

Un arrêt de bus sur autoroute à Briis-sous-Forges

Au sud de Paris, dans l'Essonne, un nouvel aménagement, unique en Europe, a vu le jour au printemps dernier : un arrêt de bus placé directement sur une autoroute. A la clé, un succès spectaculaire en quelques mois seulement.

Depuis la fermeture des deux lignes de train qui reliaient le territoire à la capitale, la communauté de communes du Pays de Limours souffrait d'un réel problème d'enclavement. Ces dernières années, avec l'augmentation du trafic routier, les 1000 habitants qui doivent rejoindre quotidiennement Paris pour aller travailler devaient prendre leur voiture pour rejoindre le pôle de Massy-Palaiseau - un trajet qui pouvait prendre jusqu'à 45 minutes. Au beau milieu du territoire de la communauté de communes passe l'autoroute A10 ; et sur cette autoroute, les cars du réseau de transport express départemental Albatrans, mis en place par le

Conseil général (voir *Transport public*, Cahier Ile-de-France, mai 2006). Les élus locaux ont donc eu l'idée d'aménager une sorte de pôle intermodal au bord de l'autoroute. Objectif : permettre aux usagers de se rendre en voiture à cette gare routière, puis de rejoindre directement les cars du réseau Albatrans, en toute sécurité.

Longues négociations...

Fabrice Mélé, chargé de mission Transports à la communauté de communes, raconte que « les discussions ont été longues, surtout pour convaincre les services de l'Etat ». Car théoriquement, la loi interdit à un bus de s'arrêter sur autoroute. « Il a fallu aller jusqu'au Conseil d'Etat ». En effet, il a fallu réfléchir aux moyens d'empêcher voitures et camions d'emprunter la voie dévolue aux cars ; et d'autre part d'interdire aux usagers du bus toute possibilité de se retrouver sur l'autoroute, à pied.

Autre problème : l'autoroute, à cet endroit, passe dans une tranchée d'une dizaine de mètres de hauteur. La station d'accès, le bâtiment d'accueil et le parking relais ne pouvaient donc pas se trouver à la même hauteur.

... et solutions pérennes

A chaque problème, une solution a été trouvée. Les installations de la gare routière ont été construites "en haut". Un escalier et un ascenseur pour les PMR ont été aménagés. Et en bas, au niveau de l'autoroute elle-même, les deux stations. « Des voies type voie de décelération - ont été aménagées, explique Fabrice

Mélé. A l'entrée, un panneau "sens interdit sauf autocars", et surtout une barrière, dont l'ouverture est pilotée par le conducteur, grâce à une télécommande. Les usagers, eux, attendent les cars dans un bâtiment muni de portes palières, fermées en permanence lorsque aucun car n'est à quai. Quand le car est à quai, les portes palières s'ouvrent et les passagers peuvent embarquer. Et un système automatisé interdit à la barrière de sortie de s'ouvrir tant que les portes de la station ne sont pas à nouveau fermées.

Quant aux installations d'accueil, elles comprennent un parking gratuit de 150 places, un bâtiment d'accueil avec une cafétéria et un guichet de renseignements. Pas de possibilité d'acheter des billets en revanche. Les élus souhaitaient que les usagers puissent acheter Cartes orange ou pass Navigo dans la station, mais cela posait apparemment des problèmes techniques insurmontables : « La RATP nous a expliqué qu'il allait falloir tirer un câble depuis Saint-Rémy-lès-Chevreuse, à une quinzaine de kilomètres. Nous avons renoncé - surpris qu'il n'existe pas d'autre possibilité, par Internet ou satellite ».

Succès incontestable

Comme à chaque fois qu'une bonne politique d'intermodalité est mise en place, le succès a été immédiat : alors que les responsables espéraient atteindre les 400 usagers en dix-huit mois à deux ans, ce chiffre a été dépassé en moins de six ! Au point qu'il a fallu rapidement se mettre d'accord avec le département pour renforcer la fréquence des cars aux heures de pointe, « ce qui a été fait en quinze jours », précise Fabrice Mélé. Satisfaction ultime : des usagers écrivent aux élus pour les remercier de cette initiative -, ce qui est fort rare. Certains expliquent gagner jusqu'à une heure de transport par jour.

Combien a coûté cette réalisation ? La communauté de communes a aménagé les installations "d'en haut", pour quelque 600 000 euros. Le reste - voie de dégagement et station routière - a été pris en charge par le Conseil général, avec des aides de la région et du STIF, pour près de 4 millions d'euros. Un investissement assez lourd, certes, mais qui prouve que de bonnes installations de transport collectif peuvent, réellement, changer la vie des usagers. ■

Franck Lemarc

