

AVIS CONSEIL DE DEVELOPPEMENT

NOUVEAU RESEAU DE BUS ASSOCIE A L'ARRIVEE DE CLEO

En prévision de la mise en service de la seconde ligne de tram en juin 2012, l'Agglo travaille depuis 2 ans déjà sur une nouvelle carte du réseau de bus pour proposer aux usagers, dès la rentrée 2012, un réseau bus/tram complémentaire et adapté à leurs besoins.

Pour ce faire, l'Agglo s'efforce de prendre en compte l'évolution des modes de vie et de l'offre de transport afin de mettre en œuvre un réseau de transports qui réponde aux attentes des habitants. Aussi, pour rester cohérent, le réseau de bus doit aujourd'hui évoluer pour être opérationnel à la mise en service de la ligne B du tram. Mettre en service une seconde ligne de tram, c'est augmenter l'offre locale de transport mais aussi modifier l'équilibre complet du réseau.

Ces déplacements doivent s'articuler de manière cohérente en tenant compte du cadre posé par les orientations politiques de l'Agglo.

Pour élaborer le projet de réseau 2012, l'Agglo s'est ainsi fixé ainsi 4 principes :

- répondre aux besoins nouveaux des usagers et à leurs habitudes de déplacements : développement d'une offre de soirée et de week-end, amélioration de la desserte des pôles d'échanges (stations Vélo'+, parcs-relais, zones d'activités ou encore gares)...
- s'adapter aux autres modes de transport et renforcer leur complémentarité : vélo, train, tram A, future ligne B du tram...
- améliorer le service aux usagers : réorganisation des lignes de bus autour des deux lignes de tram, limitation du nombre de correspondances, simplification de la mémorisation des horaires, augmentation du nombre d'itinéraires, multiplication des points d'échange entre les différentes lignes de bus...
- prendre en compte l'évolution future de l'agglomération pour améliorer la répartition de la desserte sur l'ensemble du territoire.

1. Les points positifs relevés par le Conseil

Le Conseil de développement apprécie globalement les objectifs concrets du nouveau réseau de bus associé dont les propositions sont ambitieuses. Il est en accord avec la nécessité de faire évoluer les habitudes de la population pour générer des comportements citoyens, responsables d'un avenir durable avec notamment le renforcement de l'utilisation des transports en commun.

Mais l'arrivée de la deuxième ligne de tram ne suffit pas, c'est tout le réseau existant qui doit se moderniser. L'idée est de ne pas renouveler l'expérience de la première ligne qui a été de tout rabattre sur le tram, et si le réseau TAO 2012 doit intégrer efficacement le tram, et à cet égard le croisement des lignes de bus avec un arrêt de tram est stratégique pour accéder au tram plus rapide, l'objectif est de disposer d'un **système de transport** efficace pour augmenter la place des TC dans les mobilités des habitants du territoire et restreindre le trafic automobile à son niveau actuel, conformément à la ligne de conduite que s'est fixée l'Agglo en matière de **plan de déplacements urbains** pour la période 2008-2013.

Pour construire le nouveau réseau TAO, tous les projets ont été recensés et le réseau prendra en compte les projets d'urbanismes, comme les projets économiques et culturels (Arena). Il s'agit en effet de favoriser la mobilité active en agissant non seulement sur l'aménagement existant mais aussi en anticipant les projets d'aménagement à venir. Le système de transports est ainsi l'outil d'une **politique globale** intégrant habitat, développement économique, développement social et culturel,... Cette cohérence se retrouve et s'inscrit dans les documents d'urbanisme (SCOT, PDU, PLU) comme dans les schémas et programmes (PLH, Document d'aménagement commercial,...).

Pour moderniser le réseau TAO, et proposer des services adaptés, l'Agglo a cherché à comprendre et **prendre en compte les mutations de la mobilité globale des citoyens** :

- **s'intéresser à tous les déplacements**, pas seulement aux trajets dits « contraints », sachant qu'aujourd'hui 60 % des déplacements sont dus à un autre motif que le domicile-travail ou le domicile étude. Car les modes de vies ont en effet évolué et par conséquent, la mobilité urbaine aussi, faisant apparaître de nouveaux besoins qui touchent toutes les sphères (professionnelle, scolaire, privée). Tout ceci se traduit par des déplacements à toutes heures, plus lissés dans la journée qu'auparavant et des motifs de déplacements plus diversifiés
- L'enjeu du nouveau réseau est donc de réussir non seulement à toucher les actifs, mais aussi plus de retraités, d'étudiants, de familles, etc. C'est aussi faciliter l'accès aux personnes en situation de handicap, comme aux personnes aux ressources limitées.

Contrairement au contexte d'il y a 10 ans, le contexte actuel peut être jugé favorable aux transports en commun :

- prise de conscience de la possibilité d'une envolée brutale du prix des carburants,
- remise en cause de certains choix individuels pour faire face à une baisse réelle ou perçue de pouvoir d'achat...,
- impact sur l'opinion du Grenelle de l'environnement,

L'Agglo a souhaité s'inscrire dans cette logique en faisant de son réseau de transport en commun un acteur essentiel de lutte contre le réchauffement climatique.

Un réseau attractif et adapté aux besoins de chacun

Le cadencement, c'est-à-dire l'adoption d'un passage régulier, à heure fixe, à un arrêt donné améliore le service aux usagers puisqu'en rendant plus aisée la mémorisation du service il en simplifie l'usage. En permettant la synchronisation des horaires arrivée/départ entre différents modes de transport, le cadencement accélère les correspondances (par exemple : entre bus et tramway, tramway et TER, ...) et facilite ainsi le changement des habitudes de transport

Un réseau qui améliore l'accès aux gares et aux parcs d'activités

Une volonté forte de moderniser le réseau TAO pour répondre aux évolutions des modes de vie : avec une population plus mobile sur l'ensemble de la semaine, des heures de pointes lissées (RTT, activités extrascolaires, loisirs, achats) et des amplitudes de déplacements plus grandes en soirées et le samedi, il est indispensable d'adapter le réseau de transport en commun à ces nouvelles exigences et de mieux répondre à la demande de desserte de certains pôles générateurs comme les gares, les zones d'activités ou les zones commerciales (Cap Saran).

Le Conseil apprécie tout particulièrement la mise en place d'une offre de soirée et de week-end. En effet, le réseau TAO actuel ne répond pas bien aux besoins exprimés : des amplitudes plus grandes le soir sont nécessaires pour les personnes actives qui sortent du travail après 21h, celles qui sortent pour se rendre aux spectacles ou pour divers loisirs.

Par ailleurs, pour favoriser le transfert modal de la voiture vers les TC, il faut un accès facile aux gares et donc multiplier les pôles d'échanges pour que ce changement dans les modes de déplacement puisse s'opérer avec un minimum de contraintes.

Des modes de transport complémentaires :

Le Conseil approuve l'importance donnée à la complémentarité des modes de transport afin de faciliter le passage d'un mode à un autre. L'intermodalité permet d'offrir la possibilité à l'utilisateur d'utiliser le mode de transport le plus adapté à l'endroit où il souhaite se rendre, à son trajet ou au moment auquel il se déplace. Ainsi, le vélo est tout à fait complémentaire aux transports en commun. L'utilisateur peut choisir son mode de transport en fonction de l'heure (par exemple : vélo+ au lieu du bus pour éviter les embouteillages)

Le vélo donne une nouvelle dimension aux TC en élargissant leur zone de chalandise. A l'inverse le TC donne une nouvelle dimension au vélo en le projetant au-delà des 3km.

Le vélo doit permettre de fidéliser les gens aux TC en comblant les maillons faibles en termes d'espace et de temps du réseau classique. L'idée est de trouver au sein du réseau de transports urbains une palette de solutions de mobilité.

La maîtrise des finances publiques

L'objectif étant d'augmenter l'offre kilométrique du réseau (+ 7 % de km avec le tram A, le tram B et le futur réseau de bus) sans alourdir la participation financière de l'Agglo, le Conseil approuve l'Agglo qui considère que la gratuité des transports en commun, dont les usagers acquittent aujourd'hui 20% du coût, bien que pouvant paraître séduisante à certains, n'est pas réaliste et serait insupportable pour la collectivité et l'ensemble des contribuables.

2. Les points de vigilance

En matière de transports en commun, le Conseil affirme la nécessité d'une réflexion multi-partenariale pour assurer une cohérence de l'offre de déplacements et de transports sur l'ensemble du territoire, en correspondance et en connexion directe avec les Autorités Organisatrices de Transport des territoires voisins : articulation du réseau TAO avec le Conseil général, le Conseil régional et l'Etat.

Le Conseil partage l'importance du vélo en termes de facilitateur de mobilité intermodale, mode de déplacement auquel il souhaite ajouter les nouvelles formes d'utilisation de la voiture individuelle que sont le co-voiturage et l'auto partage.

Il insiste également sur le rôle des pôles d'échanges, ceux-ci concernant non seulement les parcs de stationnement proches des gares, mais également les parcs relais au terminus des lignes de tram et des lignes de bus primaires, pôles d'échanges dont les places doivent être suffisantes et les tarifs raisonnables et non dissuasifs.

En ce qui concerne la tarification, le Conseil suggère que l'agglomération soit particulièrement attentive à proposer aux étudiants un tarif réellement adapté à leurs conditions de ressources. La question de la tarification est importante pour les *jeunes* et doit donc être adaptée et incitative.

S'agissant des liaisons ferrées, il est incontestable que des améliorations sont impératives pour le confort des usagers, notamment entre les deux gares. Le maintien des navettes ferroviaires par la SNCF est à cet égard indispensable. De même, il est nécessaire de penser la mobilité, de la marche à pied à la desserte ferroviaire, pour adapter les services d'accessibilité nécessaires : il s'agit d'une approche intégrée et non cloisonnée, mode par mode.

Par ailleurs, le Conseil de développement demande à l'AggLO d'être particulièrement vigilante sur l'importance des dessertes de l'université et de la gare de Saint-Cyr-en-Val, pôles stratégiques pour le développement de l'agglomération.

Pour conclure, le Conseil tient à rappeler que :

-les transports publics doivent jouer le rôle de levier du renouvellement urbain et d'amélioration des espaces publics. Le tramway apparaît de ce point de vue comme un vecteur de mutation urbaine déjà éprouvé dans de nombreuses métropoles.

- le réseau de transports et les infrastructures ad hoc sont les épines dorsales du développement économique et sociétal d'un territoire.

- l'attractivité d'un territoire dépend en grande part de la qualité de vie de ses habitants, ce qui signifie que l'homme doit être au cœur de la stratégie d'aménagement du territoire.