nécessaires pour favoriser les correspondances entre les différents modes de transport en Ile-de-France.

Le futur réseau régional structurant

Dans le cadre du développement du transport public en Ile-de-France et notamment en grande couronne, le Conseil du STIF du 5 juillet 2006 devrait décider la création d'un réseau de bus dit « réseau régional structurant ».

L'organisation de ce réseau s'appuie sur une double logique :

- des liaisons de banlieue à banlieue composées de liaisons de pôles à pôles et de rocadés
- des liaisons radiales composées de liaisons de rabattement vers les grands pôles et de lignes pénétrantes entre Paris et la petite couronne.

A cette logique d'organisation s'ajoute des normes de services qui définissent à la fois les fréquences, les amplitudes horaires et les jours de circulation mais aussi de façon progressive la qualité de service que l'on retrouvera sur l'ensemble du réseau.

Dans un premier temps, pour assurer un démarrage rapide ce réseau sera mis en place essentiellement à partir de lignes déjà existantes, renforcées en offre. Puis progressivement pour compléter ce dispositif de nouvelles lignes seront créées. Le réseau comprendra dans sa première phase de développement environ 85 lignes (environ 40 en grande couronne, 25 en petite couronne et 20 à Paris)

Les premières lignes de ce réseau, voulu par le STIF et mené en partenariat avec les départements, la RATP et OPTILE, devraient se voir renforcées à l'automne 2006.

La norme des fréquences est définie comme suit :

- en grande couronne, elles varient de 30 minutes en heure de pointe à 60 mn en heure creuse et le week-end.
- à Paris et en petite couronne, elles varient de 10 minutes en heure de pointe à 30 minutes le dimanche.

Le surcoût global de l'offre supplémentaire pour cette première phase (déjà votée au Conseil du 29 mars pour un financement en intégralité par le STIF) s'élève à 70 M€ par an.

La ligne « Dourdan – Massy »

Parmi ces lignes du réseau structurant figure la ligne Albatrans¹ Dourdan-Massy qui emprunte l'autoroute A10.

Intégrée depuis 1994 dans le réseau armature du Conseil général de l'Essonne, cette ligne :

- transporte environ 20 000 voyageurs/mois,
- dessert, à partir de Dourdan, la gare de Massy (100 allers-retours /jour)

Outre son caractère express, cette ligne est depuis quelques semaines en correspondance avec le réseau local des lignes SAVAC de la Communauté de communes du Pays de Limours et Arpajon. Elle est non seulement un axe important reliant les pôles majeurs du département de l'Essonne mais également une desserte de qualité pour tous les usagers de la région puisque un arrêt vient d'y être aménagé sur l'A10 avec la toute nouvelle gare autoroutière de Briis-sous-Forges.

¹ Albatrans réunit des entreprises de transport routier de lignes régulières financées en partie par le département de l'Essonne.

La gare autoroutière de Briis-sous-Forges.

La gare autoroutière de Briis-sous-Forges, première gare de bus en Europe sur une autoroute à péage, a été mise en service fin mai 2006. Elle améliore la desserte du cœur de l'Essonne permettant de relier Briis-sous-Forges à Massy et à la Z.A de Courtaboeuf en 15 minutes.

Exemple d'intermodalité, la gare autoroutière de Briis-sous-Forges comprend un parking gratuit de plus de 130 places pour les voitures particulières ainsi que 5 postes à quai pour les bus des navettes de la Communauté de communes du Pays de Limours. Plus de 12 000 voyageurs par an sont attendus.

La sécurité est optimale puisque la station présente les mêmes caractéristiques que les stations de la ligne de métro Météor : un système de portes palières automatiques installées sur le quai permet aux usagers d'embarquer à bord du car en toute sécurité.

Cette gare est également accessible aux personnes à mobilité réduite (PMR) grâce à un ascenseur entre la station et le quai.

Son financement (3 771 000 euros) se répartit comme suit : Conseil Régional : 1 805 500, STIF : 1 399 250 euros, Conseil Général 91 : 566 250 euros. Par ailleurs, le Conseil général 91 a également financé en totalité la construction du rond point permettant l'accès au parking et au bâtiment d'accueil.

Enfin, la Communauté de communes du pays de Limours en plus de l'acquisition financière a financé le bâtiment d'accueil pour un montant d'environ 600 000 euros et assure le coût de fonctionnement global de l'ensemble du site pour environ 220 000 euros par an.

Cofiroute a, quant à lui, financé la reprise du pont enjambant l'autoroute afin de permettre la construction des deux points d'arrêt.

Contact Presse : Marie-France Villedieu

marie-france.villedieu@stif-idf.fr

01 47 53 28 00
