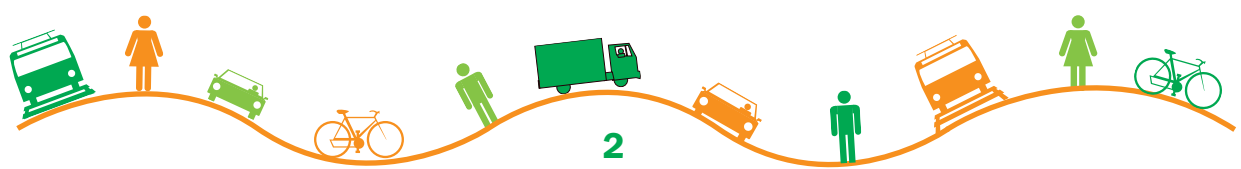




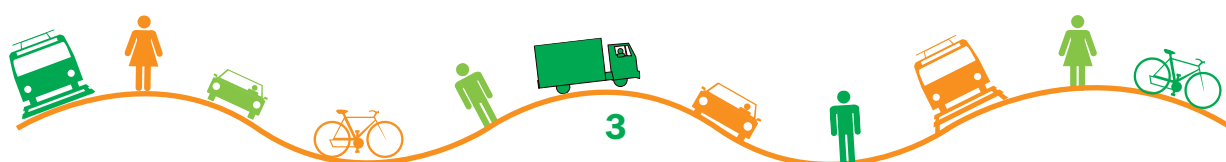
2012

PLAN LOCAL DES DEPLACEMENTS DU HAUT VAL-DE-MARNE



SOMMAIRE

Préambule	4
Les enjeux des déplacements dans le Haut-Val-de-Marne	6
Des problématiques de déplacements spécifiques	6
Les enjeux et les objectifs d'interventions	8
Synthèse du programme d'actions du PLD	10
Les objectifs et les actions	14
Objectif 1 : Créer une ville accessible à tous	14
La problématique du partage de la voirie	14
Les objectifs en matière de partage de la voirie	14
Les fiches actions	15
Objectif 2 : améliorer et faciliter les déplacements	22
En transports en commun	22
La problématique des transports en commun	22
Les objectifs en matière de transports en commun	24
Les fiches actions	25
Objectif 3 : organiser la circulation automobile et améliorer le stationnement	42
La problématique de la circulation automobile et du stationnement	42
Les objectifs en matière de circulation automobile et du stationnement	44
Les fiches actions	45
Objectif 4 : Favoriser les déplacements à pied et à vélo	60
La problématique des circulations douces	60
Les objectifs en matière de développement des circulations douces	61
Les fiches actions	62
Objectif 5 : Connaître, mobiliser et sensibiliser sur les déplacements	74
La problématique de suivi et de sensibilisation aux déplacements	74
Les objectifs en matière de mobilisation et sensibilisation aux déplacements	74
Les fiches actions	75
Plan d'action détaillé du PLD	84
Pilotage, mise en œuvre et suivi du PLD	86
Financement	



Préambule

Le Plan Local de Déplacements (PLD) du Haut-Val-de-Marne est un document stratégique de planification déterminant les interventions en termes de transports et de mobilité à court et moyen terme. Il s'efforce d'exprimer les différentes dimensions des déplacements et de les mettre en cohérence tant au niveau local qu'à des échelles plus larges (relations avec les territoires limitrophes et avec le reste du département du Val-de-Marne, positionnement métropolitain, etc.).

Il identifie pour cela les différentes problématiques de déplacements de l'agglomération et détermine les stratégies et interventions capables d'y répondre.

Fort d'une double dimension opérationnelle et stratégique, le PLD constitue un document de référence à usage :

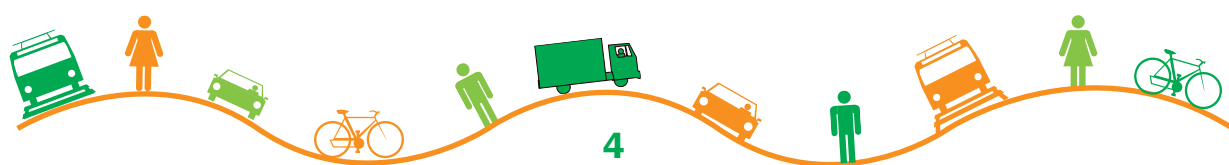
- de coordination interne au niveau intercommunal entre les différents partenaires de la mobilité (services de la CAHVM, communes, opérateurs de transports, gestionnaires d'infrastructures, etc.),
- de positionnement au niveau métropolitain, ainsi que vis-à-vis des territoires voisins et des partenaires des transports franciliens (Syndicat des Transports d'Ile de France, RATP, SNCF, etc.),
- de débat et de communication avec les habitants.

Le PLD permet une approche décloisonnée et transversale de la mobilité sur le territoire. Il s'efforce ainsi de considérer :

- l'articulation des différents services de transports entre eux pour constituer une offre répondant aux besoins des habitants,
- la hiérarchie et le statut des circulations et du stationnement sur les différents niveaux de voirie,
- l'insertion des projets urbains dans le système de déplacements,
- le positionnement du territoire à des échelles plus larges, notamment par rapport à sa desserte par les infrastructures lourdes existantes et en projet (lignes A et E du RER, Grand Paris Express, Altival, bus en site propre sur la RN19 et la RD4...),
- les différents types de circulations (véhicules particuliers, poids lourds, deux-roues, mobilités actives...),
- les publics spécifiques et leurs besoins, notamment en termes d'accessibilité,
- etc.

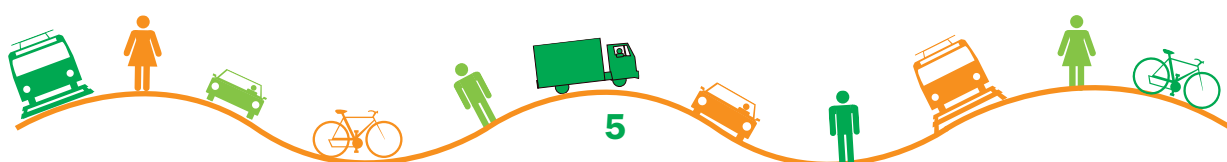
Un PLD décline et précise au niveau local le Plan de Déplacements Urbains d'Ile-de-France (PDU-IF). Ce document s'inscrit dans les réflexions du projet de nouveau PDU-IF, en cours de révision sous l'égide du Stif. Il fait également référence aux autres documents d'orientation régionaux (SDRIF) et départementaux (Plan de Déplacements du Val-de-Marne) en termes de voirie, de circulations douces (Schéma Départemental des Itinéraires Cyclables - SDIC) et d'accessibilité. Il intègre également les projets liés au métro automatique du Grand Paris Express (GPE) et le Contrat de Développement Territorial qui doit être signé autour des gares de Champigny-centre et Bry/Villiers/Champigny du GPE.

Le présent PLD doit décliner et préciser le PDU-IF. Mais il doit également tenir compte du caractère atypique du territoire où, depuis plus de 30 ans, parallèlement au développement de l'urbanisation, pratiquement aucune infrastructure nouvelle de transports en commun ou de voies routières n'a été réalisée, ni même décidée, à part la déviation de la RN 19. Ainsi, outre le développement souhaitable des transports en commun et des circulations douces, le rattrapage légitime en matière d'infrastructures de transports constitue l'enjeu majeur du PLD du Haut Val-de-Marne.



Structure du document

- Les actions à engager dans le cadre du PLD sont présentées sous la forme de **fiches actions** réparties en 5 objectifs, de la page 14 à la page 106
- Lecture des fiches : **le pilote de l'action au titre du PLD n'est pas nécessairement le Maître d'Ouvrage du projet considéré.** Les maîtres d'ouvrages de ces projets sont signalés par un astérisque.
- Un **tableau de synthèse** page 9 présente les fiches actions. Il est suivi d'une carte de synthèse des actions.
- Un **tableau de suivi** des actions figure page 110
- Un tableau indiquant **les maîtres d'ouvrage pour les projets d'infrastructures** précède le tableau précédant page 112.
- Un tableau rassemblant **les indicateurs à utiliser pour assurer le suivi du PLD** conclut le document page 113



Les enjeux des déplacements dans le Haut-Val-de-Marne

DES PROBLEMATIQUES DE DEPLACEMENTS SPECIFIQUES

► Un territoire résidentiel connaissant des besoins de déplacements croissants

Le Haut-Val-de-Marne compte un peu plus d'un emploi pour deux actifs : il constitue un territoire résidentiel dépendant du reste de l'Île-de-France pour l'emploi, ce qui engendre une nette extraversion des flux domicile-travail vers les pôles d'emplois extérieurs (Créteil, Saint-Maur-des-Fossés, Paris, etc.). Avec une croissance démographique de 30% entre 1975 et 2006, nettement supérieure à celle du Val-de-Marne (+7%) et de l'Île-de-France (+17%), les déplacements ont fortement augmenté, sans création d'infrastructures nouvelles.

► Une densité analogue à celle de la zone dense francilienne dans les zones de peuplement

Considérée dans sa globalité, l'agglomération présente une densité de population deux fois inférieure à la moyenne départementale (de l'ordre de 2 250 habitants/ km²). Cette densité serait faussée si elle n'était pas précisée. En effet, une fois retranchées les zones agricoles et forestières qui couvrent la moitié du territoire au sud et à l'est, la densité du territoire est analogue à celle de la zone dense.

► Une offre de transports en commun répondant insuffisamment aux besoins du territoire

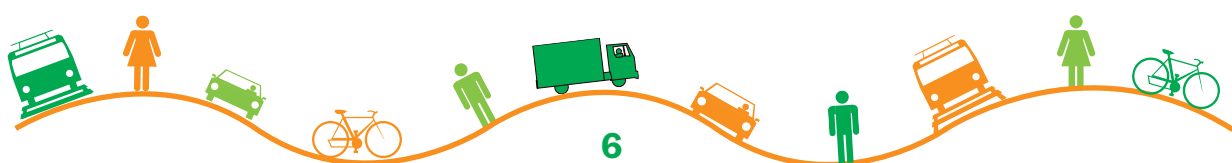
Le territoire dispose d'une offre de transports en commun francilien faible pour un territoire situé en limite du cœur d'agglomération. Il est ainsi situé :

- en bout de la ligne du RER A,
- hors zone RATP pour 4 communes jusqu'à l'arrivée du bus 308, qui déploie l'offre en transport en commun routière la plus dense de l'Île-de-France.

Malgré l'existence du Situs, réseau de bus local, l'offre de transports publics se révèle donc inférieure aux besoins effectifs de la population et n'est pas comparable à celle de territoires voisins situés dans la zone dense francilienne.

L'offre de transports collectifs permet d'assurer une part importante des déplacements de longue distance, notamment vers Paris, mais est nettement moins performante pour les autres déplacements.

L'agglomération n'est aujourd'hui desservie que par un train sur deux sur une seule ligne en mode lourd de niveau métropolitain (la ligne A). Au-delà de la fiabilisation de la desserte et de la suppression du terminus partiel de la Varenne, un des enjeux du PLD est d'étoffer l'accès aux modes lourds en renforçant l'accessibilité à la ligne E du RER au sud, et en anticipant l'arrivée des gares du Grand Paris à Champigny-sur-Marne.



► **Un fort recours à la voiture individuelle du fait des caractéristiques du peuplement et d'une offre de transports en commun insuffisante**

Les ménages du Haut Val de Marne sont fortement équipés en voitures : plus d'un tiers d'entre eux en possèdent deux (contre une moyenne régionale de 22% et départementale de 19%) et seulement 15% n'en ont pas. La part de la voiture dans les déplacements est ainsi particulièrement importante.

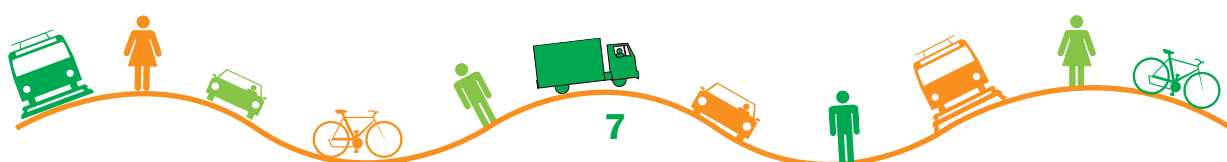
Cette situation s'explique par :

- une accessibilité sous-optimale par les transports en commun du fait d'une offre insuffisante et de la prédominance de l'habitat individuel,
- des déplacements de courte distance vers les pôles d'emplois voisins moins facilement réalisable en transports collectifs.

► **Des infrastructures routières inadaptées au développement des flux**

La situation de dépendance vis-à-vis de la voiture dans laquelle se trouve le territoire est dommageable. Les infrastructures routières sont fortement sollicitées et ne sont pas à la hauteur des besoins notamment du fait :

- d'un réseau viaire et d'un dimensionnement de celui-ci n'ayant pas évolué malgré l'importante croissance des déplacements depuis trente ans,
- d'un trafic de transit important entre la Seine-et-Marne, le reste du département du Val-de-Marne et le cœur de l'agglomération,
- de la présence du port de Bonneuil générant d'importants flux de poids lourds.



LES ENJEUX ET LES OBJECTIFS D'INTERVENTIONS

► L'enjeu d'une mobilité durable

L'approche de la mobilité s'inscrit dans la stratégie générale de l'agglomération du Haut-Val-de-Marne de contribuer à un développement durable. L'ambition d'une mobilité durable se traduit par :

- une mobilité plus économe en carbone,
- une mobilité soucieuse de sa rentabilité économique et sociale pour la collectivité,
- une approche concertée permettant de cerner au mieux les besoins de déplacements des habitants,
- une approche territorialisée permettant de répondre aux besoins des différents quartiers tout en inscrivant le territoire du Haut-Val-de-Marne dans les dynamiques métropolitaines.

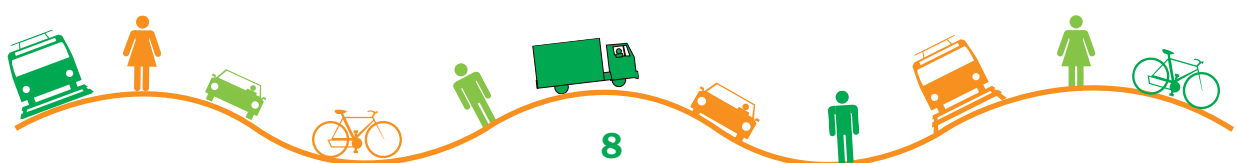
Cette approche se matérialise par :

- un souci de maîtrise des flux motorisés en assurant la fluidité du trafic,
- la valorisation et le renforcement des transports collectifs,
- la promotion des modes doux,
- des aménagements de voirie et d'espaces publics propices au partage entre les différents modes de déplacements,
- l'articulation de l'agglomération avec les grands projets de déplacement métropolitains,
- une réponse adaptée aux besoins des différentes catégories de population (jeunes, actifs, étudiants, seniors, personnes à mobilité réduite, etc.),
- la promotion de modes de déplacements plus durable à travers des mesures de sensibilisation et d'information,
- etc.

► L'enjeu d'une réponse locale ambitieuse aux besoins de mobilité

Il s'agit à l'échelle locale de répondre aux différents besoins de mobilité par :

- la réalisation d'infrastructures de transports en commun capacitaires sur le territoire,
- une offre de transports en commun adaptée, notamment pour le rabattement vers les modes lourds, les relations avec les pôles externes situés à proximité (lignes de bus des réseaux Situs et RATP),
- une offre de voirie adaptée aux besoins de mobilité du territoire,
- un meilleur partage de la voirie laissant davantage de place aux modes de circulation douces (marche à pied, piéton),
- une appréhension cohérente des différentes catégories de voies, de leurs fonctions dans le système de déplacements et de leur aménagement : voies départementales, voies limitées à 30 km/h, zones 30, zones de rencontre, voies piétonnes...
- une meilleure gestion de l'offre de stationnement,
- une attention à l'accessibilité de l'ensemble des voies et des équipements et à la cohérence des itinéraires cyclables et piétons,
- etc.



► Des objectifs couvrant l'ensemble des champs de la mobilité

Cinq principaux objectifs sont identifiés pour le Plan Local de Déplacements de la Communauté d'Agglomération du Haut-Val-de-Marne :

- Favoriser un partage multimodal de la voirie
- améliorer et faciliter les déplacements en transports en commun,
- organiser la circulation automobile et améliorer le stationnement,
- favoriser les déplacements à pied et à vélo,
- mobiliser et sensibiliser sur les déplacements.

► Les Actions Socles du PDUIF

Les fiches actions déclinant ces objectifs intègrent les « actions socles » que le projet de PDUIF prévoit de rendre obligatoire pour les PLD.

« Le volet socle regroupe les actions du PDUIF devant obligatoirement être déclinées dans les PLD. Ce volet, qui fait l'objet d'une contractualisation entre les associés, porte sur les actions suivantes :

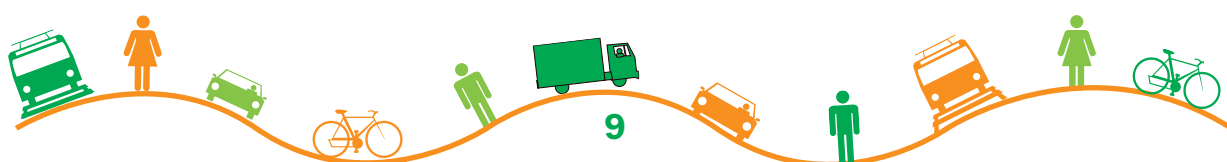
- Action 2.4 : Un réseau de bus attractif
- Action 2.5 : Aménager des pôles d'échanges de qualité
- Action 3/4.1 : Pacifier la voirie
- Action 3/4.2 : Résorber les principales coupures urbaines
- Action 3.1 : Aménager la rue pour le piéton
- Action 4.1 : Rendre la voirie cyclable
- Action 4.2 : Favoriser le stationnement des vélos
- Action 5.1 : Atteindre un objectif de sécurité routière ambitieux
- Action 5.2 : Mettre en œuvre, au niveau local, une politique de stationnement au service d'une mobilité durable
- Action 6.1 : Rendre la voirie accessible
- Action 7.1 : Préserver et développer des sites à vocation logistique
- Action 7.4 : Contribuer à une meilleure efficacité du transport routier de marchandises et optimiser les conditions de livraison

Le volet à la carte puise dans les autres actions du PDUIF.

Le PLD est ainsi composé d'éléments programmatiques et d'études à réaliser pour définir d'autres actions qui feront l'objet d'engagements ultérieurs. »

Extrait du projet de PDUIF.

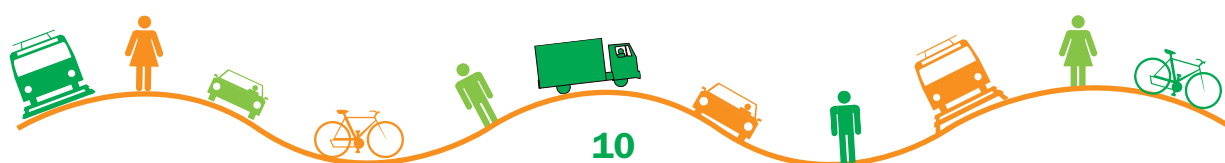
Le détail du projet de PDUIF est disponible sur www.iledefrance.fr .



SYNTHESE DU PROGRAMME D' ACTIONS DU PLD

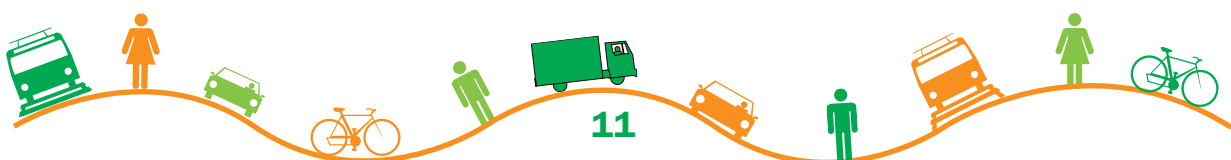
Objectif	Action du PLD	Action socle du PDUIF
1. Partage multimodal de la voirie	<p>1.1 Définir les principes et les modalités d'aménagement et de partage de la voirie Partager l'usage de la voirie entre tous les modes</p> <p>1.2 Mutualiser les usages et l'entretien du réseau routier Améliorer la coordination entre les gestionnaires de voirie</p> <p>1.3 Rendre l'espace public accessible à tous Réaliser un PAVE</p>	<p>3/4.1 Pacifier la voirie</p> <p>6.1. Rendre la voirie accessible</p>

Objectif	Action du PLD	Action socle du PDUIF
2. Transports en commun	<p>2.1 Revendiquer le développement de transports en commun lourds</p> <p>2.1.1 Anticiper le rabattement vers les gares du GPE</p> <p>2.1.2 Obtenir la suppression du terminus partiel de La Varenne</p> <p>2.1.3 Obtenir du Stif un TCSP sur l'ex-VDO</p> <p>2.1.4 Obtenir la réalisation avec le Stif, la Région et le CG94 un TCSP sur l'axe RD4 et sa déviation</p> <p>2.1.5 Revendiquer une rocade ferrée de Orly à Sucy</p> <p>2.1.6 Aménager les abords de la gare de Sucy-Bonneuil</p> <p>2.1.7 créer une liaison vers le RER E</p> <p>2.2 Obtenir le renforcement de la desserte bus du territoire</p> <p>2.2.1 Contractualiser le renfort de l'offre bus</p> <p>2.2.2 Engager une restructuration du réseau Sibus</p> <p>2.2.3 Obtenir du Stif un renforcement des amplitudes et des fréquences</p> <p>2.2.4 Proposer des modifications de desserte</p> <p>2.2.5 Pérenniser la présence d'un dépôt bus sur le territoire</p>	<p>2.5. Aménager des pôles d'échange de qualité</p> <p>2.4. Un réseau de bus attractif</p>



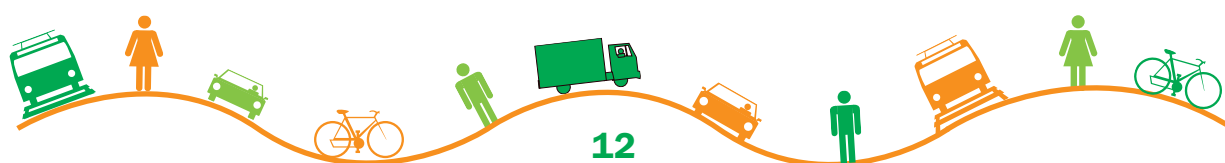
	<p>2.3 Améliorer les conditions de circulation des voyageurs</p> <p>2.3.1 Améliorer la vitesse commerciale des bus</p> <p>2.3.2 Assurer une information voyageurs dynamique et de qualité</p> <p>2.3.3 Favoriser les correspondances entre réseaux et améliorer les conditions d'attente</p> <p>2.3.4 Achever la mise en accessibilité PMR des bus</p>	
--	---	--

Objectif	Action du PLD	Action socle du PDUIF
<p>3. Circulation motorisée et stationnement</p>	<p>3.1 Se mobiliser pour compléter le réseau magistral</p> <p>3.1.1 Favoriser une circulation adaptée à la typologie des voies</p> <p>3.1.2. Obtenir de l'Etat la réalisation des infrastructures manquantes du réseau magistral</p> <p>3.1.3. Assurer le suivi des aménagements</p>	<p>7.1. Préserver et développer les sites à vocation logistique</p>
	<p>3.2 Obtenir un réseau structurant cohérent et hiérarchisé</p> <p>3.2.1 Connaître et hiérarchiser le réseau</p> <p>3.2.2 Réaliser une voirie sur les emprises de la VDO</p> <p>3.2.3 Anticiper les évolutions de trafic sur l'axe RD4 et assurer l'intégration des différents modes de transport</p>	<p>3/4.2 Résorber les principales coupures urbaines</p>
	<p>3.3 Lutter contre l'insécurité routière</p> <p>3.3.1 Identifier et traiter les points noirs de sécurité routière</p>	<p>5.1. Atteindre un objectif ambitieux de sécurité routière</p>
	<p>3.4 Clarifier, qualifier et cibler l'offre de stationnement</p> <p>3.4.1 Homogénéiser, formaliser et coordonner la réglementation, le marquage et le zonage du stationnement</p> <p>3.4.2 Renforcer le contrôle du stationnement autour des gares</p> <p>3.4.3 Optimiser le fonctionnement des espaces dédiés aux livraisons</p>	<p>7.4. Contribuer à une meilleure efficacité du transport routier de marchandises et optimiser les conditions de livraisons</p>



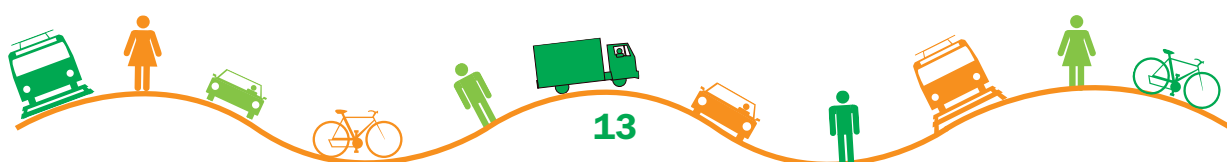
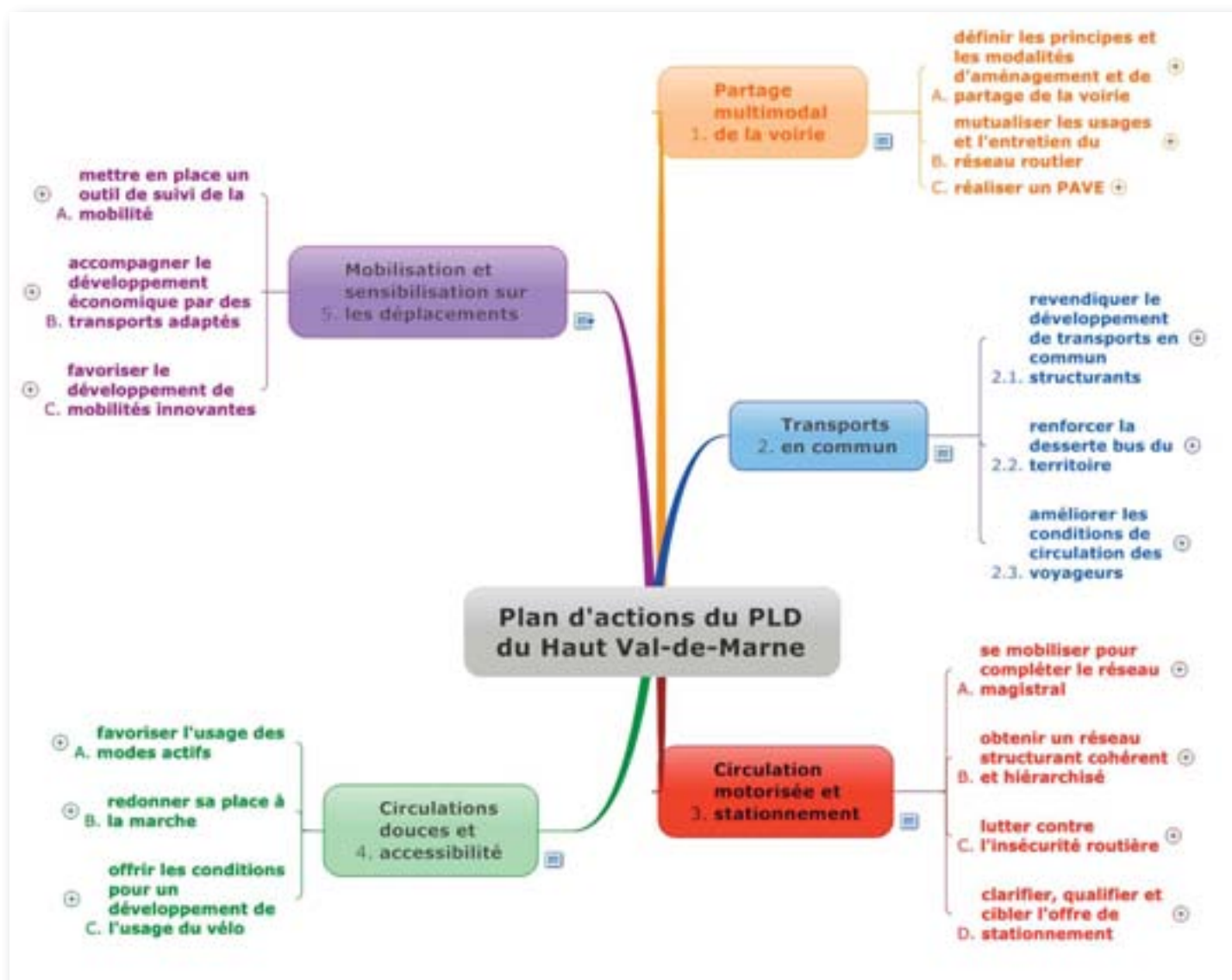
Objectif	Action du PLD	Action socle du PDUIF
4. Circulations douces et accessibilité	4.1 Favoriser l'usage des modes actifs 4.1.1 Inciter à la mobilité active des scolaires 4.1.2 Définir les équipements dont l'aménagement des accès doit être prioritaire 4.1.3 Favoriser l'usage des itinéraires de découverte du Haut Val de Marne	3.1. Aménager la rue pour le piéton 4.1. Rendre la voirie cyclable 4.2. Favoriser le stationnement des vélos
	4.2 Redonner sa place à la marche 4.2.1 Assurer la continuité des itinéraires piétons	
	4.3 Offrir les conditions pour un développement de l'usage du vélo 4.3.1 Mise en cohérence des schémas communaux : aller vers un schéma cyclable intercommunal 4.3.2 Mettre en œuvre un plan de déploiement du stationnement vélo 4.3.3 Permettre la prise en charge des vélos à l'extérieur de certains bus 4.3.4 Aider à l'usage du vélo par les habitants du haut Val-de-Marne	

Objectif	Action du PLD	Action socle du PDUIF
5. Mobilisation et sensibilisation sur les déplacements	5.1 Assurer un suivi de la mise en œuvre du PLD Mettre en place un outil de suivi de la mobilité	
	5.2 Accompagner les zones de développement économique par des transports adaptés Anticiper les impacts sur la mobilité de l'aménagement de nouvelles ZAE	
	5.3 Favoriser le développement de mobilités innovantes 5.3.1 Inciter et participer aux Plans de Déplacement d'Entreprise 5.3.2 Inciter à la mobilité active des administrations 5.3.3 Développer l'usage du covoiturage et de l'autopartage	



L'arborescence

des cinq grands objectifs et de leurs sous objectifs desquels découlent les fiches actions.



Les objectifs et les actions

OBJECTIF 1 : CREER UNE VILLE ACCESSIBLE A TOUS

La problématique du partage de la voirie

→ Une voirie presque exclusivement réservée à la voiture

Le réseau viaire de l'agglomération est presque exclusivement réservé à la voiture :

- ✓ les voies dédiées aux transports en commun et les pistes cyclables sont très limités, les modes doux sont contraints de s'insérer dans la circulation routière,
- ✓ le franchissement des ponts de Paris et de Bonneuil constituent des points durs du partage de la voirie,
- ✓ le stationnement autorisé ou abusif sur les trottoirs contraint les déplacements pour les piétons et les PMR.

→ Une accessibilité insuffisante de l'espace public

Le réseau viaire est souvent ancien et étroit, ne permettant pas la circulation dans de bonnes conditions de l'ensemble des usagers, et en particulier les personnes à mobilité réduite (PMR)

L'accessibilité complète de la chaîne de déplacements est une obligation issue de la loi pour l'égalité des droits et des chances des personnes handicapées

→ Des gestionnaires de voirie à coordonner

Les voiries du Haut Val-de-Marne sont, à l'exception de la RN19, gérées par le Département (départementales), les Communes (voirie communale) et la Communauté d'Agglomération (voirie communautaire). Le manque de coordination entre les différents gestionnaires nuit à l'efficacité du réseau.

Les objectifs en matière de partage de la voirie

Trois sous-objectifs ont été définis en matière d'intermodalité et de partage de la voirie:

- ✓ favoriser un partage multimodal de la voirie ;
- ✓ réaliser un plan d'accessibilité de la voirie et de l'espace public (PAVE)
- ✓ favoriser la coordination et la mutualisation des gestionnaires de voirie

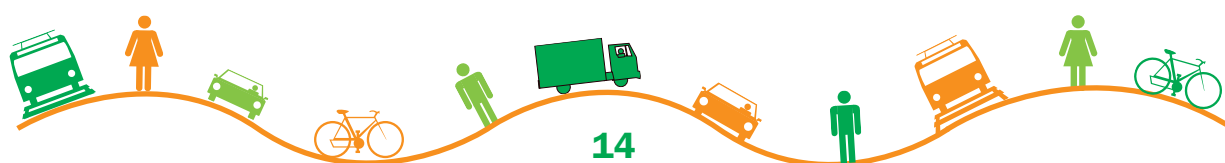
► Favoriser un partage multimodal de la voirie

Afin de répondre aux besoins de déplacements, l'automobile doit conserver sa place sur la voirie tout en partageant l'espace public avec les autres usagers, pour assurer la bonne circulation de chaque mode de transport :

- ✓ les voitures,
- ✓ les transports en commun,
- ✓ les modes actifs.

Il s'agit donc de définir les principes et les modalités d'aménagement et de partage de la voirie permettant de faire cohabiter les véhicules particuliers avec :

- ✓ les transports en commun, notamment en aménageant la voirie ou en organisant la priorité de leur circulation sur les grands axes de l'agglomération ;
- ✓ les usagers des modes actifs notamment en promouvant la vitesse de circulation à 30 km/h dans certains secteurs pavillonnaires, en aménageant des zones de circulation apaisée (zones 30, zones de rencontre, zones piétonnes) sur les axes locaux et en supprimant le stationnement abusif sur les trottoirs.



► **Assurer les déplacements des plus faibles**

Il est estimé dans le projet de PDUIF (étude de l'IAURIF) que 34 à 39% de la population de la région ont des déficiences, permanentes ou temporaires, pouvant être source de difficultés dans leurs déplacements extérieurs. Soit au minimum 35 000 habitants à l'échelle du Haut Val-de-Marne. Un aménagement accessible aux personnes à mobilité réduite est accessible à tous.

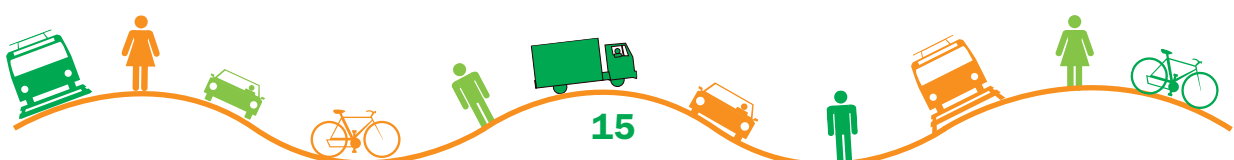
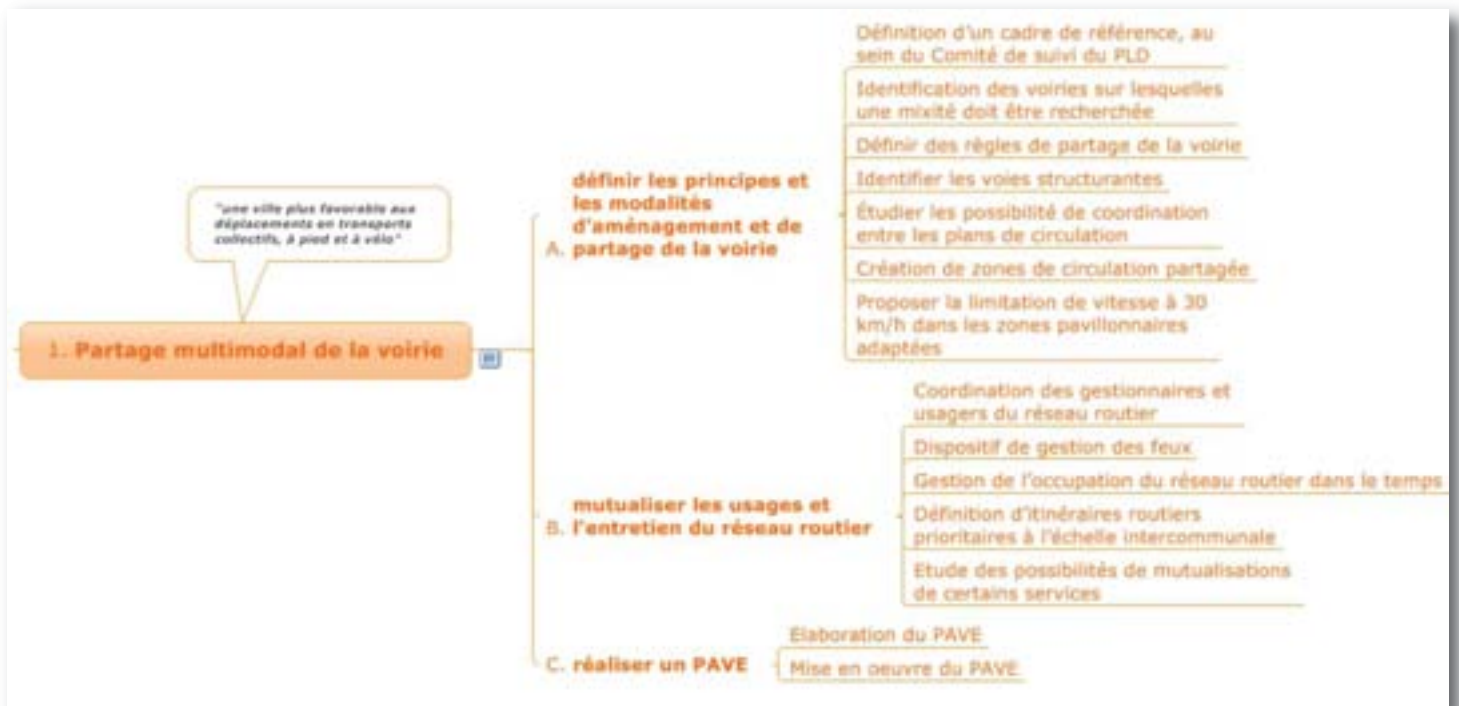
L'objectif est donc de connaître l'état de l'accessibilité de l'espace public et de définir les cadres permettant de résoudre les dysfonctionnements identifiés

► **Favoriser la mutualisation de l'entretien du réseau routier**

L'élaboration du PLD a favorisé le dialogue entre les différents gestionnaires de voirie.

Des coordinations concrètes doivent maintenant être mises en place pour améliorer l'exploitation du réseau (coordination des feux, définition d'itinéraires prioritaires...), mais aussi pour favoriser la mutualisation des moyens, en particulier entre les Communes et la Communauté.

Les fiches actions



1.A. Définir les principes et les modalités d'aménagement et de partage de la voirie

Pourquoi ?

> Une voirie presque exclusivement réservée aux modes motorisés

Le réseau viaire de l'agglomération est presque exclusivement réservé à la circulation motorisée. Les voies dédiées aux transports collectifs et les pistes cyclables sont très limitées, les modes doux sont contraints de s'insérer dans la circulation routière. Le franchissement des ponts de Paris et de Bonneuil à Sucy-en-Brie constitue un point dur des aménagements de voirie pour le partage modal.

Une part importante des déplacements effectués en voiture par les habitants du Haut-Val-de-Marne concerne des trajets de faible distance qui pourraient être réalisés à pied ou à vélo. Le faible recourt aux modes doux ne s'explique pas uniquement par un choix comportemental. Il existe plusieurs freins au développement des modes doux des cheminements piétons discontinus, détériorés ou insuffisamment sécurisés, absence de continuité des itinéraires cyclables, etc.

↳ **Objectif** : partager la voirie pour la rendre accessible à tous les modes, et en particulier les modes doux

> Une hiérarchisation du réseau à affirmer

Le projet de PDUIF hiérarchise le réseau de voirie francilien de la façon suivante :

- ✓ le réseau à caractère magistral : vocation aux déplacements de transit, en voiture et PL. Il est composé du réseau routier national.
- ✓ le réseau à caractère structurant : vocation aux déplacements automobile de moyenne distance, mais aussi support des lignes de TC structurantes, et circulation des PL pour les maillons terminaux. Il est composé des réseaux structurants départementaux.
- ✓ le réseau à caractère local : vocation aux circulations de courtes distances tous modes. Il est composé par l'ensemble des voiries, à l'exception des réseaux « magistral » et « structurant ».

Dans le Haut-Val-de-Marne, une attention particulière doit être apportée au respect de la destination des différents réseaux, en particulier pour éviter les circulations de transit sur des voiries destinées aux circulations locales.

↳ **Objectif** : faire respecter la hiérarchisation du réseau pour adapter la circulation à son environnement

> Une absence d'homogénéité du traitement des voies malgré un certain nombre de bonnes pratiques dispersées

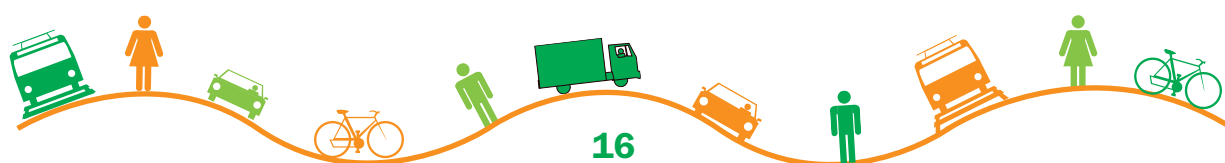
Les aménagements de voirie constituent un outil de maîtrise des flux et des vitesses. Ils peuvent permettre d'inciter les usagers du réseau routier à respecter la hiérarchie de celui-ci prévue dans le plan de circulation : les obstacles à la vitesse sur les voiries de traversée des centres anciens incitent par exemple les automobilistes en transit, qui souhaitent atteindre une certaine vitesse, à se reporter vers les axes de plus grande circulation.

Les gestionnaires de la voirie dans le Haut Val-de-Marne ont déjà, de manière ponctuelle, mis en œuvre de tels aménagements : aménagements de carrefours, alternance du stationnement pour limiter les vitesses,... Ces pratiques souffrent toutefois d'un manque d'homogénéité d'une commune à l'autre. Les secteurs situés à la lisière de deux communes peuvent ainsi faire l'objet de traitements contrastés.

Entre autre, les ralentisseurs implantés sur les voies empruntés par les bus nécessitent une homogénéisation, afin que ceux-ci soient adaptés à la circulation des bus surbaissés (remplacement par des « cousins berlinois »). Également, la géométrie de certains ronds-points pourrait être reprise, afin d'assurer le passage dans de bonnes conditions des bus et des poids lourds.

Le PLD constitue une opportunité pour coordonner la gestion et l'usage des voiries des différentes collectivités locales gestionnaires du réseau routier : Communes, Communauté d'agglomération et Département.

↳ **Objectif** : recenser et généraliser les bonnes pratiques d'aménagement de la voirie



Comment ?

> A l'échelle communautaire :

- ✓ **Identification des voiries sur lesquelles une mixité doit être recherchée**, en prenant en compte les contraintes de largeur de voirie, afin de supprimer les conflits d'usage. Dans le cadre de la création d'une voirie nouvelle, s'assurer qu'elle traite l'ensemble des modes : piétons, cyclistes, bus, véhicules motorisés...
 - ✓ **Définition d'un cadre de référence**, au sein du Comité de suivi du PLD, sur la typologie des aménagements à mettre en œuvre, à partir de la collecte des bonnes pratiques des Communes, de la Communauté et du Département.
 - ✓ **Définir des règles de partage de la voirie** sur les différentes catégories de voies pouvant être mises en place par les Communes. Il s'agit notamment de réaliser un document d'orientation, élaboré par les Commissions Transports et Voirie de la Communauté, devant permettre de :
 - donner leur place aux transports en commun sur les voies intercommunales, avec des aménagements adaptés au gabarit de la voirie ;
 - préconiser les principes guidant l'aménagement de zones à circulation apaisée (aires piétonnes, zones de rencontre, zones 30) sur les voies communales ;
 - articuler le schéma cyclable et le schéma des continuités des itinéraires piétons avec la hiérarchie du réseau routier.
 - ✓ **Identifier les voies structurantes** au sein du réseau local (communal et communautaire).
 - ✓ **Étudier les possibilités de coordination** entre les plans de circulation de différentes communes et celui du réseau communautaire, pour aller vers un plan de circulation communautaire
- ➔ **pilote : CAHVM/partenaires : Communes, Département**

> A l'échelle des Communes :

- ✓ **Proposer la limitation de vitesse à 30 km/h dans les zones pavillonnaires adaptées** : pour tendre vers un partage plus équilibré de la voirie, l'adoption par les Communes de principes de réduction des vitesses en milieu pavillonnaire peut être nécessaire. Cela peut permettre d'améliorer la sécurité, de réduire les nuisances sonores, d'améliorer le confort de chacun et la convivialité de la rue.
 - ✓ **Création de zones de circulation partagée** : la réalisation d'aménagements est nécessaire pour permettre une diminution de la vitesse des voitures tout en facilitant la circulation des modes doux, en créant notamment des plateaux piétons et des zones 30. Différents aménagements sur la voirie de l'agglomération pourront être réalisés : surélévations de chaussées, ralentisseurs (coussins berlinois si passage de bus), rétrécissements de chaussées, mini-giratoires, portions de sites propres pour prioriser les bus sur les sections identifiées, bandes/pistes cyclables, etc. Les Communes pourront décliner ces propositions en fonction de leurs contraintes propres et de la forme de leur tissu urbain.
- ➔ **pilote : Communes/partenaires : CAHVM, Région**

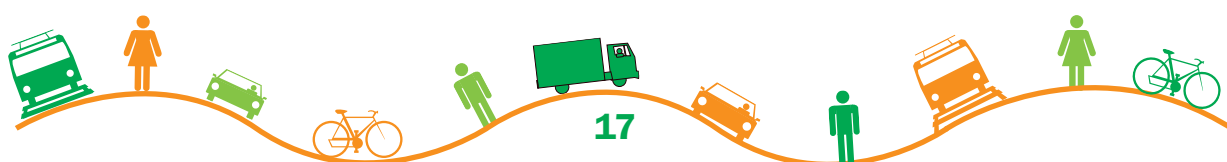
Où ?

> Ensemble de la voirie du Haut-Val-de-Marne

Combien ? Quand ?

A titre indicatif : la mise en place de signalisation à 30 km/h est de environ 1500 €/km. L'aménagement d'une zone 30 varie entre 600 et 900 €/m. Une partie des aménagements pourrait être subventionnable par le CG94 et la Région Ile-de-France.

Calendrier de mise en œuvre : court terme pour les premières interventions.

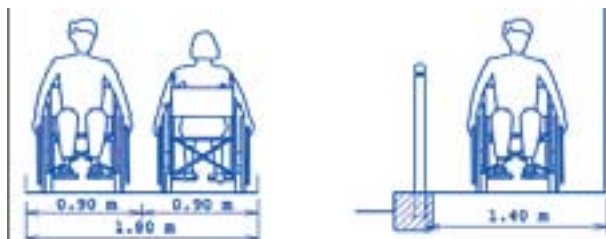


1.B. Élaborer un PAVE

Pourquoi ?

> Des trottoirs encombrés et trop étroits

Le stationnement sur les trottoirs, autorisé sur certains axes ou abusif (à proximité des commerces, dépose minute, etc.), le mobilier urbain (panneaux, armoires électriques...) ou les aménagements de voirie inadaptés (bordures...) encombrant les trottoirs et contraignent les déplacements des piétons. Ces obstacles sur les trottoirs compliquent les déplacements des personnes à mobilité réduite (PMR), d'autant que de nombreuses voies n'ont pas de trottoirs d'une largeur suffisante pour la circulation des usagers de fauteuils roulants.



↳ **Objectif** : partager la voirie pour la rendre accessible à tous les modes, et en particulier les modes doux

> L'accessibilité des personnes à mobilité réduite : une ambition affirmée par la loi

La loi du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées confirme et renforce les obligations des collectivités en prévoyant les mesures à mettre en œuvre pour que la « chaîne du déplacement, qui comprend le cadre bâti, la voirie, les aménagements des espaces publics, les systèmes de transport et leur intermodalité, soit organisée pour permettre son accessibilité dans sa totalité aux personnes handicapées et à mobilité réduite » (article 45). Celles-ci sont définies par la directive 2001/85/C E comme « les personnes ayant des difficultés pour utiliser les transports publics, telles que, par exemple, les personnes souffrant de handicaps sensoriels et intellectuels, les personnes en fauteuil roulant, les personnes handicapées des membres, les personnes de petite taille, les personnes âgées, les femmes enceintes, les personnes portant des bagages lourds et les personnes avec enfants, y compris en poussette ». [extraits de l'annexe accessibilité du projet de PDUIF]

L'accessibilité des transports publics est recherchée à travers le schéma directeur d'accessibilité (SDA), qui a été approuvé par le Stif en février 2008. Il doit rendre accessible à l'horizon 2015 l'ensemble des services et réseaux de transports collectifs.

L'ensemble des communes (ou communauté en cas de transfert de compétence) aurait dû élaborer avant décembre 2009 un plan d'accessibilité de la voirie et de l'espace public (PAVE).

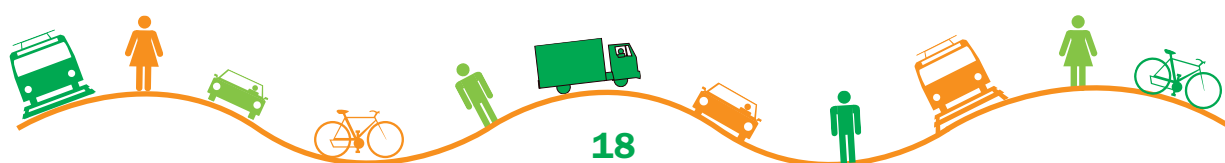
↳ **Objectif** : accompagner la mise en œuvre du SDA d'Ile-de-France, en particulier pour les bus et leurs points d'arrêt

> Un plan d'accessibilité de la voirie et de l'espace public (PAVE) pour le Haut-Val-de-Marne

Ces plans se fondent sur un diagnostic de l'état d'accessibilité de la voirie et fixent notamment les dispositions susceptibles de rendre accessibles aux personnes à mobilité réduite l'ensemble des circulations piétonnes et des aires de stationnement. Le PAVE porte sur toutes les voies ouvertes à la circulation présentes sur le territoire communal, quel que soit leur statut (départementale, communale, communautaire...).

Un PAVE doit :

- ✓ préciser les mesures susceptibles de rendre accessibles l'ensemble des circulations piétonnes et des aires de stationnement situées sur le territoire communal ou intercommunal ;
- ✓ indiquer les délais de réalisation de ces mesures ;



- ✓ préciser la périodicité de son évaluation ;
- ✓ définir quand et comment il pourra être révisé.

Aucune commune du territoire n'a encore adopté un Plan d'Accessibilité de la Voirie et de l'Espace public (PAVE).

👉 **Objectif** : réaliser un PAVE du Haut-Val-de-Marne

Comment ?

> A l'échelle communautaire :

- ✓ prise de la compétence PAVE par la CAHVM
- ✓ réalisation d'un diagnostic de l'accessibilité de l'espace public du Haut-Val-de-Marne
- ✓ élaboration d'un PAVE du Haut-Val-de-Marne
- ✓ mise en œuvre du PAVE sur la voirie communautaire
- ✓ sollicitation du Département pour la mise en œuvre du PAVE sur la voirie départementale a poursuite de la mise en accessibilité du réseau de bus (cf action 2.C.)

➔ **pilote : CAHVM / partenaires : Communes, Département**

> A l'échelle communale

- ✓ mise en œuvre du PAVE sur la voirie et l'espace public de la Commune
- ✓ Gestion économe des trottoirs : compte tenu de l'étroitesse des trottoirs, il est nécessaire de rationaliser et d'organiser le mobilier urbain ou la signalétique sur les trottoirs pour faciliter des déplacements des PMR. Les conflits d'usage sur les trottoirs (entre les piétons et les vélos par exemple) devront être évités, en s'appuyant sur les prescriptions du Certu.

➔ **pilote : Communes/partenaires : CAHVM, Département**

Où ?

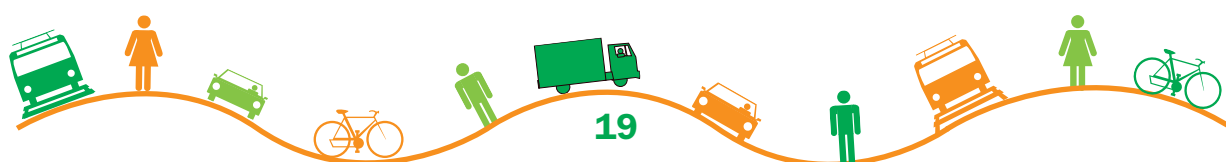
> Ensemble de la voirie du Haut-Val-de-Marne

Combien ? Quand ?

Coût du diagnostic à définir

Calendrier de mise en œuvre : court terme pour la réalisation du diagnostic PAVE et des premières interventions.

Mise en œuvre au fur et à mesure des travaux de voirie



1.C. Mutualiser les usages et l'entretien du réseau routier

Pourquoi ?

> Des conflits d'usage de la voirie pouvant être traités par une meilleure coordination des services des collectivités

Le réseau routier est parcouru par divers types d'usagers, circulant à des vitesses parfois différentes. Ainsi, lorsque les services d'entretien de l'espace public ou de collecte des déchets circulent en heure de pointe sur les axes principaux du territoire, ils représentent une gêne supplémentaire pour les usagers de l'automobile qui se rendent sur leur lieu de travail.

Afin de minimiser la gêne des administrés, une coordination des travaux de voirie pourrait être utilement développée, entre les différents acteurs : Communes, Communauté, Département.

Objectif : Contribuer à la coordination des gestionnaires du réseau routier ainsi que celle des différentes catégories d'usagers

> Des moyens d'entretien du réseau routier inégaux selon les communes

Le réseau routier du Haut Val-de-Marne est un élément de liaison entre les différentes communes du territoire. Les inégalités de moyens alloués à l'entretien de la voirie selon les communes nuisent à son homogénéité. Il peut être pertinent de mutualiser certaines actions à l'échelle du Haut Val-de-Marne. Certaines missions partagées pourraient être groupées afin d'en faciliter la réalisation, comme le salage des rues

Objectif : Mutualiser certaines missions comme le salage des voies (groupement de commande, gestion mutualisée...), et étudier les autres mutualisations possibles (entretien et exploitation des feux tricolores...)

> Des acteurs multiples devant se coordonner

La voirie du Haut-Val-de-Marne est gérée soit par le Département (RD), soit par la CAHVM (sur les itinéraires des bus), soit par les Communes (majeure partie du réseau viaire). S'il faut tendre vers une harmonisation des aménagements pour en favoriser l'appropriation par les usagers, les travaux de voirie restent sous la responsabilité de l'autorité en charge. Ainsi, les Communes restent libre de s'approprier, de décliner ou d'adapter les principes d'aménagement proposés dans le cadre du PLD.

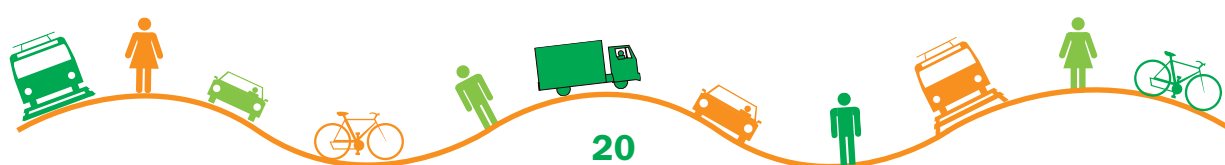
Objectif : coordonner les différents gestionnaires de voirie pour favoriser une harmonisation des aménagements et de leur gestion.

Comment ?

> Coordination des gestionnaires et usagers du réseau routier.

Une coordination est instituée au sein de la Commission Voirie de l'agglomération. Elle permet d'identifier les actions prioritaires sur la base des enjeux et dysfonctionnement repérés tant en termes d'usages que d'aménagement. Elle s'appuie sur des référentiels communs (Plan de circulation, typologies d'aménagement). Elle associe en tant que de besoin élus et techniciens du Département, les services de l'état ou des catégories d'usagers. Elle permet de coordonner les travaux de voirie entre les différents partenaires afin de limiter les nuisances pour les habitants.

➔ **pilote : CAHVM/partenaires : Communes, Département**



> Dispositif de gestion des feux.

La CAHVM et les autorités compétentes en matière de gestion des carrefours doivent se concerter avec le service de gestion des feux départemental (Parcival) afin de fluidifier le trafic en articulant au mieux les phasages de circulation sur les axes départementaux et les axes communaux ou communautaires, en fonction du trafic aux différentes heures de la journée.

> Priorité aux carrefours

Dans le cadre de la mise en place de couloirs bus protégés, une priorité aux carrefours pourra être mise en place, comme cela est prévu par le PDUIF (prescription du PDU aux gestionnaires d'infrastructures)

➔ **pilote : Communes, CG94 / partenaires : CAHVM**

> Gestion de l'occupation du réseau routier dans le temps.

Il convient d'ajuster les horaires et itinéraires de certains services communaux ou intercommunaux afin que ceux-ci occupent autant que possible la voirie en période creuse plutôt qu'en période de pointe. Ceci est par exemple le cas des services de collecte des ordures ménagères.

➔ **pilote : Communes / partenaires : CAHVM**

> Définition d'itinéraires routiers prioritaires à l'échelle intercommunale.

La collectivité s'assurera de la possibilité de parcourir ces itinéraires en cas de perturbation majeure. Il s'agit de limiter les risques de blocage du réseau routier sur le territoire intercommunal en renforçant la coordination entre les différents acteurs pour prendre des décisions en cas d'intempéries par exemple (organisation des services de dessalage,...).

➔ **pilote : CAHVM / partenaires : Communes, Département**

> Etude des possibilités de mutualisations de certains services

entre les Communes et avec la Communauté : salage, entretien courant, gestion des feux...

➔ **pilote : CAHVM / partenaires : Communes**

Où ?

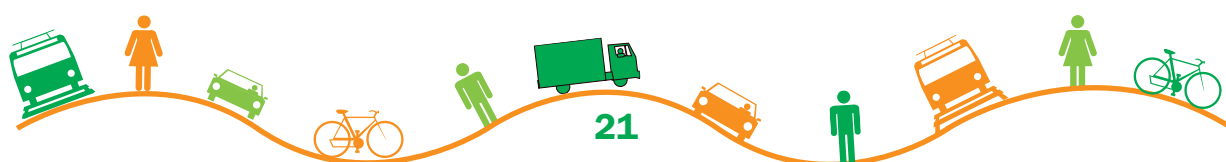
Réflexion à mener sur l'ensemble du territoire de la C.A.H.V.M.

Combien ? Quand ?

Ces mesures sont peu coûteuses en termes d'investissement matériels. Il s'agit davantage d'actions d'organisation et de coordination qui demandent principalement du temps de présence, de réflexion et d'échange des agents territoriaux.

Les actions de mutualisation doivent se traduire par des économies de fonctionnement.

Calendrier de mise en œuvre : court terme pour les premières interventions.



OBJECTIF 2 : AMELIORER ET FACILITER LES DEPLACEMENTS EN TRANSPORTS EN COMMUN

La problématique des transports en commun

→ Une croissance démographique soutenue dans le Haut-Val de Marne

Le Haut-Val-de-Marne a connu une croissance importante ces trente dernières années, la population a augmenté de 30%, soit une croissance nettement supérieure à celle du Val-de-Marne (+7%) et à la moyenne francilienne (+17%). Cette croissance démographique augmente les besoins de déplacements. Densifiant l'agglomération, elle rend les transports en commun potentiellement plus « rentables ».

→ Une demande de mobilité importante

La CAHVM compte 27 500 emplois pour 51 900 actifs, soit un peu plus d'un emploi pour deux actifs, ce qui engendre une nette extraversion des flux domicile-travail :

- ✓ 83% des actifs travaillent en dehors de leur commune de résidence ;
- ✓ près de 12 300 actifs travaillent dans le territoire de l'agglomération et réalisent des déplacements de courte distance ;
- ✓ environ 14 200 actifs travaillent dans les autres communes du Val de Marne ;
- ✓ près de 9 800 actifs vont travailler à Paris.

→ Une faible part modale des TC dans les départements

Le niveau de motorisation des ménages dans le Haut-Val-de-Marne est élevé :

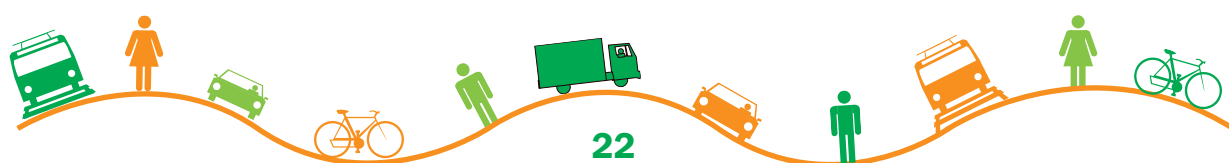
- ✓ seulement 15% des ménages ne possèdent pas de voiture, soit un taux de non motorisation presque deux fois inférieur à la moyenne régionale (32%) et départementale (29%) ;
- ✓ 35% des ménages de la CAHVM possèdent 2 voitures ou plus. Ce taux de double motorisation est particulièrement élevé à l'échelle de l'Île-de-France (22%) et du Val-de-Marne (19%).

Ce suréquipement des ménages en voiture est le corollaire d'un recours limité aux transports collectifs et révèle une accessibilité sous optimale par les transports publics. La part de la voiture est très importante dans les déplacements domicile - travail réalisés sur de courtes distances et vers les pôles d'emplois difficilement accessibles en TC tandis qu'elle est minoritaire dans les déplacements de longue distance pour lesquels une offre en modes lourds performante existe, notamment vers Paris, la Défense, Saint-Denis...

→ Une offre de service TC insuffisante

Le CAHVM dispose d'une desserte en mode lourd inégale avec des lignes ferroviaires situées en limite ouest (ligne A) et nord de son territoire (ligne E) :

- ✓ les gares de la ligne A situées dans la CAHVM (Sucy-Bonneuil et Boissy-Saint-Léger) font l'objet d'une desserte réduite en période de pointe du fait du terminus partiel situé à La Varenne-Chennevières (soit une fréquence de 10 minutes, deux fois plus faible que sur le reste de la branche),
- ✓ alors que la ligne E constitue la ligne la plus fiable du réseau RER, ces services sont peu utilisés par les habitants de la CAHVM. Le rabattement en bus est limité aux communes situées dans la partie Nord-Est de l'agglomération,



- ✓ les correspondances entre la ligne A et la ligne E du RER nécessitent une rupture de charge sur le tronçon commun de la ligne A, en gare de Val-de-Fontenay,
- ✓ la ligne A connaît des dysfonctionnements récurrents, des irrégularités accentuées sur la branche de Boissy-Saint-Léger.

Des projets d'infrastructures de transports en commun capacitaires sont en projet sur le territoire et doivent participer à la mobilité des habitants du territoire :

- ✓ le métro du Grand Paris Express,
- ✓ le TCSP dit « Altival » sur les emprises de l'ex-VDO,
- ✓ le tramway sur la rocade ferrée,
- ✓ les TCSP envisagés sur la RD4 et la RN19
- ✓ ...

Bien que le territoire dispose de son propre réseau de bus (réseau SITUS) et soit concerné par quelques lignes du réseau RATP, l'offre TC routière reste insuffisante pour constituer une réelle alternative à la voiture :

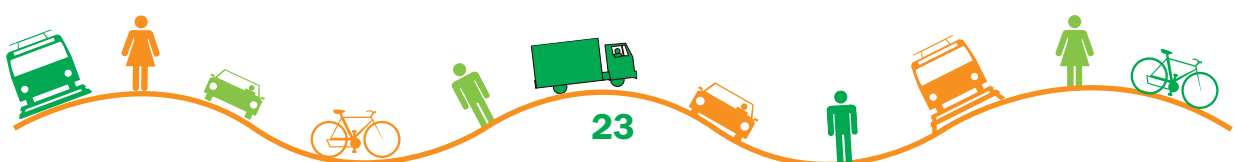
- ✓ les 7 communes sont desservies par les bus, mais quelques zones d'ombres ne sont encore desservies par aucune ligne de bus, notamment certaines zones d'activités et certains quartiers de la Queue-en-Brie,
- ✓ les fréquences de services sont très inégales selon les lignes : elles sont fortes sur les lignes du réseau RATP et plus limitées sur le réseau Situs,
- ✓ l'amplitude horaire des bus est limitée en soirée et l'offre est presque inexistante le Dimanche,
- ✓ le territoire est dépourvu de site dédié ce qui rend la circulation des bus difficile sur certains axes en période de pointe et rend les services peu attractifs,
- ✓ l'absence d'information en temps réel sur les services rend l'attente difficile pour les usagers.

➔ **Une accessibilité aux gares à améliorer**

L'accessibilité à la ligne A du RER est difficile pour les habitants de la partie nord-est de l'agglomération. Le rabattement en bus sur les gares de la ligne E situées à l'extérieur de l'agglomération est limité aux communes situées au nord-est du territoire. L'accès des bus aux gares de La Varenne-Chennevières et de Champigny-Saint-Maur est rendu difficile par les encombrements sur la RD123 et la RD4.

Le pôle gare de Boissy-Saint-Léger a fait l'objet d'un réaménagement récent tandis que la gare de Sucy-Bonneuil présente, à l'est, une place de la gare dégradée, non accessible aux PMR avec une cohabitation entre les modes peu satisfaisante.

L'accès aux futures gares du métro du Grand Paris Express (GPE) est une des conditions du succès de cette nouvelle infrastructure. Le rabattement vers celles-ci en transports en commun doit donc être anticipé.



Les objectifs en matière de transports en commun

Une offre de transports en commun renouvelée doit pouvoir répondre aux besoins de déplacements actuels et futurs. L'objectif est de donner la possibilité aux habitants du Haut Val-de-Marne de réaliser en transports en commun certains types de trajets aujourd'hui très majoritairement réalisés en voiture particulière.

Trois sous-objectifs ont été identifiés pour renforcer l'attractivité des transports en commun :

- développer les transports en commun lourds
- renforcer la desserte bus du territoire et son articulation avec les gares existantes,
- améliorer l'information voyageurs.

► Développer des transports en commun capacitaires

Pour faciliter les déplacements en transports en commun, au-delà de l'amélioration des lignes de RER existantes, il est aujourd'hui nécessaire de mettre en place de nouvelles infrastructures, sur les voies existantes radiales (RN19 et RD4), mais surtout en rocade. C'est le cas du métro du Grand Paris qui doit passer à proximité du territoire, et du projet Altival, qui doit irriguer le Haut Val-de-Marne du Nord au Sud.

► Renforcer la desserte bus du territoire

L'offre en transport en commun doit être attractive pour concurrencer la voiture, tant pour des trajets de proximité que de longue distance. Le développement des services bus passe par la création de services adaptés aux besoins de déplacements des personnes à la fois en termes de qualité de desserte, de maillage territorial, d'amplitude horaire, de fréquences, de confort des voyageurs, d'attractivité des temps de parcours, de fiabilité des services, etc.

Les actions préconisées dans le cadre du PLD viseront notamment à :

- ✓ optimiser l'amplitude, les horaires et les fréquences des bus en lien avec les RER et les bus RATP ;
- ✓ adapter la voirie pour améliorer la vitesse et la régularité des bus,
- ✓ renforcer la desserte des bus vers les pôles externes.

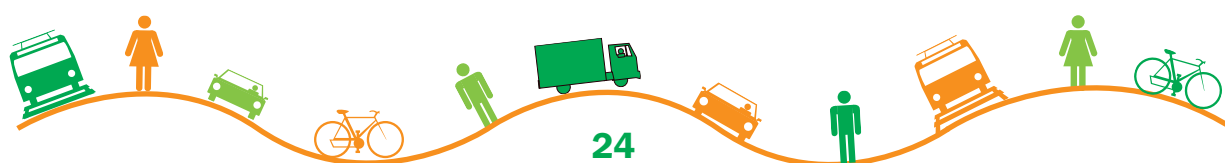
► Améliorer la complémentarité entre le bus et le RER

Une intermodalité de qualité est essentielle pour l'utilisateur des transports collectifs car le déplacement en transport en commun inclut obligatoirement l'utilisation d'un autre mode de transport (marche à pied, voiture, vélo, etc.) et plus de la moitié des déplacements en transports collectifs implique au moins une correspondance sur le réseau TC. Une bonne intermodalité repose :

- ✓ sur une bonne articulation de l'offre de transport entre les modes. La conception de l'offre est encore trop souvent cloisonnée entre les différents opérateurs, notamment entre le réseau de bus Situs et le RER. L'amplitude horaire des services et le nombre de desserte en correspondance ne sont pas suffisamment mis en cohérence ;
- ✓ sur une organisation des échanges optimisés aux points de correspondances, sur une tarification intégrée et sur une information complète et accessible.

► Améliorer la desserte des gares

Il s'agit d'aménager les abords des gares pour les rendre accessibles à tous les modes et à tous les usagers.



La gare de Sucy-en-Brie mérite d'être réaménagée pour :

- ✓ être mise aux normes d'accessibilité PMR,
- ✓ faciliter l'accès aux bus, des cycles, des vélos et des piétons sur la Place de la gare.

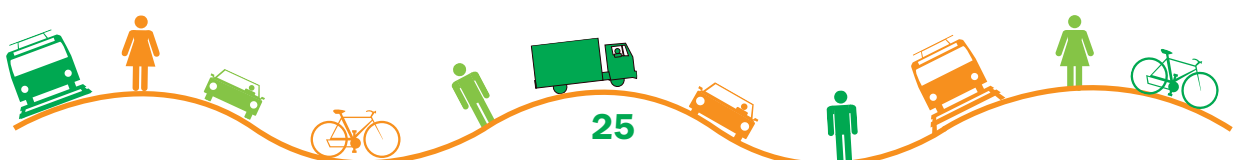
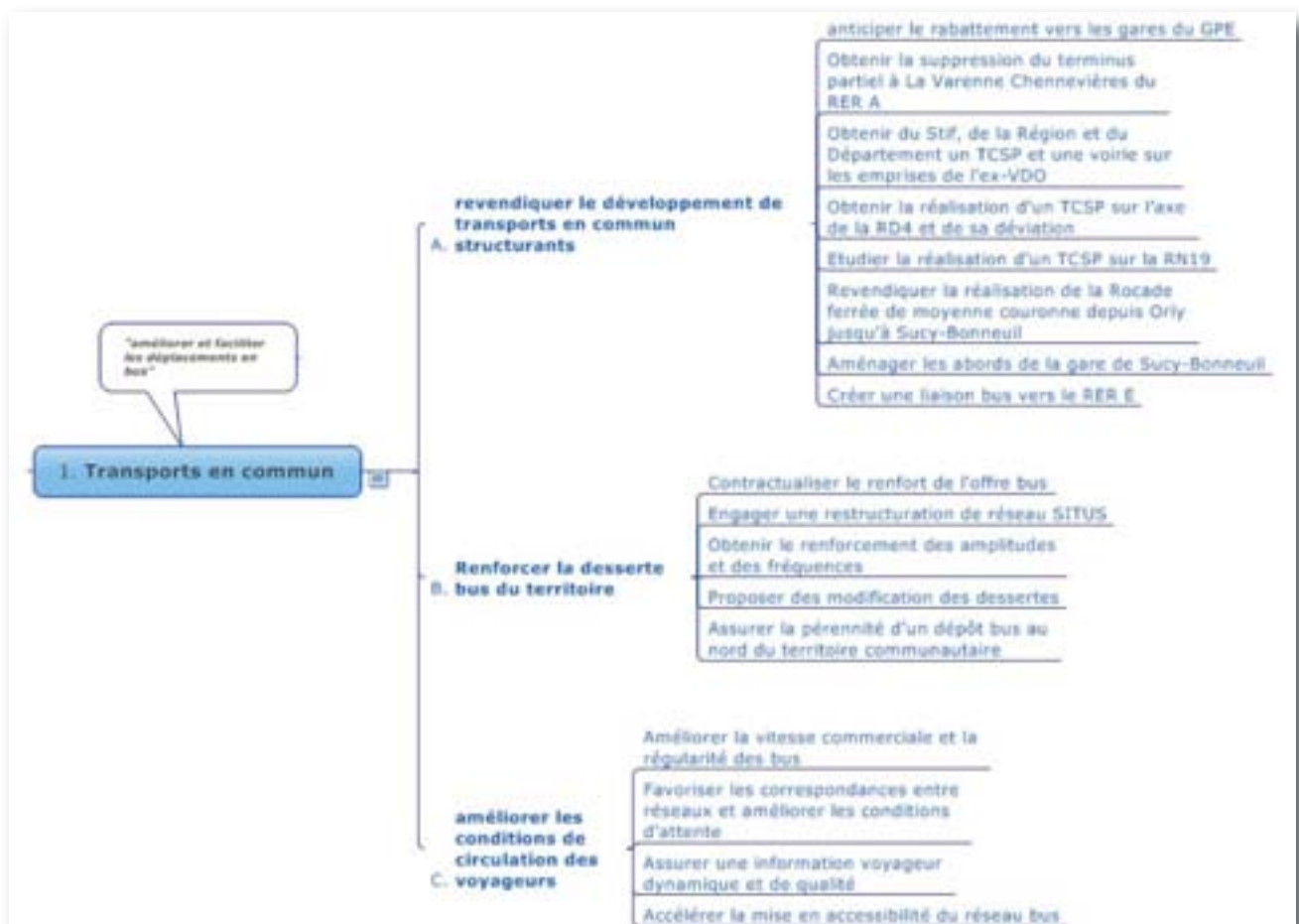
Un projet urbanistique et paysager devra être élaboré pour faire du secteur gare un pôle attractif dans la ville.

► Améliorer l'information voyageurs

L'information joue un rôle essentiel dans les choix de mobilité. En effet, il ne suffit pas que les services de transports existent et soient adaptés aux besoins pour qu'ils soient fréquentés. Il faut aussi que les usagers connaissent les moyens qui leur sont offerts et leurs conditions d'utilisation.

Si des progrès conséquents ont été faits à l'échelle de l'Ile-de-France sur l'information voyageurs (calcul d'itinéraires sur le site www.vianavigo.com, information en temps réel dans les gares/stations de métro et sur le réseau de bus RATP), des progrès restent à faire dans l'agglomération pour atteindre ce même niveau.

Les fiches actions



2.A. Développer les transports en commun structurants

Pourquoi ?

> Un déficit en transports en communs lourds sur le territoire communautaire

Ces 30 dernières années, la population du Haut Val-de-Marne a augmenté de 30% (contre 7% pour le Val-de-Marne et 17% pour l'Île de France), sans qu'aucune infrastructure de transports nouvelle ne vienne irriguer le territoire. En effet, le Haut Val-de-Marne n'est desservi directement que par les gares de Sucy-Bonneuil et Boissy-Saint-Léger du RER A. Les autres gares étant situées à l'extérieur du territoire : La Varenne-Chennevières et Champigny- St Maur à Saint-Maur-des-Fossées pour le RER A, et les gares de Villiers-sur-Marne Le Plessis Tréville et de Emerainville Pontault-Combault pour le RER E.

La faible armature en transports en commun se traduit par un usage particulièrement important de la voiture individuelle pour les déplacements domicile-travail : 80% des hauts-val-de-marnais travaillant dans le reste du Val-de-Marne se rendent à leur travail en voiture. Cela se traduit par une saturation de plus en plus prégnante du réseau routier, réseau connaissant par ailleurs un fort trafic de transit des habitants des territoires voisins en direction du cœur de l'agglomération parisienne. Cette saturation pénalise en premier lieu les bus, empêchant ainsi le développement de leur usage.

↳ **Objectif** : obtenir un renfort de la desserte en transports en commun structurants du territoire

> Des transports existants à améliorer

L'existence d'un terminus partiel à La Varenne-Chennevières est très pénalisant pour les voyageurs montant à Boissy-Saint-Léger et à Sucy-Bonneuil, qui ont de ce fait une fréquence de desserte beaucoup plus faible (10mn contre 5mn). De plus, l'arrivée du bus 393 en site propre en gare de Sucy-Bonneuil depuis 2011 a renforcé la fréquentation de ce pôle. Le cadencement du bus 393, de 5mn aux heures de pointe, souligne l'incohérence de l'intervalle de 10mn entre les trains du RER sur la même période et montre la difficulté pour coordonner les horaires des bus du Situs avec ceux du RER.

↳ **Objectif** : Obtenir du Stif et de la RATP l'amélioration de la desserte du Haut-Val-de-Marne par le RER A

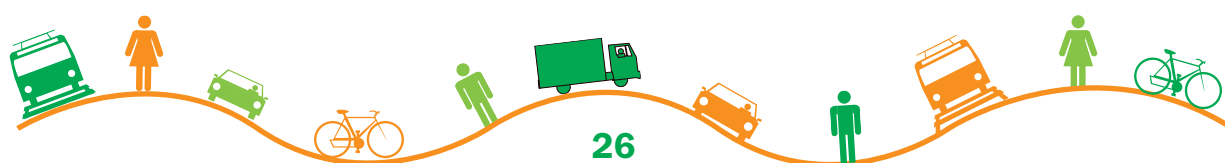
> L'opportunité du Grand Paris Express et le rabattement vers ses futures gares

L'arrivée du métro du Grand Paris Express dans le Val-de-Marne représente une opportunité exceptionnelle pour développer les transports en commun dans le département. L'ensemble des collectivités locales du territoire sont donc mobilisées sur ce projet, porté en particulier par l'association Orbival, à laquelle la CAHVM est adhérente.

Cependant, le projet de SDRIF adopté par la Région en 2008 note que le Haut Val-de-Marne court un «risque de marginalisation par rapport aux dynamiques régionales». A l'occasion des débats publics sur Arc Express et le réseau du Grand Paris, il avait ainsi été noté que, se trouvant en périphérie des projets d'infrastructures, le métro de rocade pouvait renforcer ce décrochage entre le Haut Val-de-Marne et les dynamiques régionales, en particulier celles liées aux Contrats de Développement Territorial.

De plus, l'arrivée de ce métro va entraîner une intensification des mouvements de rabattement depuis la Seine-et-Marne et notre territoire vers l'ouest, renforçant l'orientation des déplacements quotidiens, orientés nord-est / sud-ouest, et accentuant ainsi la saturation du réseau routier existant.

Le Haut Val-de-Marne a été associé à l'élaboration des Contrats de Développement Territorial, prévus pour accompagner les gares du GPE dans leurs implications urbaines et de rabattement de surface. Cela constitue une occasion unique pour que le Haut Val-de-Marne obtienne les transports en commun nécessaires pour son développement. Dans ce cadre, la priorité de la CAHVM sera, en matière de déplacements, de



s'assurer que les gares du GPE ne créeront pas d'appel d'air pour les voitures, mais soient au contraire l'occasion de développer fortement la place des bus, en particulier en site propre.

↳ **Objectif** : Assurer de bonnes conditions pour le rabattement vers les gares du GPE : en direction de la gare de Champigny Centre (RD4) et en direction de la gare de Bry-Villiers-Champigny (emprises de l'ex-VDO)

> Des TCSP indispensables pour irriguer le territoire et valoriser des terrains gelés depuis 30 ans

La réalisation rapide d'un TCSP (dit « Altival ») sur le tracé de l'ex-«Voie de Desserte Orientale » entre RD4 et RN19, inscrit au projet de SDRIF 2008, doit à la fois permettre de relier les pôles de Sucy-Bonneuil et de la future gare de Bry-Villiers-Champigny, mais aussi irriguer un territoire ayant de fortes potentialités de développement (terrains acquis par l'Etat dans le cadre du projet routier abandonné depuis de Voie de Desserte Orientale).

Ce projet a été réactivé avec les projets d'aménagement des terrains de la VDO dans le cadre de l'arrivée de la gare des 4 Communes du GPE, à la frontière de Champigny-sur-Marne et Villiers-sur-Marne. La partie située au nord de la RD4 devrait être réalisée à l'horizon de l'ouverture de la gare, en 2018. Altival figure dans les projets de lignes T Zen figurant au PDU d'Ile-de-France.

Alors que la très grande majorité des déplacements au sein de notre territoire sont orientés est-ouest, la RD4 ne fait l'objet d'aucun projet dans le SDRIF 2008. Pourtant, elle est le seul axe est-ouest entre la RN19 et l'A4. Il est donc particulièrement important que soit réalisé un transport en commun capacitaire sur la RD4, depuis la Francilienne et jusqu'à la future gare Grand Paris Express de Champigny-Centre afin d'organiser le rabattement depuis l'est de la région. Sans un nouveau mode adapté de transport en commun, le territoire subira un trafic de transit toujours plus important sans amélioration de l'accessibilité aux réseaux majeurs de transport en commun.

La déviation de la RN19 à Boissy-Saint-Léger permettra, après son entrée en service, de libérer son emprise existante du trafic de transit, et donc de développer une circulation des bus en site propre. Un TCSP sur la RN19 figure ainsi sur la carte générale de destination du projet de SDRIF et dans les orientations du Plan de Déplacements du Val-de-Marne, porté par le Département.

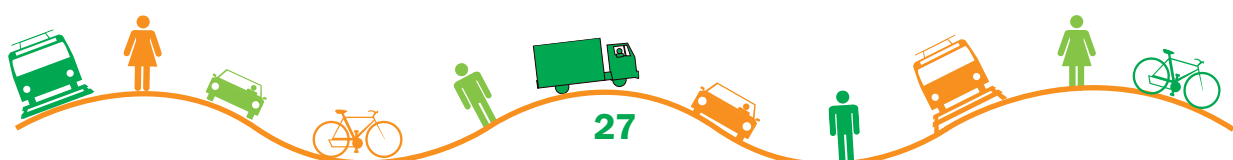
Enfin, est prévu dans le réseau complémentaire à celui du Grand Paris de réaliser une liaison de rocade ferrée, en utilisant principalement la rocade ferrée de moyenne couronne existante, entre Orly, Sucy-en-Brie et Champigny-sur-Marne. Elle serait réalisée dans un premier temps sur le tronçon entre Orly et Sucy-Bonneuil, et la Communauté souhaite qu'une station en permette l'accès aux Boisséens. La possibilité d'une prolongation ultérieure du tracé jusqu'à Noisy-le-Grand devrait être préservée dans les études portant sur le développement du projet Altival.

↳ **Objectif** : Créer, avec le Stif et le Département des TCSP sur les emprises de la VDO et sur la RD4, et obtenir du Stif et de la SNCF l'inscription de la réalisation de la rocade ferrée de moyenne couronne

> Des rabattements vers les gares existantes à améliorer

Sur le territoire

Le Haut Val-de-Marne accueille 2 gares du RER A sur son territoire : Sucy-Bonneuil et Boissy-Saint-Léger. Le réaménagement du pôle d'échange de Boissy-Saint-Léger s'est achevé début 2009, permettant une accessibilité complète du parvis, de la gare RER et de la gare routière ; ces aménagements se poursuivent en 2012 par les travaux de réfection totale du parc relais communautaire. A l'inverse, la gare de Sucy-Bonneuil présente aujourd'hui, à l'est, une place de la gare non accessible aux PMR, dégradée, offrant une cohabitation insatisfaisante entre les modes, et accolée d'une gare routière, qui n'accueille que des bus du Situs, qui n'est plus aux normes. De plus, l'accès des bus à la gare est rendu difficile par les en-



combremments (en particulier la RD111 pour la ligne 10) et la circulation des poids lourds.

L'aménagement de la gare routière du TCSP et l'ouverture d'un Parc Relais à l'ouest et la mise en place d'une passerelle « lien de ville » au-dessus des voies invitent à mettre à niveau la place de la gare à l'est. De plus, la volonté de la Ville de Sucy-en-Brie, affirmée par son nouveau PLU, de faire de la gare un pôle de centralité à l'échelle de la Commune, ainsi que le projet immobilier porté par la RATP sur ses emprises le long des voies, rendent nécessaire d'engager rapidement une réflexion sur la place de la gare, tant en terme de fonctionnement (accessibilité, circulation des bus) que d'urbanisme (recomposition des espaces publics) et de stationnement. La gare routière accueillant 7 lignes du Situs en 2012, la Communauté d'Agglomération est particulièrement concernée par ces aménagements.

Le parc relais communautaire de Sucy Bonneuil est aujourd'hui sous-utilisé, entraînant des coûts pour la collectivité, et du stationnement gênant sur le secteur de la gare.

↳ **Objectif** : Aménager les abords des gares pour les rendre accessibles à tous et assurer leur multimodalité, et améliorer le fonctionnement des parcs relais

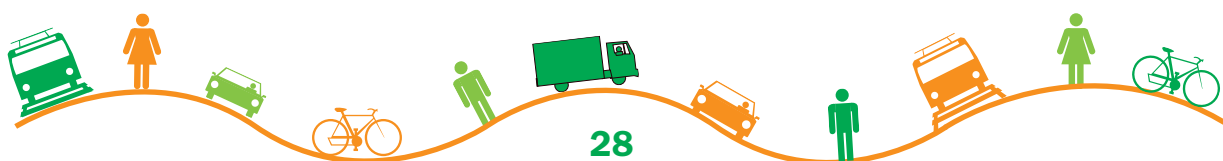


A l'extérieur du territoire

La ligne E du RER, située en limite nord du Haut Val-de-Marne, avec trois gares situées à proximité immédiate (Villiers-sur-Marne, Les Yvris, Emerainville-Pontault-Combault) constitue une offre en mode lourd à valoriser pour les déplacements vers Paris. Les dessertes sur cette ligne sont moins fréquentes que celles de la ligne A, mais les services sont plus réguliers et les gares sont moins fréquentées. La ligne E pourrait constituer une alternative à la ligne A saturée, pour rejoindre aujourd'hui le centre de Paris et demain La Défense (projet d'extension de la ligne à l'ouest). De plus, certains quartiers du Plessis-Trévisse ne sont pas aujourd'hui desservis par une ligne de bus et pourraient donc être desservis par une ligne rabattant vers la ligne E.

Les lignes de bus reliant les gares au territoire ont une amplitude de service plus faible que celle des RER : il n'y a plus de bus pour les derniers voyageurs arrivant en train. C'est en particulier le cas pour les gares du RER A.

↳ **Objectif** : Améliorer l'accès des bus aux gares externes, et en particulier les gares du RER E



Comment ?

1. Obtenir la suppression du terminus partiel à La Varenne Chennevières du RER A

La suppression de ce terminus partiel et donc le renforcement de la desserte du bout de la ligne A2 du RER sont demandés depuis de longues années. A l'occasion de la réalisation d'un Schéma Directeur du RER A et du renouvellement des rames, il va donc être étudié par le Stif et la RATP les possibilités pour prolonger l'ensemble des courses jusqu'à la gare de Boissy-Saint-Léger.

La saturation des escaliers de sortie des quais à Sucy Bonneuil, ainsi que la mauvaise coordination avec les départs de bus seraient réduites du fait de cette augmentation des fréquences du RER aux heures de pointe.

La mobilisation des élus et des habitants du territoire est indispensable pour faire aboutir cette demande. Cela nécessite des travaux à la gare de La Varenne-Chennevières, l'achat de 4 éléments supplémentaires MIO9 et entraînerait un surcoût de fonctionnement de l'ordre de 2 millions d'euros par an.

➔ **pilote : CAHVM / partenaires : Stif***

2. Obtenir du Stif, de la Région et du Département un TCSP sur les emprises de l'ex-VDO

[action socle PDUIF : Résorber les principales coupures urbaines]

Les réserves foncières de l'Etat, prévues initialement pour réaliser une autoroute traversent le Haut Val-de-Marne, de Sucy-en-Brie à Chennevières-sur-Marne et constituent aujourd'hui une coupure dans le paysage urbain. Elles constituent également une formidable opportunité pour apporter des nouvelles fonctions, tant en terme de déplacements que d'urbanisme, notamment de création de logements.

La réalisation d'un TCSP sur ces emprises est indispensable pour organiser dans de bonnes conditions le rabattement vers la future gare de Bry-Villiers-Champigny du GPE, laquelle sera située directement sur les emprises de l'ex-VDO à Champigny.

Pourrait donc être engagée au plus vite, sous l'égide du Stif, la réalisation d'un TCSP (bus en site propre) sur la VDO :

- ✓ Réalisation d'un DOCP (Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales) par le Stif pour définir les grandes lignes de ce TCSP, poursuivant les premières études d'Altival.
- ✓ Inscription de ce TCSP dans le Contrat de Développement Territorial « Boucles de la Marne »
- ✓ Compatibilité de la configuration de la gare de Bry-Villiers-Champigny avec l'arrivée d'un TCSP
- ✓ Lancement des études préalables, avec un Comité de Pilotage associant l'ensemble des acteurs concernés
- ✓ S'assurer que l'emprise du TCSP permettra sa transformation éventuelle ultérieure en tram-train.

Inscrit dans l'accord cadre du CDT des Boucles de la Marne, la CAHVM sera particulièrement attentive à ce que ce projet soit bien conçu sur l'ensemble de l'itinéraire prévu, et non uniquement entre la gare du Grand Paris et la RD4.

➔ **pilote : CAHVM / partenaires : Stif*, Etat, Département**

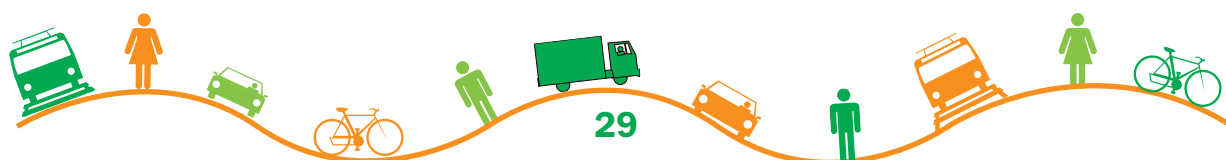
3. Obtenir la réalisation d'un TCSP sur l'axe de la RD4 et de sa déviation

Court terme

✓ en groupement avec le Département et le Stif, désignation d'une Assistance à Maîtrise d'Ouvrage (AMO) en 2012 pour définir le rôle de la CAHVM et les études nécessaires en matière de transports et de déplacements, de données socio-économiques, d'urbanisme et de paysage, avec une prise en compte des nouveaux secteurs en développement (4 Chênes, ZAC Notre Dame), de l'articulation avec la RD136, la RD111 et les emprises de l'ex-VDO.

✓ Quantifier et anticiper l'évolution des flux et leurs conséquences sur le rabattement vers les gares du GPE de Champigny centre et de Bry / Villiers / Champigny

✓ Réalisation d'une étude de faisabilité pour l'insertion d'un TCSP en co-pilotage avec le Département et



les villes concernées, précisant le choix entre les différents itinéraires possibles, et en intégrant son articulation avec Altival

Moyen terme

- ✓ requalifier et constituer un front urbain : articuler la création d'un TCSP avec les politiques des Communes concernées en matière d'urbanisme et avec les politiques communautaires en matière d'habitat et de développement économique
 - ✓ prendre en compte les emprises de l'État et traiter le projet de déviation de la RD4 entre Ormesson-sur-Marne et Chennevières-sur-Marne
 - ✓ réalisation des travaux à l'horizon de la mise en service de la première tranche du métro GPE
- ➔ **pilote : CAHVM / partenaires : Stif*, Département*, Région**

4. Etudier la réalisation d'un TCSP sur la RN19

A l'issue des travaux de la déviation de Boissy-Saint-Léger, une réflexion devra être engagée sur la circulation des bus, tant dans le centre-ville qu'en amont et en aval de celui-ci.

La RN19 déclassée pourrait être transférée au Département.

La réalisation d'un TCSP nécessitera l'engagement d'études précises par le Stif, en lien avec l'Etat, gestionnaire de l'infrastructure et le Département, qui gère l'infrastructure au nord du territoire.

- ➔ **pilote : CAHVM / partenaires : Stif*, Commune]**

5. Revendiquer la réalisation de la Rocade ferrée de moyenne couronne, depuis Orly jusqu'à Sucy-Bonneuil

Le principe d'une rocade ferrée entre Orly et Champigny-sur-Marne est inscrit dans le Plan de Mobilisation pour les transports collectifs signé entre le Conseil régional et l'Etat. Elle permettrait de relier directement le Haut Val-de-Marne au pôle économique d'Orly. Elle devrait être réalisée dans un premier temps entre Orly et Sucy-Bonneuil. Ce projet, envisagé à l'horizon 2020, est porté fortement par le Département et par l'Association Orbival, et représente un atout fort pour le Haut Val-de-Marne, le reliant directement au pôle d'Orly.

Le prolongement (dans un second temps) de la Rocade Ferrée de Sucy-Bonneuil à Champigny-sur-Marne pourrait se faire sur les emprises d'Altival. En effet, un transport ferré peut avoir des modes d'exploitation différents selon les sections (principe du tram-train) : la Rocade Ferrée aurait alors une vocation à relier des pôles entre Orly et Sucy-Bonneuil, et à desservir plus finement le territoire entre Sucy-en-Brie et Champigny-sur-Marne.

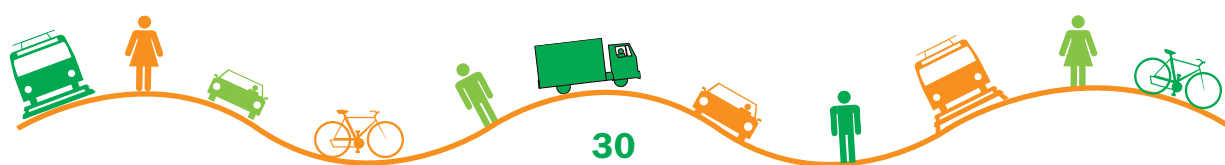
- ✓ Engagements des études pour la portion entre Orly et Sucy-Bonneuil par le Stif et la SNCF
- ✓ Affirmer la compatibilité d'un projet de TCSP sur l'ex-VDO avec sa transformation ultérieure en tram-train, prolongement de la rocade ferrée

- ➔ **pilote : CAHVM / partenaires : Orbival, Stif*, Département, Région, RFF**

6. Aménager les abords de la gare de Sucy-Bonneuil

[action socle PDUIF : Aménager des pôles d'échange de qualité]

- ✓ Réalisation d'une étude fonctionnelle et urbanistique du secteur de la place de la gare à Sucy, co-pilotée par la CAHVM et la Ville de Sucy-en-Brie. Elle doit permettre de proposer un aménagement permettant aux bus, aux vélos et aux piétons d'accéder de façon simple et sécurisée à la gare et de garantir l'accès des personnes à mobilité réduite à la gare routière et au RER. Cette étude intégrera l'ensemble des prescriptions figurant dans les Schémas Directeurs du Stif : gares routières, stationnement vélo en gare, information voyageurs, parcs relais.



- ✓ Sollicitation du Stif pour le subventionnement de la gare routière
 - ✓ Réalisation des travaux de réaménagement des abords de la gare, en coordination avec le projet immobilier envisagé par la RATP
 - ✓ Améliorer l'efficacité des parcs relais en ayant un meilleur contrôle du stationnement à proximité (cf fiche action 3.4.), et solliciter le Stif pour la mise en place d'une tarification liée à la possession d'un pass Navigo
- ➔ **pilote : CAHVM / partenaires : Stif, Commune**

7. Créer une liaison bus vers le RER E

Le diagnostic a montré l'intérêt pour le Haut-Val-de-Marne de favoriser le rabattement vers le RER E, complémentaire au RER A. Une étude de faisabilité portant sur la création d'une desserte bus de la gare des Yvris sur le RER E est immédiatement pertinente. Le potentiel de la gare est peu exploité (1 200 entrants jour) et peut bénéficier aux habitants du Haut Val de Marne.

- ✓ Restructurer ou créer une ligne en aménageant la voie technique du secteur boisé en site propre bus avec l'installation d'une barrière à activer à distance par le chauffeur. Le passage sur cette voie privée (à asphalté) suppose un accord avec son propriétaire et un usage strictement réservé aux TC. Cette ligne pourrait également desservir des quartiers du Plessis-Trévisé aujourd'hui non desservis par la RATP (avenue de la Maréchale).
- ✓ L'étude de faisabilité doit déterminer les prévisions de trafic, les infrastructures nécessaires, recueillir l'accord de l'ensemble des partenaires (Stif, CG93, propriétaire privé, villes de Villiers-sur-Marne et de Noisy-le-Grand...) et définir les coûts d'investissement et de fonctionnement.
- ✓ Détermination de l'itinéraire de la nouvelle ligne au Plessis-Trévisé : irrigation de l'avenue de la Maréchale

Une proposition de desserte directe de la gare d'Emerainville Pontault-Combault a également été proposée au Stif (voir 2B)

Enfin, le rabattement vers le RER E doit être facilité en créant une connexion avec la future gare de Bry-Villiers-Champigny

- ➔ **pilote : CAHVM / partenaires : Stif*, Communes**

Où ?

Axe de la RD4 (existant et déviation)

Emplacements réservés au bénéfice de l'Etat des emprises de l'ex-VDO

Gare de Sucy-Bonneuil

Route forestière à Villiers-sur-Marne (accès à la gare des Yvris)

Combien ? Quand ?

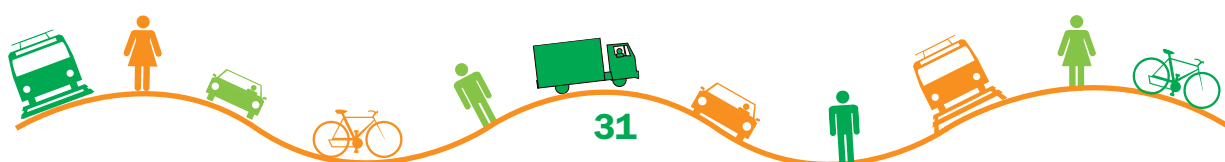
Suppression du terminus partiel du RER A : 64M€ pour l'acquisition de 4 éléments MIO9, 7M€ de travaux à La Varenne et 2M€ d'exploitation/an, à horizon 2017

Gares du GPE : 2018

TCSP : 2018 / 2020

Etude de faisabilité de la liaison avec la gare des Yvris : 2013

Travaux d'aménagement pour l'accès à la gare des Yvris : 2013-2014 ; coût à déterminer



2.B. Renforcer la desserte bus du territoire

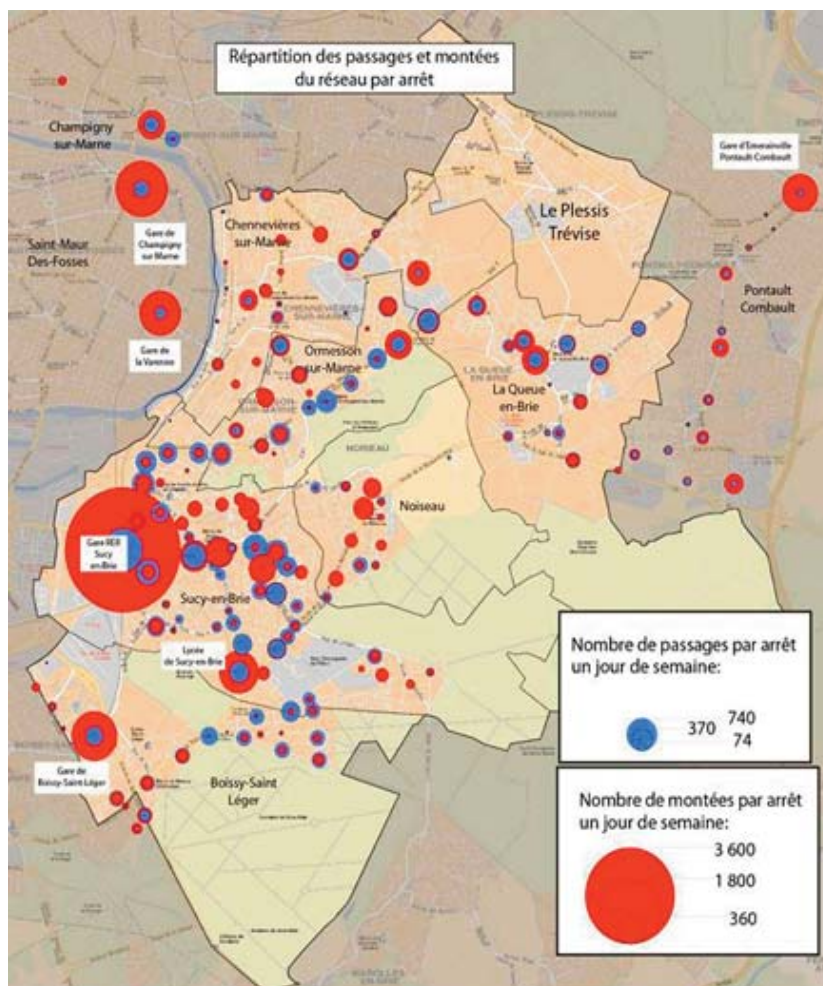
Pourquoi ?

> Un niveau d'offre bus insuffisant pour engager des changements modaux

La CAHVM est desservie par quelques lignes du réseau RATP et par le réseau communautaire Situs, exploité par Transdev-Véolia. Une des principales vocations du réseau est l'organisation du rabattement vers les gares du territoire, ainsi que la desserte des établissements scolaires. Les amplitudes horaires ne permettent pas de répondre aux besoins de déplacements des actifs travaillant en horaires décalés ou pour les déplacements pour autres motifs que les migrations domicile-travail. Les fréquences des bus sont souvent trop faibles pour offrir le confort nécessaire à un usage quotidien : seulement 13% des déplacements domicile-travail internes au Haut Val de Marne sont réalisés en transports en commun.

Par ailleurs, certains aménagements de lignes sont à envisager, pour faciliter le rabattement vers les gares, pour améliorer le maillage du territoire, desservir des équipements qui ne le sont pas suffisamment, ou pour adapter le réseau à l'évolution de la ville (nouveau quartier...).

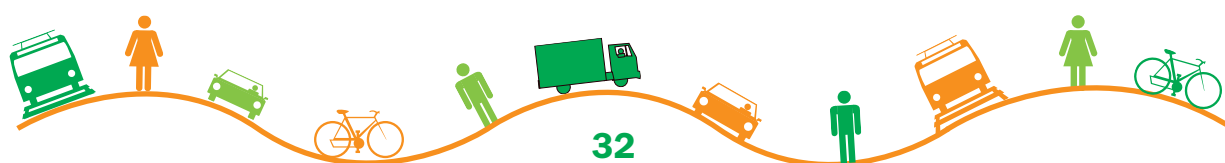
D'une manière générale, sur le territoire francilien, les améliorations apportées au niveau d'offre et à la qualité de service des lignes de bus ont engendré une hausse de leur fréquentation. Dans le Val-de-Marne, le renforcement de lignes de bus s'est traduit par une hausse moyenne de la fréquentation de 20%, mais pouvant aller à +75% dans certains cas. Le renforcement d'une offre de desserte en transport en commun adaptée aux besoins devrait donc permettre le report de certains usagers de véhicules particuliers vers les TC.



🔗 **Objectif** : Aller vers un renforcement des fréquences des lignes de bus principales du Situs pour les rapprocher de celles des bus de la RATP.

> Un développement de l'offre à prévoir sur la durée dans un cadre contractuel

Le réseau du Situs est exploité dans le cadre d'une convention tripartite entre les transporteurs, la Communauté d'Agglomération et le Stif. Le nécessaire développement de l'offre bus passe par un avenant à la convention, sous la forme d'un Programme de Développement Pluriannuel (2012 - 2016) devant définir



les renforcements d'offre, la définition de « lignes fortes »... Cela passe par une restructuration du réseau dont la présente fiche présente les grandes lignes.

↳ **Objectif** : Définir des lignes de bus structurantes et aller vers une refonte du réseau pour en améliorer l'efficacité et obtenir du Stif un renforcement de l'offre

> Une absence d'articulation horaire entre les services de bus et les modes lourds

Les amplitudes horaires des services des lignes de bus ne permettent pas de répondre aux besoins de déplacements des actifs travaillant en horaires décalés ou pour les déplacements pour autres motifs que les migrations domicile-travail. D'une manière générale, les services des lignes de bus finissent avant le dernier train du RER, tant sur la ligne A (desservie par le Sibus) que sur la ligne E (desservie par la RATP). En période de pointe, la correspondance horaire bus/train est difficile en raison des aléas des RER (RER A en particulier) et de la congestion routière, qui contraint fortement la circulation des bus.

↳ **Objectif** : Adapter l'amplitude des services des bus desservant les gares afin de les coordonner avec les services des RER

> Des opportunités de restructuration et de développement de lignes

Desserte des zones d'activités du sud-ouest du territoire

La desserte en transports en commun des zones d'activités de La Haie Griselle à Boissy-Saint-Léger, de La Sablière et du Centre de la RATP à Sucy-en-Brie est très faible. De plus, la modification des itinéraires des lignes 21 et 23 (SETRA) fait que le quartier d'habitation de la Haie-Griselle n'est plus desservi par ces lignes. Une ligne dédiée à ce secteur doit donc être mise en place, en lien avec le développement des secteurs d'activité économique de Sucy et du Port de Bonneuil (projet de refonte de la ligne 6).

Desserte du Plateau Briard

La Communauté de Communes du Plateau Briard regroupe 6 communes situées au sud de la CAHVM, à cheval entre les départements du Val-de-Marne et de l'Essonne. Les deux tiers des déplacements domicile-travail y sont réalisés en voiture (contre une moyenne de 42% pour le département du Val-de-Marne). Une partie du Plateau Briard est relié à cette gare par les lignes 12, 21 et 23 de la Setra, mais ces services sont insuffisants pour couvrir les besoins de tout le Plateau. De plus, la décision (non concertée) de l'Académie de Créteil de modifier la carte scolaire des lycées nécessite de trouver une solution pour le transport des lycéens de Boissy-Saint-Léger et de Marolles vers le lycée Christophe Colomb à Sucy-en-Brie, ainsi que vers le lycée Guillaume Budé à Limeil-Brévannes.

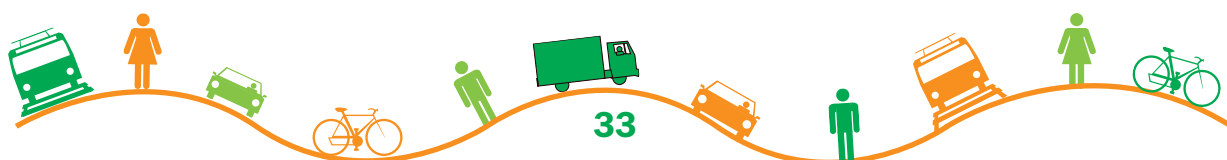
Desserte des nouvelles zones commerciales

Le Centre Commercial des 4 Chênes à Pontault-Combault, dont l'ouverture est prévue en 2012, a une aire de chalandise prévue largement appuyée sur le Haut Val-de-Marne. Il convient donc d'assurer une desserte bus de cette zone depuis notre territoire, en particulier depuis La Queue-en-Brie.

Améliorer le rabattement vers le RER E

La fiche action 2.1. présente les besoins d'amélioration du rabattement vers le RER E, avec en particulier le prolongement d'une ligne de bus pour desservir la gares des Yvris au Nord, mais aussi avec la mise en place d'une liaison bus directe vers la gare d'Emerainville- Pontault-Combault.

↳ **Objectif** : Créer de nouvelles lignes et/ou adapter l'offre de bus pour répondre aux besoins identifiés



> La nécessité d'un dépôt de bus sur le territoire communautaire

La CEAT, filiale de Transdev, qui exploite une partie du réseau de bus communautaire n'a plus depuis janvier 2012 de dépôt bus sur le Haut Val-de-Marne. Un site provisoire a donc été aménagé à Pontault-Combault, mais celui-ci entraîne des coûts d'exploitation supplémentaires (kilomètres « haut le pied »). Afin de garantir de façon pérenne l'efficacité du réseau, le Stif souhaite qu'un site pour un dépôt bus sur le territoire puisse être aménagé à l'horizon 2014. Plusieurs pistes sont à l'étude : à La Queue-en-Brie, sur la plaine des Bordes à Chennevières-sur-Marne, ou encore sur les emprises de l'ex-VDO, à proximité de la RD4...

Ce dépôt représenterait une emprise totale de 7 000 à 12 000m² selon les scénarios, et comprendrait, outre l'aire de remisage des cars, des équipements extérieurs (station de lavage, carburant) des bureaux et des ateliers de stockage.

🔗 **Objectif** : trouver, acquérir et aménager de façon pérenne un dépôt bus sur le territoire communautaire permettant l'exploitation du réseau bus dans de bonnes conditions

Comment ?

[action socle PDUIF : Un réseau de bus attractif]

1. Modalités contractuelles

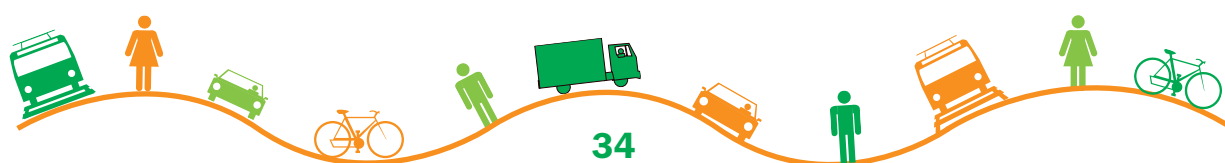
- ✓ Adopter un Programme de Développement Pluriannuel pour définir le développement du réseau Sibus d'ici à 2016 (renforcement de l'offre, modifications d'itinéraires, extension horaire...)
- ✓ Gestion institutionnelle : inscription de ces modifications de service dans la Convention tripartite entre le Stif, la CAHVM et les transporteurs
- ✓ augmentation de la participation financière du Stif et de la CAHVM

➔ **pilote : Stif / partenaires : transporteurs, CAHVM**

2. Engager une restructuration de réseau SIBUS

- ✓ Diagnostic en cours de réalisation par les transporteurs sur l'adéquation entre l'offre actuelle et la demande, constatée et théorique. Il devra intégrer les besoins de desserte supplémentaire identifiés (voir ci-après)
- ✓ Principes devant guider une restructuration du réseau :
 - Clarté des itinéraires : une ligne, un seul itinéraire, un numéro : limiter au maximum les boucles et les culs-de-sac compliquant les déplacements des clients
 - Lisibilité des horaires et de l'information : avoir des horaires réguliers, si possible cadencés pour pouvoir facilement les mémoriser (ex: passage à un arrêt à 8:12, 8:22, 8:32, ...).
 - Efficacité économique et commerciale : éviter le saupoudrage inefficace afin de capter une nouvelle clientèle tout en adaptant le niveau de desserte aux besoins
- ✓ Définir une hiérarchisation des lignes :
 - lignes structurantes : desservent les principaux points de montée et de descente, avec une fréquence attractive, de pôle à pôle
 - lignes secondaires : fréquence intermédiaire et desserte plus fine
 - lignes scolaires

➔ **pilote : CAHVM / partenaires : Stif*, transporteurs**



3. Obtenir le renforcement des amplitudes et des fréquences

- ✓ Augmentation de la fréquence des bus du Situs, soit pour atteindre un niveau d'offre de la ligne suffisamment attractif, soit pour répondre à certaines saturations de lignes en heures de pointe.
- ✓ Augmentation de l'amplitude horaire en soirée des lignes de bus Situs desservant les gares (étendre à 22h30/23h ou jusqu'à fin de service selon les lignes), y compris le week-end.
- ✓ Élargissement de la plage horaire de l'offre « heure de pointe » du réseau Situs afin de renforcer le cadencement au-delà de l'heure de pointe routière.
- ✓ Élargissement de service des lignes RATP du Nord du territoire afin qu'elles fonctionnent jusqu'à fin de service du RER E, et le prolongement du Noctilien pour une desserte directe du Plessis-Tréville
- ✓ Obtenir la généralisation d'une instruction d'attente donnée aux chauffeurs afin de retarder le départ des derniers bus en soirée pour attendre l'arrivée du train en retard en provenance de Paris (à Boissy-Saint-Léger et Sucy-Bonneuil)

➔ **pilote : CAHVM / partenaires : Stif*, transporteurs**

4. Proposer des modification des dessertes

- ✓ Assurer la desserte de certains équipements, en particulier les lycées (adaptation à la carte scolaire)
- ✓ Obtenir que l'ensemble des communes traversées par un bus (RATP) ait au minimum un point d'arrêt de cette ligne
- ✓ Desserte des ZAE du sud-ouest du territoire :

▸ obtenir l'accord du Stif sur le nouvel itinéraire de la ligne 6 et sur les besoins

supplémentaires correspondants

▸ modifier l'itinéraire de la ligne 6 afin d'assurer une desserte fine des zones d'activités situées entre les gares de Boissy-Saint-Léger et Sucy-Bonneuil, ainsi que le quartier d'habitation de la Haie Griselle, qui ne va plus être desservi. Elle pourra dans un second temps être prolongée pour desservir la zone de Sucy Ouest, voire le port de Bonneuil (par une intégration du Navibus, aujourd'hui réservé aux employés du Port).

▸ Réaliser une information large sur les nouveaux horaires, en particulier à destination des entreprises de la zone d'activités de la Haie Griselle.

- ✓ Desserte du Plateau Briard :

- définition des besoins de desserte par la CCPB
- évaluation des coûts et dépôt d'un dossier au Stif
- Création d'une ligne de bus depuis le Plateau Briard, ou prolongement d'une ligne existante.

- ✓ Allongement des lignes du réseau au-delà du périmètre communautaire (réseau Situs) ou modification d'itinéraires pour mobiliser au mieux l'aire de chalandise et optimiser le rabattement :

▸ desserte du Centre Commercial des 4 chênes :

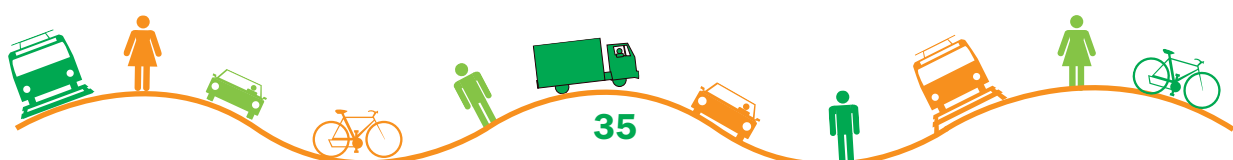
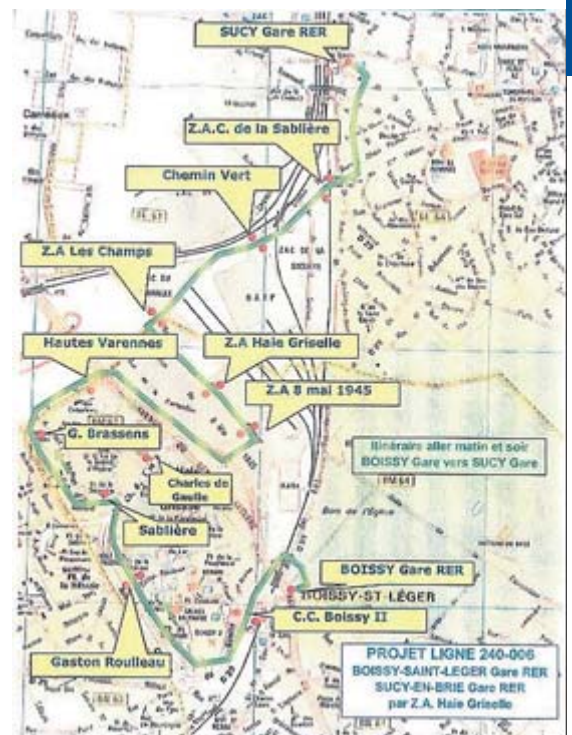
- étude de la création d'un point d'arrêt supplémentaire sur la ligne 7 ; déplacement du terminus Petit Caporal jusqu'au centre commercial ?

- accord du Stif

- desserte du Centre commercial dès son ouverture en septembre 2012

▸ rabattement direct vers la gare d'Emerainville – Pontault-Combault

- étude des possibilités pour un rabattement direct depuis la Queue-en-Brie : sous-ligne ?



- Proposition de mise en œuvre dans le cadre de la refonte du réseau
 - desserte du Plessis-Trévisé et prolongement jusqu'à la gare des Yvris :
- définition d'une nouvelle desserte par l'avenue de la Maréchale au Plessis-Trévisé, et par la voie forestière
- accord du propriétaire privé de la voie forestière
- accord des villes de Villiers-sur-Marne et Noisy-le-Grand
- dépôt du dossier au Stif
- mise en œuvre dans le cadre de la refonte du réseau du Situs

➔ **pilote : CAHVM/partenaires : Stif*, transporteurs, Communes**

5. Assurer la pérennité d'un dépôt bus au nord du territoire communautaire

- ✓ Définition précise des besoins (surface, services associés...) pour un dépôt bus du Stif permettant d'assurer l'exploitation du réseau Situs dans de bonnes conditions,
- ✓ Poursuite de la prospection sur les différents scénarios envisagés par la CAHVM, en lien avec le Département (plaine des Bordes) et avec l'Agence régionale des Espaces Verts (pour l'acquisition d'une indivision comprenant un terrain aménageable) et avec l'Etat (propriétaire des terrains concernés de l'ex-VDO).
- ✓ Présentation par le Stif de deux ou trois scénarios envisageables pour le nouveau dépôt, avec l'engagement commun de choisir un scénario ainsi qu'un calendrier prévisionnel de réalisation

➔ **pilote : CAHVM / partenaires : Stif***

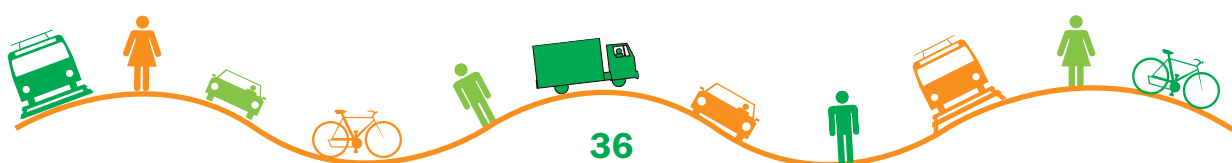
Où ?

Renforcement de l'offre

Ligne 5	Renforcement de l'offre
Ligne 6	Refonte de la ligne pour la desserte des ZAE de Boissy-Saint-Léger et Sucy-en-Brie
Ligne 10 ou nouvelle ligne	Desserte de l'avenue de la Maréchale et prolongement jusqu'à la gare des Yvris
Ligne 8 (ex 10-004)	Renforcement de l'offre
Ligne 7 (ex10-003)	Renforcement de l'offre de cette ligne structurante Amélioration de la desserte du lycée Champlain à Chennevières-sur-Marne Création d'une sous-ligne pour relier directement la Queue-en-Brie à la gare de Émerainville – Pontault-Combault et desserte de la zone commerciale des 4 chênes Dans un second temps, prévoir la desserte de la ZAC Notre Dame
Ligne 208b RATP	Desserte du carrefour Hippodrome /Pompidou à la Queue-en-Brie
Ligne 104 RATP	Desserte au plus près du chemin des Marais
Ligne 206 et 207 RATP	Renforcement de l'offre (passage en articulé de la ligne 206?) et extension du service jusqu'au dernier RER sur la ligne E
Lignes 1, 2, 3, 5 et 10	Augmentation de l'amplitude horaire des (à 22h30/23h00 contre 20h30 ou 21h aujourd'hui)
Ligne à définir	Prolongement de ligne pour desservir les Communes du Plateau Briard : Marolles, Santeny, Villecrenes...

Amélioration des dessertes à l'extérieur du territoire

Gare	Ligne de bus identifiée
RER A La Varenne-Chennevières	Améliorer l'accès au parvis de la gare des bus de la ligne 010 – 004 Situs Améliorer les conditions de circulation des bus sur la rue du Pont



RER E	Champigny – St Maur Les Yvris Emerainville-Pontault-Combault	Améliorer la traversée de Champigny-sur-Marne par la ligne 10-003 Restructuration de la ligne 10-003 et/ou ligne 10 Restructuration de la ligne 10-003 et/ou ligne 206 RATP
Autres	Centre commercial des 4 chênes Plateau Briard	Ligne 7 Ligne à définir

Localisation d'un dépôt bus

Chennevières-sur-Marne	Sur une partie des terrains communautaires de la plaine des Bordes
La Queue-en-Brie	Entre la ZAC Notre Dame et la RD136
Chennevières-sur-Marne	Emprises de la VDO

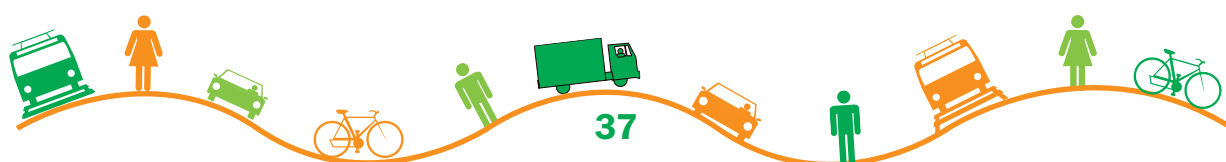
Combien ? Quand ?

Refonte du réseau et renforcement de l'offre :

- Les coûts d'exploitation supplémentaires sont à estimer en fonction des lignes retenues et des services souhaités (fréquence, amplitude).
- Calendrier de mise en œuvre du Programme de Développement Pluriannuel : 2012-2016
mise en place du nouveau réseau en 2013
- Les études nécessaires aux changements d'itinéraires, au prolongement de lignes et à la refonte du réseau sont réalisées en interne par les transporteurs et la CAHVM
- Des investissements en infrastructure limités sont à réaliser pour le site propre permettant d'accéder à la gare des Yvris.

Dépôt bus :

- Évaluation des travaux voirie et réseaux pour le scénario de la Queue-en-Brie : de 1 à 2 millions d'euro
- Les autres évaluations sont en cours
- Calendrier de mise en œuvre : court terme. Livraison en 2014



2.C. Améliorer les conditions de circulation des voyageurs

Pourquoi ?

> une vitesse et une régularité des bus à améliorer

Des bus régulièrement mêlés à la congestion routière

Le territoire est globalement bien maillé par le réseau de bus. Cependant, il est actuellement dépourvu de couloirs bus. Les bus circulant sur les principaux axes de l'agglomération sont souvent soumis à la congestion routière, notamment en période de pointe. Ainsi, la descente vers la gare de Sucy-Bonneuil est plus rapide à pied qu'en bus en heure de pointe, du fait des points durs de circulation que sont les rues Pierre Sénard et Maurice Berteaux. De même, les bus empruntant la RN19 à Boissy-Saint-Léger sont pris dans les embouteillages aux heures de pointes, comme ceux allant à la gare de La Varenne-Chennevières en passant par le pont de Chennevières, ou empruntant la RD4.

Cette congestion réduit les performances des services de bus, notamment en termes de temps de parcours et de fiabilité des horaires de passages annoncés. La perte de performance des services génère des surcoûts d'exploitation pour les transporteurs et l'agglomération (immobilisation du matériel roulant et des conducteurs, réduction du nombre de roulement, sur-consommation de carburant, etc.). L'amélioration de la vitesse commerciale est un enjeu majeur pour l'attractivité du réseau de bus du Haut-Val-de-Marne.

Un réseau routier peu adapté pour l'aménagement de site propre bus

Le réseau routier de l'agglomération est fortement contraint (étroitesse des voies, topographie, etc.) et de nouvelles voiries ne pourront pas être aménagées à court terme pour désengorger les routes existantes. Des mesures plus légères et ponctuelles favorisant la circulation des bus doivent donc être envisagées. Des études ont permis d'identifier des « points durs bus », mais le traitement de ces points se heurte souvent à des contraintes très lourdes, en particulier au niveau financier (expropriation...).

Le projet de PDUIF oblige les collectivités concernées à mettre en place la priorité aux carrefours pour les lignes de bus structurantes (tramway et T Zen)

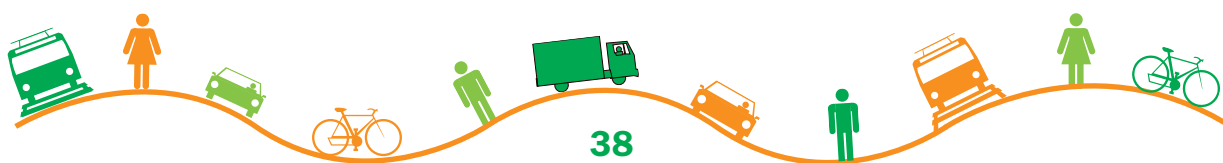
↳ **Objectif** : identifier et réaliser les aménagements possibles pour améliorer la vitesse et la régularité des bus

> une offre bus du Situs à mieux coordonner avec l'offre bus RATP et des points d'arrêt à améliorer

L'offre de services des réseaux Situs et RATP est actuellement cloisonnée et ne permet pas des correspondances optimisées. La coordination horaire de l'offre entre les lignes du réseau Situs et celles du réseau bus RATP n'est pas possible du fait des différences de fréquence et de la priorité donnée à la correspondance avec les modes lourds (RER A pour les lignes du Situs). Il est cependant observé également des problèmes de coordination entre les RER et les bus RATP sur la ligne de RER E, en gare de Noisy-le-Grand – Mont d'Est.

Les abris voyageurs de l'agglomération sont soumis à des régimes de gestion différents (DSP avec des annonceurs, gestion par les communes, etc.) et ne sont pas tous à la charge du gestionnaire du réseau. Ces abris voyageurs font de ce fait l'objet d'un traitement variable et hétérogène, y compris parfois sur une même ligne (ligne 10 par exemple).

↳ **Objectif** : Améliorer l'intermodalité bus/bus entre les lignes des différents opérateurs, en particulier entre les lignes à faible fréquence, et favoriser une gestion homogène des abris voyageurs



> une information voyageurs à développer et coordonner et des points d'arrêt à améliorer

L'information voyageurs des services de transport en commun est cloisonnée entre les opérateurs : les plans sont spécifiques à chaque réseau de bus. Si le plan du Situs fait figurer les lignes de la RATP, les plans de la RATP ne mentionnent pas les réseaux locaux.

Les horaires des bus ne peuvent souvent pas être respectés en raison des difficultés de circulation dans le territoire, une attente pour les voyageurs d'autant plus difficile à vivre qu'elle n'est pas estimée. Aujourd'hui, seuls certains points d'arrêt RATP indiquent la durée d'attente en temps réel (système SIEL). Or, l'appréciation du temps d'attente pour les usagers est d'autant plus importante que les services sont peu fréquents. Les perturbations liées à des travaux programmés ou à des incidents sont peu communiquées par les transporteurs et les communes. En l'absence d'information au préalable, les usagers ne peuvent pas anticiper leurs déplacements en modifiant leurs itinéraires ou leurs horaires.

↳ **Objectif** : Améliorer l'information voyageurs sur l'offre de service de transport en commun : en situation normale et en situation perturbée.

> une mise en accessibilité des bus à poursuivre

✓ Une obligation réglementaire de mise en accessibilité

La loi du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées renforce les obligations des collectivités à rendre accessible l'ensemble de la chaîne des déplacements : le cadre bâti, la voirie, les aménagements des espaces publics, les systèmes de transport et leur intermodalité. Elle doit être accessible pour les usagers de fauteuils roulants (UFR) mais également pour l'ensemble des personnes à mobilité réduite, c'est-à-dire ayant des difficultés temporaires ou permanentes pour se déplacer : personnes avec un handicap, âgées, encombrées (bagages), avec poussette...

✓ La mise en œuvre du Schéma Directeur d'Accessibilité d'Ile de France

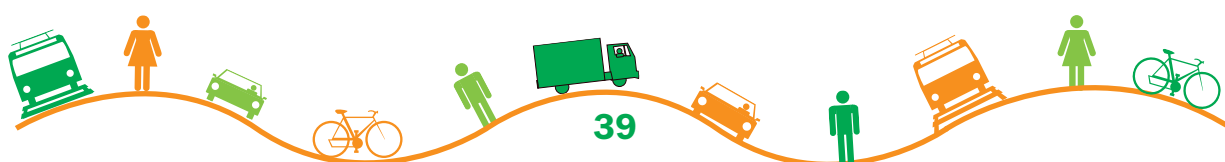
Le Schéma Directeur d'Accessibilité (SDA), défini pour le périmètre du PDUIF (ensemble de la Région en Ile de France), vise à planifier l'ensemble de la politique d'accessibilité des services et des réseaux de transports collectifs dans un délai de 10 ans à compter de la publication de la loi, soit d'ici 2015. Les orientations du SDA d'Ile de France ont été approuvées par le Stif en février 2008 et la programmation et les recommandations de mise en œuvre en juillet 2009. Dans ce cadre, les gares de Boissy-Saint-Léger et de Sucy-Bonneuil ont été rendues entièrement accessibles aux UFR, depuis la rue jusqu'aux quais, avec la mise en place d'ascenseurs.

✓ Des bus encore souvent inaccessibles aux Personnes à Mobilité Réduite

Le Département a financé de nombreux travaux de mise en accessibilité des points d'arrêts (relèvement des bordures) ; les arrêts restant doivent être traités au fur et à mesure des travaux de voirie.

65% des bus de la flotte utilisée par le réseau Situs sont accessibles aux UFR (équipés de palettes ou rampes d'accès). Le rythme de renouvellement du matériel doit permettre que l'ensemble du parc soit accessible en 2015.

↳ **Objectif** : Assurer l'accessibilité de l'ensemble des points d'arrêts, sauf impossibilité technique, et arriver à 100% de bus accessibles d'ici à 2015



Comment ?

1. Améliorer la vitesse commerciale et la régularité des bus

[action socle PDUIF : Un réseau de bus attractif]

✓ Actions ponctuelles à court terme :

- Réalisation d'un diagnostic précis des difficultés de circulation des bus, avec l'aide des communes, des transporteurs et des conducteurs des lignes de bus, à partir des études déjà existantes (traitement des points noirs bus)
- Réalisation d'aménagements légers pour donner la priorité des bus aux carrefours dans les principaux points noirs identifiés : régulation, bandes d'insertion bus, feux de priorisation des bus
- Déplacement de certains arrêts de bus pour permettre une meilleure insertion des bus dans la circulation
- Étudier la pose de systèmes de priorité aux carrefours, en priorité sur l'itinéraire du 308, avec une aide à l'investissement du Stif.
- Étudier les possibilités de passage des bus hors de la circulation générale pour accéder aux gares RER

✓ Actions structurantes à moyen terme :

- Études de faisabilité concernant l'aménagement de sites propres ou d'itinéraires de contournement sur certaines liaisons, notamment pour l'accès bus sur la gare de Sucy-Bonneuil depuis le centre-ville de Sucy
- Étude pour la création d'un couloir bus en site propre sur la RD4, dans le cadre des réflexions sur la desserte des gares du métro Grand Paris Express (cf 2.A.)

➔ **pilote : CAHVM, Communes, Département / partenaires :Stif**

2. Favoriser les correspondances entre réseaux et améliorer les conditions d'attente

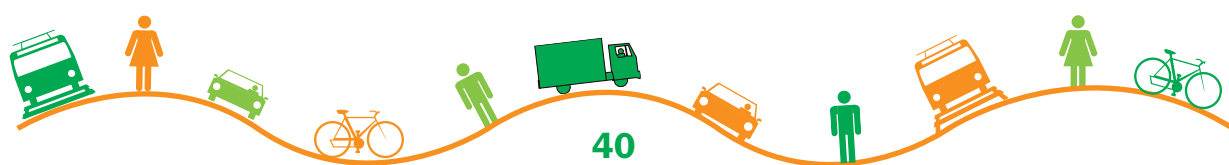
- ✓ Repositionnement de certaines stations de bus dans les secteurs desservis par les deux réseaux pour faciliter les correspondances bus/bus des différents opérateurs et indication par une signalétique adaptée
- ✓ Réalisation d'une étude sur la possibilité d'un contrat uniforme pour la gestion de l'ensemble des abris voyageurs

➔ **pilote : CAHVM, Communes / partenaires : Optile et RATP**

3. Assurer une information voyageur de qualité et dynamique

✓ Information statique :

- Edition d'un plan de réseau de transport en commun global (à l'échelle du Département), présentant la desserte interne du territoire par les services Situs et RATP et l'accessibilité aux principaux pôles externes situés à proximité. Ce plan devra être réalisé dans le cadre du Schéma Directeur d'Information Voyageurs du Stif, et s'appuiera sur la charte graphique de hiérarchisation des lignes de bus sur les plans, en cours d'élaboration au Stif.
- Renforcer la diffusion de l'information sur les transports collectifs (plan du réseau, horaires des bus...) : Mairies, équipements publics, librairies, gares...
- Communication sur le site Internet du STIF permettant d'effectuer des recherches d'horaires, d'itinéraires, de tarifs, et d'informations trafics sur tout le réseau de TC francilien : trains, RER, métro, bus (RATP et Optile), tramway, etc. (www.vianavigo.com)



- ✓ Information dynamique et question des situations perturbées
 - Équipement progressif des points d'arrêt du réseau de bus d'un système d'information indiquant les prochains passages en temps réel, en s'appuyant sur la géolocalisation des bus du Situs prévue à partir de 2012.
 - Diffusion de l'information des perturbations sur le réseau de bus et le réseau RER dans les meilleurs délais sur le site internet de la CAHVM et sur les panneaux à messages variables des communes
 - Envoi de SMS aux usagers abonnés pour informer des perturbations sur le réseau de TC

➔ **pilote : transporteurs / partenaires : Stif, CAHVM**

4. Accélérer la mise en accessibilité du réseau bus

- ✓ Poursuivre la mise en accessibilité des points d'arrêts, en lien avec le Plan d'Accessibilité de la Voirie et de l'Espace public (PAVE) – voir partie « favoriser un partage multimodal de la voirie ».
- ✓ Poursuivre le renouvellement de la flotte du réseau Situs pour rendre accessible l'ensemble des bus avant 2015
- ✓ Réaménager la gare routière de Sucy-Bonneuil pour la rendre accessible (voir FA 2A)

➔ **pilote : CAHVM / partenaires : Stif, transporteurs**

Où ?

Études à réaliser pour aménager des itinéraires efficaces pour les bus :

- ✓ entre le centre-ville de Sucy-en-Brie et gare de Sucy-Bonneuil,
- ✓ sur la RN19 dans Boissy-Saint-Léger après réalisation de la déviation,
- ✓ sur la voie technique dans le bois Saint Martin à Villiers-sur-Marne vers la gare des Yvris,
- ✓ sur la RD136 en approche du carrefour Charles de Gaule / Lésigny,
- ✓ sur la RD4, en articulation avec sa déviation

Combien ? Quand ?

- ✓ Coûts d'aménagement d'itinéraires bus à définir (cofinancements possibles du Stif)
- ✓ Étude sur les abris voyageurs : réalisation en interne
- ✓ Diffusion d'un système d'information dynamique : pilote et coût à définir

