

Evry, un réseau TCSP conçu en cohérence avec la ville nouvelle¹

L'agglomération d'Evry (110 000 habitants environ), ville nouvelle de la région Île de France décidée en 1965, a été conçue dans les années 70 selon le principe de la séparation des fonctions urbaines, habitat, activités, loisirs et espaces dédiés au transport selon les différents modes (piétons, deux roues, voitures particulières, transports collectifs).

La question des transports collectifs a été ainsi abordée dès l'origine du projet, en ce qui concerne les déplacements vers Paris, mais aussi et surtout la desserte locale de l'agglomération nouvelle, qui devait à l'origine accueillir plus de 450 000 habitants...

Ce site d'Evry, trop peu connu, est tout à fait remarquable pour cette intégration des transports en commun, l'exemple qui semble être le plus important en France.

Pour atteindre l'objectif d'efficacité des transports en commun, le moyen retenu à Evry est la mise sur voies ou couloirs réservés d'une partie du réseau ; cela permet alors d'offrir un niveau de service de qualité et de proposer une solution alternative à l'usage de l'automobile. Ainsi s'est-on décidé pour un système de transport pouvant circuler successivement en site propre et sur voirie banalisée. L'aménagement d'un tel réseau peut être alors progressif, avantage particulièrement déterminant dans le cas d'une ville nouvelle.

En 1969, à l'origine du projet, l'infrastructure du réseau devait consister en un véritable site propre n'admettant aucun croisement à niveau sur la majeure partie de son tracé. On pensait à l'époque réaliser l'infrastructure dans un premier temps pour des autobus, puis l'adapter ultérieurement à un système de transport nouveau, guidé, électrifié et même, à plus long terme, automatisé sur ces tronçons en site propre total. Cependant la date incertaine à laquelle un tel système serait technologiquement disponible et fiable, son coût, et la difficulté d'insertion qui en résultait, ont conduit à réviser cette stratégie. On s'est en effet orienté à l'occasion des projets de nouveaux quartiers, vers une conception plus souple du site propre, acceptant des croisements à niveau avec les voies secondaires et tertiaires, les stations étant par ailleurs situées au niveau du sol, sur place piétonne. La priorité non conditionnelle aux carrefours a cependant été prévue en localisé et par boucle en chaussée.

Les stations du site propre d'Evry ont été réalisées avec des caractéristiques fonctionnelles et géométriques plutôt confortables par rapport à une implantation en milieu dense existant. Dans la mesure du possible, elles sont implantées dans les alignements droits, ou tout au moins dans les courbes de rayon supérieur à 200m. Trois types de stations ont été définis selon la densité du trafic et en fonction des trafics prévus à terme :

- Trafic dense (>50 véhicules/h/sens) : quais multiples pour 3 ou 4 bus et voie de dépassement pour chaque sens séparé par un terre plein central (réalisé pour la station d'échange avec la gare d'Evry Courcouronnes) ;
- Trafic peu dense (<50 véhicules/h/sens) : quais multiples pour 2 bus sans quai affecté et sans voie de dépassement ;
- Trafic faible : quai simple sans voie de dépassement ;

Sur le tronç commun central la fréquence, de l'ordre de 200 autobus/h/sens à terme, a conduit à prévoir le doublement du site propre sur toute la longueur concernée (on peut voir sur le terrain les espaces encore réservés). Les stations seront donc elles aussi doubles. Actuellement la seconde infrastructure n'est en service que dans la station « Les Miroirs » (au dessous d'une grande zone d'habitat dense). Chaque chaussée est en double sens. Ce type de station avait été conçu en pensant au guidage et à l'automatisation future.

Le principe d'une alimentation électrique en chaîne des stations avait été retenue pour la grande facilité de gestion qu'elle apporte, ainsi que pour des raisons de difficulté de raccordement au réseau. Des sous stations électriques ont été implantées mais n'ont jamais été utilisées car le système de transport n'a jamais été électrifié. Elles ont été déposées fin des années 90 pour cause de vétusté.

Ainsi, il y a 30 ans, un linéaire global de 40 km en site propre avait été réservé ; il n'a pas été réalisé en totalité et certaines réservations ont été abandonnées. L'infrastructure, actuellement en site propre, est longue de plus de 17 kilomètres, et est utilisée par les bus du réseau TICE et les lignes expresses départementales.

¹ Source Communauté d'agglomération d'Evry Centre Essonne, TICE et rapport du CETUR de 1977 – octobre 2005

Aujourd'hui le tronç commun qui traverse le centre des activités et qui est relié à la gare centrale d'Evry Courcouronnes (liaison SNCF et RER vers Paris), supporte plus de 12000 courses par jour dans les deux sens. A l'heure de pointe plus de 40 bus empruntent le tronç central dans chaque sens. Le trafic voyageurs supporté est de 36 000 montées/jour.

La vitesse commerciale sur la partie en site propre est de 27 km/h, ce qui permet au réseau TICE d'atteindre une vitesse commerciale de 19 km/h en moyenne sur le réseau en heure de pointe.

Les distances inter stations sont de 400 mètres en moyenne et tous les carrefours des sites propres sont équipés de boucles de détection qui donnent la priorité aux autobus.

Un réseau énergie et un réseau de transmissions (fibre optique) sont en cours de déploiement, de même que l'équipement de tous les arrêts en bornes d'information voyageurs et en vidéosurveillance. Ces investissements ont été rendus possibles, à moindre coût, du fait de la disponibilité de l'infrastructure (multitubulaire) construite il y a plus de trente ans.

Les caractéristiques actuelles de la ligne 402, la ligne la plus forte faisant l'objet d'une étude de dynamisation :

- 27km dont 7,1 km en site propre dans le centre d'Evry avec prise en compte prioritaire aux carrefours ;
- 7mn en heures de pointe et 12mn en heures creuses ;
- Amplitude en semaine : de 4h40 à 23h30 environ ;
- 21 véhicules dont 18 articulés ;
- Une croissance constante de la fréquentation depuis 2000 de 4,5 % : 25 000 voyageurs / jour en semaine aujourd'hui ;
- Une vitesse commerciale qui tend à baisser d'année en année, de 17,6 Km/h (HP) à 21,7 Km/h (HC).



e sur la station d'échange avec la gare centrale d'Evry Courcouronnes (RER B) située au dessous – très bel exemple d'une très bonne connexion – Source TICE.