

I – Le projet technique

II – Prise en compte du projet par les institutions

III – Outils de mise en œuvre du PLD

I – Le projet technique

II – Prise en compte du projet par les institutions

De l'Obélisque au pont de Valvins : réseau principal bus

III – Outils de mise en œuvre du PLD

Critères de définition du réseau principal de bus « au-delà de la zone agglomérée dense » dans le cadre d'un Plan Local de Déplacements (PLD)

Qu'est ce que le réseau Principal bus d'un PLD ?

Les lignes du réseau principal permettront de hiérarchiser le réseau local et de bien cibler les enjeux locaux, mais également de réfléchir aux problèmes de passage d'un mode à l'autre, du piéton au bus, du vélo au bus, du RER au bus.

Le réseau principal bus étant supporté par le réseau principal de voirie, **les lignes du réseau principal permettront également de traiter l'ensemble des problématiques de voirie.**

Les lignes éligibles au réseau principal pourront faire l'objet de **projets de restructuration** afin d'assurer une qualité de service accrue ainsi qu'une meilleure intégration urbaine

Critères de définition du réseau principal de bus

Des critères d'exploitation, de fréquentation et de qualité de service

- Les projets de restructuration doivent permettre des **gains de productivité** conséquents sur ces lignes.
- Les lignes éligibles au réseau principal local doivent représenter, à terme, **20% du trafic de l'ensemble des lignes** du réseau.
- Ces lignes doivent offrir un **service continu en semaine et le week-end**, la fréquence minimum sera de l'ordre de 20 à 30 minutes.
- L'**amplitude** de ces lignes doit également être **conséquente** et les horaires de mise en service ou de fin de service doivent être pensées en cohérence avec les différents modes de rabattement (transports ferrés, autres bus...). **Pour ce faire, il faudra donc avoir une représentation assez précise de la vocation de chacune des lignes éligibles : rabattement sur les gares, sur des établissements scolaires, ligne structurante de bassin d'habitat...**

Des critères territoriaux

- Les lignes éligibles au réseau principal doivent présenter un **caractère structurant** sur le territoire, à l'échelle d'un bassin de vie ou d'emploi. Il peut ainsi être envisagé de modifier le tracé d'une ligne, ou de créer des points d'arrêts supplémentaires. Il conviendra d'estimer le niveau de population et d'emplois desservis.
- Ces lignes doivent correspondre à des **itinéraires privilégiés de rabattement** vers les principaux pôles du secteur. Dans tous les cas, au moins deux pôles (pôles d'échange, pôle générateurs de trafic ou grand équipement public) devront être desservis par la ligne retenue.
- Les lignes retenues au réseau principal devront présenter une desserte **intercommunale**.

Des critères de « réseau »

- Le réseau principal devra assurer une parfaite lisibilité des itinéraires et des dessertes.
- Ce réseau sera l'objet de réflexion sur l'intermodalité et la multimodalité.

Nombre de courses par jour deux-sens confondus

Lignes	Jour de semaine	Samedi	Dimanche
208 208 008	19	7	1
208 208 002	6	4	1
214 214 001	11	5	1
063 063 043	5	2	1
062 062 112	24	9	1
064 608 907	14	8	1
063 063 021	7	6	1
064 177 034	62	14	6
062 062 012	7	5	1
062 062 045	12	6	1
Ligne A - réseau a�riel	110	78	46
208 208 010	17	6	1
084 184 001	8	1	1
062 062 045	12	6	1
Total	314	156	49