

Annexe 09 - Cahiers d'acteurs : résumé et fichiers originaux



STIF – Grand Paris des Bus

Annexe 9 - Bilan de la consultation Cahiers d'acteurs

Destinataires :

STIF

Auteurs :

Res publica

Date :

7 novembre 2016

n°161107_GPB_analyse des cahiers d'acteur.docx

Cette note résume les contenus des cahiers d'acteurs reçus dans le cadre de la consultation du Grand Paris des Bus. Elle constitue l'annexe 9 du bilan de la consultation à laquelle sont joints les dits cahiers d'acteurs

206, rue La Fayette – 75010 PARIS
Tel : 01.55.26.97.40 – Fax : 01.40.05.13.70
www.respublica-conseil.fr
SAS au capital de 30 000 Euros
RCS Paris B 452 651 136 – Code APE 7022Z
TVA intracommunautaire : FR 77 452 651 136

SOMMAIRE

ANNEXE 9

LES ASSOCIATIONS	98
1. A2RS BOULOGNE-BILLANCOURT	98
2. ASSOCIATION D'ENTREPRISES DES BELLEVUES	98
3. ASSOCIATION HORIZON EMPLOYEUR	98
4. FNAUT ÎLE-DE-FRANCE	98
LES VILLES	99
1. COMMUNE DE BOIS-LE-ROI	99
2. COMMUNE DE GENNEVILLIERS	99
3. COMMUNE DE LOUVRES	99
4. COMMUNE DE MITRY-MORY	99
5. COMMUNE DE PALAISEAU	100
6. VILLE DE PARIS	100
7. COMMUNE DE VILLENEUVE SAINT-GEORGES	100
LES INTERCOMMUNALITÉS	100
1. COMMUNAUTÉ D'AGGLOMERATION DE CERGY PONTOISE	100
2. COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION CŒUR D'ESSONNE	101
3. SYNDICAT DES TRANSPORTS DE L'AGGLOMERATION DE COULOMMIERS	101
4. COMMUNAUTE DE COMMUNES ENTRE SEINE ET FORET	101
5. EPT EST-ENSEMBLE	101
6. COMMUNAUTÉ D'AGGLOMERATION MELUN VAL-DE-SEINE	101
7. EPT PARIS EST MARNE & BOIS	101
8. GRAND PARIS SUD – SEINE-ESSONNE-SENART	102
9. COMMUNAUTÉ D'AGGLOMERATION DU PAYS DE MEAUX	102
10. EPA PLAINE DE FRANCE	102
11. COMMUNAUTÉ D'AGGLOMERATION DE SAINT-QUENTIN-EN-YVELINES	102
12. SYNDICAT INTERCOMMUNAL DES SECTEURS 3 ET 4 MARNE-LA-VALLÉE	103
13. EPT TERRES D'ENVOL	103
14. COMMUNAUTÉ D'AGGLOMERATION VAL D'YERRES VAL DE SEINE	103
15. COMMUNAUTÉ D'AGGLOMERATION VAL-PARISIS	103
16. EPT VALLEE SUD – GRAND PARIS	103
17. COMMUNAUTÉ D'AGGLOMERATION VERSAILLES GRAND PARC	104
LES DÉPARTEMENTS	104
1. CONSEIL DÉPARTEMENTAL DE SEINE-ET-MARNE	104
2. CONSEIL DÉPARTEMENTAL DE SEINE-SAINT-DENIS	104
3. CONSEIL DEPARTEMENTAL DU VAL-DE-MARNE	104
LES ENTREPRISES	105
1. COMMISSION TRANSPORTS NOKIA	105
LES EXPLOITANTS	105
1. GROUPE RATP	105
LES CHAMBRES DE COMMERCE	105
1. CCI PARIS-ÎLE-DE-FRANCE	105
2. CCI ESSONNE	105

LES ASSOCIATIONS

1. A2RS BOULOGNE-BILLANCOURT

L'association des résidents du quartier Rives de Seine évoque la situation du quartier du Trapèze et le manque de dessertes du sud de la ville par rapport au nord du territoire (Boulbi Nord et Issy-les-Moulineaux). Le Grand Paris des Bus donne l'opportunité d'améliorer fortement la desserte radiale du Trapèze tout en supprimant la rupture de charge Paris-Banlieue au niveau de la Porte de Saint Cloud. L'A2RS propose notamment :

- Le prolongement du bus 42 terminus Hôpital Georges Pompidou jusqu'à la gare du Grand Paris Express Pont de Sèvres ;
- La prolongation du bus 22 de Porte de St Cloud à «Meudon sur Seine (T2)» via une nouvelle diagonale Nord-Est/ Sud-Ouest pour les Boulonnais ;
- La création d'une ligne 72bis sur les quais de Seine, au départ d'Ile Seguin/Pont de Sèvres vers Paris ;
- Le prolongement d'une ligne du pont de Sèvres vers Porte de St Cloud (par exemple ligne 171).

2. ASSOCIATION D'ENTREPRISES DES BELLEVUES

L'association d'entreprises du parc d'activités des Bellevues s'appuie sur les constats réalisés dans le cadre de son PDIE pour demander une amélioration de la desserte en transports en commun du parc d'activités, par l'amélioration des fréquences de la ligne 34S et par la création d'une desserte bus vers la gare de Conflans-Sainte-Honorine.

3. ASSOCIATION HORIZON EMPLOYEUR

L'association Horizon Employeur regroupe les principales entreprises des zones d'activités de Vélizy-Villacoublay (Inovel Parc et Bièvres). La part modale des transports en communs a fortement augmenté ces dernières années pour les salariés de ces secteurs. L'association demande une amélioration de la desserte des secteurs d'Inovel Parc et de la desserte des communes voisines, des pôles d'activités et des pôles de transports nationaux et internationaux depuis Inovel Parc. Il s'agirait d'améliorer les conditions de voyage des usagers en améliorant l'information voyageur, la ponctualité des bus, leur accessibilité aux PMR. La structuration de l'offre pourrait également être revue (complexité de la tarification).

4. FNAUT ÎLE-DE-FRANCE

La FNAUT Île-de-France a identifié des pistes principales à creuser pour permettre un renfort d'offre de bus équilibrée sur le territoire francilien. Il s'agirait de traiter les lignes surchargées, d'assurer la continuité de l'offre en grande couronne dense, de simplifier l'offre, d'améliorer les interfaces entre réseaux de transporteurs différents, de mettre en œuvre la restructuration du réseau de bus parisien tout en renforçant le réseau express et transversal, et en développant des solutions innovantes en zones peu denses. Concernant l'amplitude de l'offre, il conviendrait de développer le réseau Noctilien et de renforcer l'offre d'été sur certaines lignes ainsi que l'offre du 1er mai sur le réseau Optile.

Par ailleurs, il s'agirait de renforcer l'information sur l'offre bus et notamment sur les déviations et aux points d'arrêts (attention au phénomène de « forêt de poteaux »). Des efforts en matière de cartographie sont à fournir ainsi que des efforts en termes d'uniformisation de la numérotation des lignes.

Concernant les aménagements de voirie, il s'agirait de développer les voies et couloirs réservés, de moderniser et développer les gares routières et de poursuivre la mise en accessibilité des points d'arrêt avec des abris efficaces. La gestion des feux tricolores est également à revoir. Enfin, ces aménagements doivent être respectés.

La FNAUT souhaite aussi que les véhicules soient adaptés aux besoins des voyageurs, en poursuivant la réduction de la pollution sans menacer le développement de l'offre, en assurant un confort climatique et en mettant en place un nombre de places assises optimal. Sur certaines lignes pourquoi ne pas envisager de changer de type de portes (coulissantes et non pliantes) et d'adapter la taille des bus à la demande ?

Enfin, la FNAUT demande l'unification de la tarification entre les différents modes de transports gérés par le STIF.

LES VILLES

1. COMMUNE DE BOIS-LE-ROI

La Ville souligne la nécessité de développer un réseau de bus ou de navette cadencé au rythme des trains pour inciter les usagers se rendant vers Paris à abandonner leurs voitures individuelles dont le stationnement sauvage pose problème dans la ville. Avec le STIF, la commune envisage la construction de parking-relais et souhaite la mise en place d'un réseau de navettes pour les relier à la gare et pour mailler le territoire de la commune. La desserte de l'Île aux Loisirs, projet porté par la Région qui renforcera l'attractivité de la commune, doit être intégrée dans les réflexions du Grand Paris des Bus.

2. COMMUNE DE GENNEVILLIERS

Pour la ville de Gennevilliers, l'enjeu est l'optimisation de la desserte communale en lien avec l'arrivée du Métro Grand Paris Express, et l'amélioration des liaisons avec les pôles d'emploi et d'habitat des communes riveraines du territoire « Boucle Nord de Seine ». Cela afin d'améliorer les déplacements pendulaires proches en cohérence avec le développement des autres infrastructures de transport, notamment les modes doux.

La Ville demande :

- Une amélioration globale de la qualité de service, d'accessibilité et de confort des usagers, notamment les personnes à mobilité réduite aux arrêts de bus ;
- Une amélioration de l'offre de service du réseau de surface par une meilleure desserte des zones d'activités, accompagnée d'une augmentation des fréquences et des amplitudes afin de répondre aux besoins des salariés en horaires décalés ;
- Le désenclavement du quartier prioritaire de la politique de la ville des Agnettes via la modification de l'itinéraire de la ligne 366 ;
- La mise en œuvre des actions liées aux mobilités inscrites au Contrat de Développement Territorial « Boucle Nord des Hauts de Seine », à savoir : la création de liaisons bus renforcées en site propre sur les axes départementaux tels que la RD9 (itinéraire de la ligne 177 / 175) entre la Défense et le territoire « Boucle Nord de Seine » ; le renforcement des liaisons internes à la Boucle Nord, aujourd'hui celles du territoire « Boucle Nord de Seine » ; et les rabattements vers les gares, le tramway T1 et la tangentielle nord (T11).

3. COMMUNE DE LOUVRES

Dans le cadre de la construction de l'éco quartier Louvres Puiseux, la Ville a réaménagé son pôle gare et instauré notamment un parking payant et une zone de stationnement. Cette démarche vise à encourager le recours aux transports en commun et le rabattement des habitants vers la gare en bus afin de diminuer le recours au véhicule particulier. L'évolution urbaine et démographique du territoire entraîne une situation de difficulté accrue d'accès à la gare en transports en commun. A court terme, la Ville souhaite que les plages horaires des bus intra-muros soient étendues (problème des étudiants ou salariés dont les horaires de travail ne correspondent pas à ceux des derniers bus). À plus long terme, la desserte de bus de la commune doit être améliorée et l'ensemble du réseau de bus doit être repensé.

4. COMMUNE DE MITRY-MORY

La Ville de Mitry-Mory exprime plusieurs besoins : le développement de l'offre très tôt le matin (5h) et tard le soir (à partir de 22h) ; un travail complémentaire sur le dispositif Filéo auprès des entreprises de la plateforme qui jugent que la voiture est plus fiable, mais aussi auprès de l'aéroport Paris-Charles de Gaulle pour faciliter la circulation des bus ; le développement du réseau de bus par des infrastructures permettant de concurrencer le tout-voiture.

La Ville souhaite également la création de deux lignes de bus supplémentaires permettant la desserte des secteurs 2, 3 et 4 de Marne La Vallée, de Chelles et de la gare de Mitry-Claye.

5. COMMUNE DE PALAISEAU

La ville de Palaiseau porte à la connaissance du STIF des actions très spécifiques qu'il conviendrait de mettre en œuvre dans le cadre du Grand Paris des Bus. Il s'agirait notamment de renforcer l'offre en heure creuses, en soirée et le weekend pour les lignes 91-06 et 91-10, de réduire la taille des bus sur la ligne 1 pour éviter les nuisances, de renforcer l'offre sur la ligne N122, de refondre les lignes 14 et 18, d'adapter les amplitudes horaires de la ligne 14, et de renforcer la ligne 18. Enfin pourquoi ne pas créer une navette entre le centre-ville et le quartier Camille Claudel ?

6. VILLE DE PARIS

La ville de Paris souhaite que le Grand Paris des Bus 2017-2020 soit aussi ambitieux financièrement que le plan bus 2013-2016. Le rattrapage d'un déficit de desserte dans les territoires périphériques de l'agglomération ne doit pas se faire au détriment des territoires du cœur d'agglomération (le réseau parisien accueille 1,1 million de voyageurs/jour sur les 1,9 million de voyageurs quotidiens en Île-de-France). Les lignes parisiennes doivent se voir affecter une juste part de l'enveloppe financière allouée au développement du bus en Île-de-France. La ville de Paris rappelle les grandes orientations de la restructuration du réseau de bus parisien, également en concertation : désenclavement des quartiers périphériques, amélioration des liaisons Paris-banlieue, amélioration de la desserte de bois de Boulogne et Vincennes etc. La Ville demande un soutien du STIF aux projets de liaison sur les quais hauts de Seine, sur la rocade des gares et sur les boulevards des Maréchaux. En outre, elle s'engage à réaliser les aménagements de voirie nécessaires à la bonne circulation des bus dans la capitale.

7. COMMUNE DE VILLENEUVE SAINT-GEORGES

La commune de Villeneuve Saint-Georges a identifié les principaux enjeux liés au réseau de bus sur son territoire :

- Le pôle gare de Villeneuve-Saint-Georges : tenir compte des différents projets d'amélioration des transports pour améliorer l'intermodalité, l'accessibilité et la sécurisation des accès piétons afin d'atténuer les conflits de circulations devant la gare qui pénalisent aussi les bus. La suppression du grand nombre de terminus (partiels) de lignes et de zones de régulations aux abords immédiats de la gare est envisagée.
- La gare routière de la place Henri Dunant qui accueille de nombreux bus pour régulation sans être le terminus des lignes sur lesquelles ils circulent. D'autres lieux de régulation doivent être trouvés.
- Les dessertes de l'Hôpital, du plateau et du quartier de Blandin-Belleplace qui doivent être améliorées.
- Le lien avec le pôle d'Orly-Rungis qui mérite d'être renforcé.
- Les liaisons avec la gare RER de Créteil Pompadour, le pôle multimodal de Choisy le Roi et la ligne 15 du GPE qui méritent d'être renforcées.

LES INTERCOMMUNALITÉS

1. COMMUNAUTÉ D'AGGLOMERATION DE CERGY PONTOISE

La CA Cergy Pontoise fait des demandes très spécifiques qui concernent notamment l'amélioration de la desserte en transports en commun du parc d'activités des Bellevues. Elle souhaite l'amélioration des fréquences de la ligne 34S et la création d'une desserte bus vers la gare de Conflans-Sainte-Honorine. Il s'agirait de mieux desservir les équipements de loisirs d'intérêt majeur. La communauté d'agglomération demande :

- La création d'une desserte saisonnière spécifique de l'Île-aux-Loisirs, ainsi que le renforcement de la ligne régulière l'été.
- La création d'une desserte bus régulière de l'Aren'Ice. L'ouverture de cet équipement étant la première étape de la création d'un nouveau quartier (1 500 logements à terme et 60 000 m² de commerces et d'activités).
- L'amélioration des fréquences de passage en heures creuses, le soir et le WE pour les lignes structurantes par la mise à niveau des lignes 34S, 42, 48, 49 et 34N.

2. COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION CŒUR D'ESSONNE

La CA Cœur d'Essonne née le 1^{er} janvier 2016 souhaite avant tout que le STIF tienne compte des modifications des périmètres d'intercommunalité survenues depuis la signature de la dernière convention partenariale afin de permettre un seul contrat par territoire et offrir ainsi une meilleure lisibilité. Il s'agirait également de faciliter la mise en œuvre des ajustements immédiats et prioritaires. En outre, pourquoi ne pas faire évoluer la politique de transport scolaire, et le transport à la demande (en revoyant les règles de financement du STIF) ? Enfin, la Cœur d'Essonne verrait d'un bon œil la création d'une AOP (Autorité Organisatrice de Proximité) sur son territoire, afin de mieux gérer le réseau existant et le développement des nouvelles lignes.

3. SYNDICAT DES TRANSPORTS DE L'AGGLOMERATION COULOMMIERS

Le STAC a identifié des besoins très spécifiques pour l'agglomération de Coulommiers qui concernent l'irrigation globale du territoire communal, la desserte des zones d'attractivités de l'agglomération, le renforcement de l'offre au regard des flux constatés sur certaines lignes, et la réduction des nuisances dues au passage de certains bus dans Coulommiers.

4. COMMUNAUTE DE COMMUNES ENTRE SEINE ET FORET

La CC Entre Seine et Forêt souhaite que les besoins futurs du territoire soient bien pris en compte (ouverture du collège à Vulaines-sur-Seine notamment) et que le transport à la demande soit développé.

5. EPT EST-ENSEMBLE

Est Ensemble commence par souligner les grands enjeux de desserte du territoire. Un certain nombre de secteurs d'Est Ensemble, très mal desservis, doivent être dès à présent priorisés comme la cité de l'Abreuvoir à Bobigny, la Cité de l'Étoile à Bobigny, le quartier Malassis-La Noue, les quartiers nord de Bondy, la zone d'activité des Vignes, et le quartier de la Plaine Ouest. Le plan bus 2017-2020 devra intégrer la restructuration du réseau bus liée au M11, T1 et Tzen3 qui ne répond qu'en partie aux enjeux de desserte. En outre, Est Ensemble exprime la nécessité d'une liaison bus nord/sud efficace sur le territoire et d'un rabattement de qualité sur les pôles d'échanges.

6. COMMUNAUTÉ D'AGGLOMERATION MELUN VAL-DE-SEINE

La CA Melun Val-de-Seine gère le réseau de bus urbain « Mélibus ». À ce titre, elle définit plusieurs priorités à mettre en œuvre dans le cadre du Grand Paris des Bus :

- Extension du réseau Mélibus aux communes de Saint-Fargeau-Ponthierry & Pringy ;
- Améliorer la desserte des communes de Maincy, Limoges-Fourches, Lissy et Villiers-en-Bière ;
- Réaménager le pôle d'échange multimodal de la gare de Melun ;
- Adaptation de la ligne M du réseau Mélibus ;
- Résorber les surcharges du réseau Mélibus ;
- Améliorer la desserte de Santépole à Melun, du pôle d'activité de Paris-Villaroche et du Tertre-de-Chérisy et du quartier Clos Saint-Louis à Dammarie-Lès-Lys ;
- Prendre en compte les projets d'aménagement urbain de l'Arc Nord et des Trois-Noyers ;
- Rendre le réseau plus attractif et harmoniser l'offre entre les périodes de fonctionnement ;
- Restructurer le réseau Mélibus à la mise en service du Tzen 2.

7. EPT PARIS EST MARNE & BOIS

Le bus est un moyen de desserte complémentaire au réseau de transport ferroviaire, en plein développement sur le territoire. La restructuration et la création de lignes supplémentaires sont nécessaires pour aboutir à un véritable maillage du réseau en proche banlieue. À ce titre, Paris Est Marne et Bois souhaiterait une amélioration des liaisons nord-sud, par le renfort, l'amélioration ou la création de lignes ; la création de nouvelles lignes reliant le territoire du nord de la Marne aux réseaux de transport ferré ; la création de nouvelles lignes reliant les équipements majeurs du Val-de-Marne ; une amélioration de la desserte des pôles générateurs de trafic comme les gares, les équipements publics et les artères commerciales ; et une meilleure prise en compte des besoins des quartiers enclavés. Par ailleurs, il s'agirait de prolonger les lignes de bus s'arrêtant aux portes de Paris vers la banlieue, de créer davantage de lignes express et de navettes urbaines, et de développer le réseau nocturne. Enfin, l'amélioration du confort des usagers est essentielle et passerait notamment par l'harmonisation de la tarification et l'amélioration de l'information dynamique dans les gares routières et ferroviaires.

8. GRAND PARIS SUD – SEINE-ESSONNE-SENART

Le territoire souffre encore du manque de moyens consacrés au développement de l'offre bus, alors qu'il porte de grandes ambitions en matière de développement territorial (offre foncière, dynamisme économique et culturel, cadre de vie agréable et préservé attirant les populations jeunes). Plusieurs projets de refonte des réseaux de transport (mise en service du Tram 12 et du TZen 4 à l'horizon 2020, TZen 2 en 2024, refonte du RER D) invitent à repenser l'offre bus sur le territoire. A ce titre, Grand Paris Sud exprime les priorités suivantes :

- Renforcer l'attractivité de l'offre bus du territoire : renforts d'offre sur certaines lignes, amélioration de l'intermodalité et de la lisibilité de l'offre de transport ;
- Renforcer le maillage du territoire (relier le territoire aux grands pôles régionaux que sont Melun, Orly, Créteil et Marne-La-Vallée, améliorer le maillage communal et intercommunal, offrir une desserte adaptée aux parcs d'activités économiques et aux zones peu denses, créer de nouvelles lignes et anticiper les besoins futurs) ;
- Un accompagnement du STIF concernant l'adaptation des infrastructures (maintien des infrastructures existantes et création d'infrastructures permettant une meilleure régularité des bus), l'information-voyageurs et la communication et la mise en sécurité du réseau.

9. COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION DU PAYS DE MEAUX

La CA du Pays de Meaux s'appuie sur une étude de 2015 menée à propos de la restructuration des transports sur tout le territoire. Elle demande notamment des renforts d'offre (par des bus articulés), le prolongement de certaines lignes et la création de lignes structurantes ainsi que la mise en place d'une ligne de nuit.

10. EPA PLAINE DE FRANCE

L'EPA Plaine de France part d'un constat critique de l'offre de bus sur le territoire : un manque de lisibilité dû à la multiplicité des réseaux de transports et des difficultés d'exploitation dues à une organisation spatiale peu propice aux modes actifs, avec un manque de fiabilité et une amplitude horaire ou journalière parfois trop faible. Pour ces raisons notamment, l'usager privilégie le système ferroviaire. L'EPA demande la création d'un réseau de lignes de bus structurantes dans le Grand Roissy, intermédiaires entre le réseau ferroviaire et les lignes de desserte locale. Une attention devrait être portée sur le rabattement et la diffusion entre les lieux de destination (ou d'origine) et les gares actuelles ou futures. L'amélioration de l'usage des bus dans le Grand Roissy passe par diverses mesures susceptibles de renforcer une offre de transport en commun qui soit adaptée, performante et lisible :

- Des aménagements en site propre sont nécessaires pour les lignes les plus fréquentées ou les plus soumises à la congestion routière ;
- Une meilleure lisibilité du réseau : simplification et homogénéisation des noms de lignes et de réseaux, création de cartes et d'applications mobilité à l'échelle du Grand Roissy, services et sensibilisation via la création d'une Agence Locale de Mobilité, etc.
- Une adaptation du transport aux besoins, via des expérimentations en matière de transport à la demande ;
- Une organisation spatiale et une conception des espaces publics favorisant les modes actifs.

11. COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION DE SAINT-QUENTIN-EN-YVELINES

Partant du constat que les déplacements en transports collectifs ne sont pas suffisamment attractifs sur le territoire et avec pour objectif de faire passer leur part modale de 15 à 20 % d'ici 2020, la Communauté SQY a identifié les améliorations à apporter au réseau de bus :

- Appui du STIF pour l'étude de restructuration du réseau de bus de Saint-Quentin-en-Yvelines et pour la mise en service du nouveau réseau ;
- Intervention du STIF pour le développement de l'offre de bus desservant les parcs d'activités ;
- Renforcement du maillage des lignes express vers les autres pôles de la Région ;
- Réalisation des aménagements en faveur du bus sur l'agglomération et phasage de la programmation financière pour les prochaines années ;
- Mise en place de matériels bus participant à la transition énergétique ;
- Expérimenter sur le territoire une application multimodale mobile d'informations en temps réel.

12. SYNDICAT INTERCOMMUNAL DES SECTEURS 3 ET 4 MARNE-LA-VALLÉE

Après un diagnostic très précis de la mobilité générée sur les territoires Seine-et-Marnais, le SIT définit le bus de demain qui devra être performant, régulier, accessible, confortable, ouvert à tous, connecté, facile d'accès, réactif et adapté à la demande, visionnaire, adapté, intermodal, respectueux de l'environnement etc. Ces adjectifs recouvrent des enjeux plus précis très détaillés dans le document fourni par le SIT.

13. EPT TERRES D'ENVOL

Suite à un diagnostic des habitudes de déplacement de ses habitants, l'EPT Terres d'Envol propose à court terme :

- Une hiérarchisation plus lisible et plus qualitative du réseau de bus à travers l'aménagement en TZen de la ligne 15 de Keolis CIF entre Aulnay-sous-Bois et Tremblay-en-France, l'amélioration de la qualité de service de la ligne 143, et la relance du projet COMET (Corridor Métropolitain).
- Un rabattement plus efficace vers les gares et vers le tissu local, d'activités ou d'habitat : qualifier la rue Pressensé très utilisée pour le rabattement des voyageurs des stations de bus à la gare RER du Bourget; mieux desservir la plateforme aéroportuaire du Bourget ; appuyer le développement urbain polycentrique sur le Blanc-Mesnil ; mettre en œuvre le projet de la gare routière à O'Parinor ; renforcer la ligne 45 de Kéolis-CIF ; prolonger la ligne 1 de Kéolis-CIF vers la gare du Bourget ; adapter l'offre sur la ligne 93 ; prolonger la ligne 618 vers le Vert Galant ; améliorer la régularité de la ligne 642 pour une meilleure desserte de Villepinte ; et clarifier et adapter la desserte à Tremblay-en-France entre T'Bus et 619.

À long terme, l'EPT Terres d'Envole souhaite la mise en place d'un pôle bus autour de la future gare Drancy Bobigny, une amélioration de la desserte de l'aéroport du Bourget, et le développement du réseau dans le secteur du Parc des expositions, Paris Nord 2, Aérolians.

14. COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION VAL D'YERRES VAL DE SEINE

La CA Val d'Yerres Val de Seine cible les priorités suivantes pour le Grand Paris des Bus :

- Désenclavement des quartiers prioritaires ;
- Poursuivre l'amélioration des déplacements du quotidien ;
- Prendre en compte l'émergence des quartiers résidentiels ;
- Assurer des opportunités de rabattements multiples ;
- Rendre plus lisible l'offre de transports ;
- Étendre l'approche des dessertes scolaires aux établissements d'enseignement professionnel ;
- Faire preuve d'innovation par rapport au matériel roulant ;
- Élargir l'approche territoriale des bassins de transport ;
- Anticiper l'arrivée et la mise en place des réseaux du Grand Paris.

15. COMMUNAUTÉ D'AGGLOMERATION VAL-PARISIS

La CA Val-Parisis souhaite, dès le 1^{er} semestre 2017, améliorer visiblement l'offre et la qualité de service, par une série de renforts d'un faible coût sur plusieurs lignes, par une rationalisation des grilles horaires et par le redéploiement de véhicules. À plus long terme, il s'agirait de mettre en chantier des restructurations plus ambitieuses, impliquant l'ajout de plusieurs véhicules (articulés) sur certaines lignes, et une restructuration de quelques parties du réseau. Enfin, Val Parisis demande une amélioration du réseau de bus nocturne.

16. EPT VALLEE SUD – GRAND PARIS

L'EPT Vallée Sud – Grand Paris a souligné un ensemble de priorités concernant le projet d'amélioration générale réseau de bus : le Grand Paris des Bus doit prendre en compte les projets d'aménagement du territoire, l'impact des gares du GPE et du futur tramway T10, et l'augmentation des déplacements en rocade. Le réseau de bus doit compléter le maillage des lignes structurantes, assurer un service de déplacement le week-end, apporter une meilleure réponse aux besoins de déplacement en fin de soirée et la nuit, et harmoniser le niveau d'offre en journée, le weekend et pendant les vacances scolaires. Il doit être plus fiable, plus flexible en correspondance avec les autres modes de déplacement. Il doit également être accessible et en mesure de répondre à des besoins provenant de publics spécifiques (PMR, scolaires etc.). D'un point de vue écologique, il doit contribuer à l'amélioration de la qualité de l'air et à la réduction des nuisances sonores.

Dans un second temps, l'EPT cible plusieurs besoins plus spécifiques ligne par ligne.

17. COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION VERSAILLES GRAND PARC

La CA Versailles Grand-Parc identifie trois objectifs majeurs du Grand Paris des Bus pour son territoire :

- Restructurer et développer l'offre de transport bus par une rationalisation du réseau dans le centre de Versailles (diminution des nuisances, baisse de la régulation en centre-ville, augmentation de la vitesse commerciale...), par une clarification de la structure et de l'offre sur le réseau (hiérarchisation, diminution du nombre de lignes), par un renforcement de la complémentarité de l'offre (desserte des gare, liaisons inter-quartiers) et par la mise en place d'une identité du réseau.
- Améliorer les services aux usagers en déployant une information voyageurs « temps réel » sur l'ensemble des réseaux bus de VGP, ainsi qu'une information multimodale au niveau des pôles d'échange, en développant une information multimodale et multi-services de transport « temps réel » tout au long de la chaîne de déplacement (bus, vélos, autolib', covoiturage,...) et en développant un titre de transport destiné aux usagers occasionnels et réalisant des trajets locaux internes au bassin de vie.
- Investir pour un réseau de bus innovant et plus respectueux de l'environnement en faisant évoluer la part des technologies de motorisation limitant les nuisances en matière de pollution et de bruit dans le parc de véhicules du réseau de Versailles Grand Parc.

LES DÉPARTEMENTS

1. CONSEIL DÉPARTEMENTAL DE SEINE-ET-MARNE

Le CD 77 a exprimé plusieurs priorités : renforcement de lignes express à effectuer dès 2017 (ligne SME 17, desserte Villages Nature, ligne SME 34, ligne SME 01, ligne SME 20, ligne SME 46, Citalien Melun – Carré Sénart) et création de lignes (Ligne SME 07 Provin – Montereau). Au-delà de 2017, il s'agirait de renforcer les lignes SME 18, 69, 16, 19, 67 et de créer une ligne reliant Bray-sur-Seine, Provins, la Ferté Gaucher, La Ferté-sous-Jouarre.

Concernant les lignes structurantes interbassins, il s'agirait de renforcer dès 2017 les lignes 51, 13, 59, de réaliser les études d'opportunité pour des liaisons entre le secteur de Villeparisis/Mitry et les secteurs 3 et 4 de Marne-la-Vallée, entre Mormant et Melun, entre le RER A (secteur Marne-la-Vallée) et le RER E (secteur Pontault/Tournan). Au-delà de 2017, il s'agirait de renforcer les liaisons Sénart/Melun – Pontault/Tournan, Melun et Brie-Comte-Robert, Dammartin – Meaux et d'améliorer la desserte des zones d'activités et pôles d'emplois majeurs, des pôles d'enseignement supérieur, et des pôles touristiques majeurs.

2. CONSEIL DÉPARTEMENTAL DE SEINE-SAINT-DENIS

Le CD 93 rappelle que le Département est un acteur majeur pour améliorer la performance du réseau et s'est engagé, depuis 2013, dans une démarche de résorption des points durs bus. Cependant, l'offre de bus mérite encore d'être améliorée. Par l'attribution d'une enveloppe financière dédiée, le Grand Paris des Bus devra permettre de :

- Développer l'offre : fréquences améliorées, plages horaires plus étalées, offre de nuit de qualité et continue, et matériel roulant plus capacitaire ;
- Renforcer les liaisons bus avec Paris et la grande couronne ;
- Adapter le réseau bus aux évolutions urbaines ;
- Améliorer l'information voyageurs ;
- Accélérer la transition énergétique ;
- Soigner l'intégration urbaine et les zones d'intermodalité ;
- Intégrer dès aujourd'hui l'évolution du réseau bus avec l'arrivée du Grand Paris Express.

3. CONSEIL DÉPARTEMENTAL DU VAL-DE-MARNE

Le CD 94 évoque notamment :

- Les renforts d'offres : en heures creuses, pendant les petites vacances scolaires mais aussi pendant les heures de pointe en jour ouvré ;
- La gestion de la phase travaux du Grand Paris Express et les renforts d'offre qui doivent en découler ;
- La desserte du réseau lourd et notamment du RER A ;

- Le manque de desserte de certains territoires situés à l'est et au sud est du département ;
- Le développement du réseau Noctilien en termes de fréquence et de desserte.

LES ENTREPRISES

1. COMMISSION TRANSPORTS NOKIA

L'entreprise emploie 4 000 salariés sur la commune de Nozay. Elle souhaite le développement d'une offre de lignes de bus express qui ont montré leur succès auprès des salariés du groupe. Il s'agirait d'en créer une sur la nationale N118 et une autre sur l'axe D444/Phébus-60. Par ailleurs, la commission évoque les améliorations potentielles de toutes les lignes de bus locales (Nozay et environs) qui servent à la desserte de l'entreprise.

LES EXPLOITANTS

1. GROUPE RATP

À Paris, la RATP a contribué au projet ambitieux de restructuration du réseau de bus et contribuera aux projets de lignes de BHNS. En petite couronne, la RATP contribuera à renforcer le maillage entre le réseau de bus et les futures gares du GPE. En grande couronne, la RATP contribuera au renforcement de l'offre, à l'étoffement du réseau de lignes express, et au développement du transport à la demande.

Plus qu'un mode de transport, la RATP souhaite participer au développement d'une offre de services : offrir en temps réel une information complète et performante, repenser les gares routières, offrir de nouveaux services (mobilier multiservices, écrans tactiles dans les gares etc.).

La RATP souhaite s'engager pour le développement du réseau de bus nocturne à Paris (rocade sur les boulevards des Maréchaux), et en banlieue (grande rocade de banlieue, prolongement de 6 lignes radiales). Il s'agirait de renforcer le service des lignes de nuit les plus fréquentées, de renforcer la sécurité (recrutement de 100 agents supplémentaires) et de développer le transport à la demande de nuit.

Enfin, la RATP rappelle son engagement pour la performance environnementale des bus à travers son ambition de disposer, d'ici 2025, en Île-de-France, d'un parc 100% écologique, comprenant environ 80% de bus électriques et 20% de bus au biogaz.

LES CHAMBRES DE COMMERCE

1. CCI PARIS-ÎLE-DE-FRANCE

Les principales demandes et propositions de la CCI Île de France sont les suivantes :

- Améliorer l'intermodalité des bus entre eux et avec les autres moyens de transport, par l'aménagement de pôles d'échanges optimisés, en assurant une bonne accessibilité des futures gares du GPE par la route et donc en bus et en pensant les différents réseaux de manière complémentaire,
- Adapter les dessertes à chaque territoire après une analyse fine de leurs besoins respectifs,
- Mettre en place des mesures incitatives d'accompagnement vers une mobilité durable des entreprises, auxquelles la CCI souhaite s'associer comme elle le fait déjà,
- Renforcer l'offre de bus entre les gares et les zones industrielles, tôt le matin (passage par la gare avant 5h), le soir après 21 h et les samedis, afin d'offrir une solution de transport aux salariés travaillant en horaires décalés.

2. CCI ESSONNE

La CCI Essonne souscrit aux demandes et propositions qui ont été adressées par la CCI Paris Ile de France au STIF dans le cadre de la consultation et présente quelques enjeux spécifique au territoire essonnien :

- Profiter des opportunités des gares du GPE pour améliorer le maillage de l'est et du centre de l'Essonne,
- Restructurer le réseau de bus du territoire du C.I.N Porte Sud du Grand Paris,
- Optimiser le réseau de transport en commun du parc naturel régional du gâtinais français,
- Améliorer les fréquences de l'offre de bus pour les horaires de travail décalés.



Mairie de Mitry-Mory
11-13 rue Paul Vaillant Couturier 77 290 Mitry-Mory
Mme Charlotte Blandiot-Faride, Maire de Mitry-Mory
kdominguez@mitry-mory.fr
01.60.21.60.27

La commune de Mitry-Mory dispose d'un réseau de bus fonctionnel et de deux gares RER B.

Dans un souci permanent de répondre aux attentes des habitants, la commune et le transporteur, CIF-Keolis, travaillent en concertation pour faire évoluer le réseau de bus et réussir à développer l'offre, à coût constant quand cela est possible, avec le soutien technique et financier du STIF.

La demande porte aujourd'hui sur le développement de l'offre très tôt le matin (5h) et tard le soir (à partir de 22h).

Le dispositif Filéo est très apprécié par la population. Un travail complémentaire doit être réalisé à la fois auprès des entreprises de la plate-forme qui jugent que la voiture est plus fiable, mais aussi auprès de l'aéroport Paris-Charles de Gaulle pour faciliter la circulation des bus.

Autre constat : le réseau routier majeur est saturé (A 104, N2, RD 212) d'où un report sur les réseaux routier communaux. Conséquence : les lignes de bus communales subissent des retards dus à la congestion des voiries.

Aujourd'hui, pour les habitants du territoire de Mitry-Mory, l'accès aux soins (l'hôpital de secteur est à Jossigny), à la formation supérieure (l'université Paris-est), à la sous-préfecture (Torcy) aux loisirs (Disney) et aux zones d'emplois (Marne La Vallée) ne peut s'effectuer qu'en voiture.

Le développement du réseau de bus est primordial mais il faut aussi trouver des solutions au niveau des infrastructures pour concurrencer le tout voiture.

Les nouveaux défis pour la commune de Mitry-Mory sont d'obtenir la création de lignes en direction :

- **du secteur 2 Marne La Vallée** : pour permettre l'accès à la cité Descartes (université Paris Est) et à la future gare du Grand Paris Noisy Champs (ligne 11 et 15, RER A), répondant ainsi aux exigences d'interconnexion pour desservir un bassin plus large que celui à

LIBERTÉ - ÉGALITÉ - FRATERNITÉ



proximité de la gare,

- **du secteur 3 et 4 Marne La Vallée** : pour permettre l'accès à une zone d'emploi et de tourisme (Disney) très importante, et à l'hôpital de secteur (Jossigny),

- **de Chelles** : pour permettre l'accès à la future gare du Grand Paris (ligne 16) mais surtout dans l'immédiat au RER E pour offrir une alternative en cas de perturbations sur la ligne RER B.

- **vers la gare de Mitry-Claye** : En effet, si la gare de Villeparisis/Mitry-le-Neuf est une gare fréquentée exclusivement par les habitants des 2 communes, la gare terminus de Mitry-Claye est une gare de rabattement pour les habitants de tout le secteur dans un rayon de 15 km. Avec le développement de l'offre sur la ligne K à compter de décembre 2016, cette gare sera encore plus attractive. La desserte bus des villages avoisinants se résume à une desserte à vocation scolaire car le lycée est à proximité de la gare, ce qui ne correspond pas aux besoins des usagers de la gare. La mise en place d'un transport à la demande voire d'une ligne régulière apporterait une réelle amélioration du rabattement vers la gare, apportant une alternative à la voiture.

Page 2/

Cahier d'Acteur

dans le cadre de la consultation sur le

Projet du Grand Paris des Bus

nom d'Acteur : **Association du Quartier Morland**
Adresse : **7, Boulevard Morland - 75004 - Paris**
Auteur : **Philippe Loiret, Président de l'Association du Quartier Morland**
mail : **Philippe@morland.fr**
téléphone : **+(33) 6 88 69 60 76**

L'Association du Quartier Morland a pris connaissance du projet pour le Grand Paris des Bus en cours de concertation, qu'elle voit comme une belle opportunité pour améliorer la mobilité dans toute la région.

Elle se félicite de l'allongement de la **ligne 72** jusqu'à la Gare de Lyon, ce qui devrait désenclaver la pointe est de notre quartier (croisement du Boulevard Bourdon, Boulevard Morland, Place Mazas) qui n'a actuellement à sa porte que la ligne 5 du métro.

L'Association du Quartier Morland souhaite aussi indiquer que le Quartier est traversé par le **Boulevard Morland**, lien qu'utiliserait le bus 72, car ce boulevard reste encore aujourd'hui très chargé, emprunté par des voitures à vive allure, au-delà de la limite, probablement sortant à peine de l'autoroute A4 (Bercy), et parfois simplement en transit par Paris.

Il nous semble que l'intégration de ce mode de transport doux, le bus 72, pourrait occasionner des risques majeurs pour ses passagers et pour la circulation en général s'il s'installait simplement en rajout à ce fort trafic de voitures rapides. Et c'est bien sur l'ensemble des communications du Boulevard Morland, bus et voitures, qu'il faut travailler, dans une optique large de l'ensemble des provenances et des directions.

L'Association du Quartier Morland souhaite accueillir cette nouvelle initiative du passage de la ligne du bus 72 et invite à intégrer un travail complémentaire sur les différents trafics du Boulevard Morland. Elle fait toute confiance aux responsables de la région, du STIF.... quant aux techniques et aux outils nécessaires, mais elle souhaiterait participer à cette étude/approche/concertation de façon à ce que les besoins locaux soient bien portés.

l'Association du Quartier Morland restera active sur la mise en œuvre de ces nouveaux moyens de transport et espère que ce projet de Grand Paris des Bus conduira à une meilleure mobilité pour tous les franciliens et que chacun puisse profiter de toutes les merveilles de notre région.

Association du Quartier Morland

20 octobre 2016



Contribution à la concertation sur le Grand Paris des Bus

Grand Paris Sud
Seine-Essonne-Sénart

Franck CHAUVIN
Directeur des Transports et des Mobilités
f.chauvin@grandparissud.fr
T. : 01 69 91 59 44

Grand Paris Sud
500 place des Champs-Élysées - BP 62 - Courcouronnes
91054 Évry Cedex - Tél : 01 69 91 58 58
www.grandparissud.fr



Courcouronnes, le 4 Novembre 2016

Grand Paris des Bus 2017-2020

Cahier d'acteur – Grand Paris Sud

Dans le cadre de son action en faveur du développement de l'usage des transports collectifs, le STIF a entériné lors de son Conseil d'Administration du 5 Octobre 2016 le lancement d'un programme d'investissement et de développement de l'offre bus sur la période 2017 – 2020 qu'il a nommé Grand Paris des Bus. Avant son adoption définitive fin 2016, le STIF a souhaité lancé une vaste campagne de concertation auprès du Grand Public et des acteurs institutionnels pour alimenter le programme et le bâtir en tenant compte des besoins exprimés. Sans présager des enseignements de cette concertation, plusieurs grandes priorités ont néanmoins déjà été identifiées :

- ⇒ Augmenter la fréquence des bus,
- ⇒ Assurer une continuité du service,
- ⇒ Améliorer les grandes liaisons (lignes express, réseaux inter-urbain),
- ⇒ Renforcer les Noctiliens,
- ⇒ Créer de nouvelles lignes en site propre,
- ⇒ Avoir un réseau de bus plus sûr, plus propre (bus écologique) et plus confortable,
- ⇒ Intégrer de nouveaux services: information-voyageurs en temps réel, OpenData, calculateur d'itinéraire,

Plus spécifiquement sur la Grande Couronne, les enjeux sont les suivants :

- ⇒ Assurer la connexion avec le Grand Paris Express,
- ⇒ Proposer une continuité de l'expérience transport: trajet, tarification, information-voyageurs,
- ⇒ Prendre en compte l'évolution des territoires et des modes de vie,
- ⇒ Intégrer dans la réflexion les modes complémentaires au bus,

Dans cette perspective, des travaux doivent être menés afin de :

- ⇒ Limiter les creux d'offre (territoires non desservis, heures creuses),
- ⇒ Assurer les connexions inter-bassin et le développement des lignes express,
- ⇒ Mettre à profit le temps de transport en proposant de nouveaux services: connexion wifi, information multi-tranporteurs etc.

Grand Paris Sud
500 place des Champs-Élysées - BP 62 - Courcouronnes
91054 Évry Cedex - Tél : 01 69 91 58 58
www.grandparissud.fr



La Communauté d'Agglomération Grand Paris Sud souhaite s'inscrire pleinement dans la démarche lancé par le STIF.

En tant que territoire de Grande Couronne, et malgré les apports du précédent Plan Bus 2013 – 2016, le territoire souffre encore du manque de moyens consacrés au développement de l'offre depuis des années. Ce rattrapage doit donc être renforcé pour redonner au bus, maillon essentiel dans les déplacements de proximité, l'attractivité nécessaire au développement de son usage par les habitants, salariés, étudiants etc. Le Grand Paris des Bus doit donc être le dispositif qui amplifiera ce rattrapage.

En parallèle, Grand Paris Sud porte de grandes ambitions en matière de développement territorial qui se traduiront dans les années à venir par la mise en œuvre de projets majeurs à l'échelle francilienne dans le domaine économique, résidentiel, social ou culturel. Parmi ses atouts, une offre foncière précieuse en Île-de-France, un dynamisme économique soutenu par la présence de filières d'avenir, deux grands pôles de développement équilibrés de part et d'autre de la Seine, un cadre de vie préservé et une population jeune. L'offre bus, en tant qu'offre de maillage de ce nouveau territoire sera essentielle pour conforter ces réussites et accompagner ce développement. Le monde économique, les 18 000 entreprises du territoire, les nombreux sièges sociaux de grands groupes (Snecma-Safran, Arianespace, Truffaut...), les établissements investis dans les industries de pointe (high-tech, éco-activités, recherche médicale...), les 5 centres commerciaux à notoriété régionale ou encore les 19000 étudiants de Grand Paris Sud attendent donc beaucoup du Grand Paris des Bus. Ayant fait de la culture une autre priorité de son développement, Grand Paris Sud compte sur le développement de l'offre de transport pour permettre à ses habitants et à ceux venus d'autres territoires de bénéficier de ses équipements de proximité ou d'envergure régionale telles ses 8 salles dédiées au spectacle vivant, dont 2 scènes nationales, ses 21 médiathèques-bibliothèques, un réseau dense de conservatoires et d'écoles de musiques ou encore ses cinémas multiplexes et ses 7 salles de cinéma « art et essai ».

Illustration du caractère stratégique de Grand Paris Sud, la signature le 24 juin dernier par l'État et les collectivités locales d'un Contrat d'Intérêt National d'une durée de 5 ans. Ce dernier doit être un accélérateur de développement avec pour première priorité l'amélioration des transports. Le Grand Paris des Bus doit, là aussi, être un moyen pour l'ensemble des acteurs, de concrétiser les engagements pris.

Enfin, le Grand Paris des Bus s'inscrit pour l'Agglomération dans un calendrier marqué l'aboutissement de projets majeurs destinés à renforcer le réseau structurant : mise en service du Tram 12 Express à

Grand Paris Sud
500 place des Champs-Élysées - BP 62 - Courcouronnes
91054 Évry Cedex - Tél : 01 69 91 58 58
www.grandparissud.fr



l'horizon 2020 concomitamment à celle du TZen 4 et réalisation des premières sections de Site Propre préfigurant le TZen 2 dont l'arrivée est attendue pour 2024.

En parallèle, la SNCF prévoit une refonte importante de la desserte du RER D Sud dès 2019. Bien que le projet ne soit pas encore arrêté à ce stade, des ruptures de charge sont envisagées en gare de Corbeil-Essonnes, de Juvisy.

Des modifications de comportement de rabattement des voyageurs sur les gares sont à prévoir et le réseau bus doit participer à l'organisation de ces rabattements en s'adaptant aux nouveaux besoins.



Ces grands projets bouleverseront profondément le paysage de Grand Paris Sud et seront des atouts mais leur fonctionnement ne sera optimal qu'en étant accompagné par des évolutions et des adaptations de l'offre de transport bus actuelle. Des restructurations de l'offre bus seront à prévoir pour proposer aux usagers une offre de transport cohérente entre les lignes, lisible et adaptée aux besoins.

Dans ce cadre, la Communauté d'Agglomération sera attentive à ce que le STIF mène une concertation territorialisée. Grand Paris Sud souhaite avoir un rôle de relais des besoins et attentes de son territoire et que ces projets puissent être travaillés avec les opérateurs de bus locaux qui doivent être systématiquement associés aux études et réflexions engagées par les partenaires.



Dans ce contexte, ce cahier d'acteur constitue donc à la fois la contribution du territoire à la définition de ce programme ambitieux et l'illustration des attentes et des besoins qu'il entend faire remonter au STIF pour en bénéficier.

Grand Paris Sud
500 place des Champs-Élysées - BP 62 - Courcouronnes
91054 Évry Cedex - Tél : 01 69 91 58 58
www.grandparissud.fr



Grand Paris des Bus : les priorités pour Grand Paris Sud

L'ambition de Grand Paris Sud est de proposer une offre de transport en commun attractive et efficace pour les voyageurs. Pour ce faire, l'Agglomération dispose d'une offre diversifiée. Elle ne compte ainsi pas moins de 17 gares du RER D et plus de 80 lignes de bus tant urbaines qu'interurbaines dont l'exploitation est assurée par 5 principaux opérateurs : la SEM TICE, Daniel Meyer, Keolis Seine Essonne, TransDev et Cars Soeur. Grand Paris Sud s'investit dans la qualité de l'offre bus en contribuant notamment au financement des réseaux à hauteur de près de 4.5 millions d'€ par an via ses conventions partenariales.

Dans le cadre du Grand Paris des Bus, l'Agglomération souhaite allier des objectifs techniques (efficacité du service, accessibilité, gain de temps de parcours...) et de politique territoriale (maillage du territoire communautaire, desserte des zones d'activités et des programmes urbains, liaison avec les principaux pôles générateurs extra-territoriaux...). C'est par le prisme de ces 2 grands objectifs que sont présentés dans la suite de cette contribution les projets que l'Agglomération et ses partenaires estiment indispensables de mettre en œuvre d'ici 2020 afin de concourir au rayonnement francilien.

❖ Renforcer l'attractivité de l'offre bus du territoire

Proposer des renforts d'offre et assurer une continuité de service entre les différents réseaux

L'un des principaux critères d'attractivité de l'offre bus demeure la consistance de son offre et l'adaptation de son niveau de service aux problématiques spécifiques des secteurs qu'elle dessert. L'amélioration de la fréquentation des réseaux de bus passe donc par des renforts d'offre ciblés qui recherche l'adaptation aux modes de vie évolutifs des habitants, salariés etc. (ouverture des magasins le week-end, hausse des déplacements en heures creuses etc.).

Dans le cas de lignes à fort potentiel ou desservant ponctuellement d'importants pôles générateurs de flux (établissements scolaires, centres commerciaux, équipements culturels, administrations etc.), ces renforts d'offre sont une première réponse aux problématiques de surcharge des bus, notamment aux heures de pointe et permettent une amélioration des conditions de confort et de sécurité des voyageurs.

En complément, la labellisation de certaines lignes inscrites dans des secteurs économiques et résidentiels denses permet à la fois de subvenir aux besoins de déplacements par l'augmentation concomitante des fréquences et des amplitudes (voire des capacités du matériel roulant) et à proposer une meilleure lisibilité de l'offre par la hiérarchisation des lignes (Cf. ci-dessous également).

Grand Paris Sud
500 place des Champs-Élysées - BP 62 - Courcouronnes
91054 Évry Cedex - Tél : 01 69 91 58 58
www.grandparissud.fr



Dans cette perspective, Grand Paris Sud a identifié, en lien avec les opérateurs, les principales lignes justifiant, dans le cadre du Grand Paris des Bus, un renfort de leur offre actuelle :

Opérateur(s)	Ligne(s) concernée(s)
TransDev	T-Zen1, Citalien, RE Moissy, MI Moissy, MI Lieusaint, DO Lieusaint-Moissy, RE Boisséart, RE Savigny
Cars Sœur	7002, 7001
Kéolis Seine Essonne	304, 301, 300
TICE	414, 413, 510 Patios, 401, 404, 407, 416, 510 Fleury
Daniel Meyer	DM22

↳ Améliorer l'intermodalité

Les réseaux de bus de Grand Paris Sud remplissent diverses missions notamment celle de rabattre les habitants vers les modes lourds. L'Agglomération est en effet traversée par deux branches du RER D : Châtelet-Melun via Combs-la-Ville et Châtelet – Malesherbes – Melun via Corbeil-Essonnes. Elle disposera en 2020 d'un Tram-Train reliant deux pôles économiques majeurs du Sud francilien, Massy et Evry et sera dotée dans le même temps de 2 lignes TZen en service venant compléter le réseau ferré en offrant un niveau de service proche du tramway.

Par ailleurs, une des connexions avec le Grand Paris Express se fera avec le RER D au niveau de la Gare du Vert-de-Maisons.

Sans attendre 2020 ni 2022, une meilleure adaptation de l'offre bus au fonctionnement des réseaux lourds doit permettre de rendre plus efficaces et fluides les correspondances et d'estomper la gêne que représentent les ruptures de charge à toutes périodes de la journée et de l'année.

Plusieurs lignes sont concernées sur le territoire :

Opérateur(s)	Ligne(s) concernée(s)
TransDev	Ligne CPSF, toutes lignes en correspondance avec le RERD pour l'offre été, RE Moissy, MI Moissy, MI Lieusaint, DO Lieusaint-Moissy, RE Boisséart, RE Savigny
Cars Sœur	7002
Kéolis Seine Essonne	305

Grand Paris Sud
 500 place des Champs-Élysées - BP 62 - Courcouronnes
 91054 Évry Cedex - Tél : 01 69 91 58 58
www.grandparissud.fr



¶ œuvrer pour une meilleure lisibilité de l'offre de transport

Si une part importante des usagers des réseaux de bus de Grand Paris Sud est constituée, comme sur le reste de l'Île-de-France, d'habitues des transports collectifs qui se repèrent facilement sur les lignes qu'ils utilisent au quotidien, ces mêmes usagers peuvent méconnaître d'autres lignes ou réseaux alors qu'une autre part de la clientèle n'utilise qu'occasionnellement les lignes du territoire et peut connaître des difficultés à en comprendre l'organisation. La lisibilité de l'offre concourt donc à son attractivité et à son usage. Si une partie de la solution passe par une amélioration des dispositifs d'informations-voyageurs (Cf. mesures complémentaires), un autre levier est la simplification des dessertes, des itinéraires, de l'offre etc. Le Grand Paris des Bus doit permettre d'agir en la matière lorsque ces évolutions nécessitent, même marginalement, des renforts d'offre. A ce jour, certaines lignes nécessitent, plus que d'autres, une amélioration de la lisibilité de leur offre :

Opérateur(s)	Ligne(s) concernée(s)
TransDev	DO Lieusaint, DO-MI Savigny, 42 – 43
Kéolis Seine Essonne	301
TICE	403 Est

Participe également à la lisibilité des réseaux, l'identification des lignes, afin que les voyageurs puissent mieux se les approprier et comprendre le fonctionnement du réseau. L'opérateur Transdev souhaite ainsi introduire prochainement une nouvelle nomenclature se substituant à celle existante.

Opérateur(s)	Ligne(s) concernée(s)
TransDev	Toutes lignes (passage aux noms de ligne en numéro au lieu des notes de musique)

❖ Renforcer le maillage du territoire

Grand Paris Sud est le cinquième territoire francilien en termes de population. Né de la fusion de 5 entités distinctes et composé de 24 communes, le territoire doit s'appuyer sur divers atouts pour s'affirmer comme une entité unique pesant au sein de la Métropole tout en restant au service de ses administrés. Les réseaux de transport et en particulier les lignes de bus doivent contribuer à cette cohésion et permettre de développer les synergies entre les polarités du territoire et celles qui lui sont extérieures.

Au-delà donc de l'attractivité-même des réseaux et de la volonté de proposer, pour chacun et pour tous les types de déplacements, une alternative crédible et efficace à l'usage des modes de

Grand Paris Sud
 500 place des Champs-Élysées - BP 62 - Courcouronnes
 91054 Évry Cedex - Tél : 01 69 91 58 58
www.grandparissud.fr



déplacements individuels via l'amélioration de ses performances et de son attractivité, le Grand Paris des Bus revêt pour Grand Paris Sud un enjeu territorial.

Ainsi, grâce aux mesures envisagées par le STIF dans le cadre de ce programme, les nouvelles centralités induites par Grand Paris Sud doivent pouvoir être reliées par des liaisons performantes de transport en commun, avec des temps de parcours compétitifs.

↳ Relier Grand Paris Sud aux pôles régionaux

Afin de renforcer l'attractivité du territoire, Grand Paris Sud devra être relié aux centralités périphériques telles que Melun, Orly, Créteil ou Marne-la-Vallée par des lignes de type express.

La desserte en transport en commun du futur Grand Stade de la Fédération Française de Rugby (Ris-Orangis) devra également être prise en compte pour proposer à la fois des conditions de transport optimales lors de chaque événement et une desserte fine quotidienne du secteur de développement autour du Stade le reste de l'année.

Opérateur(s)	Ligne(s) concernée(s)
TransDev	Nouvelle liaison Lieusaint – Evry – Orly (via la ligne 50)
TICE	En lien avec le Grand Stade de Rugby : 401, 403, 413

↳ Améliorer le maillage communal et intercommunal

En parallèle de leur mission de rabattement vers les réseaux lourds, les réseaux de transport de l'Agglomération doivent constituer des liaisons d'intérêt local. Dans un premier temps, une réflexion sur l'amélioration de la liaison entre Lieusaint et Evry, principaux pôles résidentiels et économiques du territoire, doit s'engager au travers d'un renfort de d'offre de la ligne 50 du réseau TransDev.

A une échelle plus fine, afin de mieux irriguer les centre-ville et les équipements structurants du territoire, le Grand Paris des Bus doit permettre de structurer les liaisons communales et intercommunales suivantes :

Opérateur(s)	Ligne(s) concernée(s)
TransDev	RE Moissy – MI Moissy, RE Boisséart – RE Savigny, 50

Grand Paris Sud
500 place des Champs-Élysées - BP 62 - Courcouronnes
91054 Évry Cedex - Tél : 01 69 91 58 58
www.grandparissud.fr



↳ Offrir une desserte adaptée aux parcs d'activités économiques et aux zones peu denses

De nombreuses entreprises (SNECMA, Prologis, UPS...) sont implantées sur le territoire de Grand Paris Sud et participent à son attractivité et à son dynamisme. Grand Paris Sud est attentif aux solutions de déplacement proposées aux entreprises installées ou à venir selon leurs spécificités mais la desserte des zones d'emplois demeure une problématique complexe à résoudre au regard des faibles densités parfois constatés sur certains parcs, des horaires d'embauche diffus, de la présence souvent massive de capacités de stationnement orientant le choix modal vers la voiture individuelle, etc.

Malgré des échanges permanents avec le monde économique et la volonté commune de trouver des solutions de desserte conciliant qualité de service et efficacité économique, les lignes de bus « classiques » ne sont parfois pas adaptées à la desserte de ces secteurs.

Il est en de même pour les espaces ruraux où la desserte par une ligne régulière de bus peut s'avérer inadaptée au regard du potentiel de voyageurs.

Le territoire de l'Agglomération a la particularité d'être constitué de quartiers à la densité élevée et de ces secteurs moins peuplés. Il lui revient, en interaction avec le STIF, de proposer une offre adaptée à chaque situation en jouant sur la structure de l'offre, le matériel roulant etc.

Le Grand Paris des Bus doit être l'occasion d'expérimenter des modes de desserte innovants en réponse à ces besoins spécifiques le cas échéant en s'appuyant sur les produits développés par les opérateurs sur d'autres territoires aux problématiques similaires. Si la situation le justifie, l'Agglomération accompagnera cette réflexion en mettant en place des Plan de Déplacements (Inter) Entreprises. Dans ce cadre, elle attendra du STIF qu'il porte une attention particulière sur les projets présentés.

Opérateur(s)	Ligne(s) concernée(s)
TransDev	Produit Chronopro pour les PAE (en cours d'expérimentation en Ile-de-France) <u>matin</u> : départ d'un arrêt structurant (ex : gare) avec des horaires fixes, desserte de la zone en fonction de la demande des clients <u>soir</u> : prise en charge à la demande
TICE	Produit Flexo (Transport Flexible à la demande) Départ et horaires définis à l'avance (pas de réservation). L'itinéraire est déterminé selon les clients à bord.

Grand Paris Sud
500 place des Champs-Élysées - BP 62 - Courcouronnes
91054 Évry Cedex - Tél : 01 69 91 58 58
www.grandparissud.fr



﴿ *Créer de nouvelles lignes et anticiper les besoins futurs*

L'évolution du territoire et des projets mis en œuvre (ZAC, TCSP...) justifient la mise en place de nouvelles lignes ou des modifications majeures de lignes existantes. Les échanges réguliers de Grand Paris Sud avec les aménageurs, entreprises, opérateurs de transport et le STIF doivent permettre d'anticiper les adaptations du réseau de bus pour trouver une adéquation parfaite entre ces nouveaux besoins et l'offre proposée.

Opérateur(s)	Ligne(s) concernée(s)
TransDev	51, 55, 96, FA, SOL, 34 Nouvelle ligne pour la ZAC Chanteloup à Moissy
TICE	402/Tzen4, 403 Ouest, 418/419, Nouvelle liaison Evry-Mennecy pour desservir la branche du plateau dans le cadre du SA2019 RER D (<i>évolution de la ligne 415</i>)

❖ **Des mesures d'accompagnement nécessaires**

Comme on l'a vu précédemment, l'offre bus évolue dans un écosystème et une chaîne de déplacements. La seule amélioration de sa performance ne permet pas d'offrir à l'usager une offre de service satisfaisante. Il convient de considérer que d'autres mesures doivent être mises en œuvre en parallèle pour aboutir à une réelle amélioration des conditions de transport des voyageurs. L'Agglomération souhaite donc travailler en partenariat avec le STIF en parallèle des projets de développement listés ci-dessus sur les mesures d'accompagnement suivantes qui lui paraissent essentielles :

﴿ *L'adaptation des infrastructures*

Pour chaque évolution d'offre proposée sur le territoire de Grand Paris Sud, une évaluation des adaptations d'infrastructure devra être menée : création/déplacement de point d'arrêt(s) de bus, gabarit des voies de circulation...

Les aménagements qui permettront d'assurer la régularité, la ponctualité et une vitesse commerciale élevée des bus devront faire l'objet d'une attention particulière (création de terminus pour régulation, nouvelles sections de voies en site propre, aménagement en gares routières, priorités aux feux...).

Grand Paris Sud
500 place des Champs-Élysées - BP 62 - Courcouronnes
91054 Évry Cedex - Tél : 01 69 91 58 58
www.grandparissud.fr



Par ailleurs, Grand Paris Sud attend du STIF qu'il l'accompagne dans l'amélioration des infrastructures de transport existantes (remis en état des infrastructures existantes par exemple) afin de conserver l'attractivité acquise.

L'information-voyageurs et la communication

La qualité de l'information des voyageurs est une priorité pour Grand Paris Sud. Aux points d'arrêts bus, en gare routière ou dans un pôle multimodal, l'information fournie aux voyageurs se doit d'être simple, lisible et compréhensible par tous. L'Agglomération partage ainsi l'ambition du STIF de proposer une amélioration continue des outils et des supports d'information (SAEIV, bornes d'information voyageur avec indications en temps réel, agencement des informations dans les abris voyageur). Cette mise à niveau doit être envisagée en parallèle de chacun des projets de développement en lien avec le STIF et les opérateurs.

L'attractivité du réseau de bus tient, en partie, à sa lisibilité. La représentation la plus simple et la plus complète possible du territoire de Grand Paris Sud et de ses offres de transport est nécessaire pour encourager l'usage de ce mode. Une réflexion devra être menée en lien, là aussi, avec le STIF et les opérateurs pour mettre au point les outils les plus adaptés conciliant affirmation du territoire et lisibilité de l'information.

La mise en sécurité du réseau

Proposer un réseau de transport le plus sûr possible est une préoccupation majeure de l'Agglomération comme de l'ensemble des acteurs quels que soient les moyens mis en œuvre (vidéo-surveillance, éclairage, présence humaine...). Sur ce volet, un travail approfondi doit être conduit pour permettre une amélioration sensible des conditions de déplacements des usagers.

En conclusion, l'Agglomération Grand Paris Sud sera attentive à la déclinaison locale du Grand Paris des Bus considérant que les renforts d'offre que ce programme permettra de mettre en place constitueront des compléments essentiels son ambitieuse politique de développement territorial. Grand Paris Sud attend donc du STIF qu'il examine avec bienveillance les propositions formulées ci-dessus.

Enfin, au-delà de la concertation en cours, inédite par son ampleur, l'Agglomération sera sensible à la gouvernance que le STIF entend mettre en œuvre pour développer ces projets et sur sa capacité à activer l'ensemble des leviers concourant à une amélioration concrète, visible, lisible et rapide de l'offre bus sur son territoire en lien avec les autres modes de déplacement.



Contribution de Saint-Quentin-en-Yvelines au Grand Paris des bus



Contact :
Saint-Quentin-en-Yvelines
1, rue Eugène-Hénaff
BP 10118 - 78192 Trappes cedex
Direction des Mobilités : 01 39 44 79 40/45
Directeur : transportsdeplacements@sqy.fr



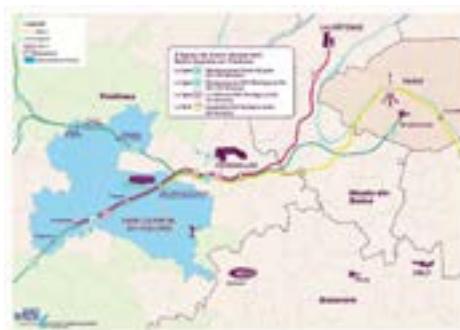


Saint-Quentin-en-Yvelines, territoire indispensable au dynamisme de la Région Île-de-France

La révolution des transports est engagée en Île-de-France et elle passe également par une offre souple et performante : le bus. Les réseaux constitués sur ce mode de transport doivent répondre au plus près des besoins des usagers. Dans ce cadre, Saint-Quentin-en-Yvelines (230 000 habitants et 145 000 emplois) s'inscrit bien dans la même logique que la Région en ayant lancé en septembre 2016, en partenariat avec le STIF, un travail de restructuration du réseau de bus.

Saint-Quentin-en-Yvelines s'inscrit d'autant plus dans la logique régionale que :

- du fait de la densité de son tissu économique, Saint-Quentin-en-Yvelines (SQY) est la **2ème agglomération de France en termes de PIB par habitant des territoires urbains (1)** et 5ème pôle économique d'Île-de-France.
- du fait de la densité de son pôle de recherche privé et d'enseignement, Saint-Quentin-en Yvelines est un pôle universitaire qui s'affirme avec le développement de l'UVSQ, via la faculté de médecine et l'arrivée de l'ESTACA.
- du fait de son intégration dans l'Opération d'Intérêt National Paris-Saclay, 8ème lieu d'innovation mondial selon le MIT, Saint-Quentin-en-Yvelines participe au rayonnement international de l'Île-de-France.



Accroître l'attractivité de l'Île-de-France : réaliser des logements

SQY est une agglomération qui apporte un cadre de vie de **qualité accessible à tous**, avec des acteurs locaux qui se mobilisent avec succès depuis l'origine de la ville-nouvelle pour constituer un pôle urbain équilibré habitat-emploi. Ainsi, Saint-Quentin-en-Yvelines est signataire d'une convention d'équilibre Emploi-Habitat qui prévoit 1 m² d'activité économique pour 2m² de logements. Ainsi, SQY contribue fortement aux objectifs de production de logements par un PLH ambitieux de 1300 log /an.

Accroître l'attractivité de l'Île-de-France : développer les transports

La Région Île-de-France se positionne dans la concurrence mondiale entre les mégapoles en étant un territoire porteur d'**innovation** et met en place les conditions de **compétitivité** des entreprises. A cette fin, des **pôles universitaires majeurs** sont développés ainsi que les conditions de mise en relation de la **recherche publique et privée**.

Pour soutenir le développement et le **rayonnement de la Région Île-de-France au niveau mondial**, les réseaux de transports ferroviaires et par bus doivent être adaptés pour le secteur de Saint-Quentin-en-Yvelines. Le réseau ferroviaire est sous-dimensionné et doit continuer à se développer : arrivée de la ligne 18 en 2024 à Saint-Quentin-Est-Guyancourt, TGO prolongée de Saint-Cyr à Saint-Quentin-en-Yvelines, arrêt des TER Centre à Saint-Quentin/Montigny, ajustement des express sur Plaisir/Les Clayes-sous-Bois...

(1) -étude de l'Association des Maires des Grandes Villes de France de décembre 2011



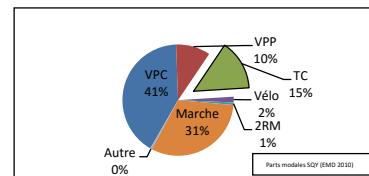


Saint-Quentin-en-Yvelines, poursuivre les efforts en faveur des transports collectifs

Avec 68 lignes de bus et car, l'autorité organisatrice de proximité qu'est Saint-Quentin-en-Yvelines dispose d'un réseau non négligeable. Sur 12 communes le réseau représente environ 15,8 millions de voyageurs/ an (hors lignes interurbaines) pour 7 995 185 Kms/an.

Néanmoins cette offre de bus doit aujourd'hui être plus performante pour répondre aux défis, ainsi :

- Les déplacements en transports collectifs représentent 15 % des déplacements et le PDUIF a fixé l'objectif partagé d'**augmenter la part modale de 20%** de 2010 à 2020.
- Les déplacements en transports collectifs ne sont pas suffisamment attractifs sur SQY, l'Enquête Ménage Déplacements de 2010 a montré qu'un déplacement moyen **au sein de l'agglomération se réalise en 20 mn / 2,3 km en voiture contre et 49 mn / 3,1 km en transports collectifs.**



Dans son PLD, l'agglomération affirme son **ambition de voir améliorer les temps de parcours du réseau de bus** par un réseau structurant et performant est-ouest. Ce réseau desservira la nouvelle gare du métro du grand Paris « Saint-Quentin-Est-Guyancourt » et les gares et pôles d'habitations, de commerces et d'activités actuels.

Pour ce faire, **Saint-Quentin-en-Yvelines au côté du STIF, a lancé une étude de restructuration** de son réseau de bus. Le nouveau réseau de bus doit être opérationnel pour sa première phase à partir de janvier 2018.

Pour alimenter l'étude de restructuration, une enquête a été lancée du 15 septembre au 15 octobre 2016. Les usagers ont répondu très fortement à l'enquête avec plus de 3 000 réponses.

La majorité des non-utilisateurs de bus se justifie par la durée excessive des trajets et la fréquence insuffisante.



Report modal : soutenir les efforts locaux

Saint-Quentin-en-Yvelines mène une **politique des déplacements volontariste et innovante** : il s'agit de l'une des premières agglomérations à faire le choix d'élaborer un nouveau PLD, **déclinaison locale du PDUIF**. Pour maintenir la part modale des transports collectifs, le **réseau de bus est adapté constamment** et de **nouveaux services de mobilité** sont déployés.

À ce titre, SQY et les entreprises travaillent depuis plus de six ans sur des plans de déplacements interentreprises pour améliorer les conditions de sécurité (avec des voiries parfois accidentogène) et d'environnement (entre 60 et 85 % des salariés viennent au travail en voiture) liées aux déplacements quotidiens de leurs salariés. En 2015, la région-Île-de-France a reconnu l'effort réalisé par ces PDIE à SQY en décernant un Trophée de la mobilité.

Il s'agit donc **aujourd'hui de donner tous les moyens aux territoires de contribuer aux objectifs régionaux de report modal.**



Terre d'innovations



Des améliorations à apporter au réseau de bus rapidement

Pour accompagner la dynamique engagée sur notre territoire au côté de la Région Île-de-France, nous identifions le besoin aujourd'hui :

- De l'implication du STIF à nos côtés pour mener à bien **l'étude de restructuration du réseau de bus de Saint-Quentin-en-Yvelines, et de son appui pour la mise en service du nouveau réseau** avec les ajustements nécessaires, dès janvier 2018 ;
- D'intervenir sans attendre sur **le développement de l'offre de bus desservant les parcs d'activités** en lien avec d'autres pôles régionaux. Concrètement, il s'agit d'apporter des renforts pour répondre rapidement aux situations actuelles de surcharge et d'inconfort des usagers qui dégrade le service et nos efforts de report modal :
 - Ligne 39-12 VERSAILLES-MAGNY-LES-HAMEAUX (SAVAC);
 - Ligne express 475 ELANCOURT-PARIS (SQYBUS);
 - Ligne 15 PLAISIR-BOULOGNE (HOURTOULE).

L'attractivité économique est au cœur de notre politique et nous savons que cette préoccupation est partagée par la Région Île-de-France.

- De poursuivre le **renforcement** engagé du maillage **des lignes express vers les autres pôles de la Région**. Nous avons identifié comme prioritaires nos liaisons vers Vélizy (ligne 307), les Hauts-de-Seine et notamment les gares de petite couronne du métro, les aéroports et Paris. Les renforcements opérés sur ce type lignes ces trois dernières années ont démontré que ces services de cars sont une véritable alternative attractive à la voiture pour des territoires comme les nôtres.
- D'obtenir le phasage de la **réalisation des aménagements en faveur du bus sur l'agglomération** et leur programmation financière pour les prochaines années. Il s'agit de poursuivre à la nouvelle échelle des 12 communes le travail. En effet, le STIF a mené en 2014/2015 par le STIF dans son une étude sectorielle
- De veiller à la **mise en place de matériels bus participants à la transition énergétique** en permettant l'expérimentation de bus électriques et avec des bus plus sûrs, plus propres et plus confortables en abaissant l'âge limite du parc de Saint-Quentin-en-Yvelines de 14 ans à 10 ans.
- D'être un **territoire d'expérimentation** avec la mise en place d'une application multimodale mobile d'information des voyageurs en temps réel et en intégrant un test de desserte par **des véhicules autonomes de transports en commun** sur un secteur cible de SQY.



Saint-Quentin-en-Yvelines a grandement besoin du soutien de la Région pour poursuivre sa mission de pôle d'équilibre de l'ouest francilien. La pérennisation et le renforcement de l'activité économique et de l'équilibre habitat-emploi ne pourra se tenir qu'à condition d'une mobilisation forte sur l'offre de transports collectifs, avec la Région Île-de-France et le STIF. A ce titre, le réseau de bus est une opportunité réelle pour SQY et la Région d'apporter rapidement des améliorations très sensibles en adéquation avec les attentes.



FREQUENCE ET AMPLITUDE PROPOSEES											
Ligne	Désignation	Semaine			Samedi			dimanche			Tracé(s)
		Fréquence	amplitude	fréquence	Fréquence	amplitude	fréquence	fréquence	fréquence	fréquence	
601	Brancion RER - Montmorency RER	10 min	HC	10 min	HP	HC					succession de horizons 14 (2019)
602	Reuilly RER - Coulommiers	6 min	10 min	5h - 01h	15 min	15 min	5h - 01h	15 min	15 min	15 min	Passage à basse fréquence en vacances scolaires
603	Rambouillet RER - Coulommiers	15 min	30 min	5h-21h30	30 min	45 min	5h-21h	20'	20'	20'	Passage à basse fréquence en vacances scolaires
604	Gagny RER - Montmorency	15 min	30 min	5h-21h30	30 min	60 min	5h-21h	12'	12'	12'	Horizon 603 (intervalle de 30')
605	Aulnay RER - Pantin RER	20 min	30 min	6h - 2h	30 min	..	..	12'	20'	20'	Horizon 603 (intervalle de 30')
607	Courneuve 8 mai 1945 - Villepinte RER	12 min	20 min	5h - 1h	15 min / 30 min	30 min	8'	12'	12'	12'	Horizon 603 (intervalle de 30')
609	Courneuve 8 mai 1945 - Villepinte RER	12 min	20 min	4h40 - 1h20	15 min / 30 min	20 min / 30 min	8'	12'	12'	12'	Horizon 603 (intervalle de 30')
610	Courneuve 8 mai 1945 - Sevran Beauzette RER	15 min	30 min	5h - 1h30	30 min	30 min	12'	20'	20'	20'	Horizon 603 (intervalle de 30')
611	Courneuve 8 mai 1945 - Gagny	15 min	30 min	20 à 30 min	5h25 - 23h30	30 min	30 min	20 à 30 min	5h25 - 23h30	30 min	Horizon 603 (intervalle de 30')
613	Aulnay RER - Gagny RER	5 à 6 min	10 min	5h - 1h30	10 à 15 min	15 min	5 à 6 min	10 min	5h - 1h30	10 à 15 min	Reprise de la ligne à Gagny, aménagement de voirie à Férou
615	Boulogne Métro Aulnay RER - Villepinte RER	7 min	15 min	4h30 - 1h30	15 min	30 min	6'	10'	10'	10'	Horizon 603 (intervalle de 30')
616	Bonny RER - Aulnay RER - OPARINOR	15 min	20 min	6h - 22h	20 min	30 min	12'	20'	20'	20'	Horizon 603 (intervalle de 30')
617	Aulnay RER - Villepinte RER	13 min	30 min	5h - 0h	30 min	30 min	12'	20'	20'	20'	Horizon 603 (intervalle de 30')
618	Aulnay RER - Sevran Livry RER - Sevran Gagny	12 min	20 min	5h - 23h	20 min	40 min	12 min	20 min	5h - 23h	20 min	Horizon 603 (intervalle de 30')
619	Ven Gagny RER - Tremblay/Villepinte	env 15 min	20 à 30 min	6h - 1h30	30 min	60 min	6	15'	15'	15'	Horizon 603 (intervalle de 30')
620	Blanc Mesnil - Métro Bobigny	12 min	20 min	6h - 22h30	20 min	30 min	10 min	20 min	5h - 0h30	20 min	Horizon 603 (intervalle de 30')
623	Savran Livry - Gagny RER	15 min	30 min	6h - 22h30	30 min	60 min	12'	20'	20'	20'	Horizon 603 (intervalle de 30')
627	Aulnay RER - Opérion - Gagny	30 min	6h - 22h30	40 min	..	..	15'	30'	30'	30'	Horizon 603 (intervalle de 30')
637	Aulnay RER - banlieue Sud Gagny	30 min	6h15 - 22h30	30 min	60 min	30 min	7	7	7	7	Horizon 603 (intervalle de 30')
640	PEIX/Villepinte RER - Paris Nord 2	10'	20'	7h - 21h	20'	30 min	12'	20'	20'	20'	Horizon 603 (intervalle de 30')
642	Chesnay Gagny / - Vaujours Marne - Villepinte RER	12 min sur le tronc commun	20 min	5h - 23h	30 min	30 min	12'	20'	20'	20'	Horizon 603 (intervalle de 30')
644	Chesnay Gagny / - Villepinte RER	6 min	10 min	6h 15 / 1h 15	15 min	30 min	1,40'	..	..	..	Horizon 603 (intervalle de 30')
645	Marne la Vallée - Gif/Chilly	..	..	6h 15 / 1h 15	15 min	30 min	..	..	..	..	Horizon 603 (intervalle de 30')
650	Bobigny - Plaine Administrative	15 min	30 min	8h - 18h30	60 min	..	..	..	..	..	Horizon 603 (intervalle de 30')
100	Chelles - Roissy	30 min	60 min	4h - 1h30	60 min	60 min	30'	4h - 1h30	60 min	60 min	Horizon 603 (intervalle de 30')
701	Gagny RER - Chilly Gobain	15'	..	6h-8h30 17h-22h	..	..	15'	..	..	..	Horizon 603 (intervalle de 30')
702	Aulnay RER - Val De Fontenay	30'	60'	6h - 2h	..	..	20'	20'	20'	20'	Horizon 603 (intervalle de 30')
703	Drancy RER - le Bourget RER	30'	..	7h - 20h	30'	30'	30'	7h - 20h	30'	30'	Horizon 603 (intervalle de 30')



Association des Usagers des Transports
FNAUT Ile-de-France

Grand Paris des Bus : cahier d'acteur au niveau régional

Préambule

L'AUT a apprécié le plan bus lancé en 2013 par la précédente majorité du STIF et doté au départ de 160 M€ sur 4 ans. Pour autant, des besoins importants restent à satisfaire. On peut regretter que l'année 2016 ait été quasiment blanche en termes de renforts. Mais l'annonce de cette concertation sur le « Grand Paris des bus » avec une mise en œuvre à partir de 2017 va dans le bon sens.

Quelques priorités en matière d'offre

Traiter les lignes surchargées : De nombreuses lignes de bus font face à des surcharges chroniques, qui vont jusqu'à l'impossibilité de monter dans les bus à certains arrêts. Il faut les résober, en augmentant les fréquences ou, si elles sont déjà élevées, en passant en matériel articulé, voire bi-articulé.

Assurer la continuité de l'offre en grande couronne dense : Alors que le réseau des bus a été structuré pour desservir en priorité les gares - ce qui reste en grande partie valide -, leur offre ne s'est pas développée pour correspondre en amplitude et en fréquence avec celle des trains. Les personnes de plus en plus nombreuses travaillant en horaires décalés ne peuvent donc pas compter sur les bus soit tôt le matin, soit tard le soir, soit parfois encore en heures creuses de journée. Dans la zone dense de grande couronne, les horaires des bus doivent couvrir l'amplitude des trains et viser à assurer une correspondance systématique pour chaque train. Une priorité pourrait être donnée à la desserte des quartiers d'habitat collectifs, notamment dans les villes suivantes : Les Mureaux, Poissy, Franconville, Draveil, Vigneux, Brunoy, Épinay-sous-Sénart, Étampes, Melun, Dammarie-Les-Lys.

Simplifier l'offre : certains réseaux en grande couronne comme en petite couronne ont une offre illisible : allers / retours dissociés, boucles, multiples terminus partiels, trajets différents selon les heures de la journée. Il faut revoir ces lignes afin que l'offre de bus soit facilement compréhensible par tous. Ces modifications devront faire l'objet de concertations locales au préalable.

Améliorer les interfaces entre réseaux de transporteurs différents : du fait des droits patrimoniaux de chaque transporteur issus du décret de 1949, il y a des incohérences et des effets de frontière préjudiciables aux usagers. S'y ajoutent parfois des difficultés liées au découpage administratif et des conflits politiques locaux. En attendant la levée des contraintes réglementaires, il faut que le STIF favorise l'existence de lignes qui s'affranchissent de ces frontières artificielles.

Mettre en œuvre la restructuration du réseau de bus parisien : voir notre cahier d'acteur à venir sur ce sujet. Nous préconisons notamment de prolonger certaines lignes de bus parisiennes en proche banlieue et inversement de faire entrer dans Paris des lignes de banlieue, sans se limiter aux portes de la capitale.

32 rue Raymond Losserand 75014 Paris
téléphone : 01 43 35 22 23
télécopie : 01 43 35 14 06

courriel : aub@aut-id.org
internet : <http://www.aut-id.org>



Association des Usagers des Transports
FNAUT Île-de-France

Renforcer le réseau express et transversal : les lignes Express de pôle à pôle se sont un peu développées depuis 10 ans mais leur offre reste limitée en fréquence et amplitude. Le programme Etat / Région de création de voie bus sur autoroute est l'occasion de créer et renforcer des lignes Express.

Développer des solutions innovantes en zones peu denses : les transports à la demande sont très peu développés en Île-de-France, la participation du STIF étant très modeste, de l'ordre d'1 M€ / an (hors Fileo) pour les 25 TAD existants. Il est nécessaire de développer ces services, en commençant par des expérimentations, par exemple en donnant la possibilité qu'une ligne de bus régulière devienne un TAD aux heures creuses.

Renforcer le réseau Noctilien : outre les renforts nécessaires à la diminution des surcharges sur certaines lignes le week-end, il serait opportun de créer de nouvelles lignes, notamment en rocade mais aussi le long de certaines lignes Transilien qui n'ont pas encore de substitution nocturne (ex : ligne H branche Valmondois).

Offre d'été : Sur certaines lignes, l'offre est trop réduite en été alors que les congés sont désormais bien plus fractionnés sur l'année et la diminution de fréquentation est faible, notamment en juillet. Par ailleurs, dans un souci de lisibilité, il faudrait harmoniser la période d'application des horaires d'été, en la calant sur celle des lignes SNCF par exemple.

Offre du 1^{er} mai : Une bonne partie des réseaux de bus OPTILE n'assurent aucun service le 1^{er} mai alors que SNCF et RATP offrent un service du dimanche. Comme proposé par courrier au STIF dès 2013, nous souhaitons que cette anomalie soit corrigée, après négociation sociale dans les entreprises concernées.

Renforcer l'information sur l'offre bus

Information sur les déviations : en cas de déviation d'une ligne de bus pour cause de travaux, il devrait être possible d'en être informé à l'avance via les sites internet ou applications telles que Vianavigo. Or ce n'est pas le cas actuellement sur tous les réseaux, et notamment pour les lignes RATP.

Information aux points d'arrêt : Afficher et tenir à jour les plans détaillés des rues et des correspondances TC autour des points d'arrêt. Pour ceux munis d'abribus, inciter à l'affichage systématique de l'information voyageurs dans un cadre plutôt que sur un poteau d'arrêt, comme c'est encore le cas dans de trop nombreuses communes. Si besoin, prévoir un 2^{eme} cadre pour les informations municipales.

Cartographie : Poursuivre les efforts en matière de cartographie unifiée multi-transporteurs et diffuser largement ces plans.

Numérotation : à l'échelle régionale, beaucoup de lignes portent le même numéro. Le STIF a par exemple créé plusieurs lignes 100. Cela pose problème dans les outils de recherche horaires tel que Vianavigo. Il conviendrait d'étudier la possibilité d'une renumérotation des lignes.

32 rue Raymond Losserand 75014 Paris
téléphone : 01 43 35 22 23
télécopie : 01 43 35 14 06

courriel : auf@auf-idf.org
internet : <http://www.auf-idf.org>



Association des Usagers des Transports
FNAUT Île-de-France

« Forêt de poteaux » : afin de limiter la prolifération des poteaux d'arrêt à certains endroits, qu'ils soient d'un même transporteur ou de plusieurs, il faudrait inciter à l'utilisation de poteau tri ou quadri-faces et recommander la mutualisation des poteaux.

De nécessaires aménagements de voirie

Développer les voies et couloirs réservés : il y a encore trop peu d'aménagements de type couloir bus alors que certaines voiries le permettraient. En particulier, plusieurs projets étudiés dans la cadre des comités d'axe du PDUIF de 2000 n'ont pas été réalisé.

Moderniser et développer les gares routières : Encore trop de gares routières n'ont pas un niveau de qualité suffisant : accessibilité non assurée, abris insuffisants ou mal conçus, propreté douteuse, information difficile à trouver, éclairage trop faible... Par ailleurs, il faut garder des espaces disponibles pour une augmentation future de l'offre bus. C'est un enjeu majeur autour des futures gares du Grand Paris Express. Une gare routière doit fournir des services : présence de personnel, vente de titres de transport, plan du réseau, toilettes. Il faudrait revoir la gestion des gares routières : il y a trop d'éparpillement des responsabilités (propriétaire, gestionnaire, transporteur,...)

Poursuivre la mise en accessibilité des points d'arrêt : malgré les subventions du STIF, le nombre de lignes de bus accessibles en banlieue reste loin des objectifs du SDA de 2009. Les collectivités locales, et notamment les nouvelles agglos, doivent se mobiliser pour accélérer la mise en accessibilité des points d'arrêt, qui, bien au-delà des personnes en fauteuil, profite à une grande partie des usagers et facilite la progression des bus grâce aux arrêts en pleine voie.

Des abris efficaces : les nouveaux abribus parisiens ont été vivement critiqués par les usagers car ils protègent mal de la pluie et du vent. En banlieue, certains modèles sont aussi inadaptés (absence d'éclairage la nuit, absence de banc, etc...) Le STIF devrait définir un cahier des charges minimal des abris bus pour les collectivités.

Gestion des feux tricolores : les dispositifs de priorité aux feux pour les bus restent encore trop rares et doivent être développés. Parfois, un simple réglage des cycles de feux pour tenir compte des flux de circulation actuels faciliterait la progression des bus.

Faire respecter les aménagements pour bus

A Paris comme en banlieue, on constate un manque de respect des couloirs bus et des arrêts de bus, avec notamment du stationnement illicite qui est peu verbalisé. Il faut mettre en place une réelle politique de verbalisation, avec du personnel dédié, comme la ville de Paris l'envisage. Des solutions innovantes telles que la vidéo-verbalisation doivent aussi se développer.

32 rue Raymond Losserand 75014 Paris
téléphone : 01 43 35 22 23
téléfax : 01 43 35 14 06

courriel : auf@auf-idf.org
internet : <http://www.auf-idf.org>



Association des Usagers des Transports
FNAUT Île-de-France

Des véhicules bien adaptés

Poursuivre la réduction de la pollution sans menacer le développement de l'offre : Les bus représentent une très faible part de la pollution en Île-de-France. Pour autant, des efforts ont été faits en matière de réduction de la pollution des bus Diesel (Norme Euro5, Euro6). Les bus GNV sont aussi une solution éprouvée mais qui restera limitée vu les contraintes sur l'aménagement des dépôts. Les bus hybrides diesel /électrique apportent un gain appréciable en réduction du bruit mais leur bilan en termes de consommation de carburant semble décevant vu leur surcoût à l'achat et en maintenance. Les expérimentations de bus 100% électriques sont utiles mais leur généralisation rapide représenterait, aux prix actuels, un surcoût de plusieurs centaines de millions d'Euro qui risque de contraindre le STIF à rogner sur d'autres budgets, notamment le développement de l'offre.

Confort climatique : les futurs bus doivent prendre en compte le confort climatique : chauffage bien sûr mais aussi ventilation réfrigérée. Alors que la climatisation équipe désormais la plupart des voitures neuves, Il n'est pas normal que cet équipement ait été considéré comme inutile, notamment par la RATP.

Conserver un nombre suffisant de places assises : Certains bus récents de la RATP ont vu leurs places assises réduites pour y mettre 2 places pour fauteuils roulants. Outre le fait que la 2eme place n'est pas une obligation, il faudrait au moins installer des strapontins.

Type de portes : nous souhaitons la généralisation des portes louvoyantes-coulissantes extérieures au lieu des portes pliantes intérieures, au moins pour la porte médiane. Ce dispositif qui existe sur certains matériels permet de dégager le maximum de place à l'intérieur du bus et facilite la descente des voyageurs.

Matériel pour les lignes les plus chargées : De nombreuses lignes justifient de passer en bus articulés (18m). Pour certaines, notamment le TVM et les futurs TZén3, 4 et 5, du matériel bi-articulé (24 m) est nécessaire. Une solution technique éprouvée de type trolleybus pourrait être étudiée pour ces lignes. Il faut aussi prévoir les adaptations nécessaires dans les dépôts pour ces véhicules.

Tarification

La nécessité d'utiliser un deuxième ticket lors d'une correspondance métro / bus ou train / bus pour les non-abonnés est un frein à l'utilisation du bus. Ce constat plaide pour une correction dès que possible, et en tout cas lors de la refonte globale de la tarification permise par les nouvelles technologies billettiques.

Conclusion

Compte tenu de l'importance des besoins listés ci-dessus, nous souhaitons un engagement financier pluriannuel du STIF jusqu'en 2020 et considérons que le niveau de 30 M€ / an sera insuffisant pour répondre à tous les besoins. Un montant de 50 M€ / an nous apparaît nécessaire.

* * *

32 rue Raymond Losserand 75014 Paris
téléphone : 01 43 35 22 23
télécopie : 01 43 35 14 06

courriel : auf@aup-idf.org
internet : <http://www.aup-idf.org>

DDU/EPU/AP
Ville de Gennevilliers
177 Avenue Gabriel Péri
92230 Gennevilliers
Email : dgaue@ville-gennevilliers.fr

CONSULTATION GRAND PARIS DES BUS (STIF) AVIS DE LA VILLE GENNEVILLIERS

Le Syndicat des Transports d'Île de France, par sa présidente, Mme Pécresse, lance une consultation publique sur les grands principes d'optimisation du réseau bus d'Île de France.

Le projet du STIF « Grand Paris des Bus » projette de repenser les mobilités en bus et leur efficience, au regard des évolutions de l'urbanisation, du rapport emploi-habitat dans les arrondissements parisiens et de la proportion du nombre d'usagers issus des communes limitrophes de Paris. Ainsi, pour exemple, le nombre d'emplois a augmenté dans les arrondissements du nord-est pendant qu'ils diminuaient à l'ouest.

Les objectifs et les grands principes du projet (extrait du site : <http://paris.grand-paris-des-bus.fr/>) :

« L'objectif premier n'est pas d'effacer les itinéraires existants, mais de les améliorer. Seule la moitié des lignes actuellement en service est concernée par des modifications.

Les objectifs sont :

- De rééquilibrer la desserte entre les cinq pôles du centre parisien et le reste de la capitale.
- De diminuer le nombre de lignes en doublon sur les « troncs communs » de circulation.
- D'augmenter l'offre dans les quartiers moins bien desservis
- De créer de nouvelles liaisons entre quartiers.
- D'améliorer la desserte des communes limitrophes ainsi que l'accès aux bois de Boulogne et de Vincennes.
- Favoriser la régularité des trajets par de nouveaux itinéraires plus fluides, en traitant les points de congestion.

Des enjeux d'amélioration de la qualité de service

- Redessiner le réseau veut dire :
- Améliorer la qualité des correspondances bus-bus.
- Faciliter les correspondances
- Rendre le réseau plus lisible
- Accélérer la transition énergétique du parc de bus en développant les bus « propres »
- Maintenir l'accessibilité du réseau de bus parisien.
- Faciliter l'accès à bord des bus en permettant de valider les tickets et pass à chaque porte du bus, etc. »

PROPOSITION DE CONTRIBUTION A VALIDER POUR MISE EN LIGNE AVANT LE 4/11/2016

Dans le cadre de la consultation régionale du Grand Paris des Bus, la ville de Gennevilliers souhaite renouveler son attachement au réseau public de surface et réaffirme les demandes exprimées par délibération du Conseil Municipal du 26 septembre 2012 lors de la révision du plan de déplacements urbains d'Ile-de-France.

Pour la ville de Gennevilliers l'enjeu est l'optimisation de la desserte communale en lien avec l'arrivée du Métro Grand Paris Express, l'amélioration des liaisons avec les pôles d'emploi et d'habitat des communes riveraines du Territoire « Boucle nord de Seine » afin d'améliorer les déplacements pendulaires proches en cohérence avec le développement des autres infrastructures de transport notamment les modes doux.

La Ville demande :

- une amélioration globale de la qualité de service, d'accessibilité et de confort des usagers, notamment les personnes à mobilité réduite aux arrêts de bus,
- une amélioration de l'offre de service du réseau de surface par une meilleure desserte des zones d'activités accompagnée d'une augmentation des fréquences et des amplitudes afin de répondre aux besoins des salariées en horaires décalés,
- le désenclavement du quartier prioritaire de la politique de la ville des Agnettes via la modification de l'itinéraire de la ligne 366.
- La mise en œuvre des actions liées aux mobilités inscrites au Contrat de Développement Territorial « Boucle nord des Hauts de Seine » à savoir : la création de liaisons bus renforcées en site propre sur les axes départementaux tels que la RD9 (itinéraire de la ligne 177 / 175) entre la Défense et le territoire Boucle Nord de Seine ; le renforcement des liaisons internes à la Boucle Nord aujourd'hui celles du Territoire « Boucle nord de Seine » et les rabattements vers les gares, le tramway T1 et la tangentielle nord (T11).

Grand Paris des Bus

Consultation régionale : le bus et vous

Cahier d'acteur

Communauté d'agglomération de Versailles Grand Parc

Présentation de la communauté d'agglomération de Versailles Grand Parc

19 communes • 270 000 habitants • 12 000 hectares



La communauté d'agglomération de Versailles Grand Parc est composée de 19 communes et représente plus de 270 000 habitants et 140 000 emplois. Son territoire est desservi par un important réseau ferré (lignes L, N, U, RER C) qui alimente 17 gares, en premier lieu desquelles la gare de Versailles Chantiers, 2nd pôle multimodal d'Île-de-France après la Défense.

Singulièrement renforcé par la mise en œuvre du T6, en service jusqu'à Viroflay depuis le 28 mai 2016, ce réseau sera régulièrement complété dans le futur par le Tram 13 (2021), le Tram-Train Versailles Evry (2021) et la ligne 18 du Grand Paris (2024). Chacune de ces évolutions entraînera une adaptation des lignes de rabattement bus et font actuellement l'objet d'une étude de restructuration menée par le bureau TTK sous co-maîtrise d'ouvrage CAVGP/STIF.

Bénéficiant du statut d'Autorité Organisatrice de Proximité, la CAVGP anime avec le STIF un CT2 dont les lignes sont opérées par 3 transporteurs (Phébus, SAVAC, STAVO-Hourtoule) auxquels s'ajoutent des lignes Transdev et RATP opérées dans le cadre des contrats des territoires limitrophes.

VersaillesGrandParc.fr



Objectif 1 : Restructurer et développer l'offre de transport bus

Contexte et enjeux :

Le Syndicat des Transports d'Île-de-France (STIF) et la Communauté d'agglomération de Versailles Grand Parc (CAVGP) réalisent une étude sur l'évolution du réseau de bus de Versailles Grand Parc avec une restitution des scénarios d'évolution pour le mois de décembre 2016.

Le réseau de bus du CT2 de la CAVGP présente les caractéristiques suivantes :

- l'implantation de trois transporteurs exploitant les 62 lignes de bus du CT2 : Keolis Versailles (ancienne SVTU), Stavo-Hourtoule et Savac
- une fréquentation en valeur absolue très importante avec 81 000 montées/jour de semaine en moyenne, avec certaines lignes de bus présentant une fréquentation de 13 000 montées/jour (lignes A, B, G, H, R),
- le réseau Phébus principal (41 lignes) desservant la ville centre, Versailles et les communes alentour n'a fait l'objet d'aucune restructuration depuis sa création en 1973
- la présence de 78 autres lignes de bus sur le territoire de VGP, soit 140 lignes desservant le territoire de la CAVGP.

Objectifs de la CAVGP :

La restructuration du réseau devra intégrer de manière globale :

- Une rationalisation du réseau dans le centre de Versailles (diminution des nuisances, baisse de la régulation en centre-ville, augmentation de la vitesse commerciale...);
- une clarification de la structure et de l'offre sur le réseau (hiérarchisation, diminution du nombre de lignes);
- renforcer la complémentarité de l'offre (desserte des gare, liaisons inter-quartiers);
- tendre vers une identité du réseau.

Objectif 2 : Améliorer les services aux usagers

Contexte et enjeux :

Parmi les réseaux de bus desservant le territoire de la CAVGP, seul le réseau Phébus est équipé d'un SAEIV, qui permet d'afficher en temps réel aux arrêts l'heure d'arrivée des prochains bus.

Le territoire de VGP est desservi par 17 gares présentant un niveau d'information multimodale très hétérogène. Certaines gares bénéficient d'une information multimodale complète (écran

VersaillesGrandParc.fr



avec tableau des départs bus en temps réel, plan de quartier avec localisation des arrêts bus à proximité de la gare,..), d'autres ne disposent d'aucune information sur les réseaux bus. Par ailleurs, avec le lancement de plusieurs études de comité de pôle (Saint-Cyr RER, Jouy-en-Josas, gares du SGP), l'amélioration des conditions d'intermodalité apparaît au cœur de la politique transport de l'agglomération.

Durant le même déplacement ou selon les périodes de la journée, les usagers sont amenés à utiliser différents modes de déplacement (bus, vélos, Autolib',...). Aucune application ne permet de connaître, en temps réel, l'offre de services de mobilité.

Par ailleurs, de nombreux usagers n'utilisent pas le réseau de bus faute de titre de transport adaptés à leur mobilité. Le passe Navigo n'est pas adapté aux usagers se déplaçant peu et/ou très localement (n'utilisant pas le réseau ferré), tels que certains seniors.

Objectifs de la CAVGP :

- Déployer une information voyageurs « temps réel » sur l'ensemble des réseaux bus de VGP,
- Déployer une information multimodale au niveau des pôles d'échange,
- Développer une information multimodale et multi-services de transport « temps réel » tout au long de la chaîne de déplacement (bus, vélos, autolib', covoiturage,...)
- Développer un titre de transport destiné aux usagers occasionnels et réalisant des trajets locaux internes au bassin de vie.

Objectif 3 : Investir pour un réseau de bus innovant et plus respectueux de l'environnement

Contexte et enjeux :

Le territoire de Versailles Grand Parc s'est engagé dans une démarche ambitieuse en matière de mobilités innovantes aux côtés des acteurs de son territoire (Air Liquide, VEDECOM, CEREMH, UVSQ, SNCF, ESTACA...). Au-delà du déploiement de nouveaux services pour les usagers et de la mise en place de démonstrateurs, cette démarche doit également se traduire par le développement de lignes de Bus plus respectueuses des riverains et de l'environnement. Il s'agit notamment de développer la filière électrique, et plus particulièrement les bus à hydrogène en partenariat avec le centre de R&D de Air Liquide situé aux Loges-en-Josas.

Objectifs de la CAVGP :

Faire évoluer la part des technologies de motorisation limitant les nuisances en matière de pollution et de bruit dans le parc de véhicules du réseau de Versailles Grand Parc.

VersaillesGrandParc.fr



CONTRIBUTION AU GRAND PARIS DES BUS



*Participation de la Communauté
d'Agglomération de Melun-Val-de-
Seine au cahier d'acteur*



Frédérique Baillergeau

Responsable du service Mobilité

297 rue Rousseau Vaudran

77198 Dammarie-Lès-Lys Cedex

CAMVS – Contribution au cahier d'acteur

1- Objet

Le périmètre de la Communauté d'Agglomération de Melun-Val-de-Seine (CAMVS) rassemble les communes de : Melun, Dammarie-Lès-Lys, Le-Mée-sur-Seine, Vaux-le-Pénil, La Rochette, Rubelles, Voisenon, Boissettes, Seine-Port, Boissise-le-Roi, Livry-sur-Seine, Saint-Germain-Laxis, Saint-Fargeau-Ponthierry, Pringy, Boissise-la-Bertrand et Montereau-sur-le-Jard.

Le réseau de bus urbain dans son champ de compétence est « Mélibus », par lequel la CAMVS est signataire de la convention partenariale.

Dans le cadre de la démarche amorcée par le STIF du grand Paris des bus, la Communauté d'Agglomération de Melun-Val-de-Seine alimente le cahier d'acteur afin de présenter les besoins identifiés en lien avec l'évolution de son territoire connue à ce jour, de valoriser les besoins de déplacements routiers et mettre en exergue les prochains défis de la mobilité qui se poseront à l'ensemble des acteurs.

L'ordre de priorité est indiqué à titre indicatif sans validation du STIF mais dénote la volonté de la CAMVS de voir ces projets étudiés dans un ordre précis en lien avec le développement territorial.

2- Les projets routiers

2.1 Extension du réseau Mélibus aux communes de Saint-Fargeau-Ponthierry & Pringy

Les communes de Saint-Fargeau-Ponthierry et Pringy ont intégré la Communauté d'Agglomération de Melun-Val-de-Seine au 1^{er} janvier 2016, la desserte de ces territoires par le réseau de transport urbain de l'agglomération est un projet de territoire incontournable pour améliorer la mobilité des habitants et maintenir une cohésion entre les différents bassins de vie. Le projet porte sur 2 lignes existantes (A, O) et la création d'une nouvelle ligne. La mise en œuvre de ce projet est demandé au cours du 1^{er} trimestre 2017.

2.2 Améliorer la desserte des communes de Maincy, Limoges-Fourches, Lissy et Villiers-en-Bière

Les communes de Maincy, Limoges-Fourches, Lissy et Villiers-en-Bière intègrent la CAMVS au 1^{er} janvier 2017. Une étude est menée afin de proposer un service de transport adapté aux échanges avec le reste de la CAMVS notamment sur les territoires ruraux dotés de flux diffus tels Limoges-Fourches, Lissy et Villiers-en-Bière (à l'exception du Centre Commercial). En revanche la desserte de Maincy, commune limitrophe de Melun est importante pour asseoir la continuité territoriale sachant qu'elle dispose du site touristique du Château de Vaux-le-Vicomte. L'étude proposera un service de transport adapté aux flux et au territoire étendu.

2.3 Pôle Echange Multimodal (PEM) de la gare de Melun

La gare de Melun est un pôle d'échange de niveau 1 suivant la classification du STIF. Au regard de sa saturation actuelle et de sa configuration peu satisfaisante en matière d'accessibilité et de service aux usagers. Un projet de réaménagement du pôle d'échange et son environnement urbain a été amorcé par la CAMVS. Le pilotage du PEM a été repris par le STIF

2.4 Adaptation de la ligne M du réseau Mélibus

La ligne M du réseau Mélibus est une ligne qui dessert les communes de Livry-sur-Seine (dont la gare), Vaux-le-Pénil et Melun (la gare). Les multiples vocations de la ligne conduisent à une desserte

CAMVS – Contribution au cahier d'acteur

non optimale en particulier pour la gare de Livry. Le projet consiste à renforcer et cadencer la desserte vers la gare de Livry-sur-Seine puis repenser son itinéraire.

2.5 Résorber les surcharges du réseau Mélibus

La croissance généralisée de la fréquentation des lignes du réseau Mélibus engendre des surcharges régulières. Les lignes structurantes E et D/L puis les lignes fortes B et C en sont régulièrement impactées. Il convient de renforcer à certains horaires la fréquence de passage et de doter les lignes de véhicules plus capacitaires afin d'absorber la fréquentation en hausse.

2.6 Desserte de Santépôle à Melun

En 2018, un nouveau complexe dédié à la santé nommé « Santépôle » ouvrira au public au nord de Melun. Il accueillera le nouvel hôpital de Melun et divers équipements médicaux (clinique privée, centre d'imagerie...). Ainsi il faut envisager la desserte optimale de ce générateur depuis la gare de Melun et les quartiers environnants avec des lignes du réseau Mélibus adaptées, et ceci au plus près de l'accès à ces équipements.

2.7 Développement du pôle d'activité de Paris-Villaroche et du Tertre-de-Chérisy

Le pôle d'activités de Paris-Villaroche est situé au nord de l'agglomération sur le territoire de la commune de Montereau-sur-le-Jard. Il abrite l'un des plus gros employeurs du département (SAFRAN) avec 7 000 emplois, ainsi que des entreprises tournées vers le secteur de l'aéronautique. Une zone d'activité économique importante en développement du secteur de l'aéronautique. Le pôle aéronautique dans sa globalité fait l'objet de nombreux projets de développement, en particulier le Tertre de Montereau avec 1 600 emplois envisagés.

Ce pôle en développement n'est actuellement pas desservi en transport collectif bien que de nombreux salariés résident sur le territoire de l'agglomération de Melun-Val-de-Seine.

La CAMVS projette ainsi une desserte en transport public depuis le cœur de l'agglomération.

2.8 Emergence des projets d'aménagement urbain de l'Arc Nord et des Trois-Noyers

L'Arc Nord de Melun concentre des projets de développement urbain (Eco-quartier de la Plaine de Montaigu, Butte Beauregard, Barreau routier urbain ...). Un nouvel éco-quartier « Trois-noyers » à Rubelles est en cours d'aménagement avec une première livraison en 2018. Un projet de desserte de ces nouveaux quartiers en repensant le maillage territorial du secteur nord / Rubelles sera étudié afin de créer un lien fort et attractif avec le cœur de l'agglomération et les quartiers avoisinants.

2.9 Rendre le réseau plus attractif et harmoniser l'offre entre les périodes de fonctionnement

Il existe une différence de niveau d'offre trop importante entre les jours ouvrés et le week-end / soirée / offre d'été, notamment le dimanche où des circuits remplacent les lignes existantes même sur les lignes structurantes dont la fréquentation est en progression constante. Afin de conserver une attractivité globale du réseau et convaincre davantage d'utilisateurs de la voiture particulière, il est nécessaire d'harmoniser l'offre entre les périodes de fonctionnement et de réduire ce décalage.

2.10 Restructuration du réseau Mélibus à la mise en service du Tzen 2

A la mise en service du Tzen 2, la restructuration du réseau Mélibus sera incontournable de manière à repenser le maillage territorial avec la venue de ce nouveau mode de transport structurante. Les projets d'aménagement du territoire auront également avancé et il conviendra de tenir compte de tous les facteurs territoriaux afin de repenser intégralement une partie ou toute la desserte du réseau Mélibus notamment le rabattement vers le Tzen 2 ou la gare de Melun.

CAMVS – Contribution au cahier d'acteur

2.11 Desserte du quartier Clos Saint-Louis à Dammarie-Lès-Lys

Le Clos Saint-Louis fait l'objet d'études pour la création d'un nouveau quartier mixant l'habitats (environ 2 500 logements) et équipements sur la commune de Dammarie-Lès-Lys. Ce secteur historiquement dédié à l'activité industrielle en bord de Seine est enclavé.

La question de la desserte de ce nouveau quartier situé à proximité de la gare de Melun, devra faire l'objet d'une attention particulière afin d'inciter les futurs habitants à limiter le recours à la voiture particulière, en encourageant l'usage des modes actifs et des transports collectifs.



Cahier d'acteur - Grand Paris des Bus
Association des résidents du quartier Rives de Seine
A2RS - Boulogne-Billancourt

(©Thomas Samson - Libération)



(©P. Guignard - SPL Val de Seine Aménagement)

Cahier d'acteur du Grand Paris des Bus
Association des résidents du quartier Rives de Seine - A2RS - Boulogne-Billancourt

L'association A2RS a été créée en 2011 pour regrouper les habitants du quartier «Rives de Seine», en vue d'améliorer leur cadre de vie et le bien-être du quartier, notamment en matière de transports. Elle a élaboré le présent cahier d'acteurs en liaison avec l'AUT FNAUT Ile de France.

Adresse : A2RS c/o Marc Stravopodis, 57 quai Georges Gorse 92100 Boulogne-Billancourt

Auteurs : Vianney Courtois et Antoine Bucheton (également membre de l'AUT FNAUT Ile de France) – 06 80 80 58 14

Mail : association.a2rs.transports@gmail.com

1. Le Trapèze, un nouveau quartier à Boulogne-Billancourt

- 12 000 nouveaux habitants (entre 2009 et 2018)
- 15 000 salariés sur la Rive droite, et demain jusqu'à 170 000 m² de bureaux supplémentaires sur l'île Seguin
- Une forte ambition culturelle sur l'île Seguin (Seine Musicale sur la pointe aval, R4 sur la pointe amont)

2. Le quartier du Trapèze à Boulogne souffre d'une insuffisance de desserte

Cela apparaît clairement en comparant le quartier à son équivalent de Paris : les Batignolles

Quartier	Batignolles		Trapèze
Ville	Paris		Boulogne-Billancourt
1 ^{ers} habitants	2012	<	2009
Nombre d'habitants à terme	7 500	<	12 000
Nombre de salariés	12 700	<	15 000
Comparaison de l'offre de transport en commun			
Stations Vélib au cœur du quartier	5 (+ 10 à proximité)	>	0 (+ 2 à proximité)
Lignes de bus locales	1 (traverse Batignolles Bichat)	=	1 (SUBB - 20 min)
Lignes de bus au cœur du quartier	0	<	1 (389 - 15 à 30 min)
Ligne de bus au cœur du quartier – à venir	2 (28, 163)	>	1 (260)
Lignes de bus à proximité	8 (31,53,54,66,74,138,173,PC3)	<	10 (17,40,42,160,169,171,179,291,426,467)
Lignes de Tramway	1 à venir (T3b - 500 m)	>	1 (T2 – 800m)
Lignes de métro à proximité	1 (M13 - 2 stations à 500 m)	>	1 (M9 - 2 stations à 700 m)
Stations de métro à venir	2 (M14 - 2019)	>	1 (M15 - 2022)
Lignes de Transilien à proximité	1 (L - 600 m)	>	1 (N - 2,5 km)
Lignes de RER à proximité	1 (C - 400 m)	>	1 (C - 2,2 km)

3. En particulier, un manque de radiales du Sud de Boulogne-Billancourt vers Paris

Contrairement au Nord de Boulogne-Billancourt ou à Issy les Moulineaux, le Trapèze et le sud de Boulogne-Billancourt ne bénéficient pas de liaison directe avec le centre de Paris. Via les bus 123 ou 289, une correspondance est obligatoire à Marcel Sembat ou Porte de St Cloud pour rejoindre le centre de Paris.

Cette rupture de charge limite l'attractivité des transports en commun, notamment en soirée et en hiver, en particulier pour les personnes à mobilité réduite (séniors, familles avec poussettes, personnes handicapées) ou les enfants utilisant les transports en commun pour rejoindre leurs écoles.

Page 1 sur 4

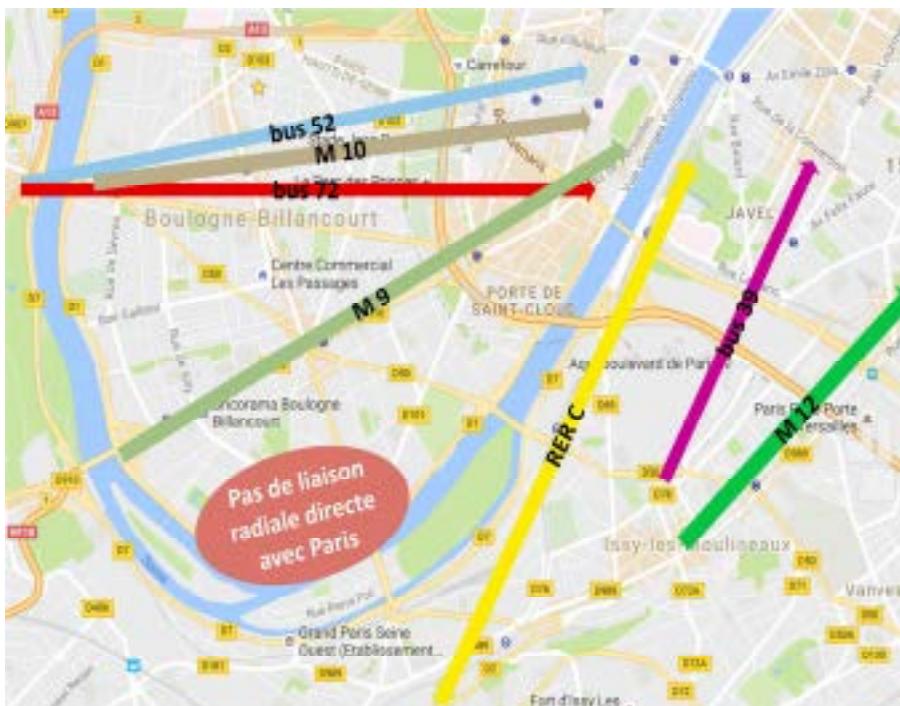


Cahier d'acteur - Grand Paris des Bus
Association des résidents du quartier Rives de Seine
A2RS - Boulogne-Billancourt



(©Thomas Samson - Libération)

(©P. Guignard - SPL Val de Seine Aménagement)



4. Un manque de transversales pouvant être amélioré par l'arrivée du 260, à condition que tracé et fréquence soient attractifs

Outre le bus local SUBB (desserte toutes les 20 min avec une boucle en forme de « 8 »), le Trapèze n'est traversé que par le bus 389, au tracé particulièrement sinueux et à la fréquence dissuasive (de 20 à 45 min).

Le Tramway / BHNS Meudon – Boulogne-Billancourt – Saint Cloud aurait pu améliorer cette desserte et désenclaver le quartier. Malheureusement, le projet, initialement prévu pour le début des années 2010, ne semble plus dans les priorités du STIF et semble à l'arrêt. Seuls les plots en béton sur la traverse Jules Guesde devenue inutile témoignent de l'existence passée de ce projet.



La Traverse Jules Guesde (© Google)

La mise en sommeil de ce projet de ce projet couplé avec le métro 15 prévu seulement à l'horizon 2022 renforcent le besoin en amélioration des liaisons bus.



Cahier d'acteur - Grand Paris des Bus
Association des résidents du quartier Rives de Seine
A2RS - Boulogne-Billancourt

(©Thomas Samson - Libération)



(©P. Guignard - SPL Val de Seine Aménagement)

Les liaisons transversales pourront néanmoins être améliorées par le futur bus 260 Boulogne – Issy – Centre sportif Suzanne Lenglen / Aquaboulevard, à condition que la fréquence (au minimum 1 bus / 8 min) et le tracé soient attractifs

- Le terminus "Boulogne Gambetta", en bordure du bois de Boulogne, ne semble pas adapté à un rabattement efficace vers les modes lourds. Nous préconisons de le placer à Porte d'Auteuil ou Michel Ange Molitor (terminus en boucle possible via rue Molitor, rue Boileau et rue d'Auteuil)
- Le passage du Pont de Sèvres, zone très encombrée en heure de pointe, se fait au prix de multiples changements de directions qui rendront les temps de parcours peu performants. Un tracé plus direct est souhaitable (par exemple, prendre les quais puis remonter vers le trapèze via le cours de l'Île Seguin)
- Sur le Trapèze, un tracé direct est préférable au parcours sinuex actuellement prévu, via la rue Marcel Bontemps ou l'Avenue Pierre Lefacheux

Tracé projeté en rose pour le bus 260 :
 (Source: Mairie de Boulogne-Billancourt)



5. Le Grand Paris des bus donne l'opportunité d'améliorer fortement la desserte radiale du Trapèze tout en supprimant la rupture de charge Paris-Banlieue au niveau de la Porte de Saint Cloud

- **Prolongement du bus 42 terminus Hôpital Georges Pompidou jusqu'à la gare du Grand Paris Express Pont de Sèvres**
 - Accès direct pour tout le Sud de Boulogne-Billancourt à l'hôpital George Pompidou, au tramway T3, à la Rive Gauche (Beaugrenelle, Nord du 15e, Champ de Mars), au quartier des affaires du 8e, à la gare du Nord
 - Déenclavement des immeubles Pouillon, du Square des Moulineaux ; du trapèze
 - Doublonnage vertueux du 289, entre pont de Billancourt et porte de St Cloud (synergies de correspondances)
- **Prolongation du bus 22 de Porte de St Cloud à "Meudon sur Seine (T2)" via une nouvelle diagonale Nord-Est/ Sud-Ouest pour les Boulonnais**
 - Accès aux bassins d'emplois du 16e Sud et du 15e
 - Réponse au besoin de desserte Nord – Sud pour la desserte des écoles et des emplois, en complément du 123, excentré par rapport au Trapèze et saturé
 - Impact limité sur la régularité grâce au raccourcissement prévu à l'Est (Opéra – St Lazare)
 - Réaménagement de la Rue des Quatre Cheminées à prévoir pour permettre un couloir de bus à contre sens (suppression d'une dizaine de places de stationnement)
 - Réutilisation des infrastructures du TCSP de la place Jules Guesde au T2 à Meudon Sur Seine
 - Liaison préfigurant ainsi le TCSP Meudon – Boulogne-Billancourt déjà 2 fois reporté. GPSO devrait logiquement la relancer avec une approche "banlieue-banlieue", du Sud au Nord et du plateau au bois de Boulogne, via l'île Seguin.
- **Création d'une ligne 72bis sur les quais de Seine, au départ d'Île Seguin/Pont de Sèvres vers Paris**
 - Soit jusqu'à la gare de Lyon (préfigurant le "tramway léger des quais" de la municipalité parisienne)
 - Soit en prolongement de la ligne 70 (actuellement Hôtel de Ville - Radio France via la Rive Gauche)
- **Prolongement d'une ligne du pont de Sèvres vers Porte de St Cloud (par exemple ligne 171)**
 - Réutilisation des terminus libérés par la ligne 22, et libération d'un terminus pour la ligne des quais (72 bis / 70)
 - Renforcement de l'attractivité TC de l'avenue du G^{al} Leclerc, via des correspondances évitées pour les passagers prenant une autre ligne à Porte de St Cloud ou se rendant dans le Sud-Ouest de Paris

Page 3 sur 4



Cahier d'acteur - Grand Paris des Bus
Association des résidents du quartier Rives de Seine
A2RS - Boulogne-Billancourt



(©Thomas Samson - Libération)

(©P. Guignard - SPL Val de Seine Aménagement)

- Attractivité renforcée pour une ligne desservant des territoires denses et à forte vocation touristique (château de Versailles), avec accès facilité à des espaces ou infrastructures majeures : Jean Bouin, Parc des Princes, Roland Garros, Bois de Boulogne
- Solution de secours en cas de dysfonctionnement du métro 9 entre Porte de St Cloud et Pont de Sèvres

Conclusion : voici le schéma directeur qu'A2RS propose pour la desserte du Trapèze / du Sud de Boulogne-Billancourt



Phase 1: désenclavement qualitatif du Trapèze et du Sud de Boulogne-Billancourt

- Prolongement du 22 à Parc de Billancourt
- Prolongement du 389 à Mairie de Boulogne, avec parcours simplifié
- Prolongement du 171 à Porte de St Cloud
- Création du 260, avec parcours simplifié
- Prolongement du 42 au Pont de Billancourt

Phase 2: compléter le maillage et accompagner le développement de l'île Seguin et l'arrivée du M15

- Prolongement du 22 à Meudon sur Seine
- Création de la ligne des quais (70 / 72 bis)
- Prolongement du 42 au Pont Renault (M15)
voire au Pont de Sèvres (M15 - M9 - gare de bus)



LES PRISES DE POSITION
de la Chambre de commerce et d'industrie de région Paris Île-de-France

Registre de transparence de l'Union européenne
N°93699614732- 82

Octobre 2016

Consultation régionale sur le Grand Paris des bus Cahier d'acteur de la CCI Paris Île-de-France

ÉTAT DE LA QUESTION

La Région Île-de-France a lancé le « Grand Paris des bus », refonte du Plan Bus visant à améliorer le réseau régional (création de lignes, amélioration de l'offre et des correspondances, etc.).

« En 2017, au moins 30 millions d'euros supplémentaires seront consacrés à l'amélioration du réseau bus, soit un objectif de 5% d'offre de bus supplémentaires. D'ici 2020, nous aurons 1000 nouveaux bus et de nouvelles lignes seront créées », indique la Présidente de Région.

La Région et le STIF ont confirmé leur ambition pour le Grand Paris des bus : davantage d'investissements, d'offres et de services sur le réseau francilien.

Dans le cadre de la **consultation régionale en cours, du 5 octobre au 5 novembre 2016**, et à la suite du **séminaire qui s'est tenu le 18 octobre avec les représentants des collectivités, des acteurs économiques et des usagers**, la CCI Paris Île-de-France souhaite faire part de ses recommandations et des attentes des entreprises.

La Chambre, en tant qu'administrateur du STIF, sera amenée à valider le futur Plan Bus en décembre 2016 ou, au plus tard, en janvier 2017. Elle demande donc à la Région et au STIF de prendre en compte dès à présent les besoins des acteurs économiques.

LE POINT DE VUE DE LA CCI PARIS ÎLE-DE-FRANCE

- Un des objectifs du **Plan de déplacements urbains d'Île-de-France (PDUIF)**, approuvé en 2014, est de rendre plus attractif le réseau de bus régional.
- La Chambre soutient l'**ambition d'améliorer le réseau de surface, qui participe largement à la desserte des grandes zones d'emplois franciliennes**. En outre, son déploiement rapide est un avantage par rapport aux modes lourds.
- Par ailleurs, il est nécessaire de **proposer un meilleur maillage des lignes de bus**, d'homogénéiser l'information entre les différents modes de transports et de proposer un calculateur d'itinéraires incluant tous les transporteurs.
- Les demandes et propositions de la CCI Paris Île-de-France sont détaillées ci-après. Leur objectif est d'**assurer les effets du Plan bus pour une intermodalité efficace, des dessertes adaptées à chaque territoire et une offre cohérente avec les attentes des entreprises et des salariés**.

Chambre de commerce et d'industrie de région Paris Île-de-France
27, avenue de Friedland
F - 75382 Paris Cedex 8
www.cci-paris-idf.fr/etudes

Contact expert
Direction des politiques territoriales
Margot Clavel ☎ 01 55 65 78 91
mclavel@cci-paris-idf.fr

Contact Communication
Isabelle de Battisti : ☎ 01 55 65 72 30
idebattisti@cci-paris-idf.fr

 CCI PARIS ÎLE-DE-FRANCE

PRINCIPALES DEMANDES ET PROPOSITIONS

1 — Pour une intermodalité efficace

— **Les politiques des acteurs de la mobilité doivent être coordonnées pour tous les modes de transport**, comme le recommande le PDUIF, afin d'adapter les réseaux et l'offre aux besoins réels des territoires. La CCI Paris Île-de-France insiste sur l'enjeu d'**améliorer l'intermodalité des bus avec les autres moyens de transport**, par l'aménagement de pôles d'échanges optimisés. Une bonne qualité de service passe par une signalétique efficace et une connexion fluide de l'ensemble des transports en commun entre eux.

— Dans le cadre de ses prises de position sur le Grand Paris Express (GPE), la Chambre rappelle la nécessité d'**assurer pour les futures gares du Grand Paris une accessibilité optimale par la route**, pour les modes collectifs et individuels. La mise en œuvre de pôles d'échanges performants au niveau de chaque gare (création de nouveaux points d'arrêts, de gares routières supplémentaires...) conditionne la réussite du projet GPE. La CCI Paris Île-de-France préconise de **décliner une offre de mobilité de proximité à partir des gares** en prenant en compte la typologie des usagers et en s'appuyant sur les instances et outils locaux des politiques de déplacements (autorité organisatrice de proximité, Plan Locaux de Déplacement).

— **Les réseaux de surface et les modes lourds doivent donc être pensés de manière complémentaire** pour améliorer la mobilité et fluidifier les déplacements des usagers, y compris pour les horaires qui doivent être adaptés aux interconnexions.

— Quelques focus territoriaux :

- **Paris** bénéficie d'une desserte particulièrement dense en transports en commun lourds, mais le **réseau de métro n'est en grande partie pas accessible aux personnes à mobilité réduite**. Le **bus apporte donc une complémentarité indispensable**, et la **bonne qualité de son maillage est un atout pour l'activité économique**. Il convient d'**améliorer l'intermodalité entre le réseau de bus, qui a très peu évolué depuis les années 1950, et le métro**, en particulier pour optimiser la desserte des stations les plus récentes.
- D'une manière générale, la Chambre **soutient le prolongement des lignes parisiennes dans les communes limitrophes pour desservir des gares**. Dans le **Val-de-Marne** par exemple, elle salue le prolongement prévu de la ligne 201 jusqu'à Joinville-le-Pont (RER A), de la ligne 24 jusqu'au Vert de Maisons (RER D et future ligne 15 du Grand Paris Express), ou de la ligne 47 jusqu'à Villejuif IGR (future ligne 15 sud du GPE).
- Le pôle de **La Défense**, déjà très dense, sera desservi par le RER E et la ligne 15. Au regard des trafics attendus, il sera nécessaire de **restructurer le pôle de manière à assurer des interconnexions les plus fluides possibles**, pas seulement entre modes lourds mais également avec le réseau de bus.
- Aujourd'hui, **Paris-Saclay** pâtit de conditions d'accès en transports collectifs insatisfaisantes. Seules des lignes de bus desservent le Plateau, dont le **transport collectif en site propre (TCSP) 91.06**, qui relie Massy, le Plateau de Saclay et Saint-Quentin-en-Yvelines. **Cette ligne indispensable n'a pas la capacité suffisante pour satisfaire la demande actuelle et à venir**. **Son articulation avec la future ligne 18 est donc nécessaire** pour relier le Plateau de Saclay au reste de la métropole et aux aéroports internationaux. **L'effet « réseau »** de la ligne rapide et structurante associée à la desserte fine et efficace que permettent les bus à haut niveau de service, sera indispensable pour assurer une mobilité satisfaisante aux usagers de ces territoires.
- A **Antony**, la CCI Paris Île-de-France souhaiterait que la **réorganisation du réseau de bus permette, à terme, de relier la zone d'activité aux différents pôles économiques des Hauts-de-Seine et de Paris**. Ainsi, la Chambre souligne la nécessité d'**améliorer la liaison aux différents pôles multimodaux des Hauts-de-Seine**, notamment vers le RER B (gare d'Antony comme c'est le cas actuellement), le RER C et le tramway T10.
- A **Achères**, les entreprises demandent la **création d'une offre bus à partir de la gare afin de mieux desservir l'usine de traitement d'eau SIAAP**, qui compte 700 salariés.

2 — Pour des dessertes adaptées à chaque territoire

— Il sera nécessaire d'adapter le type de desserte (ligne régulière, bus à haut niveau de service (BHNS), transport à la demande, bus express...) après analyse fine des besoins des territoires. Les dessertes doivent également prendre en compte la taille et la disponibilité des voiries.

— La CCI Paris Île-de-France encourage la mise en place de mesures incitatives d'accompagnement vers une mobilité durable des entreprises, et approuve notamment la promotion des plans de déplacement entreprises et inter-entreprises (PDE/PDIE). Elle rappelle à ce sujet la forte implication des CCI franciliennes sur le terrain, dans le cadre du dispositif Pro'Mobilité, pour la sensibilisation, la mobilisation et le conseil aux entreprises. Ces actions permettent de répondre aux besoins des acteurs économiques en termes de mobilité des salariés.

— Quelques focus territoriaux :

- A l'aéroport du Bourget, plusieurs demandes sont portées par l'association Bourget Pro'Mobilité rassemblant les entreprises participant au Plan de Déplacement Inter-Entreprises du Bourget :
 - o Les entreprises insistent sur la nécessité d'un renfort de l'offre de disposer, pour la façade ouest de l'aéroport, d'une desserte performante en bus. Embraer et l'AFMAé ainsi que Airbus Helicopters s'installent sur cette zone en 2016 et 2017.
 - o Pour la façade est, les partenaires soutiennent la demande de restructuration, à moyens constants, de la ligne 152 (Fort d'Aubervilliers – Tulipes Nord). Dans l'attente d'une amélioration de l'offre et pour pallier les faiblesses de la desserte actuelle, une expérimentation privée de navette électrique en heures de pointe, à partir de la gare du Bourget, est mise en œuvre pour une durée d'un an jusqu'en octobre 2017. Elle est portée et financée par plusieurs entreprises de la zone (Dassault Falcon Service, Dassault Aviation, Groupe ADP, Manutan, Musée de l'Air et par la ville de Drancy), l'accès étant gratuit et réservé à leurs salariés.
 - o Parallèlement, l'association Bourget Pro'Mobilité se mobilise pour développer une signalétique en gare du Bourget afin de compenser la mauvaise information des usagers en gare.
- Sur le Plateau de Saclay, en complément des transports existants et en projet, la mise en œuvre de navettes de rabattement pourra s'avérer nécessaire pour assurer une desserte adaptée du territoire. Ce système de navette serait particulièrement pertinent pour la desserte des zones d'activités économiques ou écoles qui se trouvent à l'écart du parcours de la ligne 18 (ZAE de Massy Europe, Wissous, parc de Courtabœuf, HEC, etc.), des gares de Massy-Palaiseau, Antony-Pôle et du Plateau de Saclay.
- Autour de la future ligne 17 du Grand Paris Express, le maintien qualitatif de la desserte des grands équipements pendant les travaux de réalisation du métro devra être assuré. L'impact sur l'organisation des lignes de bus et leur développement, notamment les BHNS, devra être maîtrisé, en ajustant l'offre de substitution pour préserver l'accès à certaines zones (Paris Nord 2, Aerolians et PIEX par exemple).
- Avec le renforcement des réseaux de bus en banlieue, la CCI salue la volonté d'adapter également le réseau de bus parisien, le plan actuel étant ancien et très centralisé. Il est nécessaire de conserver un maillage dense des bus à Paris offrant avec le réseau lourd un large choix de mobilité, notamment dans un contexte où les politiques publiques visent à restreindre l'usage de la voiture dans la capitale.

3 — Pour une offre cohérente avec les temps des entreprises et des salariés

— D'une façon globale, la Chambre demande au STIF de **renforcer l'offre de bus entre les gares et les zones industrielles, tôt le matin (passage par la gare avant 5h), le soir après 21h et les samedis, afin d'offrir une solution de transport aux salariés travaillant en horaires décalés.**

— La CCI recommande également d'étudier **des offres ponctuelles adaptées à l'activité économique** pour faciliter l'accessibilité des sites aux salariés.

— Quelques focus territoriaux :

- Sur la **plateforme de Paris-Charles de Gaulle**, la Chambre émet plusieurs demandes :
 - o Mettre en place un **maillage plus fin des dessertes en transport à la demande circulant la nuit** (type Filéo), pour répondre aux besoins des salariés (70% des 86 000 salariés de la plateforme travaillent en horaires décalés).
 - o **Renforcer les lignes régulières**, en fréquence et en élargissement de l'amplitude. La CCI demande également d'étudier **le prolongement des lignes régulières existantes**, pour faciliter les flux traversants au sein de la plateforme aéroportuaire, améliorer son accessibilité, et limiter les correspondances bus/bus qui rallongent les temps de déplacements.
 - o **Privilégier des points de correspondance alternatifs à Roissypôle** sur la plate-forme, pour faciliter les déplacements et les connexions entre plusieurs lignes.
- **Dans les Yvelines**, la CCI recommande d'**augmenter l'amplitude, le matin et le soir, des lignes desservant les zones d'activités des Mureaux** (Les Garennes, centre commercial Les Halles) et **d'Ecquevilly**. De manière générale, il sera nécessaire d'améliorer la desserte de la zone industrielle d'Ecquevilly depuis les gares des Mureaux et de Poissy.
- La Chambre demande de **renforcer certaines lignes inter-urbaines telles que Mantes-Cergy** (ligne 80) après 22h, notamment en direction de Mantes-la-Jolie.
- Dans le cadre des travaux urbains et des projets de transport, il sera nécessaire de **renforcer l'accessibilité aux chantiers**. En effet, certains secteurs en cours d'urbanisation, **en grande couronne notamment**, ne sont pas ou très mal desservis, ce qui limite l'accès au chantier pour les salariés.

Consultation sur le plan bus régional

Association Horizon Employeur

Cahier d'acteur

Grand Paris des Bus

Consultation régionale : le bus et vous

L'association Horizon Employeur

Crée en 2007 afin de regrouper les principales entreprises des zones d'activités de Vélizy-Villacoublay sur les thématiques des transports, du logement et des services aux entreprises et à leurs collaborateurs, elle regroupe aujourd'hui une quarantaine d'établissements d'Inovel Parc (Vélizy-Villacoublay et Meudon-la-Forêt) et de Bièvres (Burospace), représentant environ 30000 collaborateurs.

Un certain nombre d'établissements sont soumis de par la réglementation et leurs effectifs à la démarche PDE. Celle-ci a pris, pour les établissements adhérents de l'association, d'une démarche commune de PDIE : Plan de Déplacements Inter-Entreprises, initialisée en 2008.

La situation

Inovel Parc

Créé sous cette appellation en janvier 2011, le parc d'activités regroupe la zone d'emploi, le centre commercial Vélizy 2, le secteur de l'avenue Maréchal Juin sur la commune de Meudon, la zone aéronautique Louis Breguet et la zone commerciale du Val de Grâce.

Une desserte routière de premier ordre, saturée en heures de pointe

Inovel Parc se situe à l'intersection de 2 axes routiers majeurs de la région :

- la RN 118 joignant Paris (Porte de St-Cloud), La Défense et le Val de Seine au nord, le plateau de Saclay, le secteur de Massy et l'autoroute A 10 au sud
- l'autoroute A 86, contournement de Paris, qui joint Versailles et St-Quentin-en-Yvelines à l'ouest et Antony, Orly-Rungis et Créteil à l'est

Cette desserte routière de premier ordre, qui apparaît comme un avantage déterminant sur le papier, est source de nombreuses difficultés en raison de la congestion qu'on peut y constater matin et soir.

Une desserte ferroviaire diversifiée, mais pas accessible directement

Aucune desserte ferroviaire n'existe sur le parc ou à sa proximité immédiate. L'utilisation des transports en commun passe donc par le recours en rabattement au tramway T6 (Châtillon-Montrouge M13 – Viroflay RER C/ Transilien L et N) ou aux réseaux



Association Horizon Employeur

Siège

c/o Safran Landing Systems
7 rue Général Valérie André
78140 VELIZY VILLACOUBLAY

Contact pour ce cahier d'acteur

Bernard Baur

Dassault Systèmes
10 rue Marcel Dassault – CS 40501
78946 VELIZY VILLACOUBLAY CEDEX
Tel: 01 61 62 70 06
Mail: bernard.baur@3ds.com



Part modale des transports en commun pour les salariés d'Inovel Parc (source: enquêtes annuelles entreprises Horizon Employeur)

de bus RATP, Phébus, MobiCAPS, Albatrans ou SAVAC. Or, beaucoup de ces lignes utilisent sur une partie de leur parcours une des 2 voies rapides, RN 118 ou A 86, et se trouvent donc affectées par les conditions de la circulation générale sur ces voies. La moindre panne de véhicule, le moindre accident auront très vite un effet dévastateur sur le fonctionnement de ces lignes.

Les flux de déplacement

Les entreprises d'Inovel Parc représentent un peu plus de 40 000 collaborateurs, dont une majorité suit des horaires classiques matin-soir, même si les pointes sont par nécessité très étalées en matinée comme en soirée.

S'ajoutent à ces flux ceux liés aux activités commerciales, qui en semaine se superposent à ceux des déplacements domicile-travail des collaborateurs des entreprises.

Une des spécificités du parc d'activités est son recrutement régional. Les collaborateurs des entreprises, même s'ils sont domiciliés majoritairement sur Paris, le département des Hauts-de-Seine et le secteur de Versailles – St-Quentin dans les Yvelines, viennent en fait de pratiquement toute l'Île-de-France, mais aussi pour certains des départements limitrophes de la région : Eure, Eure-et-Loir, Oise.

Le taux d'utilisation des transports en commun est d'un peu moins de 30 %. Il est en progression lente depuis plusieurs années, et ce pour différentes raisons : amélioration des dessertes bus, mise en service du tramway T6, mise en place de la tarification toutes zones, ...

Même si un certain nombre de salariés empruntent d'autres moyens de transport au cours de leur parcours quotidien, tous sont dans la nécessité d'emprunter le tramway T6 en direction de Viroflay ou de Châtillon, ou alors l'une des 17 lignes de bus dont 8 empruntent la RN 118 ou l'A 86.

- si la grande majorité des **salariés** travaille en horaires standards (arrivée le matin entre 6h30 et 10h00, départ le soir entre 16h et 20h30), d'autres sont en **horaires décalés** (prestataires de service, salariés des commerces, personnel de la base aérienne)
- les entreprises d'Inovel Parc accueillent un certain nombre de **visiteurs** (clients, stagiaires, ...) locaux ou internationaux qui ne viennent pas nécessairement pour la journée complète
- la présence de 3 centres commerciaux entraîne à la fois les flux des salariés (souvent en horaires décalés, pour partie le samedi et le dimanche), mais aussi des **clients**, y compris les samedis et dimanches
- enfin, Inovel Parc accueille des **hôtels et résidences hôtelières** (en particulier avenue de l'Europe et sur Inovel Parc Est), mais aussi plusieurs **résidences étudiantes** (en particulier autour de la rue Paul Dautier)

L'offre

Ces dernières années, l'offre a été sensiblement augmentée:

- par la mise en service en 2014 et en 2016 des 2 sections du **tramway T6**

- par la mise en place de plusieurs **restructurations des dessertes bus**. Celles-ci ont permis de rationaliser les réseaux, mais quelquefois au profit de la diminution voire de la disparition de dessertes dans certains secteurs d'Inovel Parc ou dans certaines communes des environs
 - par des **renforcements des fréquences** sur les lignes les plus fréquentées
 - par d'importantes **extensions de service** en soirée (au moins jusqu'à 21h30 pour de nombreuses lignes) ou le week-end
- et la **qualité de service** a été augmentée, notamment par le remplacement d'un certain nombre de bus RATP et Phébus Vélizy.

Cela a contribué, avec d'autres facteurs, à l'augmentation de la part modale des transports en commun. Il reste cependant des efforts à faire.

Les critères locaux

La desserte des secteurs d'Inovel Parc

Inovel Parc comprend plusieurs secteurs, dont la desserte transport en commun est assez différente. Le tramway T6 longe Inovel Parc Est et traverse Inovel Parc Nord. Les quelques franchissements A 86 existants au niveau des stations « Mairie de Vélizy » et « L'Onde » permettent de desservir les sites de l'ouest d'Inovel Parc Sud.

Globalement, le sud de l'A86 est nettement moins bien desservi que le nord: seules existent les dessertes en provenance / à destination de Bièvres, Pont de Sèvres, des gares de Chaville et de Versailles-Chantiers.

Ci-dessous se trouve l'extrait du plan de réseau 24 Est de mai 2016 (source: Keolis Phébus) couvrant le territoire d'Inovel Parc:



Si certains secteurs d'Inovel Parc sont accessibles directement depuis les grands pôles environnants (gare de Versailles-Chantiers, gares de Viroflay ou Chaville, pont de Sèvres, portes de Paris, Robinson ou Bourg-la-Reine, Antony, Massy, St-Quentin-en-Yvelines), d'autres ne le sont à la condition de recourir à une ou deux correspondances successives: secteur d'Inovel Parc Nord au sud de l'avenue Morane-Saulnier (où sont situés un certain nombre d'établissements hôteliers et de résidences étudiantes), secteur est d'Inovel Parc Sud (chemin de Gisy, Val de Grâce), Burospace.

La desserte des destinations proches

Les communes voisines

A la faveur des dernières modifications des réseaux (mise en service du tramway, restructurations des lignes de bus), le nombre de communes directement desservies depuis Inovel Parc a diminué. On peut redouter que cette tendance se poursuive lors de la mise en service du tramway T10 en 2021.

Parmi les communes proches qui ne sont pas desservies directement, on peut noter un certain nombre d'exemples (les distances sont données par la route depuis la station tramway Dewoitine par Google Maps, les itinéraires départ 18h00 un jour de semaine scolaire par vianavigo.com): voir tableau 1 ci-après.

Les pôles d'activités à proximité

La même situation s'applique aux zones d'activités du secteur, en l'occurrence celles incluses dans le **périmètre de Paris-Saclay** (les distances sont données par la route depuis la station tramway Dewoitine par Google Maps, les itinéraires départ 8h30 un jour de semaine scolaire par vianavigo.com): voir tableau 2 ci-contre.

Certains itinéraires donnent des temps de parcours acceptables, mais à la condition de décaler son horaire de départ (en raison des faibles fréquences de certaines lignes).

Si les vitesses moyennes indiquées pourraient être considérées comme correctes si on était en milieu urbain, elles apparaissent comme non compétitives dès lors qu'on prend en compte le pourcentage de voies rapides sur l'itinéraire.

Les pôles de transport nationaux et internationaux

En dehors des 6 grandes gares SNCF parisiennes, les pôles gares de proximité sont des destinations essentielles pour qui voyage en France: **Versailles-Chantiers** à l'ouest, **Massy** au sud-est.

L'aéroport **Roissy-CDG** est en principe accessible via le bus 379 et la gare de La Croix de Berny, éventuellement par les connexions au réseau métro.

L'aéroport d'**Orly** est, lui, nettement plus proche en distance, mais son accès est paradoxalement plus difficile que celui de l'aéroport Roissy-CDG (la distance est donnée par la route depuis la station tramway Dewoitine par Google Maps, l'itinéraire départ 17h30 un jour de semaine scolaire par vianavigo.com): voir tableau 3 ci-contre

L'itinéraire donné par Vianavigo coûte 15,60 EUR et nécessite pas moins de 3 titres de transport successifs (2 tickets t+ + 1 billet O/D + 1 billet OrlyVal).

Les données précédentes ont été calculées en heure de pointe: elles sont dans la plupart des cas nettement moins favorables en milieu de journée, en raison des fréquences basses de certaines lignes en journée.

TABLEAU 1 Commune	Distance T6 Dewoitine Mairie	Horaires TC	Durée totale du trajet TC	Vitesse
Ville d'Avray	8,5 km	291 Dewoitine 18h02 -> Pt de Sèvres 18h17 426 18h27 -> Eglise de Ville d'Avray 18h43	44 min	11,6 km/h
St Cloud	9,5 km	291 Dewoitine 18h02 -> Pt de Sèvres 18h17 T2 Musée de Sèvres 18h28 -> Parc de St Cloud 18h31	33 min	17,3 km/h
Meudon (centre)	5,5 km	389 Morane 18h20 -> Rabelais 18h34	27 min	12,2 km/h
Verrières-le-Buisson	9,5 km	379 Vélizy 2 18h09 -> F. de Pressensé 18h29 12 F. de Pressensé 18h35 -> Les Godets 18h45 196 Les Godets 18h52 -> Paron 18h58	58 min	9,8 km/h
Saclay (centre)	9,5 km	91.08 Vélizy 2 18h12 -> Le Guichet 18h33 9 18h50 -> Razel 19h08 9 19h19 -> Mairie de Saclay 19h21	76 min	7,5 km/h
Jouy-en-Josas	6,5 km	T6 Dewoitine 18h03 -> Wagner 18h13 32 18h23 -> Beuvron 18h39	38 min	10,3 km/h
Les Loges-en-Josas	10,5 km	307 Dewoitine 18h03 -> Blériot-Jean Casale 18h32	45 min	14 km/h
Le Chesnay	11 km	T6 Dewoitine 17h59 -> Viroflay-RD 18h14 U 18h24 -> Odéon-LEP J. Moulin 18h46	51 min	12,9 km/h

TABLEAU 2 Zone d'activités et repère	Distance T6 Dewoitine Repère	Horaires TC	Durée totale du trajet TC	Vitesse
Courtabœuf (ferme)	17 km	60 Vélizy 2 8h51 -> Massy (Vilmorin) 9h11 23 Massy (Atlantis) 9h20 -> Y 9h26	45 min	22,7 km/h
Massy (gare TGV)	12,5 km	60 Vélizy 2 8h51 -> Massy (Vilmorin) 9h11	43 min	17,4 km/h
Palaiseau (EDF Lab)	14,5 km	91.08 Vélizy 2 8h57 -> Campus 9h16 (cette branche de la ligne ne fonctionne qu'en pointe)	26 min	33,5 km/h
Saclay (CEA Porte Est)	12 km	91.08 Vélizy 2 8h57 -> Corbeville 9h14 91.06 9h23 -> Raoul Dautry 9h33	45 min	16 km/h
St Quentin en Yvelines (gare RER)	16,5 km	T6 Dewoitine 8h35 -> Pavé Blanc 8h44 475 8h53 -> Gare de St Quentin 9h13	38 min	26,1 km/h
Satory (échangeur RD91 route de la Minière)	10,5 km	307 Dewoitine 8h32 -> Cour de Buc 8h53 W 9h10 -> Satory Office Park 9h22	52 min	12,1 km/h

TABLEAU 3 Site et repère	Distance T6 Dewoitine Repère	Horaires TC	Durée totale du trajet TC	Vitesse
Orly-Sud (départs)	17,5 km	91.08 Vélizy 2 17h42 -> Le Guichet 18h03 RER B 18h10 -> Antony 18h24 OrlyVal 18h36 -> Orly-Sud 18h44	69 min	15,2 km/h

- Améliorer la desserte d'Inovel Parc Sud et des secteurs connexes (Burospace, Petit Robinson (Jouy-en-Josas))
 - Desservir les communes proches en évitant les ruptures de charge, au moins aux heures de pointe élargies
 - Développer les liaisons vers Massy (gare et zones d'activités), le plateau de Saclay et la vallée de Chevreuse, Satory et St-Quentin-en-Yvelines
 - Développer une liaison efficace vers le RER B (à La Croix de Berny) pour rejoindre l'aéroport Roissy-CDG et vers l'aéroport d'Orly

Les conditions générales L'information voyageur



Extrait de la légende du plan de bassin 24 Est juin 2016 (Keolis)

- Si celle-ci a fait des progrès sur plusieurs points:
 - création d'un plan de bassin multitransporteur (Versailles Grand Parc est, plan 24 est) et d'un plan de secteur couvrant toute la ligne T6 (sud Hauts-de-Seine, plan 4)
 - extension de l'information temps réel (Phébus Vélizy propose l'information temps réel à certains de ces arrêts depuis décembre 2014, sur son site Internet depuis juillet 2016)

certaines améliorations sont attendues sur les points suivants:

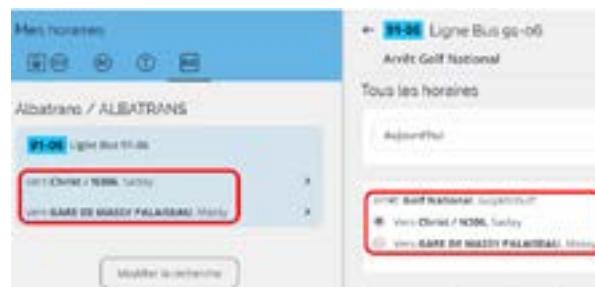
- il faut le plus rapidement possible que les autres exploitants (Albatrans, Cars d'Orsay, SAVAC) proposent **l'information temps réel, sur site et à distance**, et ce d'autant que leurs lignes ont des fréquences relativement faibles.
 - La mise en place des **plans multitransporteurs** a fait disparaître toute **mention du nom de l'exploitant de la ligne**. On ne sait donc plus quel est l'impact d'un mouvement de grève chez un transporteur donné, qui contacter pour obtenir des informations ou en cas d'incident (objet perdu dans un bus, par exemple). De plus en plus de gens sont persuadés de voyager dans des bus exploités et conduits par des personnels du STIF.



Itinéraire Châtelet-Les Halles > plateau de Saclay et interrogation horaires 91-06 novembre 2016 (Vianavigo)



- Les outils d'information doivent utiliser le numéro de ligne complet: la ligne Albatrans 91-06 existe en 4 variantes A à D. Or Vianavigo ne parle que de la ligne 91-06 en général. Mais Vianavigo sait-il seulement que ces 4 variantes existent ?



- Pour les lignes ou les périodes à **faible fréquence** (soirées, week-ends), soit en-dessous d'un bus tous les quarts d'heure, il est impératif de disposer des heures de passage théoriques des bus sur les **fiches horaires**. On ne peut pas se contenter d'une mention « 1 bus toutes les 30 à 40 minutes » comme certaines fiches horaires de la RATP le mentionnent.
 - En cas de **situation perturbée**, il faut que l'information se poursuive, de façon la plus efficace possible, y compris à l'arrêt dès lors qu'il y a une borne d'information (en cas de perturbation inattendue). Aujourd'hui, la RATP n'est pas en mesure de communiquer à distance (site Internet) sur une déviation ou un retard important d'une ligne de bus.

La ponctualité

On comprendra que, dans le contexte spécifique à Inovel Parc, le moindre incident sur un des 2 grands axes puisse avoir des répercussions importantes sur la circulation des bus (comme sur la circulation générale). Si la ponctualité ne pourra généralement pas être assurée, le voyageur attend cependant:

- une **information** la plus précise possible (voir ci-dessus), qui lui permettra d'adapter son voyage si nécessaire (emprunt d'une autre ligne par exemple)
 - la mise en place de **mesures de régulation efficaces** permettant de sauvegarder ce qui peut l'être. Encore au mois de septembre 2016, 2 accidents sur l'A 86 ayant entraîné une congestion de certaines voies de sortie d'Inovel Parc, un certain nombre de voitures de la ligne RATP 291 se sont trouvées coincées dans les embouteillages (6 dans le même sens sur un tronçon de 500 m) alors qu'il aurait dû être possible de limiter certaines circulations à des services partiels entre le pont de Sèvres et la gare routière Vélizy 2 ou de dévier certains bus par le tunnel sous la gare routière.

*Extrait de la fiche horaire de la ligne
390 août 2016 (RATP)*



Vélizy, avenue Morane-Saulnier
9 septembre 2016, 18h18
5 bus RATP 291 à la suite (un 6e est
hors champ)



Au-delà du court terme, une **circulation en site propre** dans les endroits les plus sensibles est plus que souhaitable pour assurer une certaine régularité des lignes.

L'accessibilité

Le réseau bus doit être **accessible à tous**: personnes valides, personnes chargées de valises, personnes en fauteuil roulant, personnes malvoyantes, personnes malentendantes. Il faut donc des **bus** accessibles, des **arrêts** accessibles, l'accessibilité de ces arrêts ne pouvant pas entravée par un quelconque véhicule en stationnement gênant, et une **information** accessible.



Gare routière Vélizy 2, 5 février 2016, 17h30. Malgré le feu vert, le bus 291 ne peut quitter la gare



Extrait du plan des réseaux de transport Ile-de-France juin 2016 (STIF)



Informations tarification trajet Elancourt-Vélizy par Vianavigo:
« demander au conducteur »

Les correspondances

Même si la notion de correspondance n'existe pas à proprement parler, il faut assurer autant que possible la continuité du déplacement de l'usager:

- Permettre, en grande couronne, à un bus assurant la desserte d'un secteur à partir d'un mode lourd **d'attendre jusqu'à un certain délai le train ou le RER en retard** de façon à éviter que les voyageurs ne soient pénalisés par 30 ou 60 min d'attente du prochain bus. Actuellement, l'exploitant répond qu'il est pénalisé par le STIF pour des passages en retard de plus de 5 minutes
- Aménager des **gares routières efficaces** tant pour les voyageurs que pour les transporteurs (voir contre-exemple photo ci-contre)

La structuration de l'offre

Le voyageur arrivant dans un secteur qu'il ne connaît pas doit être en mesure de comprendre rapidement comment est constituée l'offre de transport bus. Le plan STIF du réseau de transports régional devrait répondre à cette demande, mais il reste des problèmes de lisibilité: quels sont les itinéraires et les arrêts des lignes express dans notre secteur ?

Peut-on classer dans la même catégorie « lignes express » une ligne RATP 291 qui passe toutes les 3 min aux heures de pointe et une ligne SAVAC 307 qui passe toutes les 30 min ? Les lignes H express, T express ou Y express du réseau Phébus Versailles sont-elles des lignes express ?

La complexité de la tarification

La tarification bus en grande couronne peut échapper à la règle acceptant le ticket **t+ pendant 1h30** entre la première et la dernière validation.

14 lignes sont régies par une **tarification à la section**, dont les lignes 91.08 et 475 dans notre secteur. Enfin, les **lignes aéroportuaires** directes fonctionnent sur une tarification forfaitaire spécifique.

Elancourt > Clamart > Vélizy 45 min + 9 min en HP	25 km	SQYbus 475 (11 sect.) + tramway RATP T6	4 tickets t+
Vélizy > Les Ulis 36 min en HP	20 km	Albatrans 91.08	2 tickets t+
Meaux > Melun 105 min en HP	56 km	Seine-et-Marne Express 18	1 ticket t+

Le système des sections est tellement complexe que le site Vianavigo ne sait pas s'y retrouver, comme l'exemple du 1er trajet ci-dessus le montre.

- Améliorer l'information voyageur statique et dynamique, sur site et à distance, en situation normale mais aussi en situation perturbée
- Résoudre, autant que possible, les points de congestion: aménagements spécifiques, mesures de régulation adaptées
- Poursuivre la mise en accessibilité des réseaux bus (points d'arrêt, véhicules, dispositifs d'information)
- Faciliter les correspondances
- Structurer davantage l'offre
- Simplifier et harmoniser la tarification

LE GRAND PARIS DES BUS

CAHIER D'ACTEUR DE LA VILLE DE VILLENEUVE-SAINT-GEORGES

Nom de l'institution : Ville de Villeneuve-Saint-Georges

Adresse : Hôtel de Ville. Place Pierre Sémard. 94190 Villeneuve-Saint-Georges

Référent : Mr Marc THIBERVILLE. Conseiller municipal missionné sur les transports

marcthiberville@free.fr Tel : 06 27 04 60 13

Préambule :

Malgré les améliorations, restructurations de lignes et renforts mis en place par le STIF ces dernières années à la demande de la ville et du conseil départemental, la ville de Villeneuve-Saint-Georges, pourtant située dans la proche couronne parisienne, bénéficie d'une offre de bus inférieure à ses voisines situées au nord du département du Val-de-Marne.

C'est en partie l'héritage d'un découpage administratif passé entre les départements de la Seine et de la Seine et Oise qui laisse encore des traces 50 ans après leur disparition officielle. C'est une anomalie dans un tissu urbain qui connaît une croissance de sa population et de nombreux projets d'urbanisme et de logements.

Le revenu moyen par habitant est à Villeneuve parmi les plus faibles de la région Île-de-France. Des contraintes topographiques, naturelles et urbaines importantes rendent d'autant plus sensible l'enjeu des transports collectifs pour répondre aux besoins de mobilités.

Villeneuve-Saint-Georges est marquée aussi par sa propre histoire liée au transport ferroviaire qui lui fait bénéficier de dessertes efficaces par des modes de transports « lourds » qui contrastent avec une desserte fine des quartiers encore insuffisante.

Le projet très attendu du Cable A-Téléval (Téléphérique urbain qui reliera le plateau villeneuvois près de la cité du Matar à la ligne 8 du métro à Créteil Pointe du Lac à l'horizon 2020) va sans aucun doute jouer un rôle majeur, mais il doit impérativement compléter le réseau bus existant qu'il convient d'améliorer.

Les projets d'aménagements en cours qui portent des perspectives nouvelles en termes de logements, d'équipements publics et de développement économique bousculent l'organisation des transports et font naître des besoins nouveaux.

Enfin, la traversée de la ville par la RN6, lien « quasi autoroutier » entre Melun Sénart et l'A 86 engendre des nuisances multiples pour la population.

Outre qu'elle nécessite une réflexion et des projets sur le réseau viaire, elle met aussi en évidence la nécessité de favoriser le report modal de la voiture particulière vers les transports en commun.

Rapide état des lieux

Villeneuve-Saint-Georges est traversée par la ligne D du RER qui comporte deux gares située sur le territoire de la commune.

La gare de Villeneuve-Triage (4 trains par heure) est desservie par la ligne A de la STRAV (TRANSDEV) ainsi que par la ligne 182 de la RATP (seule ligne de l'opérateur public sur la commune). La ligne A a repris la desserte de l'ancienne ligne L, ce qui a permis un renfort de l'offre tant en amplitude qu'en fréquence sur cette gare et le quartier excentré de Villeneuve-Triage.

La gare de Villeneuve-Saint-Georges centre compte 16 trains par heures et par sens en heures pleines. Cela en fait la gare la plus importante en nombre d'arrêts et en fréquentation de toute la ligne D (28 000 entrants/jour), gare parisiennes exclues. Elle constitue un pôle multimodal très important, au sens du PDUIF, et un comité de pôle a été remis en place depuis quelques années à la demande de la municipalité, sous l'égide du STIF. Cette gare est desservie par 9 lignes de bus.

Lignes exploitées par la STRAV (Transdev) concernant VSG :

Ligne A : Choisy le roi (Pont TVM) – Brunoy Pyramide. Attractivité accrue depuis la reprise du trajet de l'ancienne ligne L.

Ligne B : Créteil l'Echat - Yerres Abbaye (Mais services partiels en terminus à la gare RER de VSG). Ligne essentielle pour se rendre à Créteil, mais aussi à la nouvelle gare de Créteil-Pompadour du RER D, malgré une correspondance peu pratique (trajet à pied). Création d'un service le dimanche en 2011 et extension de l'amplitude horaire. Long parcours sur la RN6.

Lignes G1-G2 : VSG RER-Crosne Bois Cerdon - VSG RER. Ligne en navette formant une boucle. Ligne peu fréquente et faible amplitude.

Ligne H : VSG RER- Crosne- VSG RER. Fonctionnement similaire aux lignes G1-G2.

Lignes J1/J2 : VSG RER D - Boissy Saint Léger RER A. Ligne en double boucle (J1 dans un sens de circulation, J2 dans l'autre). Ligne très fréquentée et parfois saturée sur certains tronçons en HP. Moyen essentiel de desserte du plateau. Fréquence à 5 mn en HP et matériel capacitaire (bus articulés). Mais, ligne peu lisible et très longue. De plus, la régularité est victime de la congestion de la voirie, malgré les améliorations apportée par le contrat d'axe.

Ligne K : VSG RER – Créteil Préfecture. Le terminus est situé Place Henri Dunant (gare routière). Ligne structurante.

Ligne N : VSG RER – Centre hospitalier intercommunal, entrée principale. Seule ligne desservant l'hôpital depuis le centre de Villeneuve-Saint-Georges. Faible amplitude. Fréquence à l'heure.

Lignes O1 (Crosne Plaine Haute – Créteil L'échat) et O2 (Limeil-Brévannes Emile Combes – Créteil l'Echat) : Ces lignes passent en limite de Villeneuve-Saint-Georges et présentent l'intérêt d'une bonne correspondance à la gare RER D de Créteil Pompadour, avec le TVM et le 393. Elles connaissent une progression continue de leur fréquentation, malgré une fréquence à la demi-heure sur chaque branche et une amplitude horaire insuffisante.

Lignes exploitées par Athis-Car (Keolis) :

Ligne 3 : VSG RER D – Choisy-le-Roi RER C. Ligne en traversée de Seine. A fait l'objet d'un contrat d'axe. Ligne toutefois contrainte par la traversée actuelle de la Seine entre VSG et Villeneuve-le-Roi.

Ligne 8 : VSG RER – Aéroport d'Orly. Seul lien direct avec la plateforme d'Orly. Ligne récemment restructurée pour gagner du temps de trajet et permettre la jonction avec le T7. Cela reste une ligne peu utilisée depuis VSG avec un temps de parcours encore très long, peu de fréquence et une amplitude faible.

Ligne exploitée par la RATP :

Ligne 182 : Villeneuve Triage RER D – Mairie d'Ivry.

Les principaux enjeux

Le Pôle gare de Villeneuve-Saint-Georges :

Le travail complexe du comité de pôle consiste à tenir compte des différents projets existants (schéma directeur ligne D et reconfiguration de la gare, aménagement de la RN6 par la DRIEA, projet municipal de rénovation du centre-ville/centre ancien) pour améliorer l'intermodalité, l'accessibilité et la sécurisation des accès piétons, l'atténuation des conflits de circulations devant la gare qui pénalisent aussi les bus.

Dans ce cadre, il est notamment recherché la suppression du plus grand nombre de terminus de lignes et de zones de régulations aux abords immédiats de la gare. Déjà, des modifications ont eu lieu (suppression du terminus de la ligne A par fusion avec l'ancienne ligne L). Mais il reste encore trop de lignes en terminus et en régulation : B, G1-G2, H, J1-J2 (régulation reportée place H. Dunant), Athis 3 et 8.

Selon nous, la ligne B pourrait voir ses terminus partiels supprimés par « diamétralisation » avec la ligne N (ce qui supprimerait 2 terminus) ou son prolongement vers le Val d'Oly et la zone commerciale située à Vigneux-sur-Seine (suppression d'un terminus), ce qui ne manquerait pas d'intérêt pour les villeneuvois.

Il convient aussi d'interroger la pertinence d'avoir 2 lignes Athis-Car (3 et 8) en terminus à VSG dès lors que ces lignes ont un tronçon commun et sont toutes les deux pénalisées par la traversée de Seine.

Les lignes G1-G2 et H doivent être reconfigurées ce qui peut avoir un impact sur la position de leur terminus (voir ci-dessous).

« Gare Routière » Place Henri Dunant

Depuis la suppression de la ligne L, seule la ligne K est en terminus sur cette gare routière.

La situation de cette gare est singulière. En n'accueillant qu'une ligne en terminus, elle n'entre pas dans les critères retenus par le schéma directeur des gares routières arrêté par la STIF et ne peut donc être éligible aux aides financières permettant de la reconfigurer.

Or, cette gare est utilisée aussi pour la régulation de lignes de bus dont le terminus se situe place Pierre Sémard (J1/J2), ce qui occupe beaucoup de place.

D'autre part, les projets d'aménagements de la ville et notamment les programmes de logements prévus à proximité nécessite d'optimiser le foncier disponible.

En regard de ces éléments, la position de la ville a évoluée et s'est exprimée lors des travaux du comité de pole.

Nous souhaitons que le terminus de la ligne K puisse être maintenu à proximité de son emplacement actuel, mais dans un lieu aux dimensions strictement nécessaire aux besoins de coupures pour les machinistes et de régulation de cette seule ligne.

D'autres lieux de régulations devront être trouvés pour les autres lignes dont le terminus ne se situe pas sur la place Henri Dunant. Des propositions ont été faites en ce sens (régulation de J1/J2 sur le plateau, rue des sapeurs-pompiers, ce qui est parfois le cas de la ligne B actuellement).

Desserte de l'Hôpital et du plateau :

Le centre hospitalier intercommunal (CHIV) est desservi par la ligne N depuis la gare de Villeneuve-Saint-Georges. Elle accède au CHIV par l'entrée principale. Sa « diamétralisation » avec la ligne B (services partiels en terminus à VSG RER D) permettrait de supprimer son terminus devant la gare, le transformant ainsi en simple passage.

Outre que cette desserte est peu fréquente et d'une amplitude limitée, elle n'offre pas de solution pratique pour un accès depuis le plateau et ses nombreux habitants (zone pavillonnaire, cités du Bois Matar, Sablière, Flaubert, ...) et comportant de nouveaux projets d'urbanisation (ZAC de la Pologne).

Ainsi, la création d'une ligne supplémentaire pourrait se faire par reconfiguration des lignes G1/G2 et H permettant ainsi une desserte du CHIV par son entrée nord. La question d'une traversée complète du CHIV est aussi à étudier (lien avec la ligne N et retour vers VSG RER D).

La ligne J1/J2 est très sollicitée, souvent surchargeée aux heures de pointe et victime de la congestion routière en termes de régularité, ce qui entraîne la formation de « trains de bus » à certaines heures. La complexité de cette ligne est aussi un frein à sa lisibilité.

Il pourrait donc être utile d'examiner une dissociation des boucles en service partiel.

La perspective de la mise en service du Cable A-Téléval en 2020 offrira une solution de liaison efficace jusqu'au métro ligne 8 à Créteil Pointe du Lac (17mns). Mais dans l'attente, cette ligne doit être soulagée.

Une ligne complémentaire faisant le lien entre le plateau, le CHIV et le centre-ville permettrait de répondre à ces enjeux.

Lien avec le pôle d'Orly-Rungis

Bien qu'à quelques kilomètres de la plateforme d'Orly, Villeneuve-Saint-Georges ne bénéficie pas d'accès efficace en transport en commun pour rejoindre les zones d'emplois et d'activités du Grand Orly et de Rungis. La seule desserte directe se fait par la ligne Athis Car 8. Bien qu'améliorée récemment, cette ligne reste lente et peu efficace depuis VSG RER D.

Si la mise en service de la ligne 15 du métro et du prolongement de la ligne 14 jusqu'à l'aéroport d'Orly permettra une nette amélioration de la relation entre l'Est et l'Ouest de la Seine, il faudra malgré tout effectuer le trajet avec au moins 2 ruptures de charge en venant de Villeneuve.

La nécessité d'une vraie liaison Est-Ouest est posée, pas seulement à partir de la gare de VSG, mais pour relier les territoires et villes situées de part et d'autre de la Seine. La ville de Villeneuve-Saint-Georges porte cette exigence au sein du territoire métropolitain Grand Orly Seine Bièvre (EPT 12), dont elle fait partie.

Cela peut se concevoir par des modes lourds, comme le prolongement à l'Est de la future ligne 18 du grand Paris Express (dans une temporalité éloignée), ou le projet de liaison Sucy – Orly dont le mode est à définir. Nous ne sommes pas fermés à l'idée que cela puisse être un bus à haut niveau de service.

Dans tous les cas, cela nécessitera de concevoir une nouvelle traversée de Seine entre Choisy le Roi et l'ouvrage reliant VSG à Villeneuve-le Roi.

Liaison avec la gare RER de Créteil Pompadour

La mise en service en décembre 2013 de la gare de Créteil Pompadour a offert une solution supplémentaire de rabattement sur la ligne D du RER pour les villeneuvois qui peuvent emprunter la ligne O1 ou O2 et la ligne B.

Mais la fréquence à la demi-heure sur chaque branche de la ligne O, et la correspondance médiocre de la B au carrefour Pompadour obère la qualité de la liaison qui pourrait être rendue plus efficace.

Nous souhaitons donc un renfort d'offre sur O1 et O2.

La ligne B pourrait être améliorée en poursuivant la construction du site propre existant à proximité du carrefour Pompadour à Créteil jusqu'à la sortie sud de Villeneuve-Saint-Georges sur la RN6, aux limites du département de l'Essonne. Cela permettrait des gains très importants en termes de régularité et de temps de parcours pour relier Créteil.

L'arrêt de cette ligne au carrefour Pompadour, dans le sens VSG-Créteil doit être repensé pour le rapprocher de la gare RER, c'est-à-dire sur la partie Ouest du carrefour. L'existence d'un site propre et la création d'une gare routière sur l'emplacement des parkings commerciaux surdimensionnés existants pourraient permettre cette desserte plus efficace.

C'est un des enjeux de la réalisation de la phase 2 de la Gare Pompadour qui devient urgente afin d'améliorer le cheminement et créer un stationnement mieux adapté pour les bus.

Liaison avec le pôle multimodal de Choisy le Roi (RER C) ou la ligne 15 du GPE

Le terminus de la ligne A à Choisy est en correspondance dégradée avec le TVM et le 393 dont l'arrêt se situe à environ 250 m. Cela implique plusieurs traversées piétonnes dont la RD 86.

Nous demandons que soit étudiée un prolongement de cette ligne vers le pôle multimodal de Choisy ce qui offrirait une correspondance améliorée avec le TVM, le 393, Athis car 3, le 182, le 103 mais aussi le 183 et donc le T9 à terme. Cela permettrait en outre un lien direct entre ligne D et C du RER, ce qui est fort utile en cas de situation perturbée.

Subsidiairement, la ligne A pourrait être prolongée jusqu'à la gare de Vert-de-Maisons dans la perspective de la mise en service du premier tronçon de la ligne 15 du métro en 2022.

Desserte du quartier de Blandin-Belleplace

Ce quartier enclavé et excentré au sud de la commune ne bénéficie pas de liaison efficace en transport en commun vers le centre-ville et la gare.

La configuration de ce quartier et notamment ses voiries très contraintes ne permettent pas pour l'heure d'envisager une desserte interne par bus.

Par contre, la ville a demandé à plusieurs reprises la possibilité de créer un arrêt de la ligne A sur la RN6 au débouché des rues du quartier. Les études devaient être menées à cette fin et l'opérateur (STRAV) ne semblait pas y être opposé. Nous souhaiterions savoir où nous en est ce dossier.

Conclusion

Il va de soi que ce cahier d'acteur n'a pas pour ambition de détailler toutes les propositions au plan technique. Nous savons pouvoir nous en remettre à l'expertise des services et techniciens du STIF.

Pour autant, il s'agit là d'enjeux très importants de court, moyen et long terme qui nécessite des réponses pouvant être inscrites dans une programmation afin d'articuler l'ensemble des projets en cours avec l'évolution de la mobilité et donner de la visibilité.

Nous sommes plus que jamais disponibles à poursuivre le travail, déjà fructueux, que nous réalisons avec le STIF, l'ensemble des partenaires institutionnels et les opérateurs de transport pour aller dans ce sens.

A l'issue d'une démarche de diagnostic, l'AEB a choisi de structurer son plan d'actions PDIE autour de quatre axes afin de développer les solutions de mobilité et d'accessibilité vers et depuis le parc d'activités des Bellevues : communication, information sur les services existants et sensibilisation ; amélioration des conditions d'accès en transports en commun ; développement de la voiture partagée ; développement de l'usage du vélo.

Notre dossier s'appuie principalement sur les analyses statistiques réalisées à partir des domiciliations anonymes de 2 289 salariés et des réponses des 68% de salariés ayant répondu aux enquêtes réalisées dans le cadre du PDIE.

Première priorité d'amélioration : l'offre de la ligne 345 sur sa partie Est, intégrant la desserte des gares de Neuville Université et Lisse

Stratégique, la ligne 345 permet de relier la quasi-totalité des communes de l'agglomération de Cergy-Pontoise au réseau ferré. Or, la fréquence de sa branche « Est » est particulièrement faible en heure de pointe, ce qui ne la rend pas attractive. Il faut parfois attendre un bus 25 minutes en heure de pointe.

13% des salariés ayant participé aux enquêtes réalisées dans le cadre du PDIE se déclarent intéressés dans le cadre d'une amélioration de l'offre par un trajet train + bus 345 depuis la gare de Lisse pour rejoindre le parc des Bellevues, soit une fourchette de 250 à 300 salariés.

Par ailleurs, l'analyse de la fréquentation potentielle courante de cette gare d'origine la positionne au même niveau de priorité et d'attractivité que la gare de Cergy-Prefecture pour les salariés des Bellevues.



Seconde priorité d'amélioration : développement d'une liaison bus depuis et vers la gare de Conflans-Sainte-Honorine



Extrait du PLD de Cergy-Pontoise

La gare de Conflans-Sainte-Honorine a été identifiée par le PLD de la CACP comme particulièrement stratégique pour l'ensemble du territoire de l'agglomération. Elle complète l'offre ferroviaire existante pour les secteurs situés à l'Est de l'agglomération, et notamment le Parc des Bellevues.

Or, il n'existe pas de liaison bus permettant un rabattement efficace vers cette gare.

9% des salariés interrogés dans le cadre des enquêtes PDIE se sont déclarés intéressés par un trajet train + bus depuis la gare de Conflans-Sainte-Honorine.

Par ailleurs, 37% des salariés répondants SAFRAN, soit 254 personnes, se sont exprimés en faveur de la création d'un tel service, à y réfléchir.

L'entreprise a donc mis en place une navette à ses frais depuis l'arrivée des 600 salariés du site d'Argenteuil, en mars 2016, dans l'attente de la création de la desserte publique.

Plaquette de présentation du PDIE des Bellevues – Mai 2016 – 1/2



Le Plan de Déplacements Inter-Entreprises (PDIE) du Parc d'Activités des Bellevues

Des actions en cours et à venir

Le Plan de Déplacements Inter-Entreprises du parc d'activités des Bellevues, porté par l'Agence d'aménagement des Bellevues (AEB), a pour objectif d'améliorer l'accès à l'offre d'activités et les conditions de déplacements des salariés, en réduisant le coût des déplacements en voiture individuelle.



1



2



3

Sur les transports collectifs

1. Améliorer l'offre de bus entre le parc des Bellevues et la gare de Conflans-Sainte-Honorine.
2. Améliorer l'accessibilité des salariés des Bellevues à la gare de Conflans-Sainte-Honorine.
3. Améliorer l'offre de bus entre le parc des Bellevues et la gare de Neuville Université.
4. Améliorer la proposition des salariés. (Prévoir navette ou bus circulaire de desserte)

4

Sur les déplacements en vélo

1. Améliorer la desserte des bus.
2. Faciliter la desserte des vélos.
3. Améliorer l'accès à la vélo.
4. Développer les axes de desserte en vélo.
5. Améliorer les conditions de circulation des cyclistes.

5

Exemples de réalisations

6

7

8

9

10

11

12

13

14

15

16

17

18

19

20

21

22

23

24

25

26

27

28

29

30

31

32

33

34

35

36

37

38

39

40

41

42

43

44

45

46

47

48

49

50

51

52

53

54

55

56

57

58

59

60

61

62

63

64

65

66

67

68

69

70

71

72

73

74

75

76

77

78

79

80

81

82

83

84

85

86

87

88

89

90

91

92

93

94

95

96

97

98

99

100

101

102

103

104

105

106

107

108

109

110

111

112

113

114

115

116

117

118

119

120

121

122

123

124

125

126

127

128

129

130

131

132

133

134

135

136

137

138

139

140

141

142

143

144

145

146

147

148

149

150

151

152

153

154

155

156

157

158

159

160

161

162

163

164

165

166

167

168

169

170

171

172

173

174

175

176

177

178

179

180

181

182

183

184

185

186

187

188

189

190

191

192

193

194

195

196

197

198

199

200

201

202

203

204

205

206

207

208

209

210

211

212

213

214

215

216

217

218

219

220

221

222

223

224

225



2.1. L'Île de Loisirs, équipement régional

Avec près de 1 million de visiteurs par an, l'Île de Loisirs de Cergy-Pontoise est la plus fréquentée des 12 équipements de loisirs régionaux. Située à Neuville, elle connaît son fonctionnement maximal en été et les week-end, jours où paradoxalement l'offre des réseaux de transport en commun (train et bus) est fortement réduite. La direction de l'Île et la Communauté d'agglomération ont à plusieurs reprises alerté sur l'insuffisance de la desserte bus. Les visiteurs se rendent sur place presque exclusivement en voiture, créant des situations de congestion routière qui nuisent à la vie locale et à l'attractivité de l'Île de Loisirs.

Les usagers de la ligne régulière subissent la suraffluence des bus, certains clients ne pouvant pas monter à bord. Les tensions sont multiples les jours de chaleur, les forces de l'ordre étant régulièrement réquisitionnées afin de réguler la situation.

La Communauté d'agglomération demande la création d'une desserte saisonnière spécifique, ainsi que le renforcement de la ligne régulière l'été.

2.2. L'Aren'Ice, équipement de rayonnement national



L'Aren'Ice, ouverte au public le 5 novembre 2016, est un grand équipement de rayonnement national à vocation sportive et culturelle, dédié prioritairement aux pratiques de glace. Le lieu abrite également le centre national de hockey sur glace (siège de la fédération et pôle d'excellence).

L'équipement fait partie d'une ZAC qui n'est actuellement desservie qu'aux extrémités de son périmètre, engendrant des temps de marche à pieds rédhibitoires pour favoriser l'usage des modes alternatifs à la voiture individuelle.

La Communauté d'agglomération demande la création d'une desserte bus régulière, l'ouverture de cet équipement étant la première étape de la création d'un nouveau quartier (1 500 logements à terme et 60 000 m² de commerces et d'activités).

2.3. Améliorer les fréquences de passage en heures creuses, le soir et le WE pour les lignes structurantes

La plupart des lignes du réseau de bus de Cergy-Pontoise ont un niveau de service inférieur au niveau défini par le STIF pour les lignes mobiles et lignes fortes, principalement en terme de fréquence.

Afin d'améliorer l'attractivité de ces lignes pour les déplacements de loisirs, achats,..., et au regard des actions déjà réalisées localement pour améliorer la qualité de service des bus (résorption des points durs de circulation, aide au franchissement des carrefours, information temps réel, incitation au report modal,...), la Communauté d'agglomération demande la mise à niveau des lignes 34S, 42, 48, 49 et 34N.

Conclusion

Afin de poursuivre les efforts collectivement engagés (par la Communauté d'agglomération et ses communes membres, par les entreprises conscientes de leur rôle en matière de déplacements, par les partenaires locaux) et retracés dans le Plan Local de Déplacements de Cergy-Pontoise, dont le diagnostic et le plan d'actions ont été partagés avec le STIF et la Région Île de France, la CACP souhaite que les demandes exprimées dans le présent cahier d'acteurs soient prises en compte dans la programmation de développement de l'offre bus pour une mise en œuvre à court terme. En effet, la plupart d'entre elles ont été élaborées avec la STIF, exploitant du réseau de bus, et les services du STIF depuis 2013.



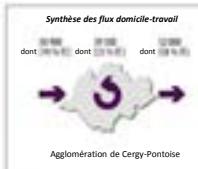
Cahier d'acteur
Octobre 2016

Amélioration de la desserte bus du Parc d'activités des Bellevues en semaine, du nouveau quartier des Linandes : Aren'Ice et logements sur toute la semaine, de l'Île de Loisirs l'été et mise à niveau des lignes de bus structurantes

Cergy-Pontoise, pôle structurant de la région capitale

Ville-Préfecture du Val-d'Oise, Cergy-Pontoise accueille 200 000 habitants, 25 000 étudiants et génère 100 000 emplois.

- Premier pôle économique et d'emplois du Val d'Oise, avec 100 000 emplois.
- 2^{me} pôle d'enseignement supérieur d'Île de France (hors Paris), avec l'Université de Cergy-Pontoise, l'ESSEC, plusieurs écoles d'ingénieurs, 23 laboratoires de recherche et la Maison Internationale de la Recherche (MIR) inaugurée en octobre 2016



A Cergy-Pontoise, la portée (17 km) et le temps (66 mn) des déplacements réalisés en transports en commun par les cergyptains sont plus importants que la moyenne francilienne. Ce phénomène résulte de l'éloignement géographique du territoire communautaire par rapport à l'agglomération centrale.

Néanmoins, Cergy-Pontoise n'est pas un territoire dortoir exclusivement émetteur de flux. Les multiples pôles générateurs de déplacements de l'agglomération, qu'ils soient économiques, universitaires, commerciaux ou culturels, contribuent à son attractivité.

A l'échelle du bassin de vie, Cergy-Pontoise est un territoire particulièrement attractif pour les actifs et les étudiants.

Front urbain de la métropole francilienne, elle concentre de multiples équipements et zones d'activités majeures.

Cependant, une part importante des échanges au sein du bassin de vie est réalisée en voiture.

L'enjeu consiste donc à améliorer l'attractivité des transports en commun dans les bassins de vie de grande couronne et donc à Cergy-Pontoise.



Cergy-Pontoise, un territoire engagé depuis plusieurs années pour une mobilité durable

La Communauté d'agglomération de Cergy-Pontoise (CACP) s'est engagée dès 1999 dans l'élaboration d'un « PDU Local » parallèlement à l'adoption du 1^{er} PDUIF de 2000. Le PDU Local, adopté le 6 février 2001, a encadré la politique de l'agglomération en matière de déplacements depuis plus de 10 ans, concourant à l'amélioration des conditions de déplacement sur le territoire cergyptain : résorption des points durs de circulation pour les bus, mise en place de l'aide au franchissement des carrefours pour les bus, labellisation des Parcs Relais, amélioration des pôles gares, adoption et mise en œuvre d'un schéma directeur cyclable, développement de Plans de Déplacements InterEntreprises,...

Entre 2006 et 2009, la part de l'usage des transports en commun pour les déplacements domicile-travail a augmenté de 3,6%, passant de 35,9% à 37,2% (En île de France : 42,3%).

Toutefois, la défaillance qualitative des infrastructures ferriées, la faiblesse de l'offre sur certains réseaux, l'absence de liaisons structurantes de pôle à pôle constituent un frein pour conforter cette tendance.

En 2013, sans attendre l'adoption du PDUIF, Cergy-Pontoise s'est engagée dans l'élaboration d'un PLD en menant une large concertation citoyenne.

Le PLD a été arrêté le 15 mars 2016 et l'enquête publique s'est achevée le 21 octobre dernier ; le PLD sera approuvé fin 2016.



Un axe prioritaire du PLD : l'amélioration de l'attractivité des transports en commun

Le diagnostic réalisé dans le cadre du PLD montre que l'offre bus est relativement satisfaisante pour répondre aux besoins de rabattement vers les gares aux heures de pointe.

Toutefois, l'offre bus n'est pas suffisante pour desservir certaines zones d'activités ainsi que les équipements de loisirs.

Afin d'augmenter l'usage des transports en commun, la Communauté d'agglomération demande :

1. l'amélioration de la desserte en bus du Parc d'activités des Bellevues, à Eragny sur Oise :
 - 1.1. renforts d'offre sur la ligne 345
 - 1.2. création d'une liaison en rabattement vers la gare de Conflans Ste Honorine
2. L'amélioration de la desserte des équipements de loisirs :
 - 2.1. le renfort de la desserte de l'Île de Loisirs pendant la saison estivale,
 - 2.2. l'amélioration de la desserte de l'Aren'ice et d'un nouveau quartier de logements,
 - 2.3. l'amélioration des fréquences de passage en heures creuses, le soir et le WE pour les lignes structurantes.

1. Améliorer la desserte en transports en commun du parc d'activités des Bellevues

En 2013, la société SAFRAN, à l'occasion de son projet de regroupement des 1 200 salariés des sites d'Argenteuil et d'Eragny, sur le site d'Eragny, interpellait la CACP sur la faiblesse de l'offre de transports en commun, en rabattement vers les gares. Ce constat, partagé entre les entreprises du Parc des Bellevues, la ville d'Eragny et la Communauté d'agglomération, a conduit les entreprises à se grouper en association et élaborer un PDE (cf. cahier d'acteurs de l'AEB), afin de créer les conditions du développement des transports en commun sur le secteur.

Parmi les axes de travail identifiés, celui de l'amélioration de l'offre en transport en commun se traduit par les priorités suivantes :

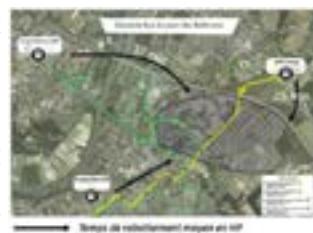


1.1. Première priorité d'amélioration : l'offre de la ligne 345 sur sa partie Est, entre les gares de Neuville Université, Lisses et Pontoise

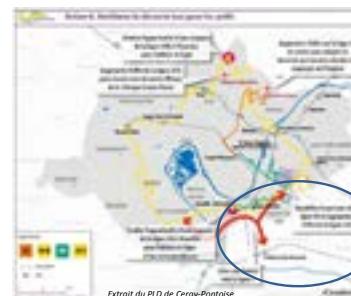
Stratégique, la ligne 345 permet de relier la quasi-totalité des communes de l'agglomération de Cergy Pontoise au réseau ferroviaire. Or, la fréquence de sa branche « Est » est particulièrement faible en heure de pointe pour la rendre suffisamment attractive. Il faut alors attendre un bus 25 minutes en heure de pointe.

13% des salariés ayant participé aux enquêtes réalisées dans le cadre du PDE se déclarent intéressés par un trajet train (RE R C ou Transilien H) + bus 345 depuis la gare de SOA Lisses pour rejoindre le parc des Bellevues, soit une fourchette de 250 à 300 salariés.

Par ailleurs, l'analyse de la fréquentation potentielle cumulée de cette gare d'arrivée la positionne au même niveau de priorité et d'attractivité que la gare de Cergy-Prefecture pour les salariés des Bellevues.



1.2. Seconde priorité d'amélioration : création d'une liaison bus depuis et vers la gare de Conflans-Sainte-Honorine



La gare de Conflans-Sainte-Honorine a été identifiée par le PLD de la CACP comme particulièrement stratégique pour l'ensemble du territoire de l'agglomération. Elle complète l'offre ferroviaire existante pour les secteurs situés à l'Est de l'agglomération, et notamment le Parc des Bellevues.

Or, il n'existe pas de liaison bus permettant un rabattement efficace vers cette gare.

9% des salariés interrogés dans le cadre des enquêtes PDE se sont déclarés intéressés par un trajet train + bus depuis la gare de Conflans-Sainte-Honorine.

Par ailleurs, 37% des salariés répondants SAFRAN, soit 254 personnes, se sont engagés, en cas de création d'un tel service, à y recourir.

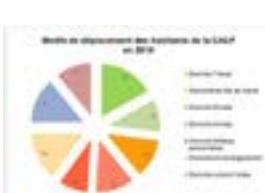
L'entreprise a donc mis en place une navette à Eragny depuis l'arrivée des 600 salariés du site d'Argenteuil, en mars 2016, dans l'attente de la création de la desserte publique.

La Communauté d'agglomération demande l'amélioration des fréquences de la ligne 345 et la création d'une desserte bus vers la gare de Conflans-Sainte-Honorine.

2. Mieux desservir les équipements de loisirs d'intérêt majeur

Les motifs de déplacements se diversifient pour l'ensemble des franciliens. Si les déplacements liés au travail demeurent majoritaires (27%), ils ne supplantent pas massivement les autres motifs. La diversification des motifs de déplacements crée une demande de mobilité en-dehors des heures de pointe (le soir, le week-end, etc.) et vers d'autres lieux que les zones d'emplois.

2 équipements majeurs d'Île de France sont particulièrement concernés, l'Île de Loisirs et l'Aren'ice.



3

GRAND PARIS DES BUS

Cahier d'acteur de Cœur d'Essonne Agglomération

Concertation du 19 septembre au 30 novembre 2016

Créons la métropole francilienne

Solidaire et équilibrée de demain

- ▶ Sainte-Geneviève-des-Bois
- ▶ Brétigny-sur-Orge
- ▶ Morsang-sur-Orge
- ▶ Saint-Michel-sur-Orge
- ▶ Arpajon
- ▶ Saint-Germain-lès-Arpajon
- ▶ Fleury-Mérogis
- ▶ Breuillet
- ▶ Villemoisson-sur-Orge
- ▶ Longpont-sur-Orge
- ▶ Égly
- ▶ Marolles-en-Hurepoix
- ▶ Ollainville
- ▶ Le Plessis-Pâté
- ▶ La Norville
- ▶ Leuville-sur-Orge
- ▶ Villiers-sur-Orge
- ▶ Bruyères-le-Châtel
- ▶ Cheptainville
- ▶ Avrainville
- ▶ Guiberville

Crée le 1^{er} janvier 2016, Cœur d'Essonne Agglomération est née de la fusion de la Communauté d'Agglomération du Val d'Orge et la Communauté de Communes de l'Arpajonnais. Elle rassemble aujourd'hui 194 000 habitants et 21 communes.

Située au sud de Paris et en plein cœur du département de l'Essonne, elle jouit d'une situation géographique exceptionnelle.

Cœur d'Essonne Agglomération est issue d'une volonté partagée des 21 communes membres, de créer une Agglomération à taille humaine, dans un bassin de vie cohérent, avec pour objectif d'offrir à ses habitants des services publics de proximité toujours plus performants et efficaces.

Elle constitue un territoire équilibré entre « ville et campagne » qui conserve une dimension humaine et un cadre de vie privilégié, structuré autour de la vallée de l'Orge et de la ligne C du RER.

Cœur d'Essonne Agglomération a pour ambition un développement harmonieux du territoire à travers ses grands projets économiques à l'instar de la reconversion de la Base Aérienne 217, de Val Vert Croix Blanche ou du pôle d'excellence Teratec, le maintien et la création d'emplois locaux et l'amélioration de l'offre de transport, tout en préservant l'environnement.

Un territoire attractif et dynamique appelé à prendre toute sa place dans la région Île-de-France.



Moderniser les lignes et renforcer le maillage, une nécessité !

CHIFFRES CLÉS

- Entre 2007 et 2012, l'évolution de la population de Cœur d'Essonne Agglomération a été de + 3,2% contre + 3% au niveau départemental
- Le taux de construction de logements entre 2008 et 2013 a augmenté de + 7,4%
- 84% des emplois présents sur l'Agglo sont occupés par des Essonniens
- La répartition des trajets domicile-travail est de : 1/3 travaillent sur le territoire de l'EPCI, 1/3 dans le département et 1/3 dans la MGP.

Cœur d'Essonne Agglomération s'est donné comme principal objectif la création d'emplois sur son territoire afin de ne plus contraindre des milliers d'habitants à emprunter chaque jour la ligne vétuste et saturée du RER C. Cette ambition ne se fera pas sans un maillage adapté et cohérent du territoire en termes de réseaux de transports en commun. La Grande Couronne doit pouvoir, aujourd'hui, prendre toute sa place dans la région Île-de-France en bénéficiant des investissements indispensables à son développement.

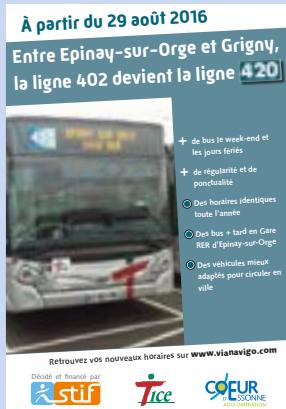
À ce titre, Cœur d'Essonne Agglomération est particulièrement vigilante aux conditions de transport des habitants et salariés de son territoire.

Les attentes sont grandes envers le STIF à l'occasion des nouvelles conventions et du prochain « Grand Paris des bus ».

- UN DISPOSITIF** qui doit tenir compte des modifications des périmètres d'intercommunalité survenus depuis la signature de la dernière convention partenariale afin de permettre un seul contrat par territoire et offrir ainsi une meilleure lisibilité.
- FACILITER** la mise en œuvre des ajustements immédiats et prioritaires (notamment la desserte de nouveaux points d'arrêt accessibles sur les lignes DM26 sur la ZA des Marsandes et 18-05 à l'entrée de l'IRBA)



Développement de l'offre de transport



► **ÉVOLUTION** des lignes DM16 (Saint-Michel-sur-Orge, Gare RER – Le Plessis-Pâté, ZA du Parc) et DM2B (Saint-Michel-sur-Orge, Gare RER – Noue Rousseau) pour permettre la desserte de quartiers actuellement sans desserte ;

► **MISE EN MOBILIEN** des lignes 107 (Sainte-Geneviève-des-Bois, ZI Croix Blanche – Massy-Palaiseau, Gare RER) et DM5 (Sainte-Geneviève-des-Bois, ZI Croix Blanche – Juvisy-sur-Orge, Gare RER) avec, à court terme, un renfort des fréquences aux heures de pointe pour éviter les problèmes de surcharges ;

► **AMÉLIORATION** de la desserte du pôle CEA / TERATEC à Bruyères-le-Châtel ;

► **RESTRUCTURATION DU RÉSEAU ORGEBUS** à Brétigny-sur-Orge (renfort des heures de pointe notamment sur les lignes 227-01 et 227-02)

► **DESSERTE DE L'ARRÊT JULES VALLÈS** sur la ligne 91.04 (Briis-sous-Forges, Gare autoroutière – Arpajon, Gare RER – Evry, gare routière) ;

► **RESTRUCTURATION DES LIGNES** DM9 (Linas - Longpont-sur-orge - Saint-Michel-sur-Orge, Gare RER) - DM13 (Brétigny-sur-Orge, Gare RER - Linas - Arpajonnais, UNM-UTAC) - DM19 (Brétigny-sur-Orge, Gare RER - Arpajon - Saint-Germain-lès-Arpajon - Leuville-sur-Orge)

► **EVOLUTION** de la ligne 10-25 (Fleury-Mérogis, Résidence – Sainte-Geneviève-des-Bois, Collège Paul Eluard) pour un meilleur accès au RER C pour les nouveaux quartiers de Fleury-Mérogis (Les Joncs Marins) ;

► **EVOLUTION** des lignes de bus en rabattement vers le futur TTME ;

► **EVOLUTION** des lignes de bus à l'horizon de la livraison de la future gare routière Val Vert Croix Blanche selon les orientations validées en juin 2012 ;

► **EVOLUTION** de la ligne 401 (Corbeil-Essonnes, Gare RER – Saint-Michel-sur-Orge, Rue Berlioz) vers la gare de Saint-Michel-sur-Orge ;

► **EVOLUTION** des lignes de bus parallèlement à l'urbanisation de la Base Aérienne.

● Une **ÉVOLUTION DE LA POLITIQUE DE TRANSPORT SCOLAIRE** serait utile pour une homogénéisation des services proposés (entre ligne régulière et service spécial notamment : ligne 102 A / 102 B), une simplification de la tarification et une prise en charge de services alternatifs utilisés par les scolaires, comme le transport à la demande.

● **ADAPTER LES RÈGLES DE FINANCEMENT** du STIF, comme celles du transport à la demande, qui mériteraient d'être revues, notamment pour permettre un développement de ces services parfois plus adaptés à la desserte des territoires les moins urbanisés mais beaucoup plus coûteux qu'une ligne régulière.

● **REFORCER LA CAPACITÉ DE NOTRE TERRITOIRE** : création d'une AOP (Autorité Organisatrice de Proximité) sur Cœur d'Essonne Agglomération afin de mieux gérer le réseau existant et le développement des nouvelles lignes.



Cahier d'acteurs

Novembre 2016

Grand Paris des Bus

Consultation régionale : le bus et vous

350 LIGNES DE BUS
exploitées par la RATP-EPIC

2,5 MILLIONS DE VOYAGEURS par jour

UNE FLOTTE DE 4 600 BUS
100% PROPRES EN 2025

GROUPE RATP

NOTRE VISION

LA DERNIÈRE ENQUÊTE SUR LES DÉPLACEMENTS EN ÎLE-DE-FRANCE A MONTRÉ QUE LES TRANSPORTS COLLECTIFS PRENNENT DÉSORMAIS UNE PART CROISSANTE DANS LES PRATIQUES DE MOBILITÉ DES FRANCIENS. POUR AUTANT, IL RESTE BEAUCOUP À FAIRE POUR ADAPTER LES RÉSEAUX DE TRANSPORT AUX FORMIDABLES BOULEVERSEMENTS URBAINS QUE CONNAIT NOTRE RÉGION ET RÉDUIRE LES DIFFICULTÉS DE DESSERTE DE CERTAINS TERRITOIRES. C'EST L'ENJEU DU NOUVEAU GRAND PARIS, PROJET MAJEUR QUI MOBILISE PLEINEMENT LE GROUPE RATP DANS L'EXERCICE DE SES RESPONSABILITÉS.

Qu'il soit outil de desserte fine des bassins de vie ou support de liaisons structurantes tels que les lignes express ou les Tzen, le bus a un rôle majeur à jouer pour faire des projets du Grand Paris un projet global de mobilité de l'ensemble de la région.

Le Groupe RATP a la conviction qu'il est indispensable de repenser l'offre globale de mobilité en Île-de-France et en particulier d'engager les réseaux de bus dans la dynamique du Grand Paris. Mode pluriel et adaptable aux besoins de chaque territoire, le bus peut apporter rapidement des solutions de mobilité pour tous. C'est notamment, avec le tramway le mode le mieux adapté à l'accueil de personnes à mobilité réduite. Le Groupe RATP estime également qu'une politique d'intermodalité ambitieuse avec des gares routières devenues des objets urbains, une information multimodale devenant le guide en temps réel du voyageur, ou encore des services d'accueil conviviaux, doit permettre de tirer le meilleur parti des différents réseaux franciliens et d'offrir aux voyageurs des solutions porte-à-porte.

Le Groupe RATP salue la démarche du Grand Paris des bus et met son expertise à la disposition du STIF ainsi que sa capacité de mobilisation.

En développant une offre bus de qualité, pour tous les territoires, le Groupe RATP contribue à un meilleur équilibre dans l'usage de différents modes de transport et souhaite s'affirmer comme un acteur majeur de la ville durable.

DÉPARTEMENT DÉVELOPPEMENT, INNOVATION ET TERRITOIRES

Philippe VENTEJOL,
Directeur
54 quai de la Rapée
75599 Paris

philippe.ventejol@ratp.fr
01 58 78 34 61

172

Des propositions adaptées au service des franciliens

LE GROUPE RATP A L'AMBITION DE PROPOSER DES OFFRES DE TRANSPORT ADAPTÉES AUX ENJEUX DE MOBILITÉ DES TERRITOIRES DE L'ILE-DE-FRANCE.

PARIS

Le réseau de bus de Paris dont les 65 lignes transportent plus de 1 million de voyages par jour a besoin d'évoluer. Il doit s'adapter à la ville et notamment à la croissance des arrondissements périphériques où se sont concentrées les grandes opérations d'urbanisme de ces dernières années. Il doit accompagner également la réduction de l'usage de la voiture particulière qui crée de nouvelles attentes vis-à-vis de l'offre de transports en commun et notamment de l'offre bus.

Le Groupe RATP a contribué aux études qui ont permis au STIF de concevoir un projet vaste et ambitieux de restructuration qui est actuellement présenté en concertation. Le Groupe RATP se tient prêt pour sa prochaine mise en œuvre.

Le Groupe RATP pourrait contribuer également à la conception des projets de Lignes à Haut Niveau de Service sur les quais hauts de la Seine et en rocade des gares.

PREMIÈRE COURONNE

La mise en service progressive des lignes du Grand Paris et en particulier des rocades va bouleverser la pratique du bus dans toute la partie la plus dense de l'agglomération. Des lieux qui sont aujourd'hui des terminus simples de métro ou des gares de RER vont devenir des pôles offrant des liaisons régionales rapides dans 3 à 4 directions. L'attractivité des transports publics va s'en trouver considérablement accrue et l'attente d'un service de bus fréquent et efficace pour accéder à ces pôles sera forte. Les lignes remaniées pourront avoir leurs terminus dans ces futurs pôles ou former des réseaux en étoile irriguant des bassins de vie à partir de certains de ces pôles.

Le Groupe RATP a contribué aux réflexions du STIF sur les futures restructurations de réseaux et a fait partager ses propres analyses dans le cadre d'un groupe de travail où furent invités institutions et élus en 2015.

GRANDE COURONNE

Le Groupe RATP estime qu'il est nécessaire de développer des offres de transport adaptées aux enjeux de mobilité de ce vaste territoire où l'offre de transports collectifs demeure insuffisamment attractive. La part de la voiture individuelle est majoritaire et progresse aussi bien dans les bassins de vie organisés autour de grands pôles urbains ou dans les secteurs périurbains et ruraux.

Renforcer l'offre

Aujourd'hui, le Groupe RATP exploite près de 200 lignes en grande couronne. Il étudie le renforcement de certaines de ces lignes. Les pistes possibles sont l'allongement de l'amplitude de service, les renforcements en pointe ou en creux, l'application d'une norme de 20 minutes d'intervalle en soirée jusqu'à la fin de service et la simplification des services complexes pour les rendre plus lisibles et plus attractifs.

Etoffer le réseau de lignes express

Disposant d'un réseau dense de voiries rapides, l'Île-de-France pourrait se doter d'un réseau étoffé de lignes express telles qu'une rocade de grande banlieue permettant de créer des liens efficaces entre bassins de vie de grande couronne et grands pôles urbains ou d'activité de l'agglomération.

Développer le Transport à la Demande (TAD) comme accélérateur de mobilité, d'emploi et de solidarité

Parce qu'en grande couronne, les zones périurbaines et rurales disposent d'un niveau d'offre assez inégal, le Groupe RATP est convaincu qu'un TAD à trois facettes est le chaînon manquant de la mobilité de la grande couronne :

- TAD aux heures de pointe en rabattement vers les autres modes structurants (RER, BUS (lignes express));
- TAD aux heures creuses en substitution d'offre lorsque celle-ci est trop faible ou inexistante ;
- Tout au long de la journée, un TAD solidaire et de proximité qui permet des déplacements depuis ces zones périurbaines et rurales vers les pôles d'activités et d'emplois, les centre-villes, les commerces et marchés ou encore les services de santé.

Grâce à un centre d'appel ouvert 7j/7 et à une application mobile, le TAD peut constituer un «5^{ème} mode» de transport flexible connecté aux autres modes de transports collectifs.

Le Groupe RATP propose de mobiliser son expérience acquise en France et à l'international en terme de TAD, pour permettre le lancement rapide d'une offre en grande couronne avec en toile de fond une ambition forte : la mixité de toutes les populations dans les transports. La mutualisation avec les services PAM peut permettre de répondre à cet objectif.

Lisibilité de l'offre

FACILITÉ DE RÉSERVATION Fiabilité

Qualité de service

Notoriété Prix

Eco-responsabilité

Plus qu'un mode de transport, une offre de services

PLUS QU'UN MODE DE TRANSPORT, LE BUS SELON LE GROUPE RATP EST UN CONCEPT DE SERVICES QUI SE DÉCLINE EN FONCTION DES BESOINS DES VOYAGEURS ET DE LA CONFIGURATION DE CHAQUE TERRITOIRE.

NOTRE VOLONTÉ EST DE SIMPLIFIER LE LIEN ENTRE LE TRANSPORT ET LA VILLE EN CLARIFIANT LA LISIBILITÉ ET LA FLUIDITÉ D'USAGE DU RÉSEAU. POINTS D'ARRÊTS ET ESPACES DE TRANSPORTS DEVIENNENT DES LIEUX DE SERVICES INNOVANTS ET CONNECTÉS.

Offrir en temps réel une information complète et performante

La montée en puissance des outils numériques transforme le voyageur en acteur de sa mobilité. Grâce aux nouveaux outils du numérique et à leur démocratisation, le bus doit devenir un mode plus simple et plus lisible. Le Groupe RATP a développé un écosystème digital axé autour de différentes applications comme

«monRERA», «MyRATP» ou «Où est mon point d'arrêt» qui guide le client vers son arrêt de bus, mais aussi des sites web et des réseaux sociaux.

Le Groupe RATP a la volonté d'offrir en temps réel une information complète et performante par le biais des Bornes d'Information Voyageurs (BIV) mais aussi en proposant une information universelle pour tous.

...

Plus qu'un mode de transport, une offre de services (suite)

Repenser les gares routières

L'avenir du bus passe par une meilleure insertion dans la ville. Véritables interfaces entre le bus et la ville, les gares routières doivent être repensées.

Des gares routières de qualité contribuent à l'attractivité du mode bus. Elles doivent être à la fois une composante de l'offre de transport (un hub de véhicules, de voyageurs et de personnels) et un objet d'architecture et de services, pleinement intégré à la ville, complètement réapproprié par les collectivités.

Le Groupe RATP propose d'engager un programme ambitieux de transformation des gares routières en « stations bus » valorisantes, intégrées à des pôles d'échanges optimisés et reconfigurés.



Offrir de nouveaux services

Le Groupe RATP s'engage résolument dans un service de qualité en déployant un référentiel de service à bord qui concerne l'accueil, la relation individualisée avec le voyageur, le confort de la conduite. Le bus connecté sera à la fois une opportunité de services complémentaires pour les voyageurs, mais aussi le moyen d'améliorer encore la fiabilité et le confort des voyages.

Le Groupe RATP prépare également le développement de nouveaux services pour enrichir l'espace public et accompagner les voyageurs.

Des outils comme le mobilier multiservices et les écrans tactiles équipent nos gares. Destinés à équiper les espaces d'attente en proposant aux voyageurs des innovations de confort et de service (accès Wifi et prise de recharge USB), il s'agit de permettre des pauses en cours de déplacement et d'améliorer la perception de l'attente dans les pôles multimodaux.

Les écrans tactiles permettent une recherche multimodale d'itinéraires ainsi qu'un accès aux informations pratiques du quartier de la station (plan et recherche d'adresse, points d'intérêt, services disponibles), le tout en plusieurs langues.



Le bus, la nuit

UNE ÉTUDE RÉCENTE RÉALISÉE PAR LE STIF À PROPOS DU TRANSPORT DE NUIT PRÉCONISE LE DÉVELOPPEMENT DU RÉSEAU NOTILIER, PAR L'AUGMENTATION DES FRÉQUENCES ET LA CRÉATION DE NOUVELLES LIGNES PENDANT CETTE PÉRIODE POUR RÉPONDRE AUX BESOINS DE DÉPLACEMENTS DE BANLIEUE À BANLIEUE. PARTANT DES RÉSULTATS DE CETTE ÉTUDE, LE GROUPE RATP PROPOSE DE DÉVELOPPER LE RÉSEAU.

Dans Paris

- Création d'une **rocade sur les boulevards des maréchaux** en faisant circuler les trams T3A et T3B de nuit les week-ends
- Création d'une **rocade intermédiaire** entre les actuelles lignes N01 et N02 et les boulevards des maréchaux.

En banlieue

- Création de **grande rocade de banlieue**, en proche couronne, reprenant le plus possible les itinéraires des lignes structurantes (M15, tramway).
- Prolongement de **6 lignes radiales** (N11 à N16) pour les mailler avec cette grande rocade.

Renforcer le service des lignes de nuit les plus fréquentées

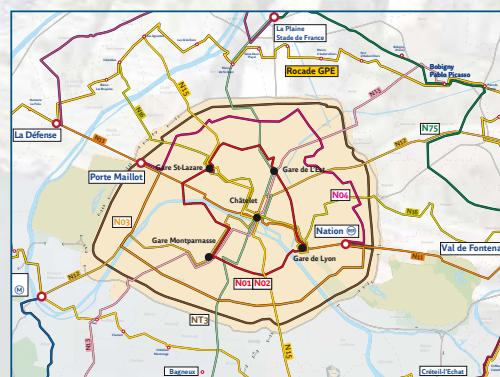
- Doublement de l'offre des lignes N11 à N16 qui passerait à 15 minutes d'intervalle en semaine et 5 minutes le week-end et des lignes radiales qui passerait à 30 minutes d'intervalle.
- Renfort important également des rocades parisiennes N01 et N02 qui passerait de 17 à 12 minutes d'intervalle en semaine et de 6-8 à 5 le week-end.

Renforcer la sécurité

Parallèlement aux renforts d'offre, le Groupe RATP s'est engagé à renforcer la présence humaine en recrutant 100 agents supplémentaires pour les équipes d'accompagnement des bus de nuit dans le cadre de son contrat avec le STIF.

Développer le transport à la demande de nuit

En complément de l'offre Notilien et des offres de taxis et VTC, le transport à la demande la nuit peut trouver une place originale : assurer les dessertes les moins chargées et renforcer le sentiment de sécurité.



Le bus, outil de la ville durable

Globalement la performance environnementale des transports collectifs est exemplaire. Le transfert modal doit donc rester un des leviers privilégiés de la ville durable.

Le recours à la motorisation électrique des bus est la voie de l'excellence car la mobilité électrique constitue actuellement la meilleure réponse technique aux enjeux environnementaux et sanitaires d'une grande métropole que sont les luttes contre le bruit, la pollution de l'air et le changement climatique.

D'ores et déjà, des initiatives, des expériences et les projets d'ampleur se multiplient dans des villes comme Genève, Vienne et Londres.

La Chine, où il existe une convergence entre une volonté politique et l'émergence de constructeurs spécialisés dans le bus électriques, est en avance dans le domaine et pourrait se développer rapidement.

UN IMPACT POSITIF POUR LE CLIMAT

Les transports de la RATP permettent d'éviter chaque année le rejet de **2,4 millions de tonnes de CO₂**.

Cela représente l'équivalent des émissions annuelles d'une ville de 150 000 habitants.

Les franciliens qui renonceront à utiliser leur voiture pour emprunter les transports en commun diviseront par 50 les émissions de gaz à effet de serre liées à leur voyage.

Nous serons alors le leader mondial du bus propre.

Avec le soutien du STIF, le Groupe RATP a l'ambition de disposer, d'ici 2025, en Île-de-France, d'un parc 100% écologique, comprenant environ 80% de bus électriques et 20% de bus au biogaz. Ce plan est cohérent avec les objectifs de réduction de 20% des émissions de gaz à effets de serre inscrits dans le PDUIF et ceux de la loi n°2015-992 sur la transition énergétique pour la croissance verte et ses projets de décrets d'application qui retiennent les mêmes technologies pour les milieux urbains denses.

Avec ce plan, le Groupe RATP a donné de la visibilité aux industriels du secteur, qui tous se sont engagés dans le développement de modèles électriques. Elle a également eu un effet d'entraînement pour d'autres

villes françaises qui s'engagent sur la voie du bus propre alors que d'autres grandes métropoles dans le monde annoncent des plans ambitieux de conversion de leur flotte de bus, en lien avec les nouveaux mix énergétiques et le développement des «smart cities».

Le Groupe RATP compte sur cet effet d'entraînement et l'effet de série pour faire baisser les coûts d'acquisition des bus électriques. Les coûts d'exploitation étant moins élevés que ceux des bus diesel, ceci devrait permettre de faire du mode électrique un mode particulièrement compétitif pour le cœur d'agglomération et le cadre réglementaire qui s'y rattache.

Ce défi audacieux fait du Groupe RATP un précurseur et mobilise toutes les compétences de l'entreprise. En effet, celle-ci pilote cette conversion dans tous ses aspects (matériel roulant, raccordement aux réseaux d'énergie et adaptation des centres bus), ce qui est une première mondiale pour un opérateur de transport et une flotte de cette taille.

Pourquoi 20 % de bus au biogaz ? En raison de leurs limites d'autonomie, les bus électriques ne peuvent pas aujourd'hui répondre aux besoins des lignes les plus longues. Par ailleurs, les bus au biogaz constituent une très bonne alternative pour les zones moins denses. Pour les suppléer tout en minimisant l'empreinte carbone, le Groupe RATP utilisera des bus GNV, roulant au gaz naturel. Le gaz utilisé proviendra de la filière biogaz.

Ce sont près de 4 600 bus qui sont concernés et qui permettront de diminuer de 50% le bilan carbone de la RATP.



En conclusion

L'arrivée du métro du Grand Paris et sa combinaison avec les réseaux prolongés et modernisés de tramways, métro et RER, apporte la promesse d'un dynamisme renouvelé des transports publics en Île-de-France. Maillon des futures chaînes modales et outil de la mobilité de proximité, l'attractivité du bus en sera renforcée.

L'offre bus évoluera territoire par territoire au rythme des opérations de restructuration qui accompagneront la croissance des réseaux structurants. Dans les dix prochaines années, de grandes étapes s'annoncent avec la restructuration du réseau de Paris et celles liées à près d'une dizaine de création ou de prolongements de lignes de RER, métros ou tramways.

L'occasion nous est donnée de rendre au bus ses lettres de noblesse et de déployer son potentiel de desserte fine des territoires, tout en faisant du bus un mode innovant.

C'est l'ambition que nous portons dès aujourd'hui en nous appuyant sur les nouveaux outils numériques pour faire émerger des solutions innovantes de mobilité de desserte des territoires peu denses comme pour les coeurs d'agglomération. Le Groupe RATP s'engage ainsi dans le développement du véhicule autonome, de nouveaux produits de Transport à la Demande et d'une palette d'outils qui faciliteront l'usage des transports publics.

A l'horizon 2030, l'ensemble de la zone agglomérée au cœur de l'Île-de-France, bénéficiera d'un réseau de transport public efficace et attractif, à l'instar de ce qui fut accompli à Paris il y a un siècle avec la création du métro. Mais la limite de l'agglomération ne doit pas devenir une nouvelle frontière en matière de mobilité. Des offres innovantes basées à la fois sur le TAD, les lignes express et sur le renforcement de la trame des réseaux existants peuvent apporter des réponses aux défis économiques et techniques de la desserte des territoires péri-urbains et ruraux d'Île-de-France.

Le Groupe RATP répondra présent pour accompagner ces changements majeurs et offrir aux voyageurs toujours plus d'offre et de services pour faciliter leurs déplacements.



CONTRIBUTION AU GRAND PARIS DES BUS

Par la commission transports de la Communauté d'Agglomération du Pays de Meaux

2 place de l'hôtel de ville
77100 MEAUX

Jean François Copé
Jean-francois.cope@meaux.fr
01 60 09 85 60

La Communauté d'Agglomération du Pays de Meaux qui rassemblera au 1^{er} janvier 2017 plus de 90 000 habitants répartis sur 22 communes, tient à s'inscrire pleinement dans le plan bus initié par la Région. Les élus considèrent effectivement que la route est un élément central et incontournable des mobilités de leurs territoires, qu'ils soient urbains, Péri urbains ou ruraux. Dans cette logique, l'agglomération a accompagné le STIF lorsque celui-ci a missionné en 2015 un bureau d'étude avec pour feuille de route la restructuration des transports sur tout le territoire de la Communauté d'Agglomération afin d'améliorer l'offre proposée aux habitants en privilégiant une vision multimodale, notre agglomération étant desservi par la ligne P du Transilien sur au moins deux gares : Meaux et Trilport.

Il semblait essentiel de débuter cette contribution par un rappel des principales propositions de l'audit mené sur le réseau actuel.

L'étude a souligné : Le manque de lisibilité et d'attractivité du réseau. Le fait que celui-ci soit principalement axé sur le centre de la ville centre, alors que l'offre pour l'ensemble de l'agglomération ou des nouveaux quartiers de la ville centre est reconnue comme nettement insuffisante et ne correspondant plus aux besoins actuels des habitants. Une surcharge des lignes structurantes sur Meaux. Des problèmes multiples de circulation, d'engorgement et de stationnement sur les gares de Meaux et Trilport.

Les solutions et pistes d'amélioration proposées par le bureau d'études et validées tant par les élus que par le STIF portent sur : la lisibilité et l'attractivité en simplifiant les lignes, · l'attractivité en augmentant la desserte (heures creuses, week-end) comme ses amplitudes, la circulation, la vitesse commerciale des bus et la fluidité du réseau, le fonctionnement de la gare routière, la création d'un pôle multimodal sur la gare de Trilport, le développement de solutions qui soient adaptées aux spécificités des communes rurales (études sur la création d'un service de transport à la demande), · la desserte des villes moyennes en pleine croissance démographique, l'évolution le réseau afin que celui-ci soit en capacité de desservir les nouveaux quartiers, principalement dans la ville centre et les villes moyennes, la prise en compte par le réseau des zones d'activités, qu'elles soient industrielles ou commerciales afin de faciliter l'accès à l'emploi ou le report modal de la voiture individuelle vers les transports en commun, la prise en compte de l'importance du site du Parc d'activités du Pays de Meaux (PAPM) qui regroupe une cité scolaire, un institut de la formation des apprentis, une prison, un hôpital, un Centre commercial, des entreprises, soit plus de 6 000 usagers qui quotidiennement fréquentent un site situé sur un axe routier de plus en plus stratégique (Marne la Vallée / Claye Souilly / Roissy).

Si la totalité de cette restructuration ne peut être réalisée en une seule phase, il est cependant urgent de mettre en place certaines améliorations prioritaires :

- 1/ Mise en place d'une ligne Mobilien structurante : Beauval / Europe / Gare / PAPM afin de répondre au besoin des usagers. Il est important de viser à terme la Création d'un TCSP en passant par une phase préalable de BHNS. Cet objectif nécessite notamment pour le dernier segment (gare de Meaux / PAPM : Chaussée de Paris), absolument stratégique, une étude technique poussée afin de déterminer, en fonction des contraintes relevées, les conditions de faisabilité de cette liaison et le meilleur mode de mobilité pour la rendre la plus efficiente.
- 2/ Mise en œuvre de moyens supplémentaires permettant d'augmenter la desserte des villes moyennes, notamment le WE ou en soirée, afin de répondre à la demande de nombreuses familles, d'autant que la population de ces communes augmente de plus en plus. De telles modifications d'amplitude et de fréquence répondraient à la classification en ligne forte de certaines de ces dessertes dans l'étude de restructuration.
- 3/ Ajout de certaines courses destinées à la desserte des petites communes, notamment le Week-end.
- 4/ Création d'une nouvelle ligne permettant de desservir les nouveaux quartiers de la ville centre comme des villes moyennes.
- 5/ Renforcement de la desserte des zones d'activités locales (hôpital, zone industrielle, Parc d'Activités du Pays de Meaux).
- 6/ Mise en place d'une ligne de nuit qui permettrait de desservir la ville centre et Trilport. Ces deux villes accueillant des gares. Un parking relais et une desserte de nuit de ce parking relais pourraient être envisagée dans ce cadre.
- 7/ Commande de nouveaux bus articulés dé-saturer la desserte des lignes M1 et M2.

D'autres actions, non intégrées à l'étude diligentée par le STIF pourraient apporter une véritable valeur ajoutée pour les habitants de nos communes :

- Renforcement des liens entre l'agglomération et les sites porteurs d'emplois potentiels avec la Création d'une liaison Esbly (accès à Marne la Vallée ou Villages Nature) / Parc d'Activités du Pays de Meaux / Roissy.
- Création de liaisons bus régulières permettant de connecter entre eux les différents réseaux ferrés : ligne SNCF ou RATP (RER notamment) afin de créer des interconnections entre réseaux.
- Liaison spécifique à horaire décalé (nuit notamment) permettant desservir la zone aéroportuaire de Roissy. Renforcer la qualité de l'inter modalité sur les deux pôles constitués que sont les gares SNCF de Meaux et Trilport et en étudiant l'intérêt de créer une nouvelle gare routière au niveau du PAPM.
- Mise en place d'un service de transport à la demande. Préconisé par l'étude de restructuration, il doit faire l'objet d'une étude complémentaire diligentée par le STIF. L'intégration de ce type de mobilité dans l'offre multimodale, notamment à partir des gares de Meaux ou Trilport, favoriserait une meilleure utilisation des transports en commun par les habitants des communes rurales, notamment en heures creuses ou les jours où les communes ne sont pas desservies par les lignes régulières. Il pourrait également être une réponse très adaptée à la problématique des usagers handicapés.

Voici quelques propositions synthétiques et concrètes ayant pour objectif d'améliorer les mobilités entre les communes de notre territoire mais aussi avec les pôles multimodaux représentés par les deux gares de Meaux et Trilport, auquel il faut rajouter la gare d'Esbly, y compris si cette dernière ne fait pas partie de notre agglomération.

Quelques précisions également : Les clés de répartition du financement entre le STIF et l'agglomération pour ces créations de lignes de bus sont un paramètre qu'il est important de prendre en compte.

La mise en place d'un TAD peut être une réponse économique comparée à celle de certaines lignes régulières. Il semble important de privilégier des véhicules roulant avec de l'énergie renouvelable (gaz provenant de la méthanisation) ou électrique afin de contribuer à l'émergence d'une véritable économie circulaire et à la création d'emplois locaux.

MAIRIE DE PARIS

Christophe Najdovski

Adjoint à la Mairie de Paris
chargé des transports, de la voirie,
des déplacements et de l'espace public
Conseiller du 12ème arrondissement

Paris, le 4 novembre 2016

N/Réf. 189-016/HA/LA

Monsieur le Directeur Général,

Le STIF a engagé une consultation autour de son projet de « Grand Paris des Bus » avec l'objectif réaffirmé lors du dernier Conseil du STIF, d'arrêter un nouveau plan bus régional pour les années 2017-2020 d'ici la fin de l'année.

La Ville de Paris est déjà pleinement investie avec vos équipes et celles de la RATP sur la partie parisienne de ce programme, engagée depuis 2013, avec le projet de restructuration du réseau de bus parisien dont la concertation se développe actuellement avec de nombreuses réunions publiques en arrondissements.

De façon complémentaire à ce chantier en cours et déjà très opérationnel sur le réseau dit « parisien », je souhaite porter à votre connaissance les propositions de la collectivité parisienne relatives à ce projet régional.

Concernant l'ambition générale du projet, celle-ci de devrait pas être inférieure à celle du plan régional précédent, qui avait mobilisé 160 M€ pour le financement de renforts d'offre sur quatre ans, à raison de 40M€/an en moyenne.

Si le rattrapage d'un déficit de desserte dans certains territoires périphériques de l'agglomération, doit être poursuivi dans la ligne du programme 2013-2016 (qui s'était réparti suivant 60% en grande couronne, 35% en petite couronne et 5% à Paris), celui-ci ne devra pas se faire au détriment des territoires du cœur de l'agglomération, dont les besoins restent extrêmement importants en termes de volume de déplacements.

Il est utile à cet égard de se remémorer les chiffres présentés par vos services lors de la réunion de lancement de la concertation parisienne qui soulignaient que le réseau de bus parisien accueille 1,1 millions de voyages par jour, à comparer aux 1,9 millions comptabilisés sur l'ensemble des bus de la région et aux mêmes 1,9 millions de voyages quotidiens dans le métro.

Les 69 lignes dites « parisiennes », dont près de la moitié desservent déjà les communes voisines de Paris, ainsi que le reste du réseau du cœur d'agglomération, devront donc se voir affectée une juste part des moyens que vous mobiliserez dans ce nouveau plan régional.

A cet égard, les orientations que nous portons ensemble dans la concertation en cours sur ce réseau « parisien » sont bien connues. Le développement du réseau dans la périphérie de Paris, afin de désenclaver certains quartiers insuffisamment desservis au regard des évolutions démographiques des dernières décennies, est une priorité.

STIF (Syndicat des Transports d'Île de France)
Monsieur Laurent PROBST

Directeur Général
39 - 41, rue de Châteaudun
75009 PARIS

Hôtel de Ville - 75196 Paris cedex 04
Tél. : 01 42 76 61 30 - Fax : 01 42 76 45 55
E-mail : christophe.najdovski@paris.fr

2.

La poursuite de l'amélioration des liaisons en bus entre Paris et la première couronne fait également partie de ces orientations car les extensions de lignes de transport lourd (RER, métro, tramway) en cours ou à l'étude ne sauront répondre à tous les besoins de mobilité entre Paris les départements limitrophes.

L'amélioration de la desserte des bois de Boulogne et de Vincennes que Paris soutient avec de nombreuses collectivités riveraines s'inscrit aussi dans cette optique et les premières propositions de renfort de desserte formulées par vos services doivent désormais être inscrites dans un calendrier opérationnel.

Ces deux objectifs ne doivent cependant pas être mis en œuvre par un strict redéploiement de moyens à somme nulle, depuis les lignes du centre de Paris vers la périphérie, et une vive attention doit être portée à ne pas dégrader le service rendu aux usagers se déplaçant dans le cœur de la capitale.

Dans ce cadre, la poursuite des projets de liaisons en bus à haut niveau de service, que le STIF pilote de son côté avec les projets du TZEN 3 ou du TZEN 5 par exemple, ou bien ceux initiés par Paris, doit être poursuivie activement afin que ces lignes constituent, avec la rocade du T3, l'armature du réseau de surface parisien et de proche banlieue.

Le soutien du STIF aux projets de nouvelle liaison sur les quais hauts de Seine, sur la rocade des gares ou sur les boulevards des Maréchaux reste donc plus que jamais nécessaire, en s'efforçant de concilier les différentes échéances de réalisation de travaux et de mises en service.

Concernant le calendrier de mise en œuvre du volet parisien du « Grand Paris des bus », l'échéance de septembre 2018, que nous nous sommes fixée pour la mise en service du réseau restructuré sera le rendez-vous principal des prochaines années. Cependant, il est nécessaire que des extensions d'offre significatives soient concrétisées dès l'année 2017 sur le territoire parisien et le cœur d'agglomération, après une année de transition en 2016, dépourvue d'amélioration notable en la matière.

Je réaffirme à cette occasion mon engagement afin que des aménagements de voirie en faveur de la circulation des bus soient à nouveau réalisés l'année prochaine, et cela jusqu'en 2018, sur les différents sites que nous avons identifiés conjointement pour accompagner la refonte du réseau parisien.

L'amélioration de l'offre en termes de fréquences pour dé-saturer les lignes très fréquentées du cœur de l'agglomération, que ce soit aux heures de pointe ou sur certaines périodes creuses est également un objectif fort que je tiens à réaffirmer, tant à l'échelle du réseau parisien que celui du cœur d'agglomération.

Ceci dans le but d'améliorer les performances des lignes concernées, et donc le service rendu à l'ensemble des voyageurs, mais aussi dans celui de garantir une accessibilité PMR totalement effective dans la pratique, en permettant aux usagers en fauteuil roulant ou aux personnes ayant d'autres contraintes de mobilité (jeunes enfants, bagages, ...) de prendre le bus dans de bonnes conditions de confort.

Cet exercice doit être entrepris en analysant de manière totalement objective les niveaux de fréquentation des lignes concernées. Dans l'esprit de l'amendement relatif aux orientations de ce plan bus régional, qui a été adopté lors de la séance du Conseil du STIF d'octobre dernier, une réponse en seuls termes de gabarit des véhicules, avec le déploiement de bus articulés, peut ne pas être satisfaisante ou même réalisable techniquement dans de nombreux cas, ce qui doit conduire le STIF à programmer également des renforts de fréquence sur nombre de lignes surchargées.

3.

Sur ces deux dimensions essentielles de l'amélioration de l'offre bus, dans l'espace et le temps, j'aurai prochainement l'occasion de préciser ces préconisations à l'échelle du territoire parisien à l'issue de la concertation actuellement en cours à Paris.

D'ores et déjà, je peux vous informer que plusieurs vœux portés par des mairies d'arrondissement telles que celles du 5^e ou du 12^e formulent des propositions intéressantes qui seront examinées dans les prochains jours par le Conseil de Paris.

En termes d'amplitude de service, beaucoup de progrès ont déjà été accomplis dans le cadre du plan bus régional mis en œuvre lors de la précédente mandature régionale. Ainsi, à Paris, le service le dimanche a été généralisé et presque toutes les lignes circulent désormais en fin de soirée jusqu'à 0h30.

Quelques lignes parisiennes nécessitent encore d'être portées à ce niveau d'offre pour assurer une cohérence et une lisibilité de la desserte. Cette démarche doit bien entendu être poursuivie à l'échelle de l'espace métropolitain où des besoins importants de mobilité existent également sur ces tranches horaires.

Ceci m'amène à évoquer la question de la mobilité nocturne, au-delà des services de « journée » du réseau de métro, RER et bus, donc entre 0h30 et 5h30.

Le débat que la Ville de Paris a initié depuis 2014 au sein du Conseil du STIF sur cette question, nécessitera encore un certain nombre de discussions et de compléments d'étude, s'agissant notamment des possibilités de renfort sur les réseaux ferrés, que le STIF considère actuellement comme très limitées. La poursuite de cette réflexion ne doit pas nous empêcher d'engager des améliorations du service plus simples et rapides à mettre en œuvre sur le réseau Noctilien.

Un gain de lisibilité du réseau et une meilleure adéquation aux besoins, en développant par exemple les liaisons de rocade, semblent nécessaires pour améliorer ce service, dont la fréquentation n'a cessé de croître depuis sa création. Sur le territoire parisien, la création d'une ligne nocturne assurant la desserte de la rocade du T3 et des lignes PC1 et PC3, serait aussi une évolution utile à de nombreux usagers franciliens.

Un renfort de la présence humaine dans les bus de nuit, à même de rassurer les usagers, notamment les femmes exposées à diverses agressions et incivilités, semble également une action à entreprendre rapidement.

S'agissant de l'effort de transition énergétique du parc de bus et d'autocars franciliens que la Présidente du STIF s'est engagée à poursuivre, le plan « bus 2025 » de la RATP s'inscrit tout à fait dans les orientations de la Ville de Paris, rappelées encore tout récemment dans le cadre de l'instance du C40, en matière de réduction de la pollution de l'air dans l'agglomération. Un plan de cette ambition, à l'échelle du parc de la RATP, pourra également servir d'accélérateur de la transition énergétique dans laquelle l'ensemble de la filière industrielle des bus, autocars et poids lourds doit désormais s'engager activement.

Le retour d'expérience que le STIF pourra tirer prochainement avec la RATP du passage à l'électrique de la ligne pilote 341 servira de référence pour préparer le déploiement à une plus vaste échelle de bus électriques dans la région.

Je souhaite donc que le projet de restructuration du réseau de bus parisien s'accompagne rapidement de mises en service significatives de véhicules à motorisation propre, principalement électrique à Paris et dans le cœur d'agglomération, mais aussi GNV au biogaz lorsque c'est possible.

Les lignes à haut niveau de service des quais, de la rocade des gares ou des Maréchaux dans le sud-ouest de Paris seront légitimes à accueillir des bus propres de nouvelle génération dans les toutes prochaines années et pourront préfigurer les solutions à mettre en place sur les lignes TZEN de banlieue, attendues aux échéances 2020-22.

4.

Cette ambition sur le réseau de bus du cœur d'agglomération devra aussi être transposée à l'ensemble de l'agglomération et du territoire régional, en zone « Optile », en promouvant la motorisation électrique lorsque c'est possible sur les lignes urbaines ou bien la solution du GNV au biogaz, très prometteuse sur les territoires périurbains et ruraux, notamment pour les lignes exploitées avec des autocars.

Enfin, je souhaite évoquer la question des dépôts de bus qui se révèle un des paramètres clés de la réussite du plan bus régional et de la restructuration du réseau de bus parisien.

Les besoins importants d'augmentation de capacité de ces dépôts dans la zone RATP et les besoins de modernisation des infrastructures existantes pour accueillir la transition énergétique sur l'ensemble de la région, zones RATP et Optile, doivent trouver une réponse à court et moyen termes. Le STIF doit à cette fin mobiliser l'ensemble des acteurs en tant que pilote et financeur du processus, en s'appuyant sur les contrats qui le lient avec les différents opérateurs.

La Ville de Paris est prête à apporter sa pleine contribution dans cette démarche, en tant que facilitateur de projets urbains, sur le modèle du centre de bus de la rue de Lagny récemment mis en service dans le 20^e arrondissement.

Sans attendre la mise en service de nouvelles opérations de cette nature, des solutions transitoires mettant à profit des sites provisoires et des optimisations des espaces gérés par la RATP sont également à mettre en place sous l'impulsion du STIF pour accompagner la restructuration du réseau de bus parisien et les autres développements d'offre qui seront nécessaires à brève échéance dans le cœur d'agglomération.

Restant à votre disposition pour échanger sur ce projet majeur, qui intéresse l'ensemble des usagers franciliens, je vous prie d'agréer, Monsieur le Directeur Général, l'expression de ma considération distinguée.

Bien à vous,


Christophe NAJDOWSKI

Contribution de la commission Transports Nokia à la consultation régionale sur le grand Paris des bus.

Nos coordonnées :

Commission Transports/CE Alcatel-Lucent International
Etablissement de Nokia/Paris Saclay
Route de Villejust
91620 Nozay
Yves Feiereisen, secrétaire de la Commission Transports

La commission Transports du comité d'établissement Nokia/Alcatel-Lucent International est la représentante des 4000 salariés sur la commune de Nozay. Les salariés, dont 80 % de cadres, viennent de toute l'Île-de-France, notamment par le fait que les salariés maintenant à Nozay travaillaient sur d'autres sites maintenant fermés : Vélizy-Villacoublay, Chateaufort, Colombes, Nanterre, Massy,... L'amélioration des conditions de transports pour ces salariés est une des préoccupations principales de la commission. Les propositions ci-dessous sont basées sur les propositions des salariés de l'entreprise, utilisateurs actuels des transports en commun, mais aussi utilisateurs potentiels futurs. Ces propositions ont notamment été recueillies par une enquête transports qui avait réuni près de 1000 réponses. L'attractivité du site, notamment pour les nouveaux embauchés habitant à Paris et en proche banlieue est notamment liée à son accessibilité par les transports en commun.

Au voisinage de Nokia à Nozay, se trouvent également la zone d'activités de Courtabœuf, sur les communes des Ulis, de Villebon-sur-Yvette et de Villejust regroupe plus de 20000 salariés, sur un espace situé entre la N118, l'A10 et la vallée de l'Yvette. Nokia, Marcoussis compte également la zone d'activité de Fontaine de Jouvence, et le site Data4 (où sont aussi localisées ponctuellement certaines activités Nokia). S'ajoute à cette population celle des clients des différents commerces sur le secteur, sans oublier l'installation prochaine d'un hypermarché discounter à Villebon-sur-Yvette.

Ces 2 secteurs, Courtabœuf et Villarceaux, associés notamment dans le cadre d'un plan de déplacement inter-entreprises commun, partagent une problématique commune d'accès aux transports.

Le territoire fait partie maintenant de la même communauté d'agglomération Paris-Saclay, mais les transports ne reflètent pas du tout cette appartenance :

-Aucune liaison avec le territoire central de Paris-Saclay sur le plateau du même nom, où sont concentrés les universités et pôles de recherche, ainsi que les investissements de développement.
-les réseaux de transport en commun sur ces 2 secteurs Courtabœuf et Villarceaux sont disjoints, reflet de l'ancienne division du territoire entre CAPS et CAEE.

La part prépondérante de l'automobile dans les déplacements sur nos secteurs crée des embouteillages quotidiens, matin et soir, aggravés sur l'A10 par des déplacements longue distance liés aux vacances ou aux livraisons de Rungis.

La résolution de ces problèmes passe par un report d'une partie de ces déplacements vers les transports en commun, les circulations douces, ...

La construction en cours du TCSP sur l'A10 vers la gare de Massy-Palaiseau constitue un premier pas dans ce sens.

Les bus apportent un complément indispensable à la desserte des transports en commun ferrés des secteurs concernés, c'est traditionnellement le cas pour l'approche depuis le réseau ferré (derniers km). Il convient maintenant de créer et de développer le réseau bus express sur les infrastructures routières existantes pour les trajets longues distances. Nos secteurs sont desservis directement par les axes routiers N118 et A10 en provenance/à destination de Paris. A proximité de ces axes, et en particulier de la N118, habitent une part importante des salariés, vu l'historique de l'entreprise et de ses sites mentionnés ci-dessus.

Les réseaux bus express déjà réalisés ont montré leur succès. La clé de ce succès est leur régularité, soit en utilisant des itinéraires / infrastructures davantage protégées des problèmes de circulation, soit en augmentant nettement les fréquences.

On peut citer parmi les réalisations récentes le couloir bus sur l'A10 vers Massy pour les lignes 91-02, 91-03, la gare routière de Briis-sous-Forges sur l'A10, le couloir bus sur l'A6 vers Paris (dont l'ouverture est à élargir le matin, et à créer le soir).

1. Bus Express

1.1. N118/91-08

Le besoin le plus important de bus express à créer est sur la N118.

Ce bus express sur la N118 au départ de Boulogne/Sèvres desservirait les pôles de recherche de Paris-Saclay (directement ou en correspondance avec le TCSP Massy-Polytechnique-Christ de Saclay). Boulogne est une des communes les plus peuplées d'Île-de-France, relativement éloignée en transports du centre de Paris et des RER radiaux. Ce bus express relierait également les territoires de l'Opération d'Intérêt National (OIN) Paris-Saclay, de Vélizy jusqu'à Marcoussis. La desserte forte en transports en commun direction de Paris-Saclay au départ de Boulogne/Sèvres s'arrête actuellement à Vélizy. Au-delà de Vélizy vers le Sud, seule une ligne de bus suit la N118. Cette ligne 91-08 dessert depuis peu le plateau de Saclay, en particulier EDF, mais cette desserte a été créée au détriment de celle des Ulis et de Courtabœuf. Le pôle d'emploi de Paris-Saclay sud (sur le plateau du Hurepoix, avec les secteurs de Courtabœuf et de Villarceaux cités dans l'introduction), n'est desservi par aucune liaison bus au départ de l'axe N118.

Une liaison par bus pour desservir les pôles d'emploi extérieurs à la métropole du Grand Paris au départ de Boulogne a un potentiel de développement important. Cette liaison devrait être performante car elle bénéficie en particulier du fait d'être à contre-courant du flux de circulation le plus important. Pour l'autre sens, il faut l'étudier pour la garder attractive malgré les aléas de circulation.

Il s'agit de la connecter avec les transports existants (métro L9 à Pont de Sèvres, T2 à Musée de Sèvres) en création (métro L15 à Pont de Sèvres) à l'extrême nord, ou T6 à Vélizy, tout en assurant une continuité de trajet sur une distance significative.

Les arrêts sont également à prévoir en correspondance à Orsay-le-Guichet avec le RER B, Il s'agit également de considérer éventuellement la desserte de pôles intermédiaires comme le pôle PSA/Usines Center à Vélizy (plus de 5000 emplois), le RER C (futur tram-train Evry-Massy-Versailles) à Bièvres, et le TCSP Massy-Polytechnique-Christ de Saclay au Christ de Saclay (en correspondance avec les bus express 91-06/91-10 et ultérieurement avec la ligne 18).

Une simplification des trajets des bus pour desservir les gares routières existantes par des courtes voiries dédiées est indispensable, pour éviter que la desserte de ces pôles ne prenne autant de temps que la liaison entre 2 pôles voisins sur la N118 (on ne reviendra pas ici sur les 15 minutes mises par

le bus 60 pour sortir à Meudon-la-Forêt).

Pour ces voiries dédiées, il faudra mener des expérimentations comme le couloir bus sur la bande d'arrêt d'urgence sur l'A10 vers Massy.

Dans un 2ème temps, des arrêts en gare routière sur autoroute du type de celle de Briis-sous-Forges sur l'A10 (dont le succès n'est plus à démontrer) ou des voiries spécifiques (bretelles,...) sont à étudier.

1.2. D444/Phébus-60

Parmi les liaisons régionales Mobilien existantes, on notera aussi la ligne Phébus-60 Vélizy-Massy. Cette liaison entre 2 pôles importants d'emploi a la même desserte aux heures de pointe et heures creuses (toutes les 30 minutes) : une amélioration de la desserte aux heures de pointe est indispensable.

2. Nozay

Venons-en aux améliorations plus locales sur le secteur de Nozay. Abordons-les selon les lignes existantes (les plans de ligne sont tirés des fiches horaires Daniel Meyer correspondantes).

2.1. DM11C Massy-Marcoussis

Cette ligne est vitale pour l'accessibilité du site Nokia Paris-Saclay, utilisée par un tiers des salariés du site (entre 500 et 1000 voyageurs par jour selon les jours).

Cette ligne va bénéficier du TCSP bus sur l'A10 vers Massy, en construction jusqu'à fin 2017: Elle permettra un temps de 12 minutes de trajet en toute circonstance entre Nokia et Massy-Palaiseau.

Il est possible d'arriver à un temps symbolique de 10 minutes si la desserte de certains points intermédiaires du trajet (par exemple Courtabœuf 7 et/ou Le Rocher/Chemin Vert) était l'objet d'une desserte alternée ou à la demande plutôt que d'une desserte systématique, ou par la modification de l'itinéraire sur certains trajets.

Par exemple, le matin ces 2 derniers arrêts Le Rocher et Chemin Vert ne seraient pas desservis au départ de Massy, et le soir dans l'autre sens. L'itinéraire par la route du Hurepoix (rajouté en jaune sur la carte ci-dessous) serait plus rapide, sans ralentisseurs, dos-d'âne et autres chicanes, également pour le confort des voyageurs.

L'arrêt Courtabœuf 7 ne serait desservi qu'à la demande le matin selon une procédure à déterminer (arrêt demandé avant le rond-point de Courtabœuf 7, annonce d'une desserte modifiée comme sur le RER « le bus ne s'arrête pas à Courtabœuf 7 ; prochain arrêt : La Brûlerie » sauf si l'arrêt est demandé), alors qu'actuellement, la majorité des bus desservent cet arrêt sans laisser descendre de voyageurs (cet arrêt serait un arrêt de descente uniquement).

En outre, l'aménagement routier est défavorable à la circulation des bus à la sortie de Courtabœuf 7, avec la perte de priorité pour les bus par rapport au flot continu de véhicules franchissant le pont – cet effet risque d'être amplifié par l'ouverture prochaine de Costco dans le secteur ?

Le gain de temps par la réduction du trajet en bus à 10 minutes est malheureusement atténué par la distance de plus en plus longue à parcourir à Massy pour rejoindre le RER, en particulier le RER C par le nouveau « Lien », et les arrêts effectifs de descente de plus en plus éloignés des passerelles (parfois au-delà de la chicane sur la piste cyclable, où l'accotement n'est pas prévu pour le débarquement des voyageurs ; ou souvent devant les barrières en bordure du trottoir).

Avec le nouvel aménagement du TCSP jusque dans la gare de Massy, il s'agit de distinguer emplacement d'arrêt de descente et emplacement de stationnement sans voyageurs. Des trajets de

bus « haut le pied » entre les 2 ronds-points de la gare routière et un stationnement en retrait de cette gare routière sont une solution pour que ces emplacements soient effectivement distincts.



2.2. DM11A/DM11E/DM11G: Massy-Nozay-Montlhéry-Ste-Geneviève-des-Bois

Avec pour objectif l'amélioration des liaisons sur le sud-Essonne, notamment le RER C : Des liaisons directes existaient entre Villarceaux et notamment St-Michel-sur-Orge RER C jusqu'en 2014 et la suppression des « DM11B ».

Quelques idées:

- amélioration des correspondances avec les autres lignes (voir ci-dessous)
- simplification des itinéraires (trajet des DM11A jusqu'à 10 minutes plus long par rapport à 2013) :

diminuer les temps de parcours, raccourcir les itinéraires en favoriser le rabattement par d'autres modes (modes actifs ou navette de Marcoissis par exemple),
 - simplification des horaires : éviter les redondances – départs ou arrivées simultanées des différentes lignes, création éventuelle de lignes courtes, pour simplifier les nombreuses variantes du DM11A actuel
 - amélioration de la desserte de Villarceaux sur certains horaires où il n'y a pas desserte du DM11C, (exemple premier DM11E par le tracé ajouté en vert ; dernier DM11A par le tracé ajouté en orange) pour tenir compte de l'évolution des activités et des pratiques sur le site de Villarceaux)



2.3.DM17B: Nozay-Epinay-sur-Orge

Actuellement 3 arrivées le matin et 3 départs le soir vers Villarceaux pour le site Nokia seulement (Nozay-Louise Weiss est desservie toutes les 30 minutes matin et soir environ)



-réaménagement horaire des passages le soir (écart de 2h entre 2 bus successifs), voire élargissement de la plage horaire :
 -prolongation de services actuellement limités à Nozay-Louise Weiss en direction du site (en tenant

compte de la présence d'un 2^{ème} accès piétons est situé près de l'arrêt actuel Les Hameaux, 2^{ème} accès aussi proche des bâtiments Nokia que l'accès principal, arrêt Villarceaux).

2.4. DM151/DM152/DM153: Paris-Longjumeau-Montlhéry/Massy-Arpajon

amélioration des liaisons sur le sud-Essonne N20 : création d'un pôle de correspondances à la Ville du Bois (DM17B et DM151-DM153) – voir ci-dessous



-rétablissement de liaisons directes ponctuelles comme jusqu'en 2007 « DM152 » vers labos de Marcoussis, en tenant compte du développement du site de Nozay depuis 2007 (de 400 à 4000 salariés sur le site) et de l'ouverture du couloir bus sur l'A10 vers Paris

2.5. DM10A Orsay-Les Ulis-Montlhéry-Marcoussis

Liaison avec la vallée de Chevreuse, le RER B et Paris-Saclay: développement sur la base de la ligne existante DM10, (centrée sur la desserte des établissements scolaires d'Orsay et des Ulis), en particulier en utilisant les services en sens opposé de la desserte scolaire pour les endroits denses, càd les 2 secteurs d'activité et le bourg de Nozay, plutôt que les secteurs d'habitat diffus.



2.6. Crédit de pôles de correspondance entre les lignes de bus existantes

Ces arrêts de bus communs à plusieurs lignes ou avec des trajets piétons et sécurisés entre ces arrêts sont à prendre en compte. L'existence de ces correspondances dans les horaires est à identifier dans les fiches et plans

- Entre les arrêts Villejust/la Brûlerie et Villejust/Château d'Eau situés de part et d'autre de l'A10 (entre les réseaux Cars d'Orsay 02, 21, 22, 23) et Daniel Meyer DM11) – réalisation d'une traversée piétonne en cours
- Entre les différents arrêts « Rond-Point de Mondétour » à Orsay et aux Ulis
- Entre les arrêts Marcoussis/Fonceaux et Marcoussis/Laboratoires (DM11A, C et E)
- Entre les arrêts la Grange-aux-Cercles (ou Les Joncs-Marins) à La Ville-du-Bois, pour éviter les traversées piétonnes de la N20 – exemple DM17B -> DM151/DM153 Arpajon

GRAND PARIS DES BUS

Consultation régionale 2016

CAHIER D'ACTEUR COMMUNE DE BOIS-LE-ROI (77590)



Nom : COMMUNE DE BOIS-LE-ROI

Adresse : 4 avenue PAUL DOUMER

77590 BOIS-LE-ROI

Maire : Jérôme MABILLE

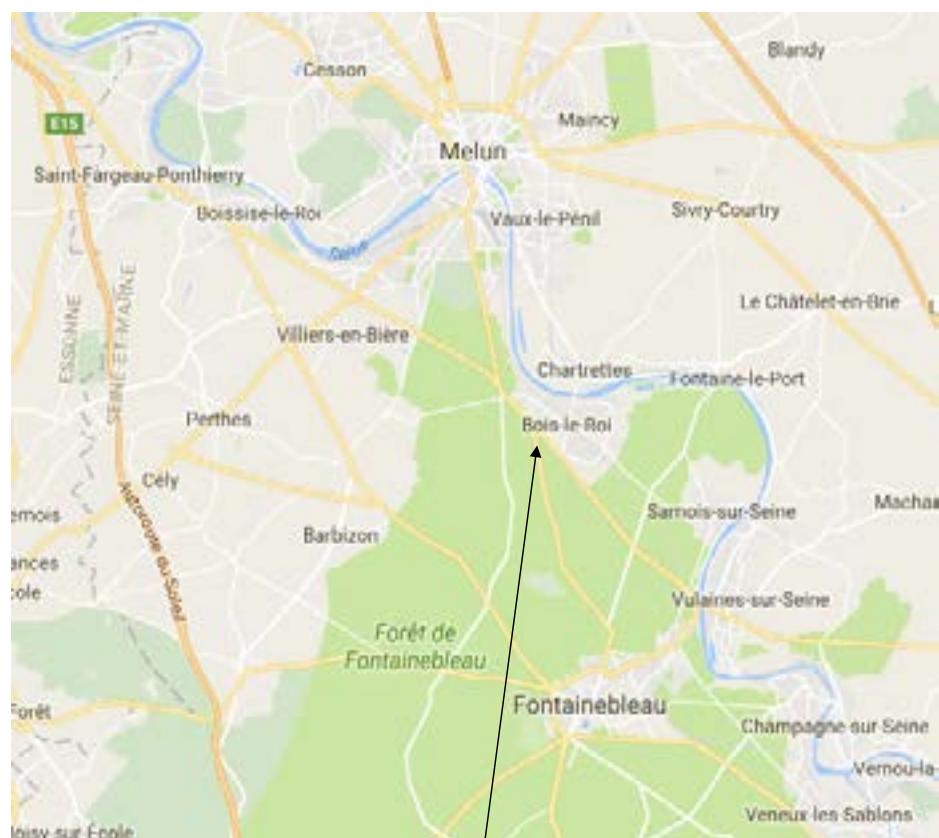
Référente : Christelle DUPOUY, Directrice générale des services

Contact : dgs@ville-boisleroi.fr / 01 60 59 18 47

CAHIER D'ACTEUR : COMMUNE DE BOIS-LE-ROI (77590)

Dans le cadre de la consultation lancée par la Région, la Commune de Bois-le-Roi souhaite porter à la connaissance des différents acteurs porteurs du projets, les enjeux de mobilité et de transports sur son territoire. **La Commune se porte ainsi candidate pour faire partie des territoires pilotes du plan 1000 bus annoncé par la Présidente, Madame Valérie Pécresse.**

1. La situation de la Commune de Bois-le-Roi





Gare de Bois-Le-Roi

Ile de loisirs

La gare de Bois-le-Roi en quelques chiffres :

- 1 train toutes les 10 à 30 mn en direction de Paris, selon le moment de la journée
 - 2500 voyageurs par jour
 - 750 véhicules pour 1 parking de seulement 247 places de stationnement actuellement
 - 250 véhicules liés aux habitants de la commune de Bois le Roi
 - 500 véhicules des villes voisines

Compte tenu de ces éléments, on imagine à la fois l'attractivité de la Gare de Bois-le-Roi dans un rayon de 30 km et le stationnement anarchique dans les rues adjacentes à la gare. Dans le cadre du Grand Paris et du lien entre les territoires, il y a du sens à réfléchir à l'échelle de ce périmètre.

Bois-le-Roi, avec ses trains, est aux portes de Paris !

Malheureusement, notre Commune ne bénéficie d'aucun réseau de bus ou navettes cadencés au rythme des trains. Tous les voyageurs doivent se rendre à la Gare en voiture ou à pieds pour les plus proches.

Conséquences :

- **Difficultés** sur l'ordre public et la sécurité : le stationnement est principalement sauvage, puisque le parking actuel ne peut accueillir que 247 véhicules pour 750 arrivants.
- **Insatisfaction** croissante des usagers :
 - o à l'égard de la Commune qui ne trouve pas de solution au problème de stationnement,
 - o à l'égard du STIF qui ne met pas en place de solution alternative pour désengorger les parkings.
- **Insatisfaction** des riverains qui sont saturés de voitures mal garées chaque jour ouvrable.

2. Zoom sur le chantier en cours : les premières pistes pour le stationnement

Une réflexion est en cours avec le STIF sur la question du stationnement. Plusieurs scénarios sont envisagés autour de la construction de parkings proches (avec différentes capacités). L'hypothèse privilégiée pour l'instant est la réhabilitation du parking actuel en parking relais, avec sécurisation et mise en place d'un paiement. Un deuxième parking relais serait installé dans la ville voisine rive droite (Chartrette) par laquelle arrivent environ 200 véhicules par jour.

Les élus sont conscients que cela ne réglera pas la question de la grande attractivité de notre gare pour les habitants des villes voisines. L'accès y est plus facile que dans les grandes villes proches (Melun et Fontainebleau).

L'étude de pôle financée par le STIF montre que quelle que soit la taille du nouveau parking, celui-ci sera totalement occupé, les rues seront saturées et à nouveau la question de l'encombrement se posera.

3. Nécessité d'une troisième voie : mise en place de bus / navettes

Il est nécessaire de développer des navettes.

D'abord pour faire le lien entre le parking relais de Chartrettes et la gare de Bois-le-Roi. (200 voitures seraient ainsi stabilisées rive droite à 1 km de la gare, selon l'étude de Pôle).

Ensuite, **ces navettes permettront de mailler toute la Commune de Bois-le-Roi.** Ainsi 200 autres voitures venant de la rive gauche et de Bois le roi ne viendraient plus dans le périmètre de la gare (selon l'étude de Pôle) et seraient parquées aux entrées de la commune, aux points de départ des navettes.

Un cadencement approprié permettrait ce changement de comportement.

- Cadencement de la navette calé sur les trains les plus chargés:
- le matin 6 services navette + 2 services ligne 44 permettant de couvrir 8 trains vers Paris de 7h07 à 9h07
- le soir 10 services navette + 4 services ligne 44, soit 14 trains en provenance de Paris de 16h39 à 20h05
- En gare de Chartrettes: parking provisoire gratuit + navette + L44
- Cette navette servira aussi de mode de rabattement pour les habitants de Chartrettes vers la gare de Bois-le-Roi

Source : étude de Pôle, STIF

A cela s'ajouteraient un nouveau parking "véligo" les 3 rangements vélo existants sont saturés.

Enfin, des voies de circulation douces seront aménagées pour sécuriser et faciliter ces types de déplacement.

Tous ces éléments nécessitent d'être précisés dans le cadre d'une étude plus approfondie, mais dans cette approche globale, la mise en place de navettes (ou bus) dans notre Commune est prioritaire et doit être réalisée immédiatement.

4. Des lignes de bus qui pourront également bénéficier à l'Île-de-Loisirs, engagement de la Région en septembre 2016

Lors d'une réunion en date du 16 septembre 2016, Madame la Présidente annonçait le développement des Iles de Loisirs et demandait que soit inscrites toutes les Iles de loisirs dans le plan 1000 bus.

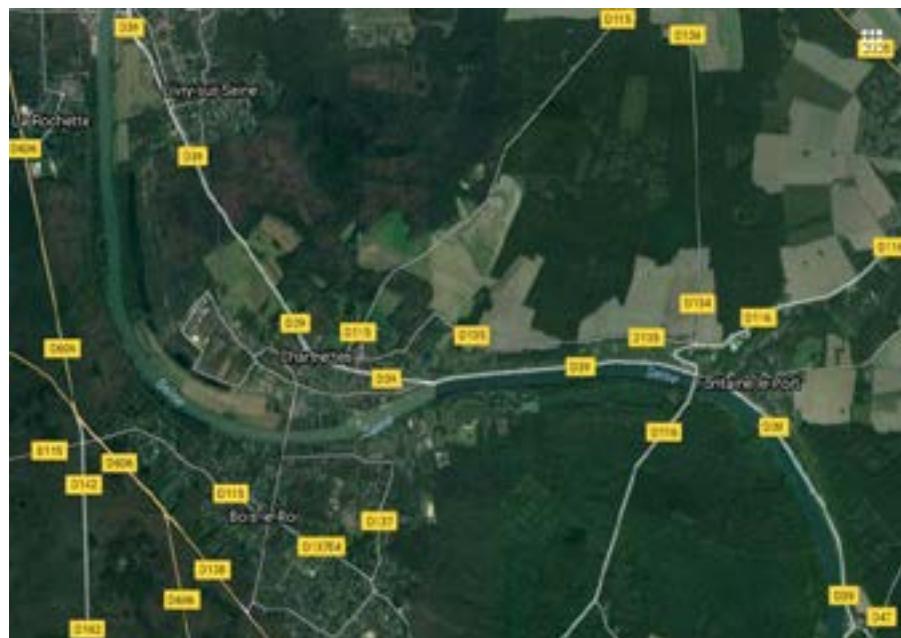
L'île de loisirs de Bois le Roi, étant sur le territoire de la Commune, les trajets des bus devront être étudiés pour aider à l'épanouissement de ce superbe lieu d'attractivité régional.

En conclusion

Bois-le-Roi est l'exemple type d'un village devenu ville, attractif dans un rayon de 30 km par sa gare située au cœur du massif de Fontainebleau, par la proximité de l'Ile de loisirs et par son lien immédiat et direct avec Paris (35 minutes de Paris Gare de Lyon). C'est dans cette approche que parler de Grand Paris a du sens : **notre territoire est partie intégrante de Paris, en témoignent les 2500 voyageurs quotidiens.**

Bois-le-Roi se porte candidate pour être ville pilote du plan 1000 bus en répondant à tous les objectifs annoncés lors de la consultation :

- Rééquilibrer le maillage territorial des bus du Grand Paris,
- S'adapter à l'évolution des besoins non satisfaits jusqu'à ce jour,
- Expérimenter des nouveaux modes de déplacement sur des territoires engorgés par les véhicules, en provoquant un changement de comportement individuel afin de préserver la qualité environnementale de la Commune et de ses environs.



Nom : Ville de Palaiseau

Adresse : 91 rue de Paris 91120 PALAISEAU

Référents: André PAYA directeur des services techniques et de l'Aménagement et Erell Le STUM responsable du service Mobilité-Infrastructure

Adresses emails : andre.payat@mairie-palaiseau.fr et erell.lestum@mairie-palaiseau.fr

Tel : 01 69 31 93 00

La ville de Palaiseau souhaite qu'un certain nombre d'actions soit inscrite au plan bus 2017-2020

• Lignes 91-06 et 91-10

La ville de Palaiseau renouvelle sa demande de renforcement de ces lignes en heures creuses, en soirée et le week end en cohérence avec notamment l'évolution du quartier Camille Claudel sur Palaiseau et du Campus cluster du plateau de Saclay.

Dans le cadre du plan bus, il est proposé pour les lignes 91-06/91-10 :

- de renforcer l'offre en heures creuses : fréquence proposée par le STIF 15 minutes contre 20 minutes actuellement
- de renforcer l'offre en soirée : entre 19h00 et 21h00 = fréquence moyenne souhaitée 7 minutes contre 15 minutes actuellement et prolonger l'offre jusqu'à 1h00 (dernier RER) avec adaptation de l'offre aux arrivées de RER (proposition STIF toutes les 30 minutes après 21h00)
- de renforcer l'offre le week-end : proposition STIF 12 minutes contre 60 minutes actuellement

• Ligne 1

La ville est confrontée à une inadaptation des véhicules de la ligne 1 à la configuration urbaine générant des difficultés de circulation et des nuisances (vibrations) pour les habitants notamment sur le quartier de Lozère.

Des tests ont été effectués avec des tailles de bus plus réduites (midi bus de 10 m de long) et qui améliorent sensiblement la situation. La ville souhaite que les bus de 12ml soient remplacés par ces bus de 10ml.

• Ligne N122

La ville de Palaiseau est favorable à la proposition de la RATP pour le renforcement de l'offre sur la ligne N 122 (fréquence de 30 mn au lieu de 60 mn et itinéraire modifiée pour desservir la commune des Ulis)

• Refonte des lignes 14 et 18

La ville a travaillé en lien avec la CPS (Communauté Paris-Saclay) sur une adaptation du réseau en prenant en considération les besoins et contraintes des villes voisines notamment Villebon-sur-Yvette et Massy ainsi que ceux liés à l'aménagement du plateau et aux besoins de connexion du quartier Camille Claudel avec le centre-ville de Palaiseau.

2 axes sont privilégiés :

- La refonte des lignes 14 et 18 qui permet d'améliorer la desserte du territoire dans les sens Est/Ouest
- La mise en place d'une nouvelle offre de liaison entre le centre-ville de Palaiseau et le quartier Camille Claudel

o ligne 14

Il est proposé de mutualiser les lignes 14 et 19 afin de renforcer l'offre de la ligne tant en fréquence que sur les amplitudes horaires. La ville de Palaiseau demande que la fréquence moyenne passe à 12 min en heure de pointe et 30 ou 15 min en heure creuse.

De plus il est également demandé que les horaires soient callés sur les RER en soirée.

Pour le week end, il est demandé que l'offre soit de 30 min toute la journée et callée sur les RER en soirée.

Un changement de l'amplitude est également attendu, il serait préférable qu'elle s'étale du lundi au jeudi de 6h00 à 22h30 et du vendredi au dimanche de 6h00 à 23h30/00h00.

Il est également demandé de modifier l'itinéraire de la ligne 14 pour reprendre celui de la ligne 19.

o ligne 18

La Commune de Palaiseau demande un renforcement de cette ligne, et que l'offre passe à 12 min en heure de pointe et 30 min en heure creuse. De plus il est également demandé que les horaires soient callés sur les RER en soirée.

Pour le week end, il est demandé que l'offre soit de 30 min toute la journée et callée sur les RER en soirée.

Un changement de l'amplitude est également attendu, il serait préférable qu'elle s'étale du lundi au dimanche de 6h00 à 22h30.

Il est également demandé que la desserte nord de la ligne 14 soit reprise par la ligne 18.

o Création d'une navette

La ville de Palaiseau souhaite mettre en place une nouvelle offre de liaison entre le centre-ville et le quartier Camille Claudel. En effet, à ce jour la rue de Paris qui est l'artère commerciale du centre-ville n'est pas desservie et il n'y a pas de liaison directe avec le plateau et le nouveau quartier Camille Claudel.

Plan bus 2017 – 2020 Contribution du Département de Seine-et-Marne

La concertation régionale, lancée par le Conseil du STIF le 5 octobre dernier, s'inscrit pour la Seine-et-Marne, dans un contexte de rattrapage indéniable et nécessaire de l'offre de transports collectifs en Grande Couronne.

En effet, après avoir constaté les manques de développement de l'offre sur son territoire, le Département a souhaité recenser et hiérarchiser les besoins, dans un schéma départemental des transports et de la mobilité, adopté en 2015, mis en œuvre dans un plan d'action proposé en mai 2016.

Les études approfondies concluent au renforcement prioritaire des lignes Seine-et-Marne Express (SME), ainsi qu'à la création de 2 lignes SME, avec des premières mises en service dès 2017 (I). Des renforts de lignes structurantes interbassins sont également recensés dans le schéma, ainsi que des demandes d'études d'opportunité et de faisabilité, à mener par le Département, en lien avec le STIF et les intercommunalités concernées (II), ci-après détaillés.

I Les lignes Seine et Marne Express (SME) du département

Objectifs globaux

Les lignes SME représentent des priorités absolues pour le département, avec des enjeux de radiales et roADES, pour relier des pôles en eux, ou en rabattement vers des dessertes ferrées.

- Objectif à terme d'une desserte avec une fréquence minimale de 60 minutes 7j/7 pour les 13 lignes, calées sur l'amplitude de fonctionnement du Transilien (avec des renforts à mettre en œuvre les samedis, dimanches et soirs afin de prendre le relais du Transilien).
- Renforcement de la desserte en fonction des besoins constatés et du traitement de la surcharge: fréquence de 5 à 7 minutes à tester en cœur d'heures de pointe sur certaines lignes les plus fréquentées (lignes SME 34 et 17).

A / Priorités 2017

Priorités en renforcement

***Ligne SME 17 : La Ferté Gaucher - Chessy**

Le dernier développement date de septembre 2013 (+ 8 AR en semaine et + 4 AR le samedi). Sa fréquentation est en progression continue (+ 10 % en 2013, + 16 % en 2014, + 10 % en 2015) avec en moyenne de plus de 2 800 voyageurs/jour.

Un renforcement de la ligne n°17 « La Ferté Gaucher – Chessy » est en projet pour une mise en service initialement souhaitée en septembre 2016. Ce projet a pour objectif de pallier aux surcharges constatées depuis le début de l'année 2015 en renforçant les services aux heures de pointe du matin et du soir. Par ailleurs, des renforts sont également prévus le samedi et le dimanche afin d'accompagner et de prendre en compte l'évolution des besoins de déplacements. Le projet est prêt au plan technique et validé par les services du STIF.

***Desserte Villages Nature (ouverture prévisionnelle été 2017)**

Nécessité d'adaptation de plusieurs lignes SME existantes:

- **Ligne SME 2 «Meaux-Melun»:** la DSP prévoit l'ajout de l'arrêt à Villages Nature dans la grille horaires actuelle, du lundi au samedi.

Souhait du Département de travailler dans le cadre de la DSP à une desserte adaptée aux besoins et horaires spécifiques de cet équipement, comprenant une desserte le dimanche.

- **SME 50 «Provins-Chessy»:** CT2 SME 47 et 50 Procars

Un arrêt systématique de la ligne 50 doit être mis en service à Villages Nature pour donner accès aux emplois depuis le bassin du provinois.

(voir également le renfort demandé pour les lignes de bassin)

***Ligne SME 34: Château Landon/Egreville - Melun**

Le dernier développement significatif date de 2006 (Mobilien). Depuis, quelques courses ont été ajoutées ponctuellement.

Sa fréquentation est en progression continue (+ 4 % en 2012, +3 %. en 2014, +16 % en 2015) avec, en moyenne, 3 230 voyageurs/jour.

Il faut un renforcement plus significatif de l'offre sur cette ligne structurante, avec, en particulier, un intervalle en heures de pointe du soir de 10 mn sur le tronçon Melun- Nemours. Un courrier a été adressé dans ce sens par le Département au STIF le 18 janvier 2016.

***Ligne SME 01 : Rebais – Coulommiers - Melun**

Le dernier développement date de septembre 2013 (+ 4 AR en semaine et création de 6 AR le dimanche).

Sa fréquentation est en progression continue (+ 2 % en 2013, + 14 % en 2014, + 15 % en 2015) avec, en moyenne, plus de 1 500 voyageurs/jour.

Afin de pallier les phénomènes de saturation constatés, des moyens complémentaires pourraient être utilisés pour renforcer la ligne de façon pérenne.

***Ligne SME 20 : Meaux – Claye Souilly- Tremblay en France (Gare Aéroport CDG1)**

Certains accès à la plateforme d'Aéroport de Paris sont saturés aux heures de pointe. Il serait souhaitable de renforcer l'offre en passant d'une fréquence de 30 min à une fréquence de 20-15 min, les jours ouvrés.

***Ligne SME 46 : Montereau-Fault-Yonne – Melun**

Il serait souhaitable de renforcer l'offre le dimanche ainsi qu'aux heures de pointe, les jours ouvrés, compte tenu de la fréquentation. (environ 22 voyageurs par course en moyenne sur l'exercice 2015).

***Citalien Melun – Carré Séjart:**

Le dernier développement date de janvier 2014 (passage à une fréquence de 30mn en semaine pratiquement toute la journée).

Sa fréquentation est en progression continue (491 000 voyageurs en 2015 contre 243 000 en 2013) avec en moyenne plus de 1 700 voyageurs/jour.

Cette ligne préfigure le TZEN2. Plusieurs options sont à l'étude :

- Fréquence à 30 mn le samedi entre 09h et 20h30,
- Crédit d'une offre le dimanche,
- Passage à une fréquence 20 mn au lieu de 30 mn actuellement, à minima en heures de pointe.

Priorités en création

***Projet de ligne SME 07: Provins - Montereau**

Depuis juillet 2015, les services du Département, en collaboration avec le Syndicat des Transports d'Île-de-France, les Communautés de Communes du Provinois et de la Bassée-Montois et la société Procars, élaborent un projet de développement de la ligne n°7 «Provins – Montereau ».

Le projet est en cours de finalisation sur un plan technique avec plusieurs options (option haute : 8 allers –retours supplémentaires les jours ouvrés et création de services le samedi / option basse : 7 allers –retours supplémentaires uniquement les jours ouvrés).

La mise en service de cette ligne, labellisée Seine-et-Marne Express, est souhaitée dès janvier 2017

B / Au-delà de 2017

Priorités en renforcement

***Ligne SME 18 : Meaux-Melun**

Restructuration de l'offre de cette ligne fortement fréquentée (croissance régulière de la fréquentation, + 26% en semaine entre 2013 et 2014), assurant une liaison transversale dans le Département et reliant les RER D, E, A et les lignes Transilien R et P, qui connaît des problèmes d'irrégularités liés aux aléas de circulation sur la Francilienne. Elle mérite de voir son offre renforcée au moins sur des trajets partiels et cadencée pour combler plusieurs trous de desserte qui demeurent actuellement.

***Ligne SME 69 : Meaux–Val d'Europe**

Renforcement de l'offre du week-end, compte tenu des sureffectifs constatés le samedi et une forte fréquentation le dimanche (depuis l'ouverture du centre commercial Val d'Europe tous les dimanches).

***Ligne SME 16 : Lieusaint – Brie – Ozoir – Val d'Europe**

Une restructuration pour une meilleure prise en compte des déplacements entre Brie Comte Robert et Ozoir est nécessaire. Les conditions de la desserte de Val d'Europe doivent également être examinées.

***Ligne SME 19 Torcy – Roissy**

Restructuration de cette ligne qui connaît une forte hétérogénéité de la fréquentation et des vocations sur les tronçons Torcy-Chelles et Chelles – Roissy CDG. Elle mérite d'être repensée en fonction des différents besoins de déplacement observés.

Une réflexion sera également à mener à l'horizon de la mise en service du métro du GPE.

*Ligne SME 67 La Ferté sous Jouarre – Roissy CDG

Mise aux standards d'offre de cette ligne qui mérite d'être classée comme une ligne express et de voir son offre développée à minima avec une fréquence de 60 minutes en HC sur une amplitude adaptée au fonctionnement de la plateforme aéroportuaire.

Priorités en création

*Bray-sur-Seine – Provins – la Ferté Gaucher – La Ferté-sous-Jouarre

Poursuite de la création de lignes express de rocade en frange à l'est de la Seine-et-Marne par tronçons successifs.

Une étude d'opportunité est à mener par le Département en lien avec le STIF.

Études d'opportunité et de faisabilité à réaliser dès par le Département, le STIF et les EPCI.

*Test d'une [desserte de nuit](#) sur les lignes SME desservant la plateforme aéroportuaire de Roissy CDG.

II Création ou restructuration et renfort de lignes structurantes interbassins

A / Priorités 2017

Renfort d'offre

*[Desserte Villages Nature](#) (ouverture prévisionnelle été 2017)

- Poursuivre l'étude de la création d'une ligne «Chessy -Val d'Europe-Villages Nature» (réseau Pep's).
- Etudier l'arrêt systématique de la ligne 32 «Tournan-Val d'Europe» (réseau Pep's) pour donner accès aux emplois de Villages Nature depuis le bassin de Tournan. Il convient d'étudier, en parallèle, le renfort d'offre de la ligne en semaine et le samedi, ainsi qu'une création d'offre le dimanche.
- Etudier l'adaptation et le renfort des différentes lignes du réseau Grand Morin (secteur Pays crêçois) afin de permettre une correspondance adaptée et de qualité avec la future ligne «Chessy -Val d'Europe-Villages Nature» du réseau Pep's.
- Prévoir un arrêt à Villages Nature sur la ligne 13 «Bray – Chessy RER» et envisager un renfort de l'offre et de l'amplitude de cette ligne.

Autres lignes à renforcer

*[Ligne 51 : Lieusaint RER – SNECMA Villaroche](#)

L'entreprise SNECMA est en fort développement et génératrice de nombreux emplois (2ème employeur de Seine-et-Marne). Un développement est à l'étude entre les partenaires locaux, le STIF et Transdev pour un fonctionnement de la ligne toute la journée.

*[Ligne 13 : Villeparisis-Mitry-le-Neuf RER – Chelles RER](#)

Mise en œuvre du renfort suite aux conclusions de l'étude de restructuration du réseau Apolo 7.

***Liaison Meaux – Coulommiers (actuelle ligne 3 Darche Gros) :**

Renfort pour une liaison plus performante et directe. Ce projet pourrait permettre d'améliorer la desserte entre Crécy-la-Chapelle et Coulommiers.

***Ligne 59 Express (réseau Grand Morin)**

Renforcer la liaison directe entre Crécy-la-Chapelle et Chessy.

***Ligne 13 « Bray – Chessy RER » (ligne Procars)**

Renfort de cette liaison.

Études d'opportunité et de faisabilité à réaliser dès par le Département, le STIF et les EPCI.

***Liaison entre le secteur de Villeparisis/Mitry et les secteurs 3 et 4 de Marne-la-Vallée (Val d'Europe via Lagny).**

***Liaison Mormant et Melun**

Etudier une liaison performante sur le support ligne 24 exploitée par Darche Gros.

***Liaisons entre le RER A (secteur Marne-la-Vallée) et le RER E (secteur Pontault/Tourneu)**

Améliorer l'articulation et la cohérence des différentes offres de transport reliant ces 2 secteurs.

B / Au-delà de 2017

La demande porte sur des études d'opportunité et de faisabilité à réaliser par le Département en lien avec le STIF et les EPCI.

***Liaison secteurs Sénart/Melun – Pontault/Tourneu**

Etudier la création de liaisons performantes entre ces deux secteurs, tous deux en fort développement (population et emplois). L'objectif est de créer et d'organiser des interconnexions bus entre les RER E et D. Aujourd'hui, seules les lignes SME 18 et SME 16 le permettent.

***Liaison entre Melun et Brie-Comte-Robert**

Etudier une liaison performante entre ces deux pôles. Aujourd'hui seules 2 lignes scolaires assurent cette liaison qui reste inadaptée aux actifs.

***Liaison Dammartin – Meaux**

Etude de cette liaison sur le support de la ligne 711 scolaire réseau Goély

***Amélioration de la desserte des zones d'activités et pôles d'emplois majeurs**

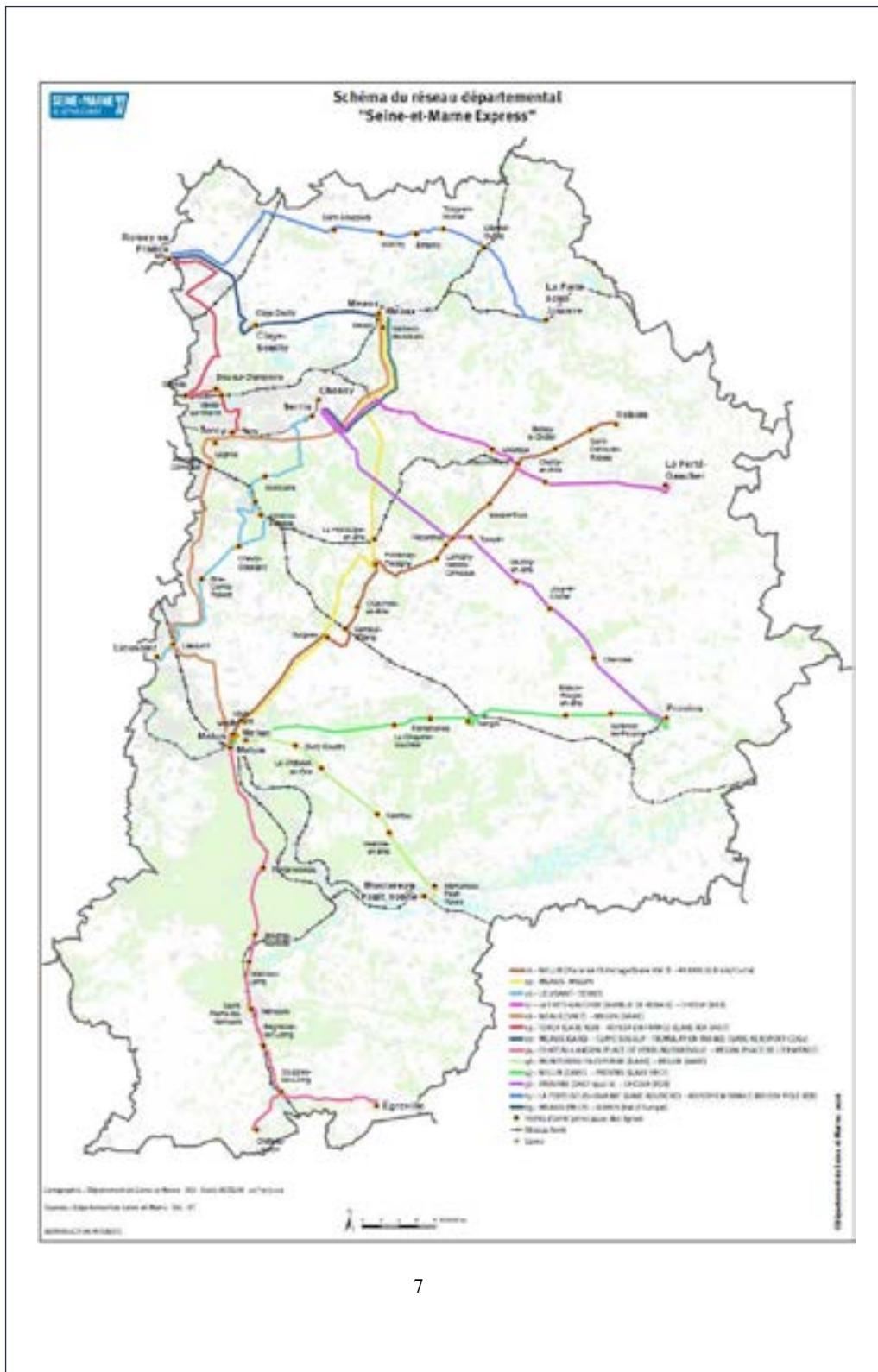
Cela concerne en particulier le pôle de Villaroche, au-delà du renfort de la ligne 51. Une étude devra en effet être menée en lien avec le développement de la zone d'activité voisine de Montereau-sur-le-Jard. Une desserte vers l'agglomération de Melun devra être envisagée.

***Amélioration de la desserte des pôles d'enseignement supérieur**

Desserte de la Cité Descartes à Champs-sur-Marne, Faculté de Melun, IUT de Lieusaint, établissements d'enseignement supérieur de Fontainebleau...

***Amélioration et/ou création de desserte pour les pôles touristiques majeurs**

Desserte des châteaux de Fontainebleau, de Vaux-le-Vicomte, de Blandy-les-Tours ou encore de Champs-sur-Marne, Cité médiévale de Provins, Parc des félins, musées départementaux, bases de loisirs,...



novembre 2016

**CAHIER D'ACTEUR DE LA COMMUNE DE LOUVRES DANS LE CADRE DU
GRAND PARIS DES BUS**



204

Table des matières

CAHIER D'ACTEUR DE LA COMMUNE DE LOUVRES DANS LE CADRE DU GRAND PARIS DES BUS	1
CONTEXTE.....	3
PROPOSITIONS	4
LA NECESSITE D'ETENDRE LES PLAGES HORAIRES DES BUS INTRA-MUROS A COURT TERME ...	4
REVISION DE LA DESSERTE A MOYEN TERME	7

Proposé par la municipalité de Louvres

2

205

CONTEXTE

Avec l'ambitieux projet immobilier d'éco quartier Louvres-Puiseux, notre commune qui accueille aujourd'hui 10028 habitants construira à terme près de 2900 logements. Les nouveaux Lupariens arriveront dès 2017 avec la commercialisation des 380 premières habitations.

Bien que le calendrier ait évolué, l'ensemble des données quantitatives se trouvent sur le site internet de l'E.P.A Plaine de France : <http://www.ecoquartier-louvres-puiseux.fr/>

Dans le cadre de cette Z.A.C nous avons réaménagé notre pôle gare et instauré notamment un parking payant et une zone de stationnement en conformité avec les modalités de financement du S.T.I.F.

Cette démarche vise à encourager le recours aux transports en commun et le rabattement de nos administrés vers la gare en bus afin de diminuer le recours au véhicule particulier.

A ce jour, ce mécanisme doit être amélioré du fait d'une plage horaire de desserte intra-muros par les bus insuffisante. En restreignant ainsi les possibilités pour nos administrés de rejoindre le pôle gare, ces derniers peineront à rejoindre les axes du RER aujourd'hui, demain du Grand Paris Express et plus précisément le Triangle de Gonesse et la ligne 17.

PROPOSITIONS

LA NECESSITE D'ETENDRE LES PLAGES HORAIRES DES BUS INTRA-MUROS A COURT TERME

Depuis la mise en place du système de zone de stationnement réglementée et de parking payant il y a un mois, nous connaissons de nouvelles doléances. A titre d'exemple :

- Une étudiante habitant sur le parcours du BUS R5 et qui se rend quotidiennement à la gare pour prendre le RER s'est présentée à l'accueil de la Mairie. Cette administrée nous a rapporté que ses cours finissaient tard et que lorsqu'elle arrivait en Gare de Louvres il n'y avait plus de bus pour lui permettre de se rendre à son domicile, situé à une douzaine de minutes de marche. En tant qu'étudiante, il lui est compliqué de financer un abonnement mensuel au parking.

Le BUS R KEOLIS dessert la gare de Louvres de 07 : 05 le matin à 20 : 50 le soir. Voici le lien vers la plaquette horaire en date du 31/10/2016 : http://www.keolis-cif.com/fileadmin/Sites/cif/documents/Lignes/horaires/FHR5_Hiver_2016.pdf

- Lors d'un conseil de quartier un Luparien qui réside sur le parcours du R6 nous a fait part de la problématique rencontrée par sa fille. Celle si travail en horaires décalés tôt le matin. Il déplore l'absence de transports en commun à cette heure. La famille a été verbalisée à plusieurs reprises dans le cadre de la nouvelle réglementation en matière de stationnement.

Le BUS R6 KEOLIS dessert la gare de Louvres de 06 : 20 le matin à 21 : 05 le soir. Voici le lien vers la plaquette horaire en date du 31/10/2016 : http://www.keolis-cif.com/fileadmin/Sites/cif/documents/Lignes/horaires/FHR6_Hiver_2016.pdf

Nous nous trouvons donc actuellement dans une situation de difficulté accrue d'accès à la gare en transport en commun pour nos administrés. Ces derniers sont obligés d'utiliser la voiture, alors que des mesures contraignantes ont été mises en œuvre il y a quelques semaines.

Ce constat empirique confirme des études précédemment réalisées et qui vont dans le sens d'une amélioration de la desserte en bus.

En novembre 2009, une étude intitulée « Ecoquartier de Louvres et Puiseux Etude de mobilité Éléments de diagnostic et orientations » commandée par l'EPA et réalisée par le cabinet Alphaville avait pointé comme condition de succès à la mise en place de « Normes de stationnement « restrictives » au lieu de domicile » le fait de « proposer des solutions alternatives crédibles pour les besoins de déplacements quotidiens (TC et modes doux) ». Notre municipalité travaille déjà à la réalisation de voies cyclables et étudie l'éventualité du l'auto-partage également évoqué dans le document. Il reste aujourd'hui à développer les transports en commun.

Mesure possible	Potentiel de fréquentation ou d'effet de levier	Conditions de succès
Normes de stationnement « restrictives » au lieu de domicile	Un impact sur le choix modal qui n'est pas nécessairement déterminant (contrairement à la disponibilité d'une place au lieu de travail)... mais des avantages en termes de consommation de foncier et de coût pour les ménages	<ul style="list-style-type: none"> proposer des solutions alternatives crédibles pour les besoins de déplacements quotidiens (TC et modes doux) proposer une offre d'autopartage pour les besoins occasionnels ?
Implantation d'une offre d'autopartage	Un outil pour les ménages qui ont occasionnellement besoin d'un véhicule (moins de 10.000 km/ani)	<ul style="list-style-type: none"> prévoir des emplacements dédiés aux véhicules d'autopartage, accessibles 24h/24, dans les lieux stratégiques du quartier et de la commune (gare, lieux de centralité) partenariat avec un opérateur d'autopartage
Liaison vélo vers Roissy	100 usagers quotidiens potentiels, hypothèse haute	<ul style="list-style-type: none"> travailler des points noirs du tracé (coupures : franchissement des voies fermées, de la francilienne) Measures d'incitation menées par les entreprises (gestion du stationnement au lieu de travail)



27

Une autre étude, commandée par notre commune, confirme cette demande fortement croissante pour la desserte en bus. L'organisme Egis nous a remis un document intitulé « Eco quartier Louvres et Puiseux en France – Mission circulation – stationnement ».

Il y est entre autre indiqué que suite à la tarification, qui est déjà instaurée, nous connaîtrons une baisse de 30% du taux de rabattement en véhicule particulier. Cela laisse présager d'un potentiel considérable pour les dessertes en bus.

2- Demande future de stationnement : Etude prospective

► Evaluation de la demande future de stationnement : Gare

○ Hypothèses prises pour les horizons 2020 & 2027 :

- Prise en compte de l'évolution des comportements, d'une mobilité durable et des mesures prises en faveur des modes actifs :
 - 30 % des habitants du bassin d'habitation se rendront quotidiennement à la gare (25% aujourd'hui),
 - Taux de rabattement VP* : baisse de 10% par rapport à la situation actuelle.
- Prise en compte de la mise en place d'une tarification du stationnement P+R et d'une réglementation du stationnement dans un rayon de 500 m autour de la gare :
 - Fuite à la tarification** : baisse de 30% du taux de rabattement VP (source : retour d'expérience STIF).

* VP : véhicule particulier

** Saisie moyenne de la mise en place d'un contrôle régulier du respect de la réglementation mise en œuvre.

egis

209

REVISION DE LA DESSERTE A MOYEN TERME

Au-delà d'un simple apport de population, la réalisation de la Z.A.C de l'Eco-quartier va engendrer la création d'un nouveau quartier dans notre commune, le quartier des Frais Lieux. En voici un lien vers le descriptif : http://www.ecoquartier-louvres-puiseux.fr/frais_lieux

Une telle mutation nécessitera à moyen terme de revoir l'ensemble du réseau intra-muros.