

### III. Agir sur la circulation et la voirie

#### III.1 Favoriser les aménagements améliorant la performance des transports en commun

##### Diagnostic

La voiture particulière représente plus de 50 % des déplacements quotidiens au sein de l'agglomération Paris-Saclay. Elle occupe une place prépondérante dans l'organisation de l'agglomération desservie par de larges voiries structurantes qui enregistrent pour certaines des trafics très importants.

Cette place de la voiture n'est pas sans impact sur la qualité de l'environnement dans l'agglomération : l'accidentologie régulière, la voirie est très fortement consommatrice d'espace, la circulation automobile constitue le principal poste d'émission de gaz à effet de serre au sein de l'agglomération.

Les actions en rapport avec la circulation automobile traiteront donc de sécurité routière, de qualité environnementale mais aussi de report modal afin de résoudre les points noirs routiers identifiés.



*Circulation automobile dense - © CPS Alain BEGUERIE*

##### Liste des objectifs

- 3.1 Favoriser les aménagements améliorant la performance des transports en commun
- 3.2 Résorber les points noirs des nœuds d'échanges complexes du réseau routier
- 3.3 Développer les modes alternatifs

### III. Agir sur la circulation et la voirie

#### III.1 Favoriser les aménagements améliorant la performance des transports en commun

##### Constat

Le réseau de transports en commun du territoire de l'agglomération Paris-Saclay est à de nombreux endroits soumis aux aléas de la circulation routière. Les temps de parcours et les vitesses commerciales sur les lignes de bus varient significativement selon les lignes du réseau conventionné. Les lignes de bus les plus rapides et les plus régulières sont souvent les plus fréquentées, preuve qu'une vitesse commerciale élevée et une circulation fluide sont des facteurs d'attractivité sur le réseau de bus.

Le report modal de la voiture particulière vers les transports en commun ne pourra être encouragé que si des actions sont menées sur la circulation routière pour favoriser la circulation des bus.

##### Objectifs

- Favoriser les transports en commun en adaptant la voirie pour leur donner la priorité, priorité aux feux
- Aménagements de sites propres,
- Aménagement d'arrêts et carrefours

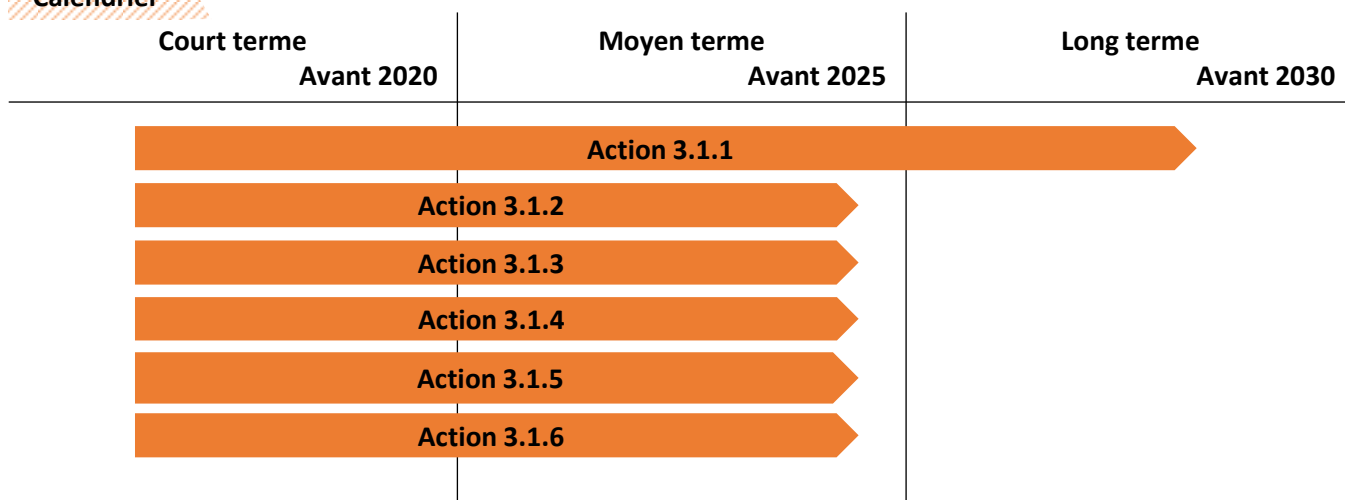
##### Critères d'évaluation

- Vitesse commerciale des bus et temps de parcours
- Régularité des bus
- Part modale des transports en commun

##### Liste des actions

- 3.1.1** Aménager la voirie pour favoriser le passage des transports en communs : voie bus, contre-sens bus, accès direct A10 via RD446 (SICOMU)...
- 3.1.2** Gestion des feux : adapter le phasage aux carrefours par rapport aux besoins des transports en commun, étudier un système de priorité pour les bus sur l'axe RD120
- 3.1.3** Soutenir une étude de circulation sur le secteur de Chilly-Mazarin / Champlan / Longjumeau et mettre en œuvre les actions partagées et réaménager le carrefour de la Route de Chasse à Ballainvilliers
- 3.1.4** Améliorer les conditions de circulation des bus sur la RN20 entre les Champarts et Linas et soutenir les actions préalables au TCSP
- 3.1.5** Participer à l'évaluation du fonctionnement du site propre partiel bus sur l'A10 et le 1/2 échangeur (sens province - Massy)
- 3.1.6** Accompagner Île-de-France Mobilités dans la recherche de foncier pour implanter des dépôts de bus en vue des développements de l'offre bus

##### Calendrier



### III. Agir sur la circulation et la voirie

#### III.1 Favoriser les aménagements améliorant la performance des transports en commun

##### Action 3.1.1

#### Aménager la voirie pour favoriser le passage des transports en communs : voie bus, contre-sens bus, accès direct A10 via RD446

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

**Partenaires :** Conseil Départemental de l'Essonne, Communes

**Coût :** 2 M€, financés à 70% par IDFM

**Calendrier :** long terme

**Constat :** La circulation des bus sur le réseau routier et la mixité des usages avec les modes de déplacements individuels, peut, à certains endroits, contraindre l'exploitation des bus en générant un impact sur leur régularité et leurs vitesses commerciales. Certains aménagements de voirie sont également pénalisants pour les transports en commun (ralentisseurs, chicanes...).

**Solutions proposées :** Actions localisées sur le territoire de l'agglomération pour réaménager la voirie en faveur des transports en commun.

#### Ce que dit le Déplacements Urbains en Île-de-France (PDUIF) sur le lien entre aménagements de voirie et niveau de services des bus

« L'efficacité et la qualité des réseaux de bus dépendent fortement des conditions de circulation sur les voiries. Les aménagements en faveur des bus sont donc des éléments essentiels à l'attractivité de l'ensemble des réseaux de bus en Ile-de-France. Ils sont aussi souvent nécessaires pour permettre les développements d'offre décidés par Île-de-France Mobilités (anciennement STIF). L'objectif principal du nouveau PDUIF sur les réseaux de bus vise à améliorer la régularité des lignes. Il préconise pour cela la réalisation d'aménagements de voirie en faveur des bus sur les points durs de circulation. »

#### Réaménagements de voirie en faveur des transports en commun

Des actions ciblées doivent être mises en place localement pour favoriser les circulations de bus ainsi que les déplacements des usagers des transports en commun. Plusieurs endroits sont d'ores et déjà identifiés sur le territoire de l'agglomération pour ces réaménagements de voirie, sur la base des retours des communes, des usagers et des transporteurs. D'autres aménagements pourront être envisagés selon les besoins.



1. Réaménagement du centre-ville de Vauhallan pour favoriser le passage des bus
2. Sécurisation de l'arrêt Bouton d'Or à Vauhallan
3. Réaménagement de la rue Gabriel Péri à Igny
4. Aménagement d'une sortie sur l'autoroute A10, depuis / vers la RD446 aux Ulis (L'Orme à Moineaux)
5. Aménagement d'un site propre sur le site de l'École Polytechnique

### III. Agir sur la circulation et la voirie

#### III.1 Favoriser les aménagements améliorant la performance des transports en commun

##### Action 3.1.1

**Aménager la voirie pour favoriser le passage des transports en communs : voie bus, contre-sens bus, accès direct A10 via RD446 (suite)**

##### Réaménagement du centre-ville de Vauhallan pour favoriser le passage des bus

Les bus de la ligne RATP 119 passent dans le centre-ville de Vauhallan. La Grande Rue du 8 mai 1945 est très étroite à cet endroit et ne permet pas le croisement de deux véhicules. La voirie ou le plan de circulation nécessitent d'être réaménagés dans le secteur pour fluidifier la circulation des bus et éviter les pertes de temps.

*La Grande Rue du 8 mai 1945 à Vauhallan  
(source : Google Maps, traitement SYSTRA)*



##### Sécurisation de l'arrêt Bouton d'Or à Vauhallan

Les traversées piétonnes à l'arrêt Bouton d'Or à Vauhallan, desservi par les lignes 15 et RATP 119, ne sont pas sécurisées. L'agrandissement du quai, l'élargissement des trottoirs, et l'aménagement de passages piétons, voire d'un carrefour à feux, est nécessaire.

*L'arrêt Bouton d'Or à Vauhallan  
(source : Google Maps, traitement SYSTRA)*

##### Réaménagement de la rue Gabriel Péri à Igny

La rue Gabriel Péri, à Igny, sur laquelle circulent les bus de la ligne 15, est très régulièrement congestionnée, notamment à l'approche de l'échangeur avec la RD44 et la RN118. Ces difficultés de circulation impactent les temps de parcours de la ligne 15. Un réaménagement de la voirie est à étudier, avec notamment la possibilité d'aménagement d'un couloir bus dans le sens est-ouest.

*La rue Gabriel Péri à Igny  
(source : Google Maps, traitement SYSTRA)*



### III. Agir sur la circulation et la voirie

#### III.1 Favoriser les aménagements améliorant la performance des transports en commun

##### Action 3.1.1

**Aménager la voirie pour favoriser le passage des transports en communs : voie bus, contre-sens bus, accès direct A10 via RD446 (suite)**

##### Aménagement d'une sortie sur l'autoroute A10, depuis / vers la RD446 aux Ulis (L'Orme à Moineaux)

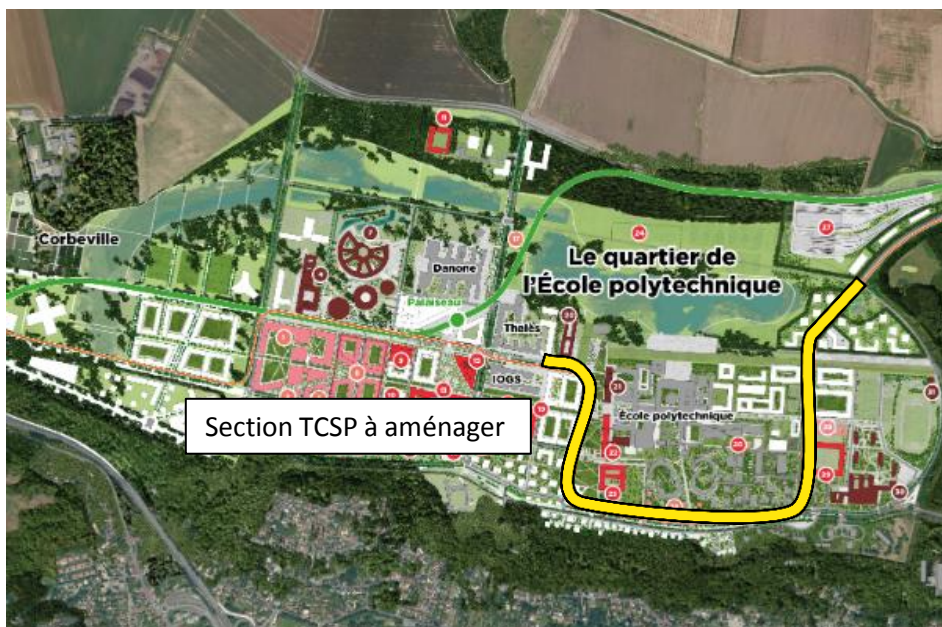
Cet aménagement, souhaité par les communes et le Syndicat Intercommunal du Cimetière de l'Orme à Moineaux des Ulis (SICOMU), permettrait un accès facilité au cimetière et aux communes de Marcoussis et Montlhéry. En outre, cet aménagement permettrait des liaisons bus facilitées et plus directes depuis Marcoussis et Montlhéry vers le pôle d'échanges de Massy-Palaiseau, via l'autoroute A10.



*Aménagement d'un accès direct à l'A10 depuis la RD446 (source : Google Maps, traitement SYSTRA)*

##### Aménagement d'un site propre sur le site de l'École Polytechnique

Le site propre bus du TCSP Massy-Saclay n'est actuellement pas continu entre Massy-Palaiseau RER et le Christ-de-Saclay. Les bus circulent en banalisé (dans la circulation automobile) dans la traversée du campus de l'École Polytechnique. Porté par l'EPAPS, l'aménagement d'un site propre sur le campus de l'École Polytechnique pour mailler les deux sections de site propre existantes est envisagé et soutenu par la Communauté d'agglomération Paris-Saclay.



*Le TCSP Massy-Saclay à Palaiseau (source : EPAPS, traitement CPS)*

### III. Agir sur la circulation et la voirie

#### III.1 Favoriser les aménagements améliorant la performance des transports en commun

##### Action 3.1.2

##### Gestion des feux : adapter le phasage aux carrefours par rapport aux besoins des transports en commun, étudier un système de priorité pour les bus sur l'axe RD120

**Acteurs :** Conseil Départemental de l'Essonne, Communauté d'agglomération Paris-Saclay, Communes

**Partenaires :** -

**Coût :** 200 000 €

**Calendrier :** moyen terme

**Constat :** Certains carrefours sont identifiés sur le territoire de l'agglomération comme pénalisants pour le passage des bus, et les phasages de feux de ces carrefours pourraient être optimisés pour accroître la performance des transports en commun.

D'autre part, une expérimentation pour un système de priorité aux feux sur la ligne 107 a été réalisée en amont sur le territoire de la Communauté d'agglomération Cœur d'Essonne, avec des retours positifs. Ceci incite à la pérennisation et à l'extension du dispositif.

**Solutions proposées :** Modifier les phasages de feux aux carrefours identifiés pour réduire les temps d'attente des bus et poursuivre la mise en place du système de priorité aux feux pour les bus sur l'axe de la ligne 107.

#### Adaptation des phasages de feux aux carrefours

Plusieurs carrefours à feux ont été ciblés par les communes et les transporteurs comme particulièrement pénalisants pour les transports en commun. Ces carrefours peuvent être traités avec une optimisation des phasages de feux. Les carrefours identifiés à traiter en priorité sont les suivants :



1. Rond-point de Saint-Aubin (RD128 / RD306)
2. Carrefour de RD95 / RD306 à Gif-sur-Yvette
3. Adaptation des phasages de feux sur les carrefours de la RN20 à Linas et Montlhéry
4. Poursuivre la mise en place d'un système de priorité aux feux pour les bus sur l'axe de la ligne 107

### III. Agir sur la circulation et la voirie

#### III.1 Favoriser les aménagements améliorant la performance des transports en commun

##### Action 3.1.2

#### Gestion des feux : adapter le phasage aux carrefours par rapport aux besoins des transports en commun, étudier un système de priorité pour les bus sur l'axe RD120

##### Rond-point de Saint-Aubin (RD128 / RD306)

Le phasage des feux au carrefour de Saint-Aubin, au croisement de la RD128 et de la RD306 et sur le site propre bus Massy-Saclay, n'est pas optimisé. Les bus circulant sur les lignes 9, 10, 91-06 et 91-10 perdent du temps à ce carrefour. Le phasage de feu pourrait être revu selon les calendriers de l'étude du CEREMA sur la sécurité du TCSP.

*Le rond-point de Saint-Aubin sur le TCSP Massy-Saclay (source : Google Maps)*



##### Carrefour de RD95 / RD306 à Gif-sur-Yvette

Les bus de la ligne 10 perdent du temps à ce carrefour lorsqu'ils circulent depuis la route de Châteaufort (RD95) vers la route de Belle Image (RD128). Laisser la flèche clignotante orange active en permanence permettrait de fluidifier le trafic. Il pourrait également être pertinent d'approfondir l'étude d'aménagement de l'EPAPS en faveur de la fluidité de la circulation de la ligne 10.

*Le carrefour de la Croix de Fer à Gif-sur-Yvette (source : Google Maps, traitement SYSTRA)*



##### Adaptation des phasages de feux sur les carrefours de la RN20 à Linas et Montlhéry

Les phasages de feux sur les carrefours de la RN20 entre Linas et Montlhéry ne sont pas synchronisés. Les bus qui circulent sur cet axe très fréquenté, en particulier sur la DM151 et la DM153, perdent du temps. L'optimisation des phasages de feux à ces carrefours permettrait des gains de temps pour les transports en commun.



*Les carrefours à feux de la RN20 à Linas et Montlhéry (source : Google Earth, traitement SYSTRA)*

### III. Agir sur la circulation et la voirie

#### III.1 Favoriser les aménagements améliorant la performance des transports en commun

##### Action 3.1.2

**Gestion des feux : adapter le phasage aux carrefours par rapport aux besoins des transports en commun, étudier un système de priorité pour les bus sur l'axe RD120**

##### Poursuivre la mise en place d'un système de priorité aux feux pour les bus sur l'axe de la ligne 107

La ligne 107 est une ligne structurante pour l'Est du territoire de la Communauté d'agglomération Paris-Saclay, ainsi que pour l'agglomération voisine Cœur d'Essonne Agglomération. La ligne relie la zone industrielle de la Croix Blanche à la gare de Massy-Palaiseau, en desservant Epinay-sur-Orge, Longjumeau, Chilly-Mazarin et Massy. La ligne emprunte la route de Corbeil (RD117), puis la route de Longjumeau (RD217) et enfin l'avenue de l'Europe (RD120).



*Plan de la ligne 107 (source : Transdev)*

Après une étude de faisabilité débutée en 2011, un système de priorité aux feux a été mis en place depuis 2015 sur la route de Corbeil, entre le rond-point de la Mare-au-Chanvre à Sainte-Geneviève-des-Bois et l'intersection avec l'avenue des Gardes Messiers à Villemoisson-sur-Orge. Les bus sont détectés par GPS et les feux passent au vert à l'arrivée du bus. Le système est adaptatif et permet de configurer différents niveaux de priorité à accorder aux bus en fonction notamment des conditions de circulation générales et de la tranche horaire.

Une évaluation de la performance du système a permis de montrer des gains de temps significatifs de 3 à 4 minutes par sens pour les bus de la ligne 107 sur la section concernée, quelque que soit le niveau de priorité. Le bilan est donc plutôt positif, tant pour les usagers que pour l'exploitant de la ligne.

**Une extension du dispositif doit être étudiée sur la partie nord de la ligne 107, sur la RD117 (Route de Corbeil) sur les communes d'Epinay-sur-Orge et de Longjumeau.** Une dizaine de carrefours est identifiée en première approche sur cette section de la Route de Corbeil, pour bénéficier de la mise en place du système de priorité aux feux.



*Carrefours identifiés en première approche sur la RD117 pour l'extension du système de priorité aux feux sur la ligne 107 (source : Google Earth, traitement SYSTRA)*

**Le traitement de la RD120 sur la commune de Massy avec une mise en place de priorités aux feux pour les bus doit également être étudiée, afin de permettre des gains de temps pour les bus de la ligne 107, ainsi que pour toutes les autres lignes circulant sur cet axe très fréquenté.** L'intégration de la ligne 107 sur le futur TCSP Massy – Les Champarts pourra également être envisagée.



### III. Agir sur la circulation et la voirie

#### III.1 Favoriser les aménagements améliorant la performance des transports en commun

##### Action 3.1.3

##### Améliorer les conditions de circulation des bus sur la RN20 entre Massy et Linas et soutenir les actions préalables au TCSP

**Acteur** : Conseil départemental de l'Essonne

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

**Coût** : -

**Calendrier** :

- à court terme, lancement des études et des premiers travaux (résorption des points durs bus, Carrefour Route de Chasse/Route de Montlhéry (cf. Fiche 3.2.1), pôles d'échange Montlhéry et Linas (à confirmer).
- à moyen-long terme pour l'intégration d'un site propre TC

**Constat** : Sur la RN20, on observe un phénomène de congestion automobile, marqué par un trafic de poids lourds important normalement interdits à la circulation, qui devrait s'amplifier dans les prochaines années au regard du développement urbain conséquent envisagé (implantation de nouveaux programmes de logements).

Fort de ce constat, un projet de requalification de la RN20 a été élaboré en vue de pacifier la RN20 en boulevard urbain, d'y intégrer un site propre et de renouveler le front bâti. Ce projet est porté aujourd'hui par le Syndicat mixte d'études, recréé en 2017, qui regroupe le Conseil départemental de l'Essonne, la Communauté Paris-Saclay et Cœur d'Essonne Agglomération.

**Solution proposée** : Soutenir le projet de requalification de la RN20, et appuyer un scénario qui permettra d'améliorer les conditions de circulation des différents modes alternatifs (site propre bus, vélo, piéton, etc.) sur la RN 20.

**La Communauté d'agglomération Paris-Saclay suivra les études et actions** menées par le Département sur la RN 20, en particulier entre **Massy et Linas**.

Ces études et actions devront permettre: d'identifier les problèmes de circulation et les impacts sur la circulation des bus, les zones accidentogènes et enfin les sections générant des coupures urbaines nécessitant un traitement pour rendre les territoires plus perméables.

A court terme, l'objectif est d'**améliorer la performance des transports en communs** (par la mise en place de couloirs bus par exemple, de priorité bus aux feux...) et de **requalifier la RN20 dans le but de lui donner une fonction plus urbaine** (réduction de la vitesse limite, traversées piétonnes...).

A plus long terme, l'enjeu est la préfiguration du site propre de transport en commun sur les parcelles libérées par l'élargissement de la RN20 qui s'opère actuellement sur certains secteurs potentiellement aménageables (intégration de voies bus (approche au feu, etc.). Par ailleurs, la Communauté Paris-Saclay participera financièrement dès 2018 aux acquisitions du foncier nécessaire à l'élargissement de la RN20.



*La RN20 dans la traversée de Montlhéry  
(source : SYSTRA, 2018)*



*Illustration du projet de requalification de la RN20  
(source : Syndicat Mixte d'Etudes RN20)*

##### Le Schéma cadre des mobilités du Département de l'Essonne

Le Schéma cadre des mobilités du département de l'Essonne pour la période 2017-2021 inclut dans son plan d'action :

- La requalification et la reconquête urbaine de la RN20 entre Massy et Arpajon à l'appui de l'insertion d'un Site Propre de Transport en Commun,
- La redistribution de l'espace viaire au profit des modes alternatifs sur la RN20.

### III. Agir sur la circulation et la voirie

#### III.1 Favoriser les aménagements améliorant la performance des transports en commun

##### Action 3.1.4 Soutenir une étude de circulation sur le secteur de Chilly-Mazarin / Champlan / Longjumeau

**Acteurs :** Etat (DIRIF), Région Ile-de-France, Conseil départemental de l'Essonne

**Partenaires :** Communauté d'agglomération Paris-Saclay, Communes, Île-de-France Mobilités, exploitants

**Coût :** à déterminer selon périmètre

**Calendrier :** moyen terme

**Constats :** Sur le secteur Wissous / Massy / Chilly-Mazarin / Longjumeau / Champlan les axes sont congestionnés et les carrefours saturés, ce qui pénalise la circulation des bus.

Les lignes du bus concernées sont : Express 91.10, DM12, DM151, DM153, 107, 10.20, 10.21, 55, 199, 297, 299, 399, N21, navettes

**Solution proposée :** mener une étude de circulation sur l'ensemble du secteur pour identifier les actions à mener.

Les élus, les usagers et les transporteurs ont fait remonter lors du diagnostic du Schéma de transports des **problématiques importantes de congestion sur les axes des communes autour de Chilly-Mazarin**. Une analyse succincte des conditions de circulation dans ce secteur montre que les carrefours et les différentes voies ne peuvent pas être traitées individuellement pour améliorer les conditions de circulation des transports en commun. De plus, des remontées de file significatives sont constatées quotidiennement sur les voiries locales du fait de la congestion et de l'accès à l'autoroute A6.



*Carte des axes congestionnés, carrefours potentiellement bloquants sur le secteur Chilly-Mazarin / Champlan / Longjumeau (source : SYSTRA)*

**Une étude globale de circulation doit être menée dans le secteur.** Cette étude permettra de qualifier et de mesurer les points noirs identifiés : axes congestionnés, carrefours bloquants.

Des solutions portant sur les aménagements, la gestion des feux, les plans de circulation, les règles sur le partage de la voirie, etc. pourront alors être proposées pour répondre aux problématiques identifiées. Un traitement global du secteur d'étude doit être envisagé pour fluidifier la circulation et améliorer les performances des transports en commun.

### III. Agir sur la circulation et la voirie

#### III.1 Favoriser les aménagements améliorant la performance des transports en commun

##### Action 3.1.4 Réaménager le carrefour de la Route de Chasse à Ballainvilliers (suite)

**Acteur** : Conseil départemental de l'Essonne

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

**Coût** : 5 M€ (financement CD91 et travaux éligibles au plan régional anti-bouchon à hauteur de 50%)

**Calendrier** : court terme. DUP lancée en 2018 et début des travaux envisagé pour 2019/2020

**Constat** : En heure de pointe, on observe une saturation sur le carrefour de la Grande route de Chasse au niveau de l'entrée de la RN20.

L'objectif de ce projet est de créer une circulation transversale Est/Ouest en désenclavant le Val d'Orge et en créant une liaison plus directe vers la zone d'activités de Courtabœuf et la RN118 et l'A10. L'enjeu pour les bus tient dans les temps de parcours, négativement impactés par cette saturation.

Le Conseil départemental de l'Essonne prévoit le réaménagement de ce carrefour

**Solution proposée** : Soutenir la réalisation de ce réaménagement auprès du Conseil départemental de l'Essonne

Le carrefour de la Route de Chasse, à l'intersection de la RN20 et de la RD186 à Ballainvilliers, est régulièrement saturé, en particulier en heures de pointe. **La saturation du carrefour impacte les lignes de bus DM151, DM153 et DM17B.** Un réaménagement du carrefour est prévu par le Conseil Départemental de l'Essonne, pour fluidifier la circulation routière et ainsi faciliter le passage des bus.

Au préalable du futur aménagement d'un site propre axial le long de la RN20, les travaux envisagés ont pour objectif de :

- résorber un « point dur bus » en vue de fluidifier le trafic, notamment à travers l'aménagement, au nord du carrefour, d'une voie d'approche au feu réservée aux bus qui facilitera leur réinsertion dans la circulation ;
- délester une partie du trafic de la RD186 et favoriser les échanges est-ouest, par l'aménagement d'une nouvelle route entre la Route de Montlhéry à Saulx-les-Chartreux et la rue des Tuileries à Ballainvilliers (qui permet de relier la RD186).



Carrefour de la Route de Chasse  
(source : Google Maps, traitement CPS)



La RN20 au carrefour de la Route de Chasse  
(photo : SYSTRA, 2018)

### III. Agir sur la circulation et la voirie

#### III.1 Favoriser les aménagements améliorant la performance des transports en commun

##### Action 3.1.5 Participer à l'évaluation du fonctionnement du site propre partiel bus sur l'A10 et le 1/2 échangeur (sens province - Massy)

**Acteur** : Île-de-France Mobilités

**Partenaires** : Direction des Routes Île-de-France, Communauté d'agglomération Paris-Saclay

**Coût** : -

**Calendrier** : court terme

**Contexte**: dans le cadre du **programme prioritaire de réalisation des voies dédiées aux bus**, annoncé par l'État, la Région Île-de-France et Île-de-France Mobilités en juin 2014, la Direction des Routes Île-de-France (DIRIF) a engagé les travaux d'aménagement d'une **voie dédiée aux bus** dans le sens province-Paris de l'autoroute **A10** pour desservir la gare de Massy.

**Solution proposée**: évaluer le fonctionnement du site propre

#### La voie dédiée aux bus

Elle vise à réduire et fiabiliser le temps de parcours des bus, en leur permettant de franchir la congestion la plus dure dans ce secteur.

L'**évaluation** de son fonctionnement consiste donc à mesurer les performances des bus à l'issue de sa mise en place. Il s'agira pour cela :

- de mesurer les **temps de parcours** (sur la section et sur la ligne) et de les comparer aux temps de parcours avant la mise en place de la voie dédiée ;
- d'étudier la **variabilité des temps de parcours** ;
- de comparer la **fréquentation** de la ligne avant et après la mise en place de la voie dédiée ;
- d'**identifier les éventuelles difficultés** rencontrées par les exploitants et éventuellement les automobilistes et les usagers du bus (ex: utilisation par les automobilistes de la voie dédiée).

A la suite de cette évaluation, des pistes d'améliorations pourront être proposées.

#### Qu'est-ce que la voie dédiée aux bus sur l'A10 ?

Une **voie supplémentaire** a été créée à gauche des voies de circulation existantes. Longue de **3,3km**, elle se situe entre la bretelle d'insertion de la RD188 sur le sens Province-Paris et l'entrée sur le giratoire d'accès à la gare de Massy. Elle a été mise en service fin 2017.

Le Département et la Région envisagent dans leurs documents cadre le prolongement de cette voie jusqu'à Briis-sous-Forges, voire Longvilliers.



Carte de localisation de la section de l'A10 avec voie bus dédiée (source : DIRIF)



Voie bus dédiée sur l'A10 (source: DIRIF)

### III. Agir sur la circulation et la voirie

#### III.1 Favoriser les aménagements améliorant la performance des transports en commun

##### Action 3.1.6

##### Accompagner Île-de-France Mobilités dans la recherche de foncier pour implanter des dépôts de bus en vue des développements de l'offre bus

**Acteur** : Île-de-France Mobilités

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

**Coût** : coût de personnel

**Calendrier** : court terme

**Contexte** : Pour planifier la mise en concurrence de l'exploitation des lignes de bus sur le territoire de la région Île-de-France, l'autorité organisatrice doit acquérir des terrains afin d'y aménager des dépôts bus. Des recherches de foncier sont donc conduites actuellement afin de répondre à ces objectifs.

**Solution proposée** : Accompagner Île-de-France Mobilités dans la recherche de foncier pour implanter des dépôts de bus

Dans le cadre de l'ouverture à la concurrence de l'exploitation du réseau de bus Optile à l'horizon 2021 et du réseau RATP à l'horizon 2025, prévue par la loi relative à l'organisation et la régulation des transports ferroviaires et portant diverses dispositions relatives aux transports du 8 décembre 2009, Île-de-France Mobilités est à la recherche de terrains à acquérir dans la Région, afin d'y aménager des dépôts bus. L'utilisation par les opérateurs de ces dépôts dans le cadre des contrats d'exploitation permettra une plus grande concurrence, en ne favorisant pas les opérateurs qui disposent déjà de dépôts sur le territoire concerné par le contrat ou à proximité.

Les EPCI d'Île-de-France sont invités par l'autorité organisatrice des transports à identifier des terrains sur leur territoire, pouvant potentiellement accueillir des dépôts bus. Ces terrains doivent être suffisamment grands pour permettre à la fois le remisage des véhicules et les activités de maintenance. Les terrains doivent également être localisés à proximité des lignes de bus desservant le territoire, afin de limiter les kilomètres non-commerciaux (à vide) entre le dépôt bus et les terminus de ligne.

A ce stade des recherches, plusieurs sites ont déjà pu être identifiés par la CPS :

- Villiers-le-Bâcle
- Courtabœuf
- Ring des Ulis

Il conviendra de poursuivre l'étude de recherche d'opportunités foncières.