

# 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.1 Renforcer l'offre du réseau de bus sur le territoire de l'agglomération

### Constats et enjeux

- Le réseau de bus offre une **bonne couverture spatiale du territoire mais, dans certains secteurs, l'offre ne répond pas suffisamment à la demande actuelle et future.**
- De nombreux **projets de modes lourds** sont à l'étude ou en cours de réalisation sur le territoire (Ligne 18 du réseau Grand Paris Express, Tram12 Express Evry-Massy et prolongement Massy-Versailles, TCSP Orly-Massy-St Quentin, TCSP Massy-Les Ulis, TCSP Massy-Arpajon...) L'enjeu sera d'accompagner leur mise en service en faisant évoluer le réseau bus existant.
- Des **projets urbains** accentuant les besoins de déplacements, appelant à une adaptation de l'offre (cluster scientifique Paris-Saclay, parc de Courtabœuf, RN20)
- L'enjeu premier est donc de répondre aux dysfonctionnements observés et de capitaliser sur les opportunités offertes par les projets urbains et de transports. Cela passe par **un renforcement et une restructuration de l'offre de transports collectifs.**

### Objectifs

- Améliorer l'offre bus sur le territoire
- Augmenter la part modale des transports en commun.

### Critères d'évaluation

- Augmentation de la part modale transports en commun sur le territoire de l'agglomération
- Augmentation de la fréquentation sur le réseau de bus de l'agglomération

### Liste des actions

- 1.1.1** Adopter une nouvelle hiérarchisation des lignes conventionnées par l'agglomération
- 1.1.2** Renforcer et cadencer l'offre de transport sur le réseau de bus de l'agglomération
- 1.1.3** Suivre les renforts et créations des lignes Express, des lignes RATP et des lignes Noctilien desservant le territoire
- 1.1.4** Suivre et développer le transport à la demande conventionné « Ile-de-France Mobilités » sur le territoire (TAD)

### Calendrier

Court terme Avant 2020	Moyen terme Avant 2025	Long terme Avant 2030
Action 1.1.1		
Action 1.1.2	Action 1.1.2	
Action 1.1.3		
Action 1.1.4		

# I. Rendre les transports en commun plus attractifs

## I.1 Renforcer l'offre du réseau de bus sur le territoire de l'agglomération

### Action 1.1.1

#### Adopter une nouvelle hiérarchisation des lignes conventionnées par l'agglomération

**Acteurs** : Île-de-France Mobilités, Communauté d'agglomération Paris-Saclay

**Partenaires** : –

**Coût** : Coût ETP

**Calendrier** : court et moyen terme

**Constat** : Les lignes du réseau de bus actuel sur le territoire de l'agglomération ne sont pas clairement hiérarchisées. Il existe également un manque de cohérence entre les lignes des réseaux Les Ulis-Massy-Saclay et Nord Hurepoix Essonne.

**Solution proposée** : Hiérarchisation et homogénéisation du réseau sur le territoire.

### Hiérarchisation du réseau

Afin de rendre l'offre de transports en commun plus lisible, il est nécessaire de hiérarchiser les lignes composant le réseau. Il est proposé une typologie de lignes claire et lisible, correspondant à des niveaux de services cohérents entre lignes.

Le Plan de Déplacement Urbain de l'Île-de-France (PDUIF) prévoit une classification de l'ensemble des lignes de la Région en cinq catégories : lignes Express, lignes fortes, lignes complémentaires, lignes locales et lignes de proximité. A chaque catégorie de ligne est associée une amplitude horaire, un niveau de service, un type d'information voyageurs et des aménagements associés, ainsi qu'un type de tracé.

Express	Mobilien	Forte	Locale	Proximité
☰ Tous les jours	☰ Tous les jours	☰ 6 - 7 jours	☰ Jours ouvrables et samedi	☰ Jours ouvrables
🕒 6h - 21h	🕒 5h30 - 0h30	🕒 6h - 22h	🕒 En journée	🕒 Non renseigné
📏 30 - 60 min	📏 5 - 10 min	📏 5 - 15 min	📏 Non renseigné	📏 Non renseigné
🚏 Dynamique	🚏 Dynamique	🚏 Dynamique	🚏 Fixe	🚏 Non renseigné
🚏 Tronçons en site propre	🚏 Tronçons en site propre	🚏 Tronçons en site propre	🚏 Non renseigné	🚏 Non renseigné
🚏 Longueur 20 km correspondances avec 2 gares	🚏 Correspondances avec 2 gares	🚏 Correspondances avec 1 gare	🚏 Correspondances avec 1 gare	🚏 Inférieur à 5 km 2 communes

*La classification des lignes de bus proposée dans le PDUIF (source : STIF, 2015)*

La hiérarchisation des lignes du réseau de bus doit également permettre de définir des nouvelles clés de répartition du financement de l'offre de transports sur le territoire de l'agglomération.

La Communauté Paris-Saclay négociera avec Île-de-France Mobilités en vue de redéfinir les clés de financement selon la classification des lignes.

## I. Rendre les transports en commun plus attractifs

### I.1 Renforcer l'offre du réseau de bus sur le territoire de l'agglomération

#### Action 1.1.2

#### Renforcer et cadencer l'offre de transports sur le réseau de bus de l'agglomération

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

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

**Coût** : Coût annuel supplémentaire selon priorités retenues et selon le niveau de financement d'Île-de-France Mobilités

**Calendrier** : court terme – moyen terme

**Point de veille** : les clés de financement de l'offre supplémentaire, qui conditionnent les capacités réelles de renforcement

**Constat** : Dans son état actuel, le réseau présente une disparité sur ce territoire, tant en niveau d'offre, qu'en amplitude et jours de fonctionnement. Il en découle des niveaux de fréquentations très variables d'une ligne à l'autre.

Les enjeux sont les suivants :

- Améliorer le **niveau de service** (régularité, fréquence, amplitude) du réseau existant ;
- Améliorer le **maillage** du territoire : liaisons nord – sud, liaisons est – ouest et les liaisons entre pôles d'échanges (Massy, Epinay-sur-Orge, Orsay...);
- Simplifier et améliorer la **lisibilité des lignes**.

**Solutions proposées** : à court terme, il est prévu :

- des **renforcements** de lignes
- un **cadencement** des lignes fortes, favorisant les correspondances bus/modes lourds

Le renforcement de l'offre porte en priorité sur les lignes concernant les secteurs à fort développement urbain et sur les secteurs mal ou pas desservis par le réseau actuel.

Le cadencement est à mettre en place en priorité sur les lignes en rabattement vers les gares RER.

Le coût total des renforts identifiés a été estimé à 17,2 M€.

Une distinction s'impose dans le contexte actuel de financement des développements de l'offre bus.

Deux phases de renforcement et de restructuration de l'offre sont donc envisagés :

- **Phase court terme**
- **Phase moyen terme**

L'annonce du retard de mise en service de la ligne 18 du GPE a été suivie par la mise en place d'un groupe de travail piloté par le Préfet de région.

Des actions d'amélioration de la desserte du territoire ont été proposées, identifiant les mesures qu'il conviendrait de mettre en œuvre à court terme à l'échelle de la CPS.

L'action relative à l'offre bus permettrait le financement par Île-de-France Mobilités d'environ 3M€, complétés par une contribution de la CPS de l'ordre de 1M€. Ce montant, qui reste à confirmer en fonction de l'obtention de la dérogation « OIN » à la contractualisation, mentionnée par le Préfet de région, permettrait d'envisager les évolutions d'offre présentées dans la phase dite court terme.

Pour les autres évolutions requises et les ajustements de la phase court terme, les modalités de financement restent à définir ultérieurement.

# I. Rendre les transports en commun plus attractifs

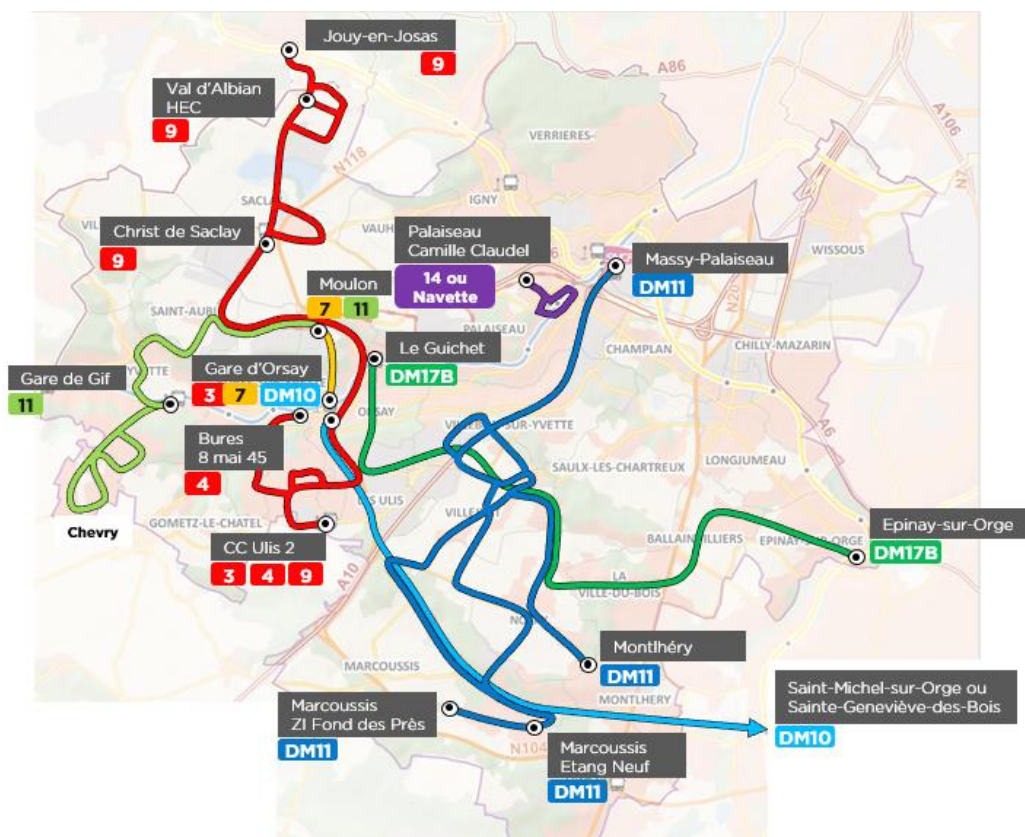
## I.1 Renforcer l'offre du réseau de bus sur le territoire de l'agglomération

### Action 1.1.2 Renforcer et cadencer l'offre de transports sur le réseau de bus de l'agglomération (suite)

#### Développements court terme :

Le coût du renfort d'offre sur les lignes ciblées est un coût de **fonctionnement annuel supplémentaire à terme**, lorsque tous les renforts d'offre auront été mis en place. Ce coût dépend de la hiérarchisation des lignes et des clés de répartition de financements.

L'annonce du retard de mise en service de la ligne 18 du GPE a été suivie par la mise en place d'un groupe de travail piloté par le Préfet de Région. L'action relative à l'offre bus a été initialement envisagée avec un financement par Île-de-France Mobilités d'environ 3 M€, complété par une contribution de la CPS de l'ordre de 1 M€.



Développements à court-terme

Depuis l'approbation du Schéma de Transport en juin 2018, les échanges sur le financement de l'offre bus se sont poursuivis. Le financement par Île-de-France Mobilités de 3M€ pour les liaisons plateau-vallée n'a pas été confirmé. La participation de la CPS à hauteur d'1M€ minimum est confirmée suite à l'obtention de la dérogation «OIN» à la contractualisation, mentionnée par le Préfet de Région.

A ce jour :

- Le projet 3 / 4 / 9 a été chiffré à 1 250K€<sub>2018</sub>, dont 300K€<sub>2018</sub> sont pris en charge par l'Agglomération ; le projet sera mis en service au premier trimestre 2019.
- Pour les projets 7 et 11, l'Agglomération prévoit un budget de 500K€<sub>2018</sub> pour une mise en œuvre au deuxième trimestre 2019.
- Le projet DM17B a été réévalué à l'aune de la demande commune formulée par les 5 villes desservies. Les éléments financiers seront actualisés en 2019 selon le dimensionnement du projet. La mise en service est envisagée pour le quatrième trimestre 2019.
- Le projet DM10/DM11 sera étudié en 2019 pour une mise en service au premier trimestre 2020.

## I. Rendre les transports en commun plus attractifs

### I.1 Renforcer l'offre du réseau de bus sur le territoire de l'agglomération

#### Action 1.1.2 Renforcer et cadencer l'offre de transports sur le réseau de bus de l'agglomération (suite)

Sous réserve du financement d'Île-de-France Mobilités et de l'évolution de la contractualisation avec l'Etat :

Lignes	Axe - Communes	Estimation coûts annuels d'exploitation (CPS – juin 2018) €2018	Proposition de priorisation
3 / 4 / 9	Axe Nord/Sud : Les Ulis – Moulon - Saclay	1 250 000 €	T1 2019
7 / 11	Orsay-Ville - Plateau de Saclay – Gif Chevry	1 660 000 €	T2 2019
<b>Navette (Ex ligne 14) (cf. action 1.2.2)</b>	Camille Claudel – Centre-Ville de Palaiseau	292 000 €	T2 2019
<b>DM17B</b>	Transversale Centre : Epinay-sur-Orge – Nozay- Orsay	1 287 000 €	T4 2019
<b>DM10 / DM11</b>	Transversale Sud : Orsay- Montlhéry Transversale Nord/Sud : Massy – Nozay - Marcoussis	3 336 000 €	T1 2020
<b>TOTAL</b>		<b>7 825 000 €</b>	

Les renforts ci-dessous avaient initialement été estimés à 12,1 M€. Des ajustements à la baisse ont été proposés Cette évolution des coûts annuels d'exploitation représente un ajustement de 4,9 M€.

Dans le cadre de l'approbation du Schéma de Transport en juin 2018, les échanges sur le projet de développement des lignes 14/18/19 a évolué par rapport à ce qui était initialement prévu.

En effet, pendant l'élaboration du Schéma, un projet de restructuration globale de ces lignes était envisagé pour un coût estimatif de 2 017 K€<sub>2018</sub> chiffrage opérateur à 1 800 K€<sub>2008</sub> en janvier 2018.

Les échanges avec Ile-de-France Mobilités et les nécessaires arbitrages financiers ont conduit à reconsidérer le projet de la manière suivante :

- Création d'une navette entre Camille Claudel et le centre-ville de Palaiseau (cf. tableau ci-dessus)
- Lancement d'études pour l'adaptation des lignes 18 et 19 ou leur transformation en TAD (cf. action 1.1.4)
- Prolongement de la ligne 196 pour desservir le hameau de Villebon Village (cf. action 1.1.3)
- Restructuration de la ligne DM12 pour renforcer le lien entre le hameau de Villiers à Villebon-sur-Yvette et la gare de Palaiseau-Villebon (cf. action 1.1.2).

## I. Rendre les transports en commun plus attractifs

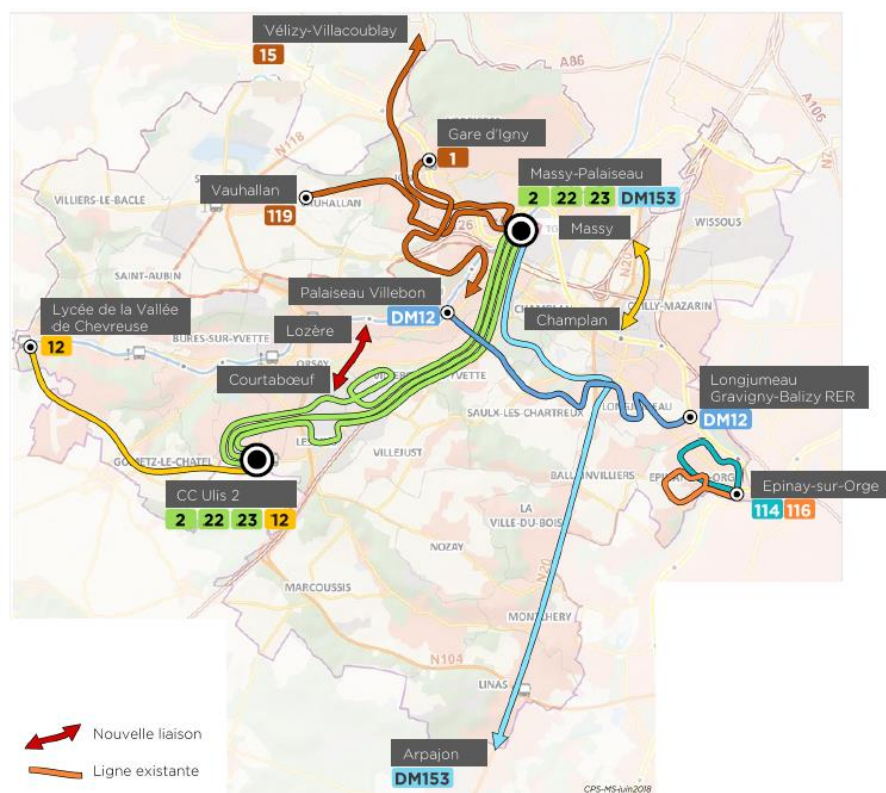
### I.1 Renforcer l'offre du réseau de bus sur le territoire de l'agglomération

#### Action 1.1.2 Renforcer et cadencer l'offre de transports sur le réseau de bus de l'agglomération (suite)

##### Développements moyen/long terme :

Le coût du renfort d'offre sur les lignes ciblées est un coût de **fonctionnement annuel supplémentaire à terme**, lorsque tous les renforts d'offre auront été mis en place. Ce coût reste à financer et dépendra de la hiérarchisation des lignes et des clés de répartition de financements. Les actions ciblées dans le développement court terme s'ajoutent à celles identifiées dans cette seconde phase.

Lignes	Axe / Communes	Estimation coûts annuels d'exploitation (CPS – juin 2018) ) €2018	Proposition de Priorisation
DM153	RN20	2 000 000 €	> 2020
2 / 22 / 23	Courtabœuf	700 000 €	> 2020
12	Gif - Les Ulis	700 000 €	> 2020
DM12	Transversale Nord : Longjumeau - Saulx - Villebon - Palaiseau	400 000 €	> 2020
1/15/119	Orsay - Palaiseau - Igny - Massy Pileu	700 000 €	> 2020
114 / 116	Desserte d'Epinau	200 000 €	> 2020
Courtabœuf - Villebon	Lozère - Courtabœuf Nord	400 000 €	> 2020
Massy-Champlan*	Massy - Champlan	-	> 2020
<b>TOTAL</b>		<b>5 100 000 €</b>	



##### Développements à moyen/long-terme

\* La création d'une ligne entre Massy Opéra et Champlan est à l'étude par Île-de-France Mobilités dans le cadre de l'implantation de la gare Massy-Opéra de la ligne 18 du métro du Grand Paris Express.

# I. Rendre les transports en commun plus attractifs

## I.1 Renforcer l'offre du réseau de bus sur le territoire de l'agglomération

### Action 1.1.3

#### Suivre les renforts et créations des lignes Express, des lignes RATP et des lignes Noctilien desservant le territoire de l'agglomération

**Acteur :** Île-de-France Mobilités

**Partenaires :** Communauté d'agglomération Paris-Saclay, Communes

**Coût :** –

**Calendrier :** court terme

#### Constats :

- Sur les lignes Express : mauvaise adéquation de l'offre par rapport à la demande au cours de la journée. Il existe une demande sur certains axes non ou peu exploités.
- Sur les lignes RATP : surcharge et problèmes de temps de parcours.
- Sur les lignes Noctilien : meilleure adéquation de l'offre et de la demande à trouver, et étudier des prolongements de lignes pour mieux desservir le territoire.

#### Solution proposée :

 suivi et soutien des dossiers concernant :

- Le renforcement et l'amplitude des lignes Express, avec augmentation de la fréquence
- La création de nouvelles lignes Express répondant à la demande
- Le renforcement et le prolongement de certaines lignes RATP
- Le renforcement et le prolongement de certaines lignes Noctilien.

La Communauté d'agglomération Paris-Saclay soutiendra auprès d'Île-de-France Mobilités les projets ci-dessous :

#### Renfort et/ou restructuration de lignes Express :

- 91-02 – Orsay – Dourdan prolongée au Moulon à horizon M18
- 91-03 – Massy – Dourdan
- 91-05 – Massy – Evry prolongée au Moulon à horizon Tram 12 Express
- 91-06 – Massy – Moulon prolongée à la GR du Guichet
- 91-08 – Vélizy-Villacoublay - Les Ulis Mairie prolongée au CC Ulis 2
- 91-10 – Orly – Massy – Saint-Quentin-en-Yvelines via Moulon
- 91-11 – Massy – Saint-Quentin-en-Yvelines via la Martinière

#### Création de nouvelles lignes Express :

- **Paris-Saclay Express et/ou 91-08 (Pont de Sèvres – Saclay par la RN118)**
- Rambouillet – Saint-Rémy-lès-Chevreuse Express avec prolongement à Saclay en phase 2

#### Renfort de lignes RATP :

- **119** : Les Bacconnets-Vauhallan – Prolongement au Christ de Saclay
- **196** : Massy-Antony – Prolongement à Villebon
- 199 : Massy-Champlan-Saulx-Longjumeau (restructurée à horizon Tram12Express)
- 297 : Paris Porte d'Orléans-Longjumeau (restructurée à horizon Tram12Express)
- 319 : Massy-MIN Rungis
- 399 : Massy-Juvisy – Passage en Mobilien

#### Renfort des lignes Noctilien :

- **N63** : Gare Montparnasse – Massy-Palaiseau RER **prolongement de la ligne sur le plateau de Saclay**
- N21 : Chatelet - Chilly-Mazarin prolongé à l'Hôpital de Longjumeau

Mise en œuvre à horizon **2020**

**Plusieurs dossiers** en cours d'analyse

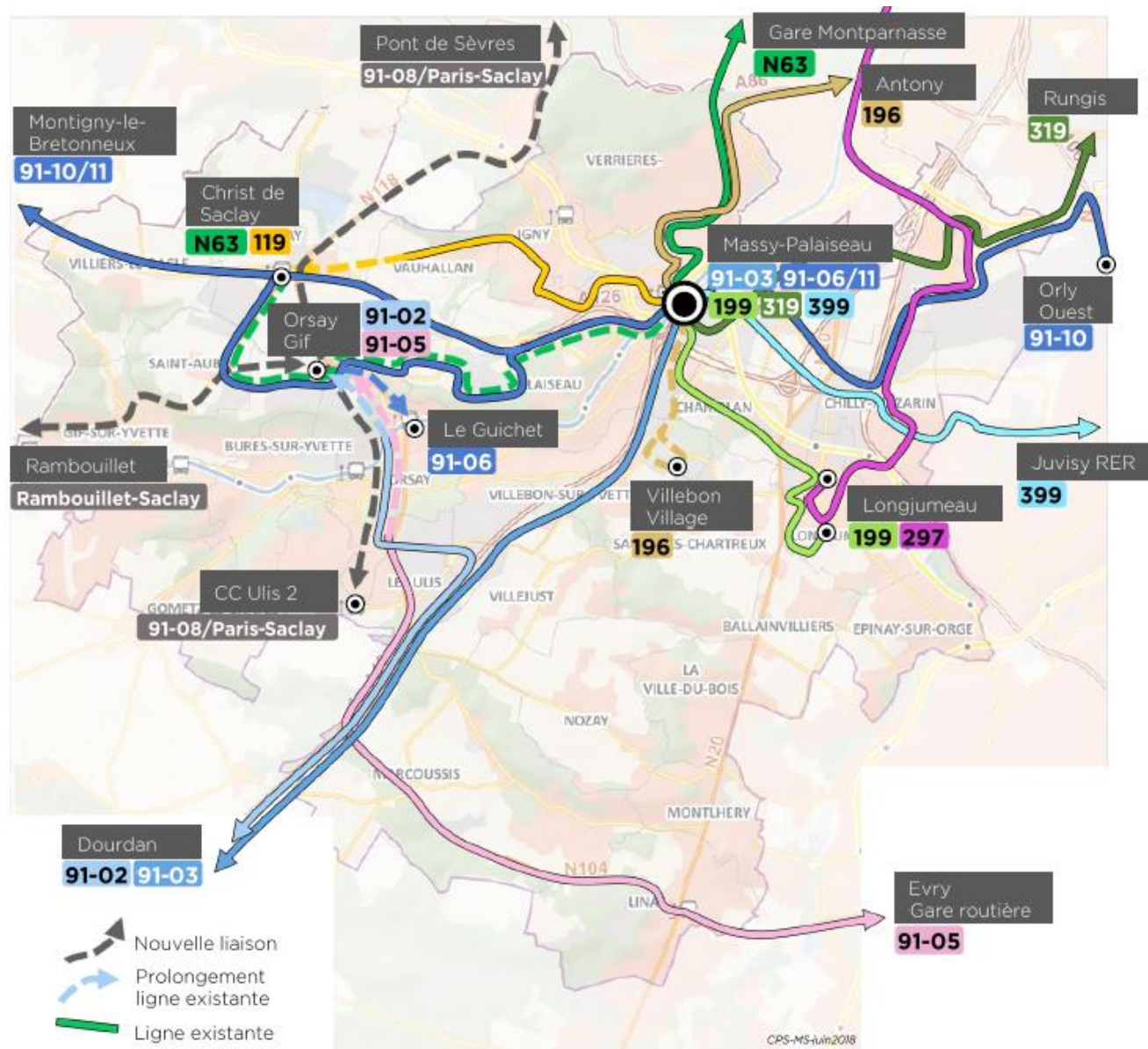


# I. Rendre les transports en commun plus attractifs

## I.1 Renforcer l'offre du réseau de bus sur le territoire de l'agglomération

### Action 1.1.3

Suivre les renforts et créations des lignes Express, des lignes RATP et des lignes Noctilien desservant le territoire de l'agglomération (suite)



**Lignes Express, lignes RATP et lignes Noctilien desservant le territoire de l'agglomération :  
Lignes existantes à renforcer et en projet**

# I. Rendre les transports en commun plus attractifs

## I.1 Renforcer l'offre du réseau de bus sur le territoire de l'agglomération

### Action 1.1.4

#### Suivre et développer le transport à la demande conventionné « Ile-de-France Mobilités » sur le territoire (TAD)

**Acteur :** Île-de-France Mobilités

**Partenaires :** Communauté d'agglomération Paris-Saclay, Communes

**Coût :** -

**Calendrier :** court terme

#### Constats:

- Certaines lignes régulières ou navettes présentent des fréquentations très faibles, traduisant une inadaptation de la solution « bus » aux besoins.
- Une expérimentation de service de TAD est en place sur le secteur de Courtabœuf avec des premiers retours positifs.

**Solution proposée :** Transformer certaines de ces lignes en transport à la demande

La Communauté d'agglomération Paris-Saclay proposera et soutiendra la transformation ou la création des lignes suivantes en TAD pour un financement à 100% par Île-de-France Mobilités :

#### Transformation :

- Ligne 8 hors services scolaires
- DM 9 (Linas) (ou fusion avec la DM13 selon projet de la CACE)
- Lignes 18 et 19
- Navette I (La Ville-du-Bois)
- Navette G (Chilly-Mazarin)

#### Création :

- Courtabœuf
- Villejust / Marcoussis / Les Ulis
- Igny – Palaiseau

#### Le transport à la demande (TAD) :

Il existe principalement deux types de systèmes de transports à la demande :

- **Ligne virtuelle :** il s'agit d'une ligne régulière, avec un itinéraire et des arrêts définis, dont tout ou partie de l'itinéraire n'est desservi que s'il existe une réservation. Les horaires de passages aux arrêts sont fixes ou non ;
- **TAD zonal :** des points d'arrêts physiques sont définis au sein d'une zone. Le transport se fait à partir de et jusqu'à n'importe lequel de ces points d'arrêt, tel que défini à l'avance lors de la réservation. Les horaires sont en fonction des demandes des usagers et des capacités des transporteurs. Le parcours réalisé est adapté en fonction des demandes de prise en charge et de desserte.

#### Transport à la demande labellisé Île-de-France Mobilités :

Pour obtenir la labellisation Île-de-France Mobilités, un service de TAD devra satisfaire 11 critères :

1. Un service ouvert à tous (sans critère de domiciliation ou social) ;
2. Appliquant la tarification francilienne ;
3. Non redondant avec les lignes régulières sur le territoire ;
4. Performant économiquement ;
5. Optimisé en termes de moyens utilisés grâce à une maîtrise des coûts fixes et à un meilleur taux de groupage (principalement matériel roulant) ;
6. Impliquant une prise en charge et dépose à des points d'arrêts déterminés ;
7. Ayant une grille horaire ou plage horaire précisée ;
8. Appliquant des critères de qualité de service objectivables et suivis ;
9. Utilisant des véhicules disposant de la livrée régionale TAD ;
10. S'appuyant sur la centrale de réservation régionale dès que celle-ci sera mise en œuvre ;
11. Proposant un système billettique suivant les prescriptions d'Île-de-France Mobilités.

Les services de TAD labellisés Île-de-France Mobilités seront financés par Île-de-France Mobilités.