

Dans l'Essonne, l'autocar désenclave les territoires

La liaison en navettes entre les villes du département et les gares RER est un exemple pour les pouvoirs publics

REPORTAGE

BRIIS-SOUS-FORGES (ESSONNE)

Il est 6h50 dans ce coin de l'Essonne situé à une quarantaine de kilomètres de Paris. Sylvain vient de garer sa voiture sur le parking qui jouxte l'A10 et presse le pas dans les ténèbres du petit matin. Il se rend dans un drôle d'endroit : une station en contrebas du parking qui va lui permettre de prendre un bus directement sur l'autoroute pour se rendre à la gare RER de Massy-Palaiseau, dans l'Essonne.

Il n'est pas le seul. C'est même l'heure de pointe dans la gare autoroutière de Briis-sous-Forges : une file d'attente d'une vingtaine de personnes s'est formée dans le petit local. La queue va vite être résorbée. Toutes les cinq minutes, un nouveau car arrive sur la voie séparée d'autoroute qui lui permet de s'arrêter. Justement, en voici un : celui-ci est à double étage afin d'absorber encore mieux le flux de passagers qui grossit chaque minute. Les portes de la gare –verrouillées

« Avant, je prenais la voiture. J'ai gagné quinze à vingt minutes par trajet et des centaines d'euros par an »

SYLVAIN

passager de la ligne 91.03

quand l'autocar n'est pas là – s'ouvrent et les passagers embarquent vers leur lieu de travail ou d'études.

Bienvenue sur la ligne 91.03 du département de l'Essonne qui part de Dourdan et effectue une trentaine de kilomètres essentiellement sur autoroute afin de rejoindre Massy. Chaque matin et chaque soir, une trentaine de départs en période de pointe (entre 6 heures et 9 heures et entre 16 heures et 19 heures) permettent à près de 1500 personnes de faire, chaque jour, l'aller-retour. Une fréquence équivalente à celle

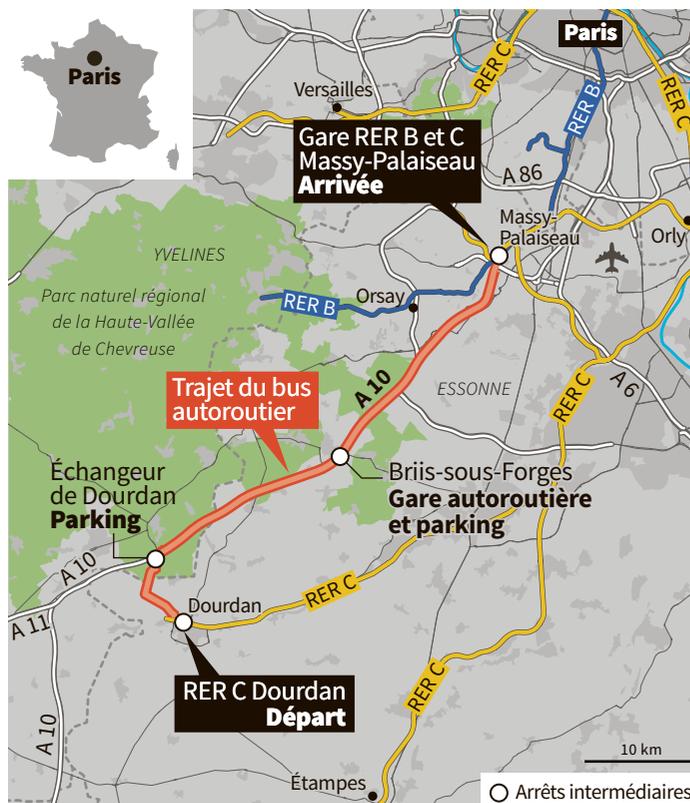
d'un tramway. Au total, 300 autocars empruntent ce parcours quotidiennement.

L'expérience n'a rien de nouveau. La liaison existe depuis les années 1990 et la gare autoroutière a été créée en 2006. Mais elle reste extrêmement originale en France. L'accès direct à l'autoroute pour les passagers est même unique en Europe. surtout, à l'heure où le gouvernement a décrété la priorité donnée aux transports du quotidien, à l'heure où les Assises de la mobilité battent leur plein afin de trouver des solutions pour désenclaver les territoires dans un contexte financier contraint, cette utilisation d'une infrastructure existante – l'autoroute – pour rabattre efficacement les habitants éloignés vers une grosse gare RER intéresse les décideurs.

« Doubler le nombre de lignes »

Ce cas d'école n'a d'ailleurs pas échappé à la ministre chargée des transports, Elisabeth Borne, et à la présidente d'Ile-de-France Mobilités (ex-STIF) et présidente Les Républicains de la région Ile-de-France, Valérie Pécresse. Les deux femmes inaugureront, samedi 18 novembre, une voie réservée à ces bus, qui vient d'être construite sur trois kilomètres avant la sortie vers Massy, précisément à l'endroit où l'embouteillage en direction de Paris commence à se former.

A Briis-sous-Forges, il est maintenant 7 heures. Sylvain vient de grimper dans le bus aux trois quarts plein. « Je travaille au siège social de Carrefour, à Massy, raconte-t-il. Il y a sept ans, je prenais ma voiture, mais maintenant j'ai adopté ces bus, et rien, désormais, ne me ferait revenir en arrière. J'ai



gagné quinze à vingt minutes par trajet et des centaines d'euros par an.» A deux sièges de là, Ahouroua, 23 ans, écouteurs sur les oreilles, termine sa nuit. Habitant de Dourdan, lui aussi part travailler à Massy dans les cuisines d'un restaurant collectif. « Je prends le car avec ma carte Navigo, 75,20 euros par mois, un tarif imbattable », résume le jeune homme.

Difficile de trouver un détracteur de la ligne 91.03. De Christophe, 50 ans, qui va prendre le RER B jusqu'au centre de la capitale, à Catherine, 56 ans, qui rejoint son travail de chercheuse en aéronau-

tique à Châtillon (Hauts-de-Seine), en passant par Clémence, 18 ans, en route pour son BTS parisien, tous louent le confort, la ponctualité, « bien meilleurs que le RER ». Le seul problème rencontré : une crise de croissance qui sature les parkings (gratuits) et a conduit à augmenter les fréquences et les capacités des cars.

Clémence, Christophe, Catherine, Sylvain habitent aux alentours, dans les communes de cette Essonne semi-rurale : Vaugrigneuse, Saint-Maurice-Montcouronne, Courson-Monteloup, Le Val-Saint-Germain... « On oublie trop souvent que l'Ile-de-

France est une région de villages, rappelle Stéphane Beudet, vice-président (LR) de la région Ile-de-France, chargé des transports, 800 de nos 1200 communes ont moins de 2000 habitants. Pour ces territoires, les lignes express de bus sont très pertinentes. Avec Valérie Pécresse, grâce au projet régional du Grand Paris des bus, nous allons doubler le nombre de lignes express en moins de cinq ans. »

Si Ile-de-France Mobilités participe au financement des bus 91.03, opérés par le groupement privé Albatrans, à hauteur de 250 000 euros, cette liaison doit son essor à la pugnacité des élus du cru. « Il a fallu quinze ans pour vaincre le "ça ne se fait pas" de l'Etat et de la région, raconte Christian Schoettl, maire Nouveau Centre de Janvry et cheville ouvrière du projet. Pour la gare autoroutière, il a fallu monter jusqu'au conseil d'Etat pour faire modifier le code de la route. Sans le soutien de Cofiroute, nous n'y serions peut-être pas arrivés. »

C'est que, du côté du concessionnaire de l'A10, Cofiroute (Vinci Autoroutes), on voit d'un très bon œil le développement du transport de masse sur son réseau. « C'est une excellente réponse à l'étalement urbain et à la décongestion grandissante entre habitation et travail, assure André Broto, conseiller du président de Vinci. A Madrid, cette solution a été adoptée massivement et elle fonctionne. » Dans la métropole espagnole, près de 200 lignes express transportent plus de 400 000 personnes par jour le long de sept corridors autoroutiers vers des gares multimodales. Là-bas, certains appellent cela transformer l'autoroute en métro. ■

ÉRIC BÉZIAT

Baisse de fréquentation du train en France

Le train a continué de perdre du terrain en France face aux autres modes de transport, pour représenter 9,2 % des voyages dans l'Hexagone en 2016, selon l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières (Arafer). L'an passé, la fréquentation totale du train a baissé de 1 % par rapport à 2015, mais de façon inégale selon les réseaux. Ce sont les trains internationaux et les Intercités qui ont le plus souffert, ainsi que les TER. La fréquentation du TGV reste stable et celle du Transilien – trains de banlieue en Ile-de-France – augmente. « Depuis 2011, la fréquentation des trains de voyageurs recule alors que celle des autres modes de transport [voiture particulière, avion, autocar] progresse », respectivement de 2,7 %, 3,8 % et 17 %, détaille l'Arafer. La voiture a, elle, représenté 79 % des déplacements en France (y compris le covoiturage), l'autocar 8,6 % et l'avion 1,6 %.