

# SCHÉMA CADRE DES MOBILITÉS

2017 - 2021



## 01. LA MOBILITÉ : UNE PRIORITÉ POUR LES ESSONNIENS 4

- 1.1 Une compétence partagée dans un cadre réglementaire en pleine mutation 5
- 1.2 Un contexte de sous-investissement 10

## 02. UNE MOBILITÉ ESSONNIENNE AUX ENJEUX SPÉCIFIQUES SUR LES IN- FRASTRUCTURES ET LES USAGES 13

- 2.1 Des habitants toujours plus mobiles au sein d'un territoire où la voiture reste incontournable 14
- 2.2 Des dynamiques et particularités territoriales : l'Essonne terre de contrastes 16
- 2.3 Des réseaux de transport soumis à de fortes pressions 17
- 2.4 La nécessité d'apporter un panel de solutions pour répondre aux enjeux et défis présentés 19

## 03. LE SCHÉMA CADRE DES MOBILITÉS : UNE NOUVELLE IMPULSION AU SERVICE D'UN TERRITOIRE ESSONNIEN PLUS ACCESSIBLE, ATTRACTIF ET ÉQUITABLE 21

- 3.1 Approche et objectifs du Schéma cadre des mobilités 22
- 3.2 Le rôle du Département dans sa mise en œuvre 23
- 3.3 Des schémas sectoriels à élaborer ou à réviser 24

## 04. LA DÉCLINAISON OPÉRATIONNELLE DU SCHÉMA CADRE DES MOBILITÉS POUR LA PÉRIODE 2017-2021 27

- 4.1 La programmation financière du Schéma cadre des mobilités : un engagement fort pour le Département 28
- 4.2 Un programme d'actions à la fois ambitieux et réaliste 30

Le Conseil départemental, en votant le Schéma cadre des mobilités le 27 mars 2017, se donne les moyens concrets d'une ambition pour améliorer les déplacements des Essonnais. Faisant suite aux propositions formulées lors des Assises de l'Essonne en 2015 et du Conseil économique, social et environnemental de l'Essonne (CESEE) ; il s'inscrit pleinement dans la volonté nationale et régionale de réduire l'empreinte carbone, de favoriser les transports en commun et les modes de circulation douce.

L'Essonne est un territoire de contrastes entre le Nord fortement urbanisé, regroupant les quatre cinquièmes de la population et le Sud plus rural. Cette diversité appelle des réponses multiples dans un cadre budgétaire restreint.

Les difficultés de déplacement, notamment en transport en commun, sont une préoccupation majeure des habitants et des élus de l'Essonne. Seulement 26% de ses habitants ont un abonnement de transport contre 38% pour les Franciliens. De plus, le réseau routier est de plus en plus saturé et n'est plus adapté au développement futur de l'Essonne.

Face à ces enjeux, nous avons souhaité donner une nouvelle impulsion aux politiques départementales relatives aux mobilités afin qu'elles s'adaptent mieux aux besoins. Elles devront accompagner les nouvelles lignes de transport tellement essentielles pour le développement de l'Essonne, comme la ligne 18 du Grand Paris Express entre Orly et CEA Saint-Aubin et la prolongation de la ligne 14 vers l'aéroport d'Orly.

Depuis 20 ans, notre Département souffre d'un sous-investissement chronique en infrastructure routière et de transport. L'Essonne n'a bénéficié que de 8% de l'ensemble des investissements réalisés en Île-de-France. La négociation du contrat plan État - Région (2015-2020) a permis un rééquilibrage des investissements notamment pour le Tram 12 Express, la rénovation du pôle gare de Juvisy. L'amélioration des RER B, C et D est une préoccupation majeure des

élus du Département. Nous serons attentifs au respect des plans de modernisation. En effet, le redressement de la situation sera long et exige des investissements massifs durant une dizaine d'années.

L'attractivité de notre Département passe également par un réseau routier performant. Le traitement des points durs est une de nos priorités. Le contrat-plan prévoit l'aménagement du Christ de Saclay et la requalification du Ring des Ulis. De plus, le plan Anti-Bouchon financé conjointement par la Région Île-de-France et le Département permettra des déviations de Paray-Vieille-Poste et d'Itteville ainsi que des aménagements sur les RN7 et RN20. Les études relatives à un nouveau franchissement de Seine pour désengorger le pont de Villeneuve-Saint-Georges sont également amorcées.

Le Grand Paris des bus initié par Île-de-France mobilité (ex-STIF) en collaboration avec le Département et les collectivités essonniennes permettra de répondre rapidement aux besoins importants des habitants pour leurs déplacements au quotidien. Il prévoit le renforcement et la création des lignes de bus ainsi que la possibilité de déployer un transport à la demande performant dans les secteurs peu denses.

L'expérimentation des nouvelles possibilités de mobilités est un axe fort de notre politique départementale. Le succès de l'opération "Printemps du covoiturage" montre la réceptivité des Essonnais pour changer leurs habitudes lorsqu'une offre performante et sûre est proposée. Ce schéma cadre souhaite s'appuyer sur les opportunités qu'offrent la révolution numérique pour présenter des services utiles. La standardisation des bornes de recharges pour les voitures électriques est lancée avec tous les acteurs concernés pour accompagner la transition énergétique naissante.

Sans prétendre tout résoudre, ce schéma cadre des mobilités apporte des solutions concrètes aux besoins des habitants du Département et répondre aux exigences du futur.



**Nicolas Méary**

Vice-président délégué aux mobilités



**François Durovray**

Président du Département de l'Essonne



01



La mobilité : une priorité  
pour les Essonnais

## Une compétence partagée dans un cadre réglementaire en pleine mutation

### **UNE PALETTE D'ACTEURS**

L'organisation des déplacements en Île-de-France constitue une compétence partagée entre de nombreux acteurs à différentes échelles, elle fait intervenir l'État, Île-de-France Mobilités (ex : STIF, Syndicat des Transports d'Île-de-France), la Région, les Départements, les communes et leurs groupements. À ces acteurs institutionnels s'ajoutent également les opérateurs exploitants (RATP, SNCF Mobilités Optile, etc.), et les gestionnaires des réseaux (SNCF Réseau, VNF, etc.).

La Société du Grand Paris (SGP), établissement public à caractère industriel et commercial, créé par la loi du 3 juin 2010 relative au Grand Paris, a complété ce paysage. Elle est chargée pour l'essentiel de concevoir et de réaliser le réseau du Grand Paris Express, de conduire les opérations d'aménagement ou de construction qui lui sont associées, de porter son financement et d'organiser les relations avec les autres acteurs concernés par le projet (RATP, IDF Mobilités, SNCF, territoires, etc.).

### **UNE GOUVERNANCE QUI SE REDESSINE AU VU DE L'ÉVOLUTION DU CONTEXTE LÉGISLATIF ET RÉGLEMENTAIRE**

Jusqu'en 2015, les interventions des différentes collectivités en matière de mobilité s'entrecroisaient, se chevauchaient parfois et ne permettaient pas toujours d'offrir un cadre cohérent et lisible. La loi portant Nouvelle Organisation Territoriale de la République (NOTRe) du 7 août 2015, qui devait structurer ce cadre en supprimant, entre autres, la clause générale de compétence du Département, loin de le simplifier, a ajouté de la complexité et induit des interrogations sur sa mise en œuvre. Pour autant, les outils de gouvernance sont présents et chaque collectivité a son rôle à jouer.

### **L'ORGANISATION DES TRANSPORTS DANS LE DÉPARTEMENT EST ÉGALEMENT MARQUÉE PAR DES TEXTES COMPLÉMENTAIRES**

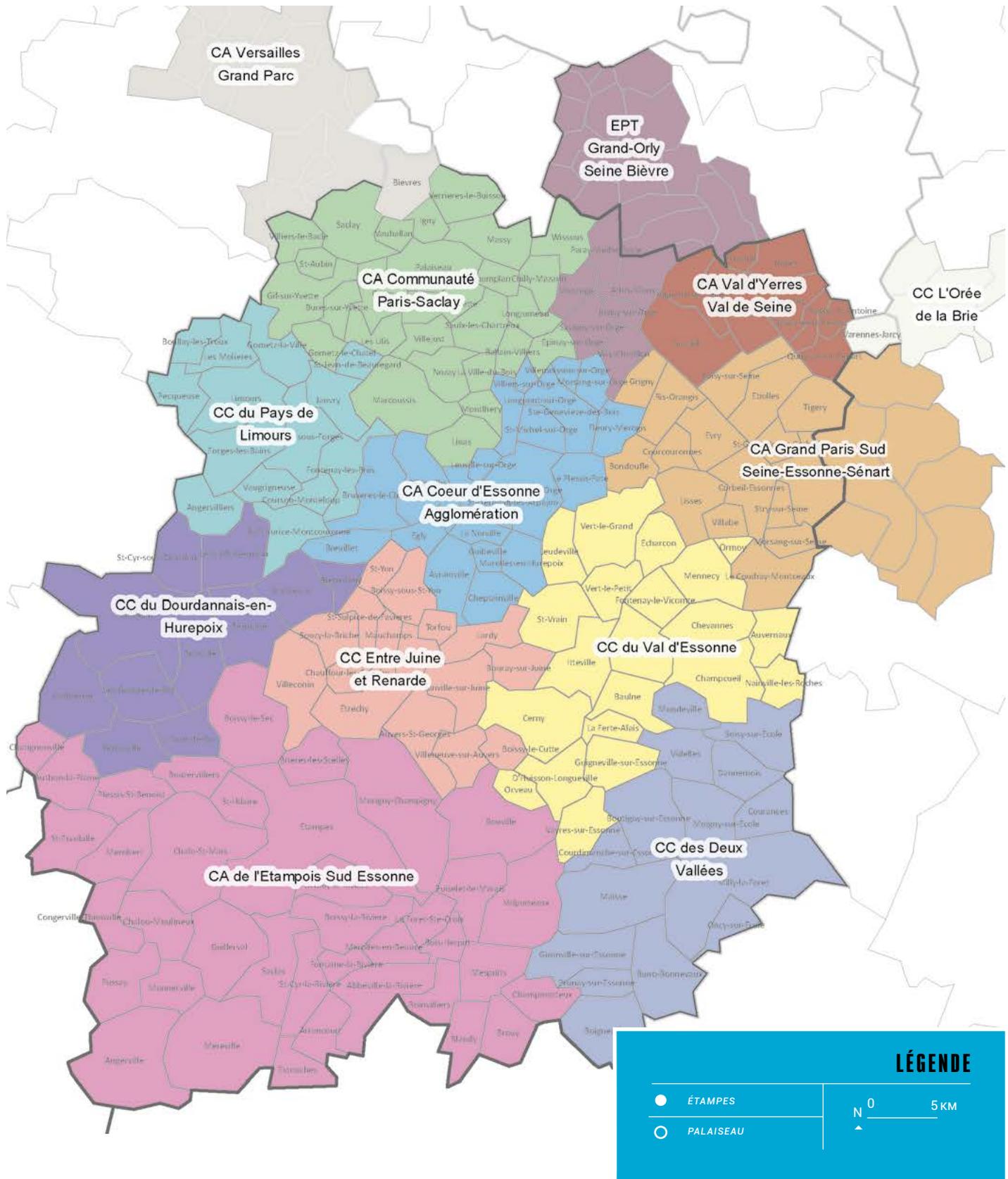
Outre les évolutions législatives et réglementaires impactant l'organisation institutionnelle et la répartition des compétences, d'autres modifications intéressent le champ des déplacements :

- La loi du 5 août 2015 de ratification de l'ordonnance du 26 septembre 2014 en matière d'accessibilité des personnes handicapées. Elle précise les obligations prévues par la loi du 11 février 2005 et prolonge, au-delà de 2015, le délai permettant d'effectuer les travaux de mise en accessibilité. Ces mesures concernent les établissements recevant du public, les installations ouvertes au public ainsi que les services de transport public de voyageurs, à travers la mise en place d'un outil, l'agenda d'accessibilité programmée.
- La loi du 6 août 2015 pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques, dite "Macron", a conduit à la libéralisation des services de transport par autocars.
- La loi relative à la Transition énergétique du 17 août 2015 fixe des objectifs de limitation du recours aux énergies fossiles et présente diverses mesures en faveur de la qualité de l'air.

Par ailleurs, la loi du 7 octobre 2016 pour une République numérique, relative à la circulation des données et du savoir qui développe la démarche d'OpenData, est propre à encourager des initiatives innovantes dans le champ de la mobilité.

### **IDF MOBILITÉS (EX STIF), ORGANE INCONTOURNABLE ET CLÉ DE LA COMPÉTENCE TRANSPORT**

IDF Mobilités, institué Autorité Organisatrice de la Mobilité avec la loi du 27 janvier 2014, (dite loi de Modernisation de l'Action Publique Territoriale et d'Affirmation des Métropoles) détient la compétence de la mobilité sur son territoire. IDF Mobilités "imagine, organise et finance les transports publics pour tous les franciliens" et met en œuvre ses programmes au travers du PDUIF (Plan de Déplacements Urbains d'Île-de-France) 2014-2020. IDF Mobilités



peut intervenir dans les domaines aussi divers que le covoiturage, l'autopartage, les modes actifs et la logistique urbaine.

### **LA RÉGION, UN RECENTRAGE PROGRESSIF AUTOUR D'UN RÉSEAU D'INTÉRÊT RÉGIONAL**

La loi NOTRe définit les modalités de financement par les Régions pour les interventions sur le réseau routier départemental d'intérêt régional, dans le cadre de l'application des SRADDET (Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires).

L'article 10 de la loi prévoit ainsi que la Région dans le cadre de son SRADDET "identifie les voies et les axes routiers qui, par leurs caractéristiques, constituent des itinéraires d'intérêt régional". L'article 19 complète ces dispositions en prévoyant que la Région peut contribuer à leur financement. Cette possibilité s'applique également à la Région Île-de-France, via l'article 11 qui prévoit les modalités de modification du SDRIF afin de le rendre compatible avec les nouvelles dispositions des SRADDET.

### **LE BLOC COMMUNAL, UNE MONTÉE EN PUISSANCE**

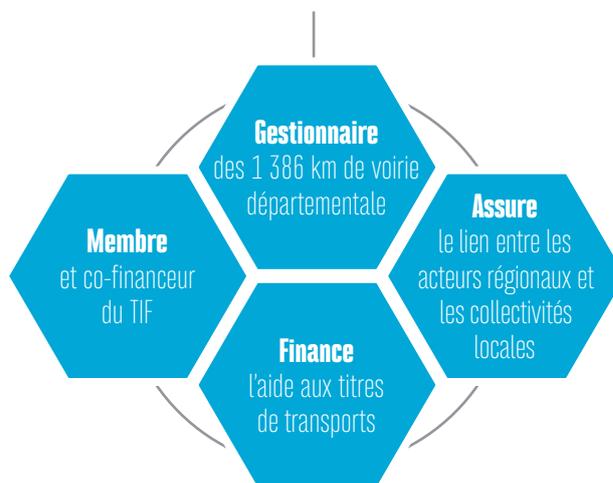
La mise en œuvre du Schéma Départemental de Coopération Intercommunale (SDCI) a abouti à réduire le nombre d'EPCI. Ces derniers sont désormais moins nombreux mais plus structurés, adossés à des périmètres géographiques plus étendus, et susceptibles de revendiquer le rôle d'autorité organisatrice de proximité. Le Département se doit ainsi de les considérer comme des partenaires de premier ordre dans l'exercice de la gouvernance des transports en Essonne.

### **UNE MÉTROPOLE QUI SOUHAITE SE POSITIONNER DANS LE JEU D'ACTEURS**

De même, la création de la Métropole du Grand Paris (MGP) le 1<sup>er</sup> janvier 2016 modifie l'organisation territoriale départementale. En effet, la MGP regroupe la ville de Paris et 131 communes, comprenant l'intégralité des communes des départements de la Petite couronne (Hauts-de-Seine, Seine-Saint-Denis et Val-de-Marne) ainsi que sept communes de la Grande couronne : six communes en Essonne (Athis-Mons, Juvisy-sur-Orge, Morangis, Paray-Vieille-Poste, Savigny-sur-Orge et Viry-Chatillon) et une commune dans le Val-d'Oise (Argenteuil).

Les communes membres de la Métropole (sauf Paris) sont par ailleurs réparties en onze EPCI, sans fiscalité propre et à statut particulier, dits "Établissements Publics Territoriaux", dont Grand Orly Seine Bièvre qui intéresse territorialement l'Essonne\*. La Métropole du Grand Paris, qui sort de ses limites administratives dans le cadre du projet "Inventons la métropole", doit intégrer dans ses réflexions les enjeux propres à la Grande couronne, partie prenante de la dynamique régionale.

\* La ville de Paris n'est pas intégrée dans un nouvel établissement public territorial et conserve son statut particulier



### **LE DÉPARTEMENT, UN RÔLE TOUJOURS LÉGITIME D'INCITATEUR ET D'ACCOMPAGNATEUR**

Le Département, par sa position et son rôle de partenaire privilégié des collectivités, dispose lui aussi de la légitimité et a toute sa place pour garantir un service au plus près des territoires et de ses habitants. À ce titre, il intervient déjà de diverses manières en faveur de la mobilité du fait de ses compétences, sous la forme, par exemple, d'aides directes aux titres de transport au bénéfice des personnes les plus fragiles, ou en sa qualité de gestionnaire des 1 386 kilomètres de voirie départementale. Interlocuteur de la Région et de IDF Mobilités, il se pose comme un relais du bloc communal auprès de l'échelon régional. C'est également un contributeur financier clef, tant dans le co-financement de IDF Mobilités et des contrats de plan Région-Département, que dans le soutien au fonctionnement et au développement de l'offre de transport en commun.

Pour toutes ces raisons, le Département se doit de poursuivre ses réflexions ainsi que ses actions en faveur de la mobilité sur son territoire.

### **LES MISSIONS DU DÉPARTEMENT**

Les lois de décentralisation ont renforcé les compétences du Département dans le domaine des transports : l'acte II lui a notamment confié la gestion d'une nouvelle partie des routes nationales (le réseau routier national d'intérêt local), et parachève ainsi le transfert de la voirie nationale secondaire amorcé en 1982. En conséquence, le Département de l'Essonne a vu son réseau routier augmenter de 242 km au 1<sup>er</sup> janvier 2006, ce qui porte aujourd'hui son linéaire départemental à 1 386 kilomètres.

# Synthèse de l'organisation des transports en Île-de-France

## Plan local des déplacements (PLD)

Les EPCI et la MGP déclinent la politique de transport à l'échelle locale.



Documents fixant une politique de transport en termes d'objectifs et d'orientation.



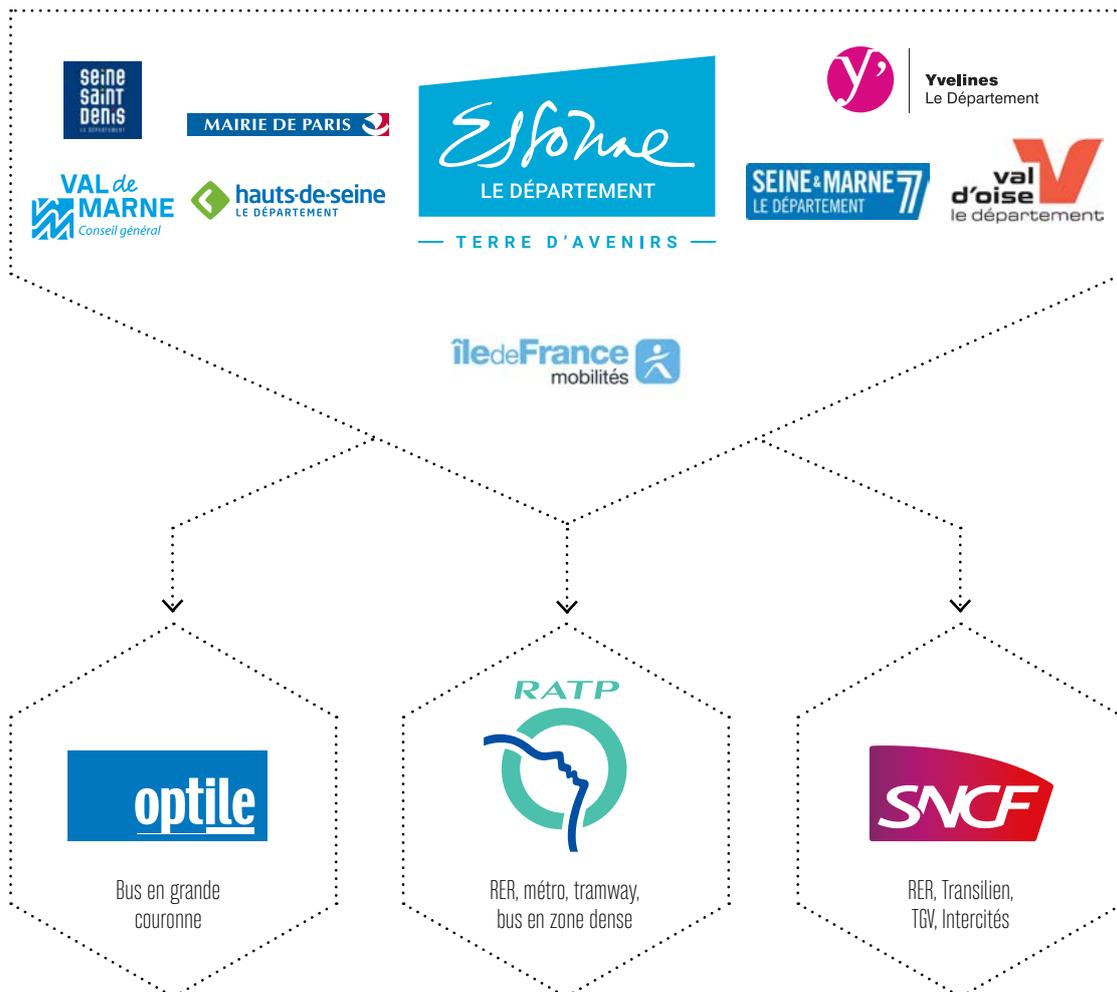
Assure la maîtrise d'ouvrage et la responsabilité du projet du Grand Paris sous la tutelle de l'État



"Coordonne et finance"



État



## Un contexte de sous-investissement

Le Département de l'Essonne a connu, lors des précédents CPER (Contrat de Plan État-Région), un sous-investissement de la part de l'État et de la Région en termes de réalisation des infrastructures sur son territoire.

À titre d'exemple, en matière de transports, aucun investissement de transports lourds n'a été réalisé en Essonne depuis le RER D en 1994, hormis la partie essonnienne du T7 à Athis-Mons, mise en service fin 2013 sur 800 mètres entre l'aéroport d'Orly et Athis-Mons.

Ce retard important se traduit par un déséquilibre fort des investissements, au détriment de la Grande couronne, sur les périodes des CPER précédents.

Ainsi, alors même que la Petite couronne et la ville de Paris représentent à peine plus de la moitié des habitants d'Île-de-France, elles ont bénéficié, à elles seules, de 74 % des crédits CPER sur la période 2007-2015. Inversement,

la Grande couronne, qui représente, en nombre d'habitants, près de la moitié des Franciliens, n'a bénéficié elle, que du quart de l'investissement de l'État et de la Région.

Un déséquilibre encore renforcé pour le Grand Paris Express puisque la Petite couronne concentre, à elle seule, plus de 80 % des financements et 57 gares sur les 71 gares du futur réseau.

Pourtant, l'Essonne aujourd'hui partie prenante des dynamiques territoriales inhérentes à la zone dense de l'Île-de-France, a besoin d'équipements de transports collectifs performants pour assurer la desserte des bassins de vie, comme des pôles d'emplois. Ces infrastructures sont indispensables pour mettre en synergie et assurer le rayonnement des pôles de compétitivité sur les territoires de l'Essonne. Parallèlement, le département ne pourra accueillir de nouvelles populations que si cette évolution s'accompagne d'infrastructures de qualité.





# 02



Une mobilité essonniennne  
aux enjeux spécifiques  
sur les infrastructures  
et les usages

## Des habitants toujours plus mobiles au sein d'un territoire où la voiture reste incontournable

L'Enquête Globale Transport (EGT) 2010 et le bilan à mi-parcours du PDUIF 2014-2020 dressent un panorama de la mobilité en Essonne, dont il ressort les enseignements suivants.



17%

Des trajets en Essonne sont des déplacements domicile-travail



26%

Des Essonnien(ne)s possèdent un abonnement en transport en commun (36 % en Île-de-France)



86%

Des déplacements sont des flux intra-départementaux



57%

Des Essonnien(ne)s restent travailler à l'intérieur du département



5%

Des trajets correspondent à des déplacements en bus (15 % en Île-de-France)



61%

Des trajets domicile travail en Essonne sont effectués en voiture (39 % en Île-de-France)

### **LES ESSONNIENS SONT DE PLUS EN PLUS MOBILES, MAIS LEURS DÉPLACEMENTS S'EFFECTUENT DANS UN PÉRIMÈTRE DE PROXIMITÉ ET LE PLUS SOUVENT EN ESSONNE**

Avec quatre déplacements en moyenne par jour en 2010, l'Essonne est, après Paris et à hauteur des Yvelines, le département qui compte le nombre moyen de déplacements quotidiens le plus élevé. Ce nombre est en hausse par rapport à 1976, date de la première EGT (Enquête Globale Transport) où il s'élevait à 3,3.

La majorité des déplacements des Essonnien(ne)s sont courts et effectués à proximité du domicile, (excepté pour rejoindre le lieu de travail), d'une portée moyenne de 5,5 km et d'une durée moyenne de 23 minutes, cette dernière étant comparable à la moyenne pour l'Île-de-France.

À l'instar des Franciliens en général, les Essonnien(ne)s sortent peu de leur département de résidence quand ils se déplacent : ainsi, 86 % des déplacements réalisés par les Essonnien(ne)s sont internes au département (3,5 millions par jour sur les 4,34 millions enregistrés en Essonne).

### **LA VOITURE CONSERVE UNE PLACE PRÉDOMINANTE EN ESSONNE**

Alors que le poids de la voiture diminue en cœur d'agglomération, son usage reste majoritaire en Grande couronne, en particulier en Essonne : en effet, 59 % des trajets au sein du département se font en voiture, contre 55 % en Grande couronne et seulement 38 % à l'échelle francilienne. La voiture demeure privilégiée pour les petits trajets, dès lors que ceux-ci excèdent 500 mètres et jusqu'à 5 km. Au-delà, l'utilisation des transports en commun augmente.

Sachant qu'un véhicule particulier n'est occupé en moyenne que par 1,1 personne, l'utilisation du réseau routier laisse encore des marges de progrès importantes. Déjà support de nombreux déplacements et accueillant la mobilité dans ses multiples formes (piétons, cyclistes, voitures particulières, poids-lourds, transports

collectifs), ce patrimoine infrastructurel est une ressource dont l'optimisation permettrait de développer les usages alternatifs à l'autosolisme et faire émerger de nouvelles mobilités.

**LES MOTIFS DE DÉPLACEMENTS DES ESSONNIENS SE DIVERSIFIENT, MÊME SI LES DÉPLACEMENTS DOMICILE-TRAVAIL DEMEURENT STRUCTURANTS AU QUOTIDIEN**

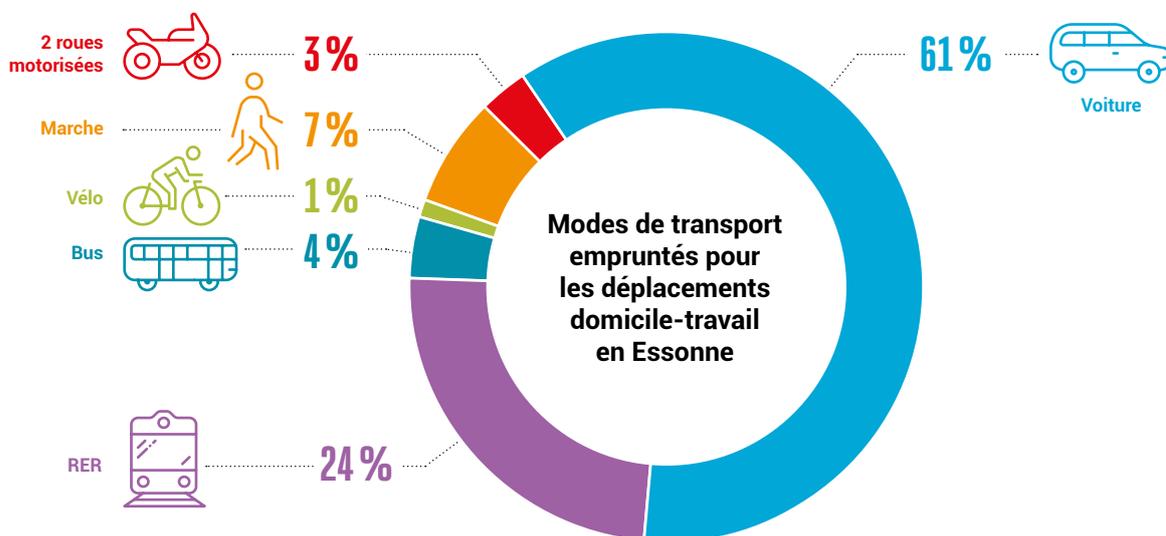
L'évolution des motifs de déplacements est le reflet de la modification des modes de vie et des effets générationnels : les déplacements dit "contraints" (travail, études) voient leur poids diminuer au profit des déplacements pour les loisirs, les achats ou encore l'accompagnement. Ainsi, les navettes domicile-travail ne représentent plus que 17 % de l'ensemble des déplacements des Essonniens en 2010 contre 23 % en 2001.

Toutefois, les analyses de la mobilité sont largement dominées par les flux domicile-travail car ces derniers sont structurants en termes de temps et de distance, et majoritairement effectués en voiture. Cette situation, conséquence de l'éloignement entre les lieux de résidence et les pôles économiques, représente par ailleurs des enjeux prégnants à la fois sociaux et d'aménagement des territoires, notamment compte tenu de la congestion induite aux heures de pointe.

Les trajets des Essonniens pour le domicile-travail sont multi-polarisés. 77 % des trajets se font à l'intérieur du département et en parallèle, les 23 % travaillant à l'extérieur du département vont à 77 % à Paris et en 1<sup>re</sup> couronne<sup>1</sup>.

Même si, tout mode confondu, la part des déplacements des Essonniens vers Paris tend à diminuer au profit notamment des déplacements internes au département, il reste qu'une très grande partie des flux en transports en commun, plus d'un sur trois, se fait avec Paris, et même un sur deux si on ajoute la Petite couronne.

En comparaison avec les autres départements de Grande couronne, le poids du RER est assez important en Essonne (7,3 % des déplacements contre 4,8 % de ceux des résidents de Grande couronne), en particulier pour les déplacements domicile-travail (24 %). Le RER est en effet le seul mode de transport en commun structurant permettant de relier Paris, 1<sup>er</sup> lieu d'emploi des Essonniens travaillant en dehors du département. Par ailleurs, le mode bus est sous-utilisé par rapport à la moyenne régionale. Il totalise 5 % des déplacements, contre 15 % à l'échelle de l'Île-de-France.



<sup>1</sup> Source : Enquête Globale Transport 2010 (EGT)

## Des dynamiques et particularités territoriales : l'Essonne terre de contrastes

À proximité de Paris, l'Essonne fait partie intégrante de la dynamique métropolitaine. On retrouve d'ailleurs à l'échelle de l'Essonne la diversité socio-économique du tissu urbain de l'Île-de-France, avec la particularité d'une très forte concentration de la population au nord du département (4/5<sup>e</sup> des habitants résident au nord de la RN 104). Cette diversité implique des pratiques et des besoins de mobilité différenciés entre le nord et le sud et appelle des réponses multiples à apprécier à différentes échelles :

- Au centre, notamment sur le secteur de l'agglomération Cœur d'Essonne, le territoire est soumis à une forte pression foncière. L'enjeu est le développement de l'emploi pour limiter les déplacements domicile-travail mais aussi l'organisation de l'intermodalité pour l'accès aux réseaux de transport en commun.

- Le sud Essonne, périurbain et rural, est un territoire plutôt résidentiel et déficitaire en emplois. Structuré par de grandes infrastructures (A6, N20, branches des RER C et D), il souffre d'un déficit criant d'offre de mobilité en dehors de ces axes et d'une pauvreté de choix modal.
- Massy-Saclay et Évry-Corbeil constituent les deux seuls territoires qui reçoivent plus de flux qu'ils n'en émettent. Ils sont avec le pôle d'Orly, à la limite de l'Essonne et du Val-de-Marne, les moteurs du développement économique de l'Essonne.

## Des réseaux de transport soumis à de fortes pressions

### **UN RÉSEAU VIAIRE DENSE MAIS SATURÉ**

Le territoire essonnien est irrigué par un réseau routier dense, intéressé notamment par la présence de voies rapides (A6, A10, RN104) qui contribuent à sa desserte interne pour des déplacements de pôle à pôle ou de "cabotage" et sa mise en relation avec les autres centralités métropolitaines. Dominé par des radiales (A6, A10, RN20, RN7 et RN6), le réseau routier est globalement déficitaire en axes transversaux : exception faite de la RN104, l'Essonne ne dispose pas d'axes de bon niveau répondant aux besoins de déplacement Est / Ouest.

Le réseau routier est affecté par des phénomènes de congestion aux heures du matin et du soir, à l'approche des espaces les plus denses du département, conséquence des déplacements pendulaires domicile / travail.

### **UNE OFFRE FERRÉE DONT LA FIABILITÉ DOIT S'ACCROÎTRE**

Le réseau ferré converge également vers Paris : sa desserte s'appuie sur les lignes des RER B, C, D, qui doivent cohabiter avec des trains Intercités, TER, TGV, et fret, sur une infrastructure vieillissante, au sein d'un système global sujet à de nombreux dysfonctionnements.

### **UN MODE BUS PEU LISIBLE ET NON ÉQUITABLEMENT MAILLÉ**

Loin d'offrir une offre cohérente sur l'ensemble du territoire, le mode bus où interviennent de nombreux opérateurs, manque aujourd'hui d'une visibilité claire pour l'utilisateur. Le réseau est structuré mais pénalisé par les difficultés de circulation au nord, et un réseau plus local sur les territoires périurbains et ruraux ne facilitant pas les liaisons vers les principaux pôles générateurs de déplacements. Son offre manque notamment de complémentarité avec le réseau ferré.

### **UN ACCÈS INÉGAL AUX RÉSEAUX ET AUX PÔLES DE DÉPLACEMENT**

En terme de couverture territoriale, le système connaît également des carences : aujourd'hui 80 % de la population et 70 % des emplois en Essonne sont localisés en dehors d'un périmètre d'accès direct à pied d'une gare (800 m) proposant une offre attractive (100 passages / jour) . De plus, la desserte des communes est également hétérogène car seules 26 % sont directement desservies par le réseau ferré.

Aujourd'hui, le réseau structurant assure la desserte des pôles attracteurs de déplacements. Les liaisons entre ces pôles sont fortement tributaires des axes du réseau, tant pour le mode routier que pour les transports en commun dont ils redessinent la structuration.

Toutefois, l'absence de liaison en transport en commun de bonne qualité avec les grands pôles générateurs du nord de l'Essonne conduit à l'utilisation généralisée de la voiture particulière sur des axes routiers de plus en plus congestionnés. Une grande partie du territoire est toujours très dépendante de la voiture avec peu de propositions de choix modal et de points d'échanges intermodaux à disposition.

### **DES BESOINS DE DÉPLACEMENTS QUI TENDENT À AUGMENTER ET APPELLENT À UNE MEILLEURE ARTICULATION ENTRE TRANSPORT ET URBANISME**

La montée en puissance des pôles d'Évry-Corbeil, de Massy-Saclay et d'Orly, à vocation régionale voire nationale, induit des besoins en mobilité, à la fois pour les relier entre eux mais également avec les autres pôles de la métropole.

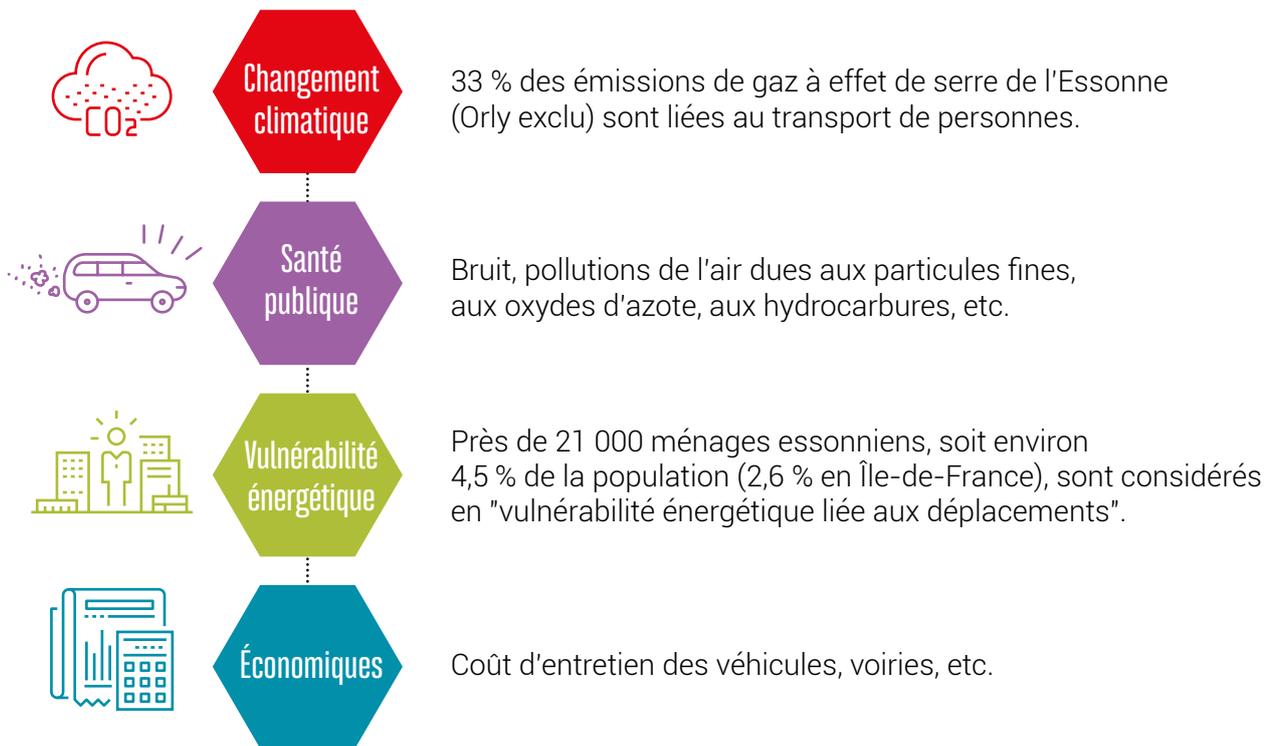
Le développement et l'intensification des territoires relais sont susceptibles d'accroître les besoins en déplacement et appellent à repenser l'offre de mobilité. Ces territoires relais sont des territoires "intermédiaires" (Val d'Orge, corridor RN7...) abritant notamment des zones d'emplois importantes, aujourd'hui mal desservies par les transports en commun (secteurs de Courtabœuf, Ter@tec, la Croix Blanche ou Montvrain), en particulier au regard de l'organisation du travail (horaires décalés, en soirée).

**DES BESOINS DE DÉPLACEMENTS QUI VONT CONTINUER À S'ACCROÎTRE EN ÎLE-DE-FRANCE ET EN ESSONNE :**

Si elle ne peut constituer une réponse unique, l'articulation entre infrastructures de transport et projets d'aménagement représente aujourd'hui un axe de réflexion au regard des problématiques d'éloignement entre les lieux d'habitation et les lieux d'emploi. Ces déplacements, liés aux phénomènes conjoints de concentration des emplois dans les pôles et de desserrement résidentiel, ont des impacts considérables. Les besoins vont s'accroître en conséquence de :

- La densification et les objectifs de territorialisation de l'offre de logement (TOL) qui prévoient la construction de 70 000 logements par an en Île-de-France. Entre 2006 et 2011, les départements de Grande couronne ont accueilli plus de la moitié de la construction de logements franciliens, l'Essonne s'affirmant comme l'un des départements les plus contributifs en produisant plus de 17 500 logements (soit 11 % de la croissance du parc de logements en Île-de-France), confirmant sa fonction résidentielle.
- L'inégale répartition des zones d'emplois du territoire.
- L'insuffisante mise en réseau des grands pôles de développement entre eux.

**LES DIFFÉRENTS IMPACTS DES TRANSPORTS SUR L'ENVIRONNEMENT SONT NOTAMMENT EN TERMES DE :**

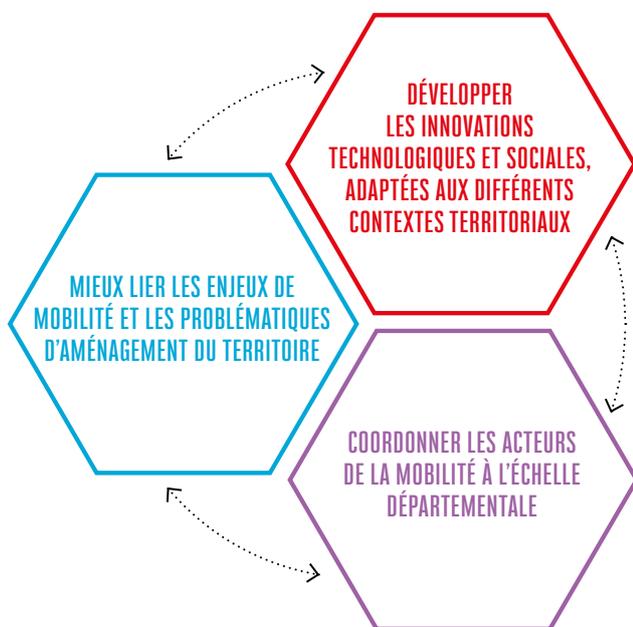


S'agissant de la circulation des biens, l'Essonne en tant que porte d'entrée sud de l'Île-de-France s'impose comme un territoire stratégique logistique majeur à l'échelle métropolitaine et nationale. Il est alors crucial de veiller à la cohérence globale des différentes politiques impactant les flux de marchandises afin de favoriser le dynamisme économique local tout en préservant la qualité de vie des Essonniers. Limiter les nuisances sonores, visuelles, et la pollution à travers la mise en œuvre de l'objectif de rationalisation de l'organisation des flux contribue à préserver le cadre de vie et concourt à la mise en œuvre du PDUIF. Aujourd'hui, de 9 à 15 % des déplacements urbains sont liés à des besoins de transport de marchandises et le dernier kilomètre participe à hauteur de 20 % au coût logistique global d'un produit.

Les réseaux existants, vieillissants et saturés ou arrivant à saturation, se révèlent donc inadaptés à la desserte d'un territoire de 1,2 millions d'habitants et 450 000 emplois. Leurs dysfonctionnements ou leur obsolescence pénalisent au quotidien la vie des Essonniers et compromettent l'attractivité du territoire. Ils ne lui permettent pas de réaliser ses potentialités et de répondre à l'ambition métropolitaine. Par ailleurs, il est nécessaire d'anticiper les mobilités de demain afin de répondre aux défis écologiques et technologiques. Enfin, l'adaptation de l'offre afin d'encourager le développement des territoires et de renforcer les accès aux zones d'emploi est primordiale, notamment pour que l'Essonne participe pleinement au rayonnement de la métropole. Le Département affirme donc la nécessité que soient valorisées et améliorées les liaisons structurantes avec Paris et les pôles d'attractivité majeurs de l'Île-de-France.

## La nécessité d'apporter un panel de solutions pour répondre aux enjeux et défis présentés

Au regard du diagnostic présenté, l'évolution des mobilités en Essonne doit s'articuler autour de trois orientations majeures.



La présence d'une autorité organisatrice, de gestionnaires de la voirie et de l'espace public, d'opérateurs divers rend parfois complexes la concrétisation et la réalisation de projets et impose une exigence toute particulière de coordination. L'éclatement de la décision et les exigences parfois nouvelles qu'impose sa construction appellent à réfléchir sur la gouvernance des politiques de la mobilité, à diverses échelles territoriales.

Fort de cette lecture, le Département a souhaité s'inscrire dans un cadre participatif pour l'élaboration et l'animation du présent schéma. Il fait de la gouvernance une clé de réussite des évolutions

à venir, la mise en œuvre des initiatives devant relever d'une stratégie globale et partagée.

Une meilleure coordination des acteurs à l'échelle départementale est en particulier nécessaire pour parvenir à mieux lier les enjeux de mobilité et les problématiques d'aménagement du territoire. Cette vision globale du transport, intégrant l'aménagement du territoire, est également favorable à la prise en compte des défis de la transition énergie climat et à l'inclusion territoriale.

Enfin, les innovations technologiques et les nouvelles pratiques constituent une ressource à développer pour lutter contre les dysfonctionnements du système (congestion routière) et compléter l'offre.

La mobilité quotidienne doit être au cœur des actions entreprises. Ces dernières doivent contribuer à redonner sa place au bus au sein de l'offre de mobilité ainsi qu'à promouvoir les usages en faveur de l'éco-mobilité. Ces actions doivent également favoriser les innovations et soutenir les initiatives locales, notamment dans les espaces périurbains et ruraux.

Il est donc urgent d'optimiser, de fiabiliser et de sécuriser les déplacements, de mettre en dynamique leurs écosystèmes, de rendre accessibles toutes les parties du territoire, de permettre un accès aux transports plus équitable, de produire un urbanisme et un système de déplacement respectueux de l'environnement et, in fine, de pouvoir s'appuyer sur des comportements citoyens responsables. C'est cette équation que vise à résoudre le Département au travers de son schéma cadre des mobilités 2017-2021.



# 03



Le schéma cadre des mobilités :  
une nouvelle impulsion au service  
d'un territoire essonnien plus  
accessible, attractif  
et équitable

## Approche et objectifs du schéma cadre des mobilités

Pour répondre à l'ensemble des constats et enjeux précédemment présentés, le Département propose une réponse globale et adaptée, au travers de son nouveau schéma cadre des mobilités 2017-2021. Celui-ci, fruit d'une lecture renouvelée des enjeux du territoire et vecteur de nouvelles dynamiques, intègre :

- les évolutions du contexte législatif et réglementaire ;
- les dynamiques franciliennes ;
- l'approfondissement des connaissances sur la mobilité essonnienne, valorisant l'exploitation de la dernière enquête globale transport ;
- le besoin de coordination et de déclinaison départementale du PDUIF 2014-2020 ;
- les innovations technologiques et l'avènement de nouveaux usages de la mobilité.

Document ambitieux, articulé autour de mesures concrètes, le schéma cadre des mobilités 2017-2021 a également comme ambition d'être réaliste dans l'apport des solutions aux défis qui lui sont posés.

Il explore les modalités de fiabilisation et d'adaptation du système actuel, encourage l'émergence de nouvelles solutions, tout en tenant compte d'un contexte budgétaire contraint, et des marges de manœuvre restreintes sur les possibilités d'évolution et de création d'infrastructures de transport. Cette approche s'appuie sur une combinaison de solutions :

- La réalisation de nombreux projets sont à l'étude ou en instance en Essonne mais ne sont pas financés et voient leurs échéances d'achèvement s'allonger régulièrement. Ce constat appelle non seulement à prioriser ces projets mais aussi à les concrétiser. La mise en œuvre de ces projets est complexe et s'effectue sous le couvert de procédures réglementaires, en s'inscrivant dans un temps long. La réunion des financements nécessaires mobilise des partenariats parfois difficiles à constituer, dans un contexte de raréfaction des ressources.

- L'intervention sur l'offre bus, mode plus souple et "facilement" évolutif, permet de renforcer la couverture du territoire en transports en commun.

- La consolidation d'un certain nombre de solutions émergentes, développant de nouvelles formes de mobilité et valorisant les évolutions technologiques qui permettent de proposer une offre "complémentaire" sur des territoires mal couverts et où la faible densité de population ne permettrait pas de rentabiliser des projets "lourds" ou même des liaisons bus.

- Le partage des voies en faveur des projets de transports en commun ou de modes actifs qui permettent d'optimiser l'espace existant et de valoriser les infrastructures.

- Le déploiement d'outils numériques permettra d'encourager la multimodalité et l'adaptabilité des trajets en fonction des aléas (travaux, incidents, etc.).

L'enjeu est d'impulser des actions phares d'envergure structurante ainsi que des actions à petite échelle, qui cependant contribuent toutes à l'amélioration des mobilités. Outre l'approche relative à l'évolution des infrastructures, le schéma développe une démarche valorisant les usages, l'inventivité, la créativité et l'adaptation, afin d'apporter des réponses multiples aux défis de la mobilité.

Le schéma cadre a vocation à positionner l'Essonne dans les grands enjeux de la mobilité. Il constitue un outil d'aide à la décision tant pour les élus que pour les services, et représente un document central, mettant en valeur les actions menées par le Département et offrant une cohérence entre les objectifs poursuivis.

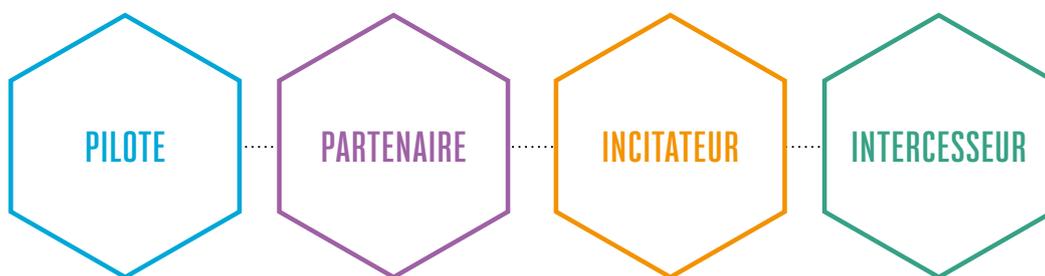
Ce schéma est avant tout un document fait par et pour les Essonnais et constitue un cadre, décliné par des plans sectoriels. Il s'articule également en cohérence avec les stratégies régionales et nationales, en tenant compte des politiques départementales et des contextes locaux.

## Le rôle du Département dans sa mise en œuvre

Le schéma cadre des mobilités permet d'inscrire les priorités du Département en complémentarité de celles des autres acteurs. En vertu du cadre législatif et réglementaire, le Conseil départemental pourra donc être tour à tour :

- **Pilote**, lorsqu'il se trouve en posture de conduire l'action, qu'il soit dans son rôle de maître d'ouvrage, de leadership, d'ensemblier ou de facilitateur.
- **Partenaire**, lorsqu'il participe techniquement ou financièrement, par le biais de subventions ou de cofinancements pour d'autres maîtres d'ouvrage.
- **Incitateur**, lorsqu'il sensibilise, conseille ou encourage des actions, quels qu'en soient les initiateurs.
- **Intercesseur**, lorsqu'il intervient en dehors de son champ d'intervention direct pour défendre les besoins des Essonnais auprès des acteurs en charge des déplacements.

Il n'est pas pour autant question de cibler uniquement le court ou le moyen terme, car si de nombreux "grands projets d'infrastructures" sont susceptibles de se concrétiser en dehors du mandat, ils se préparent d'ores et déjà. L'enjeu revient alors à proposer des mesures qui dépassent la problématique budgétaire et qui offrent de nouvelles solutions, il s'agit donc également de porter une ambition pour l'Essonne "terre d'avenirs".



## Des schémas sectoriels à élaborer ou à réviser

Le schéma cadre des mobilités 2017-2021, instrument de pilotage et de gouvernance, constitue un outil de cohérence et de transversalité pour une politique départementale non seulement ambitieuse et pragmatique, mais aussi efficiente et évolutive.

Le schéma cadre des mobilités appelle la mise en œuvre ou la révision d'autres plans opérationnels, à l'image du plan bus et du plan éco-mobilité. Des plans sectoriels vont d'ores et déjà se déployer afin de structurer la politique en faveur de la mobilité menée par le Département.

### **CONTEXTE NATIONAL ET RÉGIONAL**

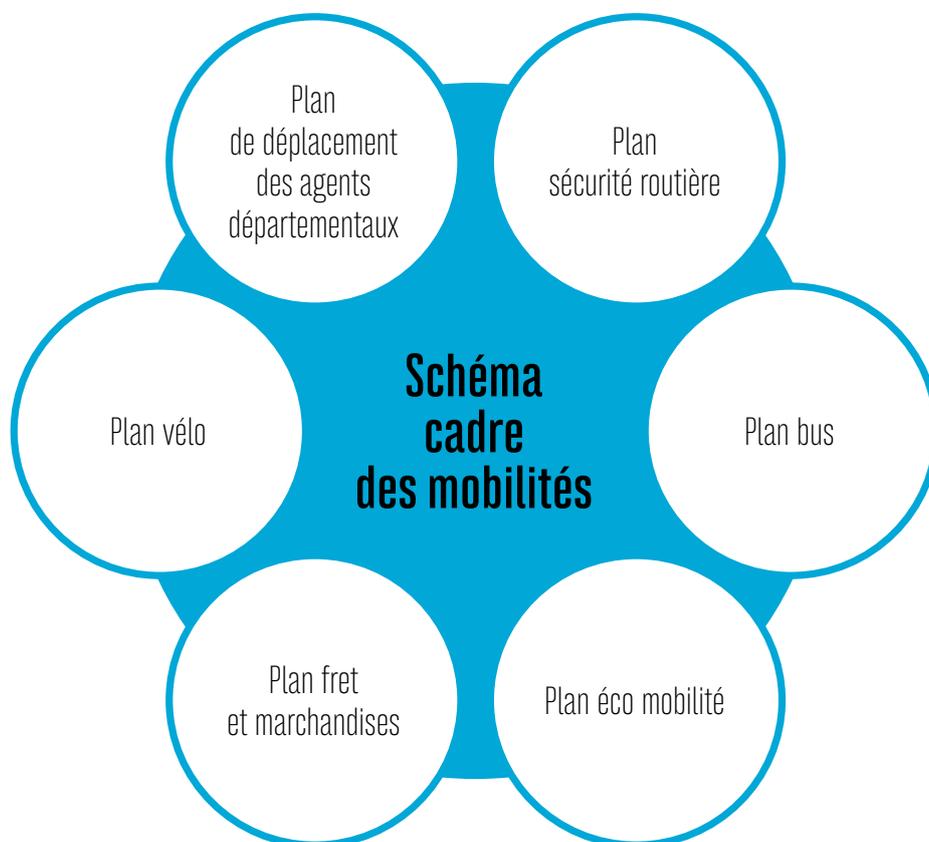
Grenelle de l'environnement

SDRIF

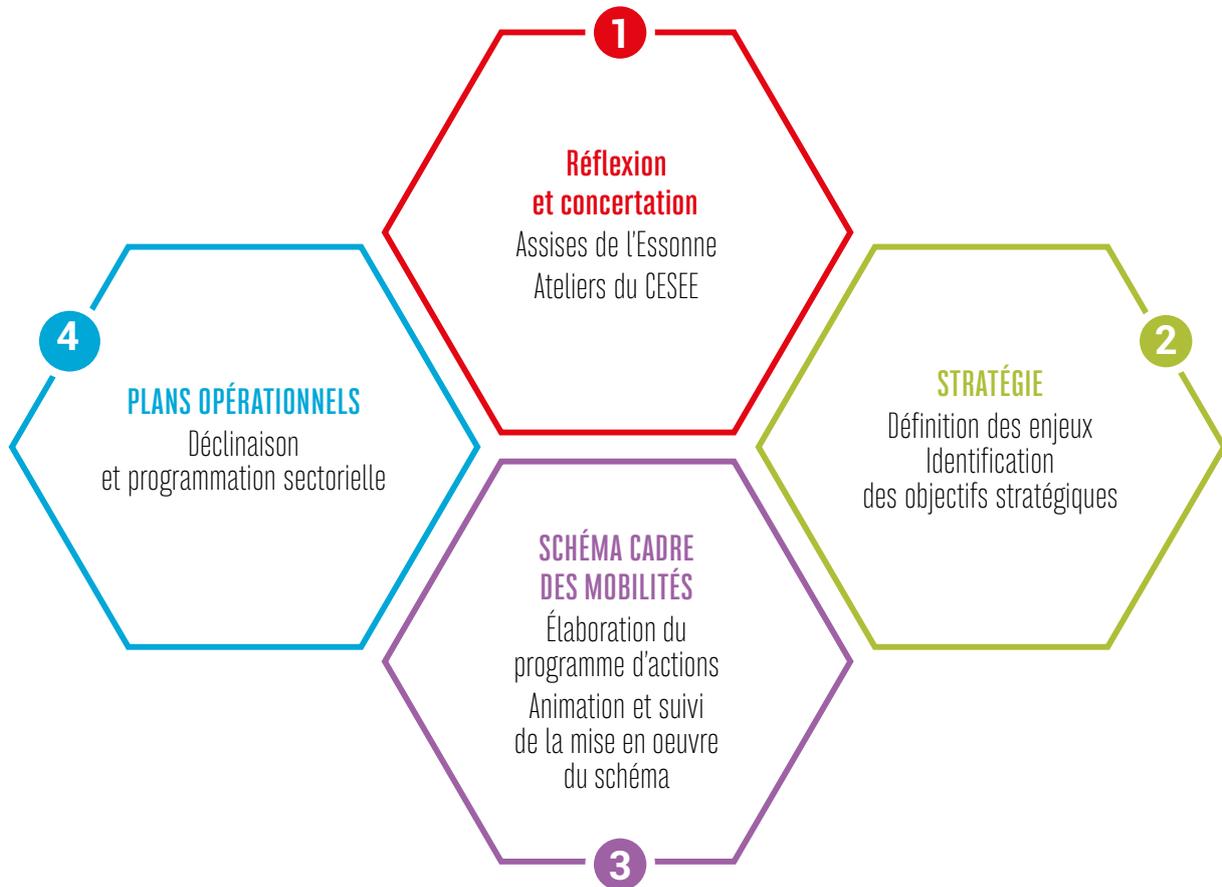
PDUIF

Grand Paris

CPER - CPRD et contractualisation des grands projets d'infrastructure



## SYNTHÈSE D'ÉLABORATION DU SCHÉMA CADRE DES MOBILITÉS



L'élaboration du Schéma cadre des mobilités s'inscrit dans la durée, sur base d'une réflexion et d'une concertation élargie avec les acteurs de la mobilité et les collectivités. Ces temps d'échanges ont eu lieu lors des Assises de l'Essonne, tenues en novembre 2015, et des ateliers du CESEE à l'automne 2016.

Ces rencontres ont permis au Département d'élaborer une stratégie préalable aux actions. Cette dernière passe par l'identification d'enjeux et la définition d'objectifs stratégiques, piliers de l'action et de la vision départementale des mobilités.

Le Schéma cadre des mobilités, dont le programme d'actions est à la fois ambitieux et réaliste, a été adopté le 27 mars 2017 pour l'horizon 2021. Sa mise en œuvre et son animation se feront à travers des plans opérationnels, à l'image du Plan Bus et du Plan éco-mobilité.



# 04



La déclinaison opérationnelle  
du Schéma cadre des mobilités  
pour la période  
2017-2021

## Des schémas sectoriels à élaborer ou à réviser

Le Schéma cadre des mobilités, adossé à un plan pluriannuel d'investissement, prévoit une mobilisation importante des moyens en faveur du réseau routier départemental en Essonne. Cette mobilisation se traduit tout autant au niveau des grands projets, le plus souvent cofinancés par exemple au titre du CPER, que de ceux visant la réhabilitation du réseau, la sécurité routière, ou l'accompagnement des projets locaux.

Le modèle de développement et de gestion des infrastructures de transport en commun en Ile-de-France, essentiellement orienté et priorisé pour la zone dense, ne répond pas aux besoins d'une grande partie des territoires essonniers et à l'indispensable rééquilibrage des investissements.

**Le Département prévoit de consacrer environ 450 M€ aux mobilités et déplacements sur la durée du schéma cadre des mobilités 2017-2021 pour la réalisation des actions des plans sectoriels, dont :**

- 182 M€ pour les grands projets routiers dont le Ring des Ulis, le Christ de Saclay, le Grand Pôle Intermodal de Juvisy, les déviations de Paray-Vieille-Poste, d'Itteville et le franchissement de Seine.

Le plan pluriannuel d'investissement prévoit l'aboutissement d'opérations stratégiques engagées, à l'image du réaménagement du Grand Pôle Intermodal de Juvisy. Il prévoit par ailleurs la poursuite de l'opération de réaménagement de l'échangeur RN118/ RD36 dit du "Christ de Saclay", ainsi que l'engagement des travaux de l'opération du Ring des Ulis (échangeur RN118 / RD118), toutes deux inscrites au CPER.

Le PPI finance également la poursuite des études et le démarrage des travaux des opérations de déviation d'Itteville (RD31) et de Paray-Vieille-Poste (barreau manquant du contournement sud d'Orly et de la liaison nord-Essonne et du franchissement de Seine). Ces deux dernières opérations constituent des maillons essentiels du Réseau routier d'intérêt régional.

Par ailleurs, il est programmé les enveloppes nécessaires au démarrage des opérations partenariales d'envergure qui accompagnent des opérations stratégiques au niveau local, telles que des interventions de résorption de points durs sur la RN7 et la RN20.

- 141 M€ pour la gestion et la modernisation du réseau routier, l'accompagnement de projets en agglomération, mais également la sécurité routière.

Dans ce domaine, le Département prévoit un rattrapage et à une remise à niveau des routes et infrastructures départementales. En complément des opérations de développement structurantes, le Département va renforcer le niveau de service sur les infrastructures existantes et mener chaque année un nombre important d'opérations de réhabilitation, que ce soit sur les voiries (couches de roulement notamment) ou les ouvrages. Ces montants intègrent également le renforcement des opérations visant à améliorer la sécurité routière sur les voiries départementales et des opérations d'accompagnement des projets locaux.

- 94 M€ pour les grands projets de transport en commun : SPTC Massy - Saint Quentin, T7 phase 2 (Athis-Mons ↔ Juvisy), Tram 12 Express et Tzen 4.

Le Département, en appui aux dispositifs contractuels (CPER-CPRD), soutient le développement d'un réseau de transports en site propre à bon niveau de service, en corrélation avec le renfort de l'offre des grandes lignes régulières. Il est en effet essentiel de structurer les principales liaisons nécessaires à l'attractivité de l'Essonne, en favorisant l'accessibilité des lieux d'emplois et d'habitat. Combinant jonction entre pôles et dessertes locales, ce réseau permettra aux territoires traversés de réaliser leurs potentialités, notamment aux abords des lieux d'intermodalité appelés à devenir des lieux d'intensification urbaine, et de contribuer pleinement aux ambitions essonniennes et métropolitaines.

**Au-delà des projets de transports CPER, trois plans sectoriels permettront plus particulièrement d'assurer une meilleure offre de mobilité en Essonne :**

- 9,01 M€ pour le Plan Bus Essonne : résorption de points durs routiers et pôles d'échanges multimodaux.

Le Plan Bus Essonne permet de définir une stratégie départementale et un plan d'actions "bus" en visant la revalorisation du mode bus dans l'offre globale de transport.

Un des leviers d'amélioration est le traitement des points durs sur le réseau routier pour une fiabilisation des temps de parcours et l'amélioration de la qualité de service.

- 1,55 M€ pour le Plan éco-mobilité : mobilités innovantes (auto partage, covoiturage).

Le Département entend agir de manière concrète dans le domaine de l'éco-mobilité pour promouvoir des modes de déplacements favorables à l'environnement et contribuer à limiter la saturation du réseau routier pendant les "heures de pointe".

- 9,59 M€ pour le Plan Vélo : réhabilitation et développement de liaisons cyclables.

Au niveau de l'intervention sur l'infrastructure, la politique cyclable du Département devrait s'appuyer sur deux grandes composantes sur la période 2017-2021 :

- L'amélioration de la qualité des itinéraires départementaux existants, action engagée dès 2016.
- La mise en oeuvre de nouveaux tronçons, dans l'objectif de résorber les discontinuités ou d'accompagner le rabattement vers les pôles multimodaux (gares RER et routière) et les zones d'emploi en croissance.

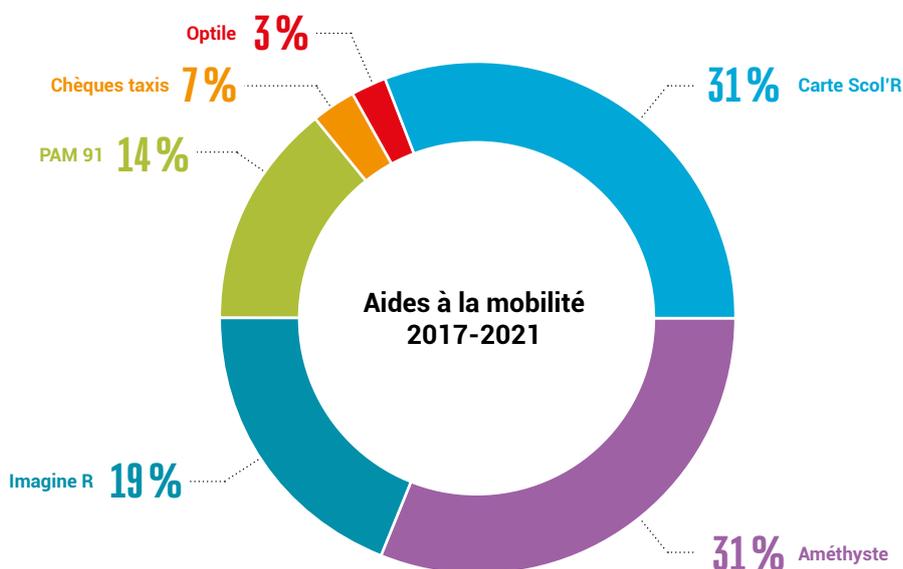
Ainsi, le Département continuera de porter un investissement technique mais aussi financier au service de la mobilité, notamment des plus fragiles.

Les dépenses de fonctionnement versées en faveur de l'aide à la mobilité en faveur des Essonniens les plus fragiles atteignent plus de 15 M€ en 2017 avec 4 grandes dépenses :

- 5,1 M€ pour la carte améthyste : personnes âgées, anciens combattants et personnes handicapées.
- 5,1 M€ pour la carte Scol'R : élèves en maternelle, élémentaire et les collégiens (boursiers ou non boursiers).
- 3,1 M€ pour la carte Imagine R.
- 2,3 M€ pour le dispositif PAM 91 à destination des personnes handicapées.

Ce niveau de dépenses, maintenu la période 2017-2021, sera susceptible d'évoluer en fonction des besoins de la population.

Sur la période 2017-2021, il est ainsi prévu de répartir les aides selon les ratios suivants :



## Un programme d'actions à la fois ambitieux et réaliste

Le programme d'actions du schéma cadre des mobilités se définit en 6 enjeux, 12 objectifs stratégiques et 50 actions.

Chaque enjeu identifie les priorités du Département pour l'amélioration du système de transport. Les objectifs stratégiques permettent d'identifier le rôle du Département ainsi que les partenaires associés, pour répondre à l'enjeu annoncé.

Les 50 actions sont caractérisées par des liens interdépendants, du fait des impacts ou des conséquences sur les autres enjeux, ce qui souligne le caractère global et transversal de la démarche.

Par ailleurs, si certaines actions présentent un caractère opérationnel manifeste et un impact géographique à l'échelle de l'Essonne, d'autres s'inscrivent dans des pratiques, des usages et de la gouvernance, qui font appel à des processus de plus long terme ou dans des échelles d'implication de niveau régional, voire national.

ENJEUX		OBJECTIFS STRATÉGIQUES	
1	Mieux desservir l'Essonne par les grandes infrastructures régionales et nationales de transports en commun	1	Fiabiliser le fonctionnement et améliorer l'offre du réseau ferroviaire
		2	Raccorder l'Essonne au futur réseau Grand Paris Express
		3	Favoriser l'accès des Essonniens au réseau à grande vitesse
2	Renforcer le maillage des territoires par un réseau efficace de transports en commun	4	Relier les grands pôles essonniens par un réseau structurant en site propre
		5	Revaloriser le mode bus dans l'offre globale de transport
3	Faire de la route un levier majeur pour améliorer les déplacements	6	Développer l'usage multimodal des axes routiers structurants
		7	Optimiser le fonctionnement du réseau routier départemental
		8	Améliorer la sécurité routière
4	Favoriser les mobilités alternatives	9	Développer des alternatives à l'autosolisme
		10	Encourager l'usage des modes actifs
5	Maîtriser l'impact des flux logistiques	11	Rationaliser l'organisation des flux de marchandises
6	Renforcer la gouvernance	12	Favoriser le dialogue, l'information et la coordination entre les acteurs



ENJEUX	OBJECTIFS STRATÉGIQUES	ACTIONS
<b>1</b>	<b>1</b> Fiabiliser le fonctionnement et améliorer l'offre du réseau ferroviaire	<b>1</b> Veiller à la rénovation et/ou au renouvellement du matériel existant des lignes B, C et D en conformité avec les échéances fixées par IDF Mobilités (ex : STIF)
		<b>2</b> Soutenir la réalisation des travaux pour mettre à niveau les infrastructures
		<b>3</b> Conforter l'amélioration de l'intermodalité et l'accessibilité en gare
		<b>4</b> Soutenir l'amélioration de l'exploitation du réseau
		<b>5</b> Inciter à l'amélioration de la sécurité voyageur sur le réseau et dans les gares
		<b>6</b> S'assurer d'une bonne prise en compte des besoins des territoires
		<b>7</b> Encourager l'amélioration de l'information et de la communication aux usagers
	<b>2</b> Raccorder l'Essonne au futur réseau Grand Paris Express	<b>1</b> Veiller au respect des échéances pour la réalisation du Grand Paris Express
		<b>2</b> Exiger un système de rabattement et d'intermodalité optimal pour tous les Essonnais
		<b>3</b> Contribuer à une desserte plus fine du territoire par des gares supplémentaires
		<b>4</b> Promouvoir le prolongement de la ligne 18 à l'est vers le RER D
		<b>5</b> Veiller à l'insertion urbaine et paysagère de l'infrastructure et des ouvrages annexes et au bon déroulement des phases chantiers
		<b>6</b> Solliciter IDF Mobilités afin qu'il engage des études pour assurer la pérennisation d'Orlyval à horizon 2024
	<b>3</b> Favoriser l'accès des Essonnais au réseau à grande vitesse	<b>1</b> Conforter l'attractivité de la gare TGV de Massy-Palaiseau
		<b>2</b> Accompagner la réalisation du projet Massy-Valenton
		<b>3</b> Soutenir la création de nouvelles infrastructures ferroviaires sous condition qu'elles respectent l'environnement et bénéficient aux territoires qu'elles traversent

ENJEUX	OBJECTIFS STRATÉGIQUES	ACTIONS		
2	Renforcer le maillage des territoires par un réseau efficace de transports en commun	4 Relier les grands pôles essonnien par un réseau structurant en site propre	1	Garantir la réalisation des opérations matures
			2	Porter le développement de SPTC sur des axes viaires principaux, en lien avec l'amélioration de leur fonctionnement
			3	Organiser l'expression des besoins Essonnien pour le développement des SPTC
		5 Revaloriser le mode bus dans l'offre globale de transport	1	Valoriser le positionnement du Département sur le mode bus
			2	Prioriser, avec les intercommunalités et les transporteurs, le renfort et le développement d'offre à porter auprès d'IDF Mobilités
			3	Rendre le mode bus attractif pour les mobilités quotidiennes en agissant sur l'infrastructure routière
	4		Rendre le mode bus plus lisible pour l'utilisateur	
	5		Soutenir les services de Transport à la Demande (TAD)	
	3	6 Développer l'usage multimodal des axes routiers structurants	1	Promouvoir l'usage multimodal des voies autoroutières
			2	Redistribuer l'espace viaire au profit des modes alternatifs sur RN
3			Conforter et créer des pôles d'échanges performants et durables	
7 Optimiser le fonctionnement du réseau routier départemental		1	Réaliser les opérations routières manquantes	
		2	Traiter les points durs de trafic	
		3	Faire évoluer le réseau en accompagnement des besoins des territoires	
8 Améliorer la sécurité routière		1	Sécuriser l'infrastructure	
		2	Sensibiliser aux risques routiers	
		3	Participer aux actions de contrôles routiers	

ENJEUX		OBJECTIFS STRATÉGIQUES		ACTIONS	
4	Favoriser les mobilités alternatives	9	Développer les alternatives à l'autosolisme	1	Favoriser et promouvoir le covoiturage pour les trajets de courte distance des Essonnien(ne)s
				2	Soutenir et promouvoir les initiatives locales
				3	Favoriser l'usage des véhicules sobres en carbone
				4	Déployer des mesures incitatives en interne
				5	Mettre en place une communication ambitieuse
		10	Encourager l'usage des modes actifs	1	Développer une offre cyclable continue, sécurisée, lisible et intermodale
				2	Faciliter l'accès aux équipements et sites départementaux en modes doux
				3	Impulser en interne une démarche d'exemplarité pour encourager le recours aux modes doux par les agents
				4	Encourager le développement des services liés au vélo facilitant cette pratique
				5	Contribuer à animer une gouvernance portant sur le vélo
5	Maîtriser l'impact des flux logistiques	11	Rationaliser l'organisation des flux de marchandises	1	Favoriser l'intermodalité entre la route, le fer et la Seine pour un transport massifié des marchandises
				2	Participer à la construction d'une vision régionale de la logistique
				3	Optimiser la desserte routière
6	Renforcer la gouvernance	12	Favoriser le dialogue, l'information et la coordination entre les acteurs	1	Créer un Comité départemental des mobilités
				2	Porter une vision "Grande couronne capitale" de la mobilité
				3	Poursuivre le partenariat engagé avec les intercommunalités
				4	Développer une base de données commune permettant un meilleur partage de l'information

## Mieux desservir l'Essonne par les grandes infrastructures régionales et nationales de transports en commun

### Objectifs stratégiques 1

#### FIABILISER LE FONCTIONNEMENT ET AMÉLIORER L'OFFRE DU RÉSEAU RÉGIONAL FERROVIAIRE

### RÔLE DU DÉPARTEMENT



### PARTENAIRES

IDF Mobilités, Région, SNCF, RATP, ARAFER, associations d'usagers

### CONTEXTE

Le réseau ferré essonnien est défini par les lignes de RER B, C et D qui convergent vers Paris. L'offre RER, structurant le territoire, est néanmoins caractérisée par une inadéquation entre les besoins existants des usagers et le service fourni aujourd'hui par les deux opérateurs : la SNCF pour les lignes C et D et la RATP pour la ligne B. Les lignes sont empruntées à près de 75 % pour aller à Paris, 1<sup>er</sup> bassin d'emploi des Essonnien(ne)s qui travaillent en dehors du Département.

Le manque de ponctualité des trains, qui pénalise les usagers et nuit à l'attractivité des territoires, tient à des facteurs multiples dont notamment :

- Les lignes RER (principalement le RER C) doivent cohabiter avec des trains Intercités, TER, TGV, et fret, sur une infrastructure vieillissante, au sein d'un système global sujet à de nombreux dysfonctionnements.
- Les incidents liés à l'infrastructure se répercutent sur l'ensemble des réseaux. Les incidents d'origine électrique (alimentation des caténaires, des passages à niveaux, etc.) ou des voies (ballast, etc.) sont nombreux du fait du manque d'entretien jusqu'en 2014, date du démarrage des programmes de massification des travaux sur les branches sud. Ces incidents sont également la conséquence des connexions successives entre les réseaux, à l'image des cisaillements entre les voies à Corbeil-Essonnes.
- Les périodes de travaux, par leur ampleur contraignent les circulations des trains. Les travaux de nuit pour la régénération du réseau induisent la restitution des voies le matin avec un risque de retard. L'importance des chantiers peut induire des Limitations Temporaires de Vitesse qui réduisent l'allure des trains et impliquent de supprimer des missions principalement pour les branches sud des RER C et D.

De plus, devant l'ampleur des travaux à effectuer, des week-ends de travaux sont programmés tout au long de l'année.

- Les pannes liées au matériel roulant vieillissant (principalement sur le RER D).
- La congestion sur les tronçons centraux (Paris et proche banlieue) sature les gares parisiennes et répercute les incidents sur l'ensemble des réseaux et des branches.
- La multiplication des incidents extérieurs : colis suspects, accidents voyageurs, intrusions sur les voies, etc. induisent des procédures de sécurité lourdes pour les opérateurs, et pénalisent la circulation sur l'ensemble du réseau ferré.
- L'augmentation des temps d'arrêt en gare, conséquence de la hausse de fréquentation du réseau et du temps de montée et descente des passagers.

De fait, les objectifs contractuels de ponctualité ne sont aujourd'hui pas respectés, particulièrement pour la ligne D où le taux de ponctualité peine à atteindre 85,2 %<sup>3</sup>.

Pour autant, chaque ligne bénéficie aujourd'hui d'un schéma directeur qui prévoit des orientations spécifiques.

- Le schéma directeur du RER B sud, approuvé en 2013, doit fiabiliser le fonctionnement et moderniser la ligne, lui permettant de s'adapter aux territoires en fort développement que sont notamment Saclay et Massy.
- Le schéma directeur du RER C, approuvé en 2009, vise à faire évoluer la ligne dans sa globalité en termes d'offre de transport, de gestion des circulations et d'équipement des gares. Cependant, la régénération des caténaires pendant 9 ans et les travaux sur l'infrastructure vont induire des plans d'exploitation très dégradés.
- Le schéma directeur du RER D, approuvé en 2006, doit améliorer

<sup>3</sup> Source : STIF (nouvellement IDF Mobilités depuis 2017), octobre 2016

la régularité de la ligne tout en offrant une desserte renforcée au nord et au sud. L'importante hausse de fréquentation sur le réseau appelle aujourd'hui à actualiser le schéma directeur qui doit prévoir de nouvelles orientations et impulser une nouvelle dynamique à la ligne.

Par ailleurs, la région parisienne concentre 60 % des faits de délinquance commis dans les transports en commun à l'échelle nationale<sup>4</sup>. Les enjeux de prévention et de sécurité constituent dès lors un champ d'action à part entière pour les pouvoirs publics comme pour les transporteurs. Ils sont pris en compte et articulés dans une acception large qui ne se limite pas à la lutte contre les actes malveillants mais inclut aussi la problématique des incivilités, du sentiment d'insécurité et de la fraude, dont le coût est évalué à 366 millions en Île-de-France<sup>5</sup>, et font l'objet depuis la loi Savary<sup>6</sup> du 22 mars 2016 d'un renforcement législatif.

## **ENJEUX**

L'enjeu principal est de restaurer non seulement la fiabilité et la ponctualité, mais aussi de favoriser à la multimodalité, en offrant des alternatives pertinentes et attractives à la voiture, notamment pour relier Paris et les lieux d'emplois franciliens. Ces objectifs doivent pouvoir s'appuyer sur des schémas directeurs portant une vision globale, à long terme des enjeux pour chaque ligne, et qui intègrent des améliorations concrètes et réalistes.

## **ACTIONS**

Afin de fiabiliser le fonctionnement et améliorer l'offre du réseau régional (RER), le Département tient un rôle de garant du calendrier opérationnel et doit porter la voix des collectivités au IDF Mobilités, financeur et détenteur des marchés avec les opérateurs du réseau ferré. Le Département n'a plus de vocation à financer ces investissements, notamment au titre de la loi NOTRe du 7 août 2015 supprimant la clause de compétence générale.

Le Département doit être l'interlocuteur ou le médiateur privilégié entre les communes, EPCI et IDF Mobilités.

### **ACTION 1.1 - VEILLER À LA RÉNOVATION ET/OU AU RENOUELEMENT DU MATÉRIEL EXISTANT DES LIGNES B, C ET D EN CONFORMITÉ AVEC LES ÉCHÉANCES FIXÉES PAR LE IDF MOBILITÉS**

Le nouveau matériel permettra davantage de confort et aura davantage de possibilités d'adaptation en fonction des secteurs traversés (zones denses / peu denses). L'augmentation du nombre de portes participera au respect des horaires du fait de la diminution des temps de descente et de montée des passagers.

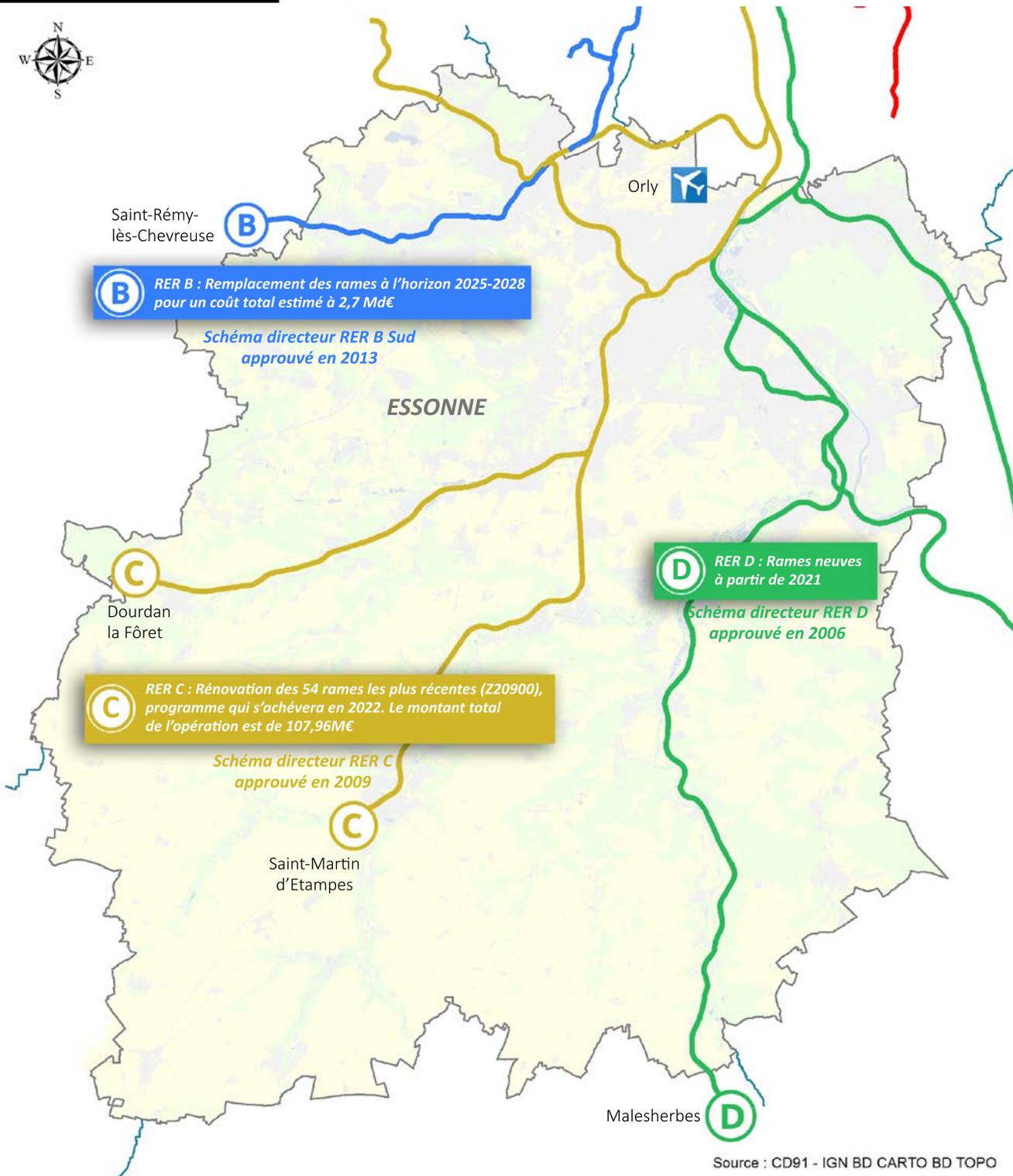
IDF Mobilités prévoit de remplacer les rames du RER B à horizon 2025-2028 pour un coût total estimé à 2,7 milliards d'euros. Concernant le RER C, il restera à rénover jusqu'en 2022 54 rames pour un montant total de 107,96 millions d'euros. Enfin, les rames du RER D seront remplacées dès 2021 par le RER NG.

<sup>4</sup>Source : Ministère de l'Intérieur 2011

<sup>5</sup>Source : Cour des Comptes, rapport public annuel 2016 "La lutte contre la fraude dans les transports urbains en Île-de-France : un échec collectif"

<sup>6</sup>LOI n° 2016-339 du 22 mars 2016 relative à la prévention et à la lutte contre les incivilités, contre les atteintes à la sécurité publique et contre les actes terroristes dans les transports collectifs de voyageurs.

LES INVESTISSEMENTS EN FAVEUR DE L'AMÉLIORATION DES CONDITIONS DE TRANSPORTS  
DES USAGERS DES RER EN ESSONNE



### **ACTION 1.2 - SOUTENIR LA RÉALISATION DES TRAVAUX POUR METTRE À NIVEAU LES INFRASTRUCTURES**

En France, 70 % du trafic ferroviaire se fait sur 10 % du réseau situé en Île-de-France, alors même que cette portion est la plus obsolète<sup>7</sup>. Le vieillissement des infrastructures nécessite des travaux de rénovation de grande ampleur sur un temps long. Les travaux inscrits au programme Fiabilité Île-de-France (2014-2020) doivent continuer de s'accroître et de perdurer.

Ce constat conforte à la mise en œuvre de plusieurs mesures, appliquées par les opérateurs, et dont le Département veillera à l'application :

- Le renouvellement de l'ensemble des voies du réseau RER et que soient maintenus les investissements en faveur du réseau avec les moyens humains et financiers adéquats. Dans le cadre du programme fiabilité, SNCF Réseau a lancé un programme de modernisation et de renforcement des infrastructures du réseau RER. En 2015, 145 millions d'euros ont été engagés pour rénover le réseau RER D et 190 millions d'euro pour le RER C .
- La mise en conformité des postes électriques, avec un renforcement de l'alimentation électrique et un renouvellement des caténaires, afin de faire face à la consommation d'énergie des rames à 2 niveaux en heures de pointe et de fiabiliser et sécuriser le réseau.
- La mise aux normes ou de remplacement des aiguillages.
- La réalisation des aménagements du barreau Massy-Valenton, (rocade permettant de mettre en relation les réseaux Atlantique et Sud-Est) ; cette section constitue le maillon faible du réseau TGV et offre des performances limitées au RER C<sup>8</sup> en termes de régularité mais aussi de fréquence.
- L'exigence d'optimisation du fonctionnement et d'une meilleure sécurisation des passages à niveaux.

### **ACTION 1.3 - CONFORTER L'AMÉLIORATION DE L'INTERMODALITÉ ET L'ACCESSIBILITÉ EN GARE**

L'intermodalité peut recouvrir plusieurs aspects : physique, tarifaire ou informative et ambitionne de réduire les distances et les temps de correspondance tout en leur assurant la sécurité. La gestion de l'intermodalité définie par un changement de modes de déplacements au cours d'un même trajet est un incontournable de l'attractivité du système de transport dans sa globalité.

Pour faciliter et optimiser l'intermodalité pour tous, le Département exige que :

- Les travaux de mise en accessibilité des gares soient réalisés, conformément à la loi du 11 février 2005 dite pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées, dont les délais ont été prolongés par la loi du 21 juillet 2015.

<sup>7</sup>Source : SNCF

<sup>8</sup>Source : SNCF Réseau

- Les quais des gares soient mis à niveau, en adéquation avec l'arrivée future des nouveaux matériels roulants.
- L'offre de stationnement soit augmentée en gare afin de permettre et d'encourager les rabattements.

### **ACTION 1.4 - SOUTENIR L'AMÉLIORATION DE L'EXPLOITATION DU RÉSEAU**

Le système *Communication Based Train Control* (CBTC) désigne le fonctionnement automatique du contrôle du trafic ferroviaire (train ou métro). La communication continue entre le train et les ordinateurs chargés de piloter le trafic, permet de réduire les temps de parcours et d'augmenter le volume de circulation des trains par la réduction de l'espacement entre eux.

Le Département soutient la mise en œuvre de ce dispositif, et souhaite que les nouveaux systèmes évoluant vers l'automatisation des lignes, et permettant de mieux gérer les difficultés d'exploitation actuelles, soient opérationnels dès 2021 pour la RATP (système FASTO) et dès 2025 pour la SNCF (système NEXTEO), en conformité avec les engagements pris par les opérateurs. Les deux systèmes doivent être interopérables afin d'être efficaces dans le tronçon central (tunnel du Châtelet).

### **ACTION 1.5 - INCITER À L'AMÉLIORATION DE LA SÉCURITÉ VOYAGEUR SUR LE RÉSEAU ET DANS LES GARES**

Le Parlement a adopté le 22 mars 2016 la proposition de loi Savary relative aux incivilités, à la sécurité publique et contre les actes terroristes dans les transports collectifs. Cette loi donne de nouveaux moyens d'actions en faveur de la répression de la fraude ou du renforcement des contrôles. Le Département se positionne en tant qu'incitateur et intercesseur des pouvoirs publics et des transporteurs pour la mise en application de la loi. Il soutient notamment l'action de la Région Île-de-France, qui intervient dans le cadre de son "bouclier sécurité" voté le 22 janvier 2016, et prévoit par ailleurs la mise en place d'un grand plan de vidéo-protection sur le réseau francilien, à l'image des installations au sein de la gare de Vigneux-sur-Seine sur le RER D.

Le Département prévoit de :

- solliciter auprès d'IDF Mobilités et des opérateurs de transports la mise en œuvre de moyens nécessaires à l'amélioration de la sécurité, et notamment un renforcement des personnels au contact du public sur le terrain (agents de médiation, agents de sûreté ferroviaire, etc.) ;
- inciter les acteurs locaux à compléter le dispositif à leur échelle ;
- renforcer la coordination des actions entre les différents dispositifs de sécurité existants, notamment en ce qui concerne les gares de Juvisy-sur-Orge et de Brétigny-sur-Orge ;
- mieux tenir compte des besoins des usagers, au croisement des questions de propreté, de sûreté et de qualité de services.

## **ACTION 1.6 - S'ASSURER D'UNE BONNE PRISE EN COMPTE DES BESOINS DES TERRITOIRES**

Aujourd'hui, les grilles horaires théoriques ne sont plus en adéquation avec les réalités vécues par les usagers et ne correspondent pas à leurs besoins. Par ailleurs, les dynamiques d'emploi et les projets de densification autour des gares préconisés par le SDRIF appellent à une refonte des grilles horaires.

Le Département relatera les attentes des collectivités et des habitants, afin que les opérateurs et/ou IDF Mobilités :

- améliorent la desserte des gares essonniennes ;
- maintiennent des liaisons directes ou semi-directes entre l'Essonne et les gares parisiennes ;
- améliorent la desserte des gares de Dourdan, Angerville, Monnerville et Guillerval par le réseau TER Centre Val de Loire ;
- prévoient une desserte de la branche Choisy - Massy à 4 trains / heure et remettent en service le cadencement en heure de pointe ;
- prévoient une desserte sur la branche du Val d'Orge, permettant de faire passer 8 trains/heure ;
- prévoient une desserte du Val d'Yerres par 3 trains au 1/4 d'heure compte tenu de l'accroissement de la fréquentation.

## **ACTION 1.7 - ENCOURAGER L'AMÉLIORATION DE L'INFORMATION ET DE LA COMMUNICATION AUX USAGERS**

L'essor des nouvelles technologies permet à l'utilisateur des transports d'être plus exigeant, vis-à-vis des opérateurs, pour la construction de son parcours multimodal. Il peut ainsi anticiper son trajet, prévoir des solutions de substitution, notamment en cas de situation perturbée.

Afin de faciliter le Département demande que :

- l'offre globale de transports collectifs soit valorisée en développant des outils (application mobile, plan, site Internet) qui réunissent l'information multimodale ;
- l'information en temps réel soit améliorée dans les rames des trains ainsi que sur les quais, et les plateformes internet ;
- l'information en gare relative aux correspondances avec les autres modes soit plus cohérente, et davantage valorisée ;
- les consignes en plusieurs langues, y compris et surtout en cas d'incident, pour les gares assurant un fort trafic ou accueillant des événements internationaux soient généralisées ;
- les situations perturbées et particulièrement les travaux, qui sur le réseau ferré sont prévus 3 ans à l'avance soient plus largement anticipées ;
- la concertation avec les territoires et les opérateurs soit mieux menée en vue d'améliorer la gestion des situations perturbées (travaux, accidents majeurs...) et de proposer des solutions de substitutions pertinentes pour les usagers.

## Mieux desservir l'Essonne par les grandes infrastructures régionales et nationales de transports en commun

### Objectifs stratégiques 2

#### RACCORDER L'ESSONNE AU FUTUR RÉSEAU GRAND PARIS EXPRESS

### RÔLE DU DÉPARTEMENT



### PARTENAIRES

SGP, IDF Mobilités, Région, SNCF, RATP, EPCI et communes

### CONTEXTE

Le Grand Paris Express constitue un projet de transport à l'échelle de l'Île-de-France, décliné par l'extension de deux lignes de métro existantes et la création de quatre nouvelles lignes de métro automatique d'ici 2030. D'une longueur totale de 200 km, le réseau est sous la maîtrise d'ouvrage de la Société du Grand Paris<sup>10</sup> (SGP), dans le cadre d'un accord avec IDF Mobilités. Il s'inscrit dans un projet métropolitain plus large de développement économique et social pour la Région Île-de-France et a été affirmé par la loi du 3 juin 2010 relative au Grand Paris.

Les lignes étendues sont :

- la ligne 11, terminus actuellement aux Lilas et dont le prolongement futur ira jusqu'à Noisy-Champs ;
- la ligne 14 nord, actuellement terminus à St Lazare et qui sera étendue jusqu'à Saint-Ouen ;
- la ligne 14 sud, actuellement terminus à Olympiades et qui sera prolongée jusqu'à l'Aéroport d'Orly.

Les lignes créées sont :

- la ligne 15, qui reliera Noisy - Champs à Champigny-Centre ;
- la ligne 16, qui reliera Saint-Denis Pleyel à Noisy-Champs en passant par Le Bourget ;
- la ligne 17, qui reliera Saint-Denis-Pleyel au Mesnil-Amelot ;
- la ligne 18, qui reliera l'Aéroport d'Orly à la gare de Versailles Chantiers.

Le Département sera desservi dans sa frange nord-ouest par le terminus de la ligne 14 situé à Orly en 2024 et par la ligne 18 reliant Orly à Versailles à l'horizon 2030<sup>11</sup>. La ligne 18 compte, dans sa configuration actuelle, dix gares<sup>12</sup> dont seulement deux d'entre elles permettront des connexions structurantes en Essonne : Massy-Palaiseau avec la gare TGV, les RER B et C et Aéroport d'Orly avec la ligne 14 et le tramway T7. À Orly en heure de pointe, environ 15 % à 20 % des voyageurs de la ligne 14 effectueront une correspondance avec la ligne 18.

Si la ligne 18 tangente le département plus qu'elle ne le traverse, les communes concernées par les gares de cette infrastructure constituent quelques-uns des principaux lieux d'emplois des Essonnais dont la desserte en transport en commun sera facilitée. Au-delà de l'amélioration significative de la desserte des quartiers et sites, la création de la ligne 18 va induire des changements importants pour les déplacements quotidiens dans le sud francilien au regard notamment des gains de temps de parcours attendus, par exemple :

- Aéroport d'Orly - Orsay Gif : 15 minutes contre 48 aujourd'hui ;
- Saint-Quentin Est - Massy-Palaiseau : 20 minutes contre 1 h 05 aujourd'hui ;
- Massy Opéra - Châtelet via ligne 14 à Orly : 26 minutes contre 52 aujourd'hui.

<sup>10</sup> À l'exception de la gare de l'Aéroport d'Orly, sous maîtrise d'ouvrage ADP.

<sup>11</sup> La mise en service d'un premier tronçon entre CEA Saint-Aubin et Orly est prévue pour 2024, le prolongement à l'Ouest vers Saint-Quentin-en-Yvelines et Versailles Chantiers pour 2030.

<sup>12</sup> Aéroport d'Orly, Antonypole, Massy Opéra, Massy-Palaiseau, Palaiseau, Orsay-Gif, CEA Saint-Aubin, Saint-Quentin Est, Satory et Versailles Chantiers.

Il est prévu l'implantation en Essonne des sites de maintenance et de remisage (SMR) pour chacune des lignes 18 et 14, respectivement à Palaiseau et à Morangis. Ces réalisations devront bénéficier d'une qualité optimale d'insertion urbaine, paysagère et environnementale des bâtiments.

Concernant la ligne 18, la Société du Grand Paris s'est engagée à répondre à l'ensemble des réserves et des recommandations formulées par la commission d'enquête, notamment pour :

- intégrer des mesures conservatoires en faveur de la création d'une gare complémentaire dans le quartier Camille Claudel à Palaiseau ;
- intégrer des mesures conservatoires pour un prolongement de la ligne à l'est vers la ligne du RER D ;
- préserver les espaces agricoles et proposer une insertion environnementale et paysagère optimale du viaduc ;
- prévoir toutes les solutions permettant une meilleure desserte de la gare d'Antony-pôle depuis la commune de Wissous.

## **ENJEUX**

Il importe que l'implantation des six gares essonniennes du Grand Paris (Orly, Massy Opéra, Massy-Palaiseau, Palaiseau, Orsay-Gif et CEA Saint-Aubin) permette une connexion optimale aux autres infrastructures de transport existantes ou en projet afin de favoriser les rabattements des futurs usagers. Un des critères majeurs de réussite du Grand Paris Express est en effet sa capacité à anticiper et organiser l'intermodalité autour des futures gares et leur accessibilité aux Essonniens, notamment par un réseau de transport en commun adapté.

En conséquence, le Département se positionne afin que ce nouveau réseau de métro puisse profiter au plus grand nombre d'Essonniens qui n'a pas bénéficié d'amélioration significative de l'offre et des conditions de transport ces dernières années suite à un sous-investissement chronique de l'État et de la Région sur le territoire.

## **ACTIONS**

### **ACTION 2.1 - VEILLER AU RESPECT DES ÉCHÉANCES POUR LA RÉALISATION DES LIGNES DU GRAND PARIS EXPRESS**

Le Département soutient la réalisation des lignes 18 et 14 pour accroître la qualité de la liaison entre Orly, Massy et Saclay. Le respect des échéances constitue également une priorité en accord avec les recommandations de la commission d'enquête publique. Les lignes 18 et 14 permettront de conforter le développement des pôles économiques nord essonniens et leurs liens avec l'ensemble de la région et plus précisément :

- Une amélioration de la desserte du plateau de Saclay, qui, au regard des développements urbains et économiques en cours et programmés, nécessite une desserte de transport adaptée aux besoins de mobilité. Cette amélioration ne saurait être assurée ni par l'offre actuelle de bus, y compris le site propre, ni par un

accroissement du trafic autoroutier sur un réseau viaire déjà saturé.

- Un renforcement de Massy comme pôle d'échanges majeur en interface avec l'ensemble du sud francilien, tout en proposant une alternative au RER B via Orly pour se rendre à Paris.
- Un désenclavement du quartier de Massy Opéra.
- Un ancrage d'Orly, porte d'entrée nationale et internationale, comme plateforme de correspondance (hub) métropolitaine majeure.

### **ACTION 2.2 - EXIGER UN SYSTÈME DE RABATTEMENT ET D'INTERMODALITÉ OPTIMAL POUR TOUS LES ESSONNIENS**

L'implantation de la ligne 18 traversant le nord-ouest du département et la localisation du terminus de la ligne 14 à l'Aéroport d'Orly ne permettront qu'une desserte marginale de l'Essonne. De ce fait, le Département se positionne en faveur de l'efficacité de l'intermodalité et exige donc que soient prises les mesures suivantes :

- Développer un réseau de bus, à l'appui de gares routières adaptées, assurant un rabattement performant vers les gares du Grand Paris Express.
- Créer un réseau de bus express en rabattement sur les gares de Villejuif IGR et Aéroport d'Orly pour la ligne 14, et Massy Opéra ou Antony-pôle pour la ligne 18.
- Veiller à l'insertion des gares routières au plus près des sorties des gares, notamment pour l'Aéroport d'Orly.
- Assurer un rabattement efficace des habitants et des salariés de Wissous à l'ensemble des gares du Grand Paris Express, et plus particulièrement aux gares d'Aéroport d'Orly et d'Antony-pôle.
- Optimiser la correspondance entre la station T7 et la gare Aéroport d'Orly afin de favoriser l'accès en transport en commun pour les Essonniens depuis le sud de la plateforme aéroportuaire. Cela nécessite une rupture de charge entre la station du T7 et la gare du métro (située à 700 m soit 12 minutes à pied) la moins pénalisante possible, c'est-à-dire en minimisant les distances, les cheminements et donc le temps d'échange des futurs usagers.
- Prévoir les aménagements nécessaires pour assurer des correspondances fluides dans les gares d'interconnexion RER et Grand Paris Express.

### **ACTION 2.3 - CONTRIBUER À UNE DESSERTE PLUS FINE DU TERRITOIRE PAR DES GARES SUPPLÉMENTAIRES**

Le Département soutient avec l'appui des collectivités concernées, la création de nouveaux points d'arrêts à Morangis entre Antony et Aéroport d'Orly ainsi qu'à Palaiseau.

En effet, la création de trois nouvelles gares constituerait une solution pertinente afin de répondre aux besoins de déplacements locaux et d'intermodalité actuels et futurs.

Le Département se positionne donc en faveur de :

- la création d'une gare complémentaire de la ligne 18 à Palaiseau, au sein du quartier Camille Claudel qui accueillera à terme 4 000 habitants, en vue de la mise en service de la ligne 18 en 2024 pour le tronçon entre l'aéroport d'Orly et le CEA Saint-Aubin ;
- la création d'une gare complémentaire à Morangis sur les lignes

14 ou 18. Par son accès au réseau Grand Paris Express au sud de la plateforme aéroportuaire, cette gare permettra de limiter les conflits d'usage et les ruptures de charge pour les Essonnais, liés au positionnement de la gare d'Orly entre les deux aérogares.

- La création d'une gare sur le territoire de la commune de Wissous afin de desservir le centre-ville et/ou le pôle économique et intermodal de la Fraternelle.

#### **ACTION. 2.4 - PROMOUVOIR LE PROLONGEMENT DE LA LIGNE 18 À L'EST VERS LE RER D**

Au niveau de l'aéroport d'Orly, le futur double terminus du réseau Grand Paris Express (lignes 14 et 18) localisé au cœur de l'aéroport d'Orly, ne traverse pas l'emprise de la plateforme aéroportuaire et demeure donc difficilement accessible depuis les territoires situés au sud du Val-de-Marne et au nord-est de l'Essonne.

Le Département portera auprès de IDF Mobilités et de la SGP les rendus des études, engagées en 2016-2017 en faveur du prolongement de la ligne 18, dans l'objectif de :

- décroisser le pôle d'Orly (comme cela a été prévu pour l'aéroport Charles De Gaulle avec la gare du Mesnil-Amelot sur la ligne 17) et le rendre accessible depuis l'est et le sud de la plateforme aéroportuaire. Cela permettra de lever ainsi complètement le verrou que constitue le tunnel de la RN7 et les obstacles que constituent les coupures urbaines, le relief, ainsi que le franchissement des faisceaux ferrés et de la Seine ;
- dé-saturer le réseau RER existant par un maillage des RER B, C et D, s'inscrivant pleinement parmi l'un des principaux objectifs du réseau du Grand Paris Express ;
- favoriser l'accès aux emplois du pôle d'Orly - et au-delà ceux de Massy et du plateau de Saclay - pour les territoires résidentiels de la rive droite de la Seine ;
- offrir une alternative ou un complément au projet de franchissement de Seine et de déviation de Villeneuve-Saint-Georges qui n'ont jamais pu être réalisés jusqu'à présent ;
- Diminuer le trafic automobile et décharger le réseau viaire du secteur, permettant ainsi de réduire la pollution et les nuisances.

#### **ACTION 2.5 - VEILLER À L'INSERTION URBAINE ET PAYSAGÈRE DE L'INFRASTRUCTURE ET DES OUVRAGES ANNEXES ET AU BON DÉROULEMENT DES PHASES CHANTIERS**

Le Département souhaite se positionner afin que les impacts et nuisances liés à la phase chantier soient anticipés et partagés avec toutes les collectivités concernées. L'insertion environnementale de la ligne doit également faire l'objet d'un soin spécifique et particulièrement pour la portion en viaduc.

Le Département exige donc :

- des mesures de prévention en phase travaux qui concourent à limiter les impacts sur le territoire, en particulier vis-à-vis des riverains et des utilisateurs de l'espace public ;

- des mesures conservatoires, afin de réduire au maximum les nuisances environnementales et les impacts sur le cadre de vie des riverains ;
- des mesures pour préserver les espaces agricoles.

#### **ACTION 2.6 - SOLLICITER ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS AFIN QU'IL ENGAGE DES ÉTUDES POUR ASSURER LA PÉRENNISATION D'ORLYVAL À HORIZON 2024**

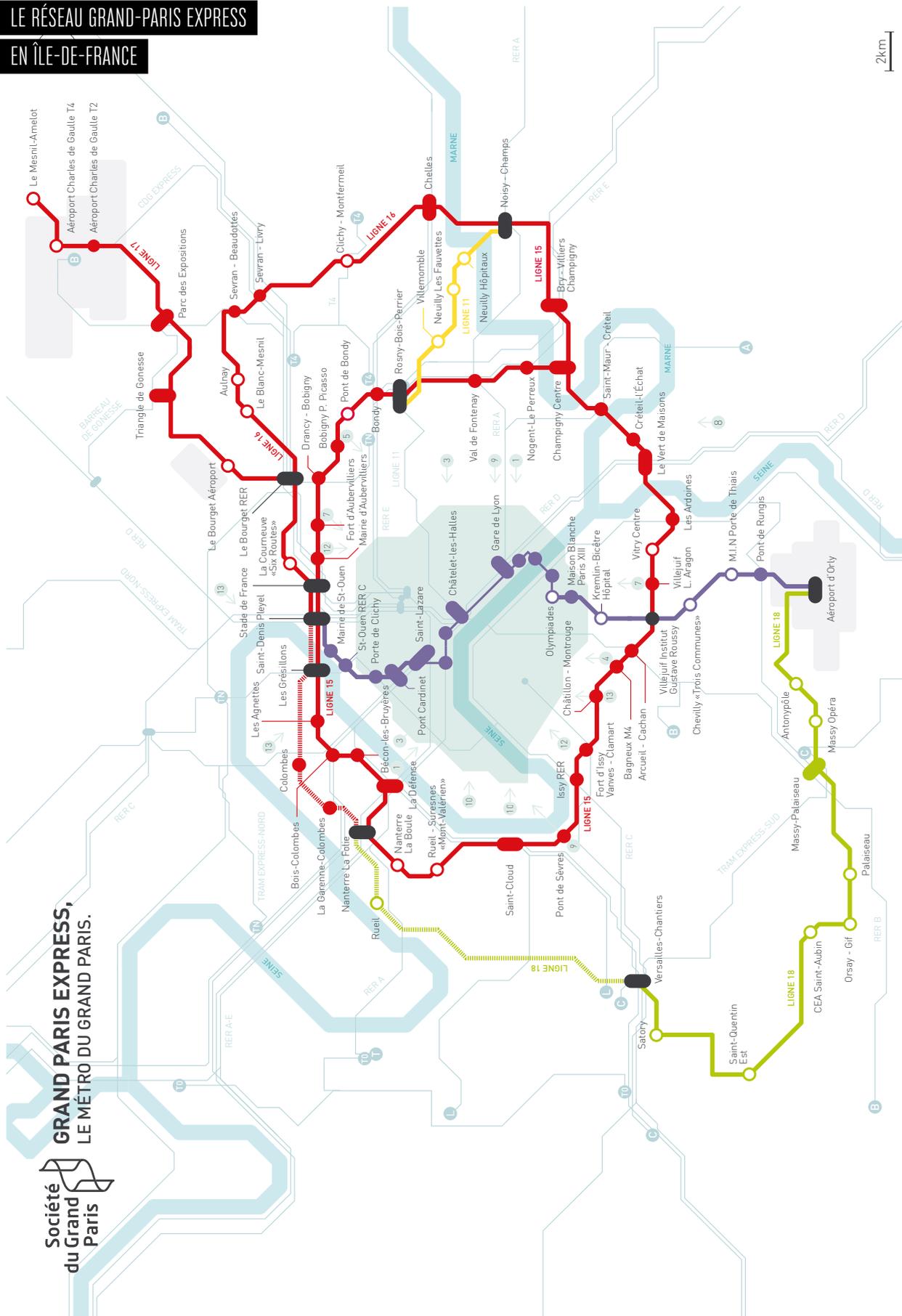
La mise en service des lignes 14 et 18 du réseau Grand Paris Express prévue en 2024 offrira une meilleure desserte de l'aéroport d'Orly depuis Paris et Massy, interrogeant de fait l'attractivité de l'actuel service de l'Orlyval. Il est à noter par ailleurs que l'infrastructure ne sera plus soumise, à partir de 2021, à ses engagements vis-à-vis des prêteurs, ce qui encourage sa mutation juridique et technique. Pour autant, Orlyval présente des opportunités intéressantes, sous conditions d'évolution de son statut d'exception tarifaire ainsi que de ses dessertes originelles. Sa transformation en un mode de desserte locale qui bénéficierait davantage au territoire traversé, permettrait de répondre aux besoins d'accessibilité.

Le Département souhaite donc qu'IDF Mobilités avec l'appui des collectivités concernées, étudie :

- la création de nouveaux points d'arrêts entre Antony et Aéroport d'Orly qui constitue une perspective pertinente, notamment pour Wissous. La commune ne bénéficie aujourd'hui d'aucun arrêt de transport alors qu'elle est traversée par plusieurs infrastructures lourdes (RER C, TGV, Orlyval) ;
- le prolongement de l'Orlyval, dans l'éventualité d'une desserte du nord-est du département par ce mode automatique léger.

# LE RÉSEAU GRAND-PARIS EXPRESS

## EN ÎLE-DE-FRANCE



2km

Société  
du Grand  
Paris

GRAND PARIS EXPRESS,  
LE MÉTRO DU GRAND PARIS.

**LÉGENDE**

- Gares interlinéaires du GPE
- Gares avec correspondances avec métro ou RER
- Gares au-delà de 2030
- ← Terminus du métro

## Mieux desservir l'Essonne par les grandes infrastructures régionales et nationales de transports en commun

### Objectifs stratégiques 3

#### FAVORISER L'ACCÈS DES ESSONNIENS AU RÉSEAU À GRANDE VITESSE

### RÔLE DU DÉPARTEMENT



### PARTENAIRES

IDF Mobilités, SNCF, RATP, Région, ARAFER, EPCI et communes

### CONTEXTE

Alors que le réseau des lignes à grande vitesse ne cesse de se développer en France depuis 30 ans, son organisation en Région Île-de-France s'articule, pour l'essentiel, à partir des quatre gares TGV parisiennes qui concentrent 90 % de l'offre grande vitesse et créent un déséquilibre persistant au sein de la région alors même que 80 % de ses habitants vivent à l'extérieur de Paris.

L'Essonne dispose de la gare de TGV de Massy-Palaiseau depuis 1991. Cette gare d'interconnexion desservie à l'origine par quelques TGV Paris-Provence, a vu son rôle conforté grâce à la généralisation des TGV province-province. En 2013, Massy TGV a accueilli 1,6 millions de voyageurs et est amenée à se développer encore par le renforcement de l'offre TGV OuiGo.

En parallèle, la cohabitation des circulations (RER, TGV, Fret, etc.) sur le réseau ferroviaire, participe à la dégradation de la qualité de service tant sur les services de fret que sur le transport de personnes et appelle à développer des solutions facilitant cette mixité.

Des projets s'échelonnant sur le temps long, dont le Département est partie prenante, sont inscrits aujourd'hui et visent à rééquilibrer ces circulations. Ils sont définis par des objectifs et des déclinaisons fonctionnelles diverses, mais tous permettront une amélioration de l'offre TGV globale. Ces projets s'articulent sur quatre axes :

- Réduire les cisaillements entre Massy et Valenton.
- Augmenter le nombre de voies entre Paris et Choisy-le-Roi.
- Relier les lignes grandes vitesse existantes.
- Faire émerger de nouvelles gares TGV en Essonne et en Seine-et-Marne.

<sup>13</sup> Source : SNCF : www.gares-sncf.com

Cependant, l'insertion de ces projets ne peut se concevoir sans une dimension environnementale prégnante et exigeante, traduite par la prise en compte de contraintes multiples qui garantissent le respect des riverains et la protection de l'environnement à caractère urbain, agricole ou naturel.

Par ailleurs, le Département n'a pas vocation à financer ces investissements, notamment au titre de la loi NOTRe du 7 août 2015 et la suppression de la clause de compétence générale.

### ENJEUX

Il importe d'impulser une véritable mutation, afin de non seulement desservir plus finement l'ensemble de l'Île-de-France en créant de nouveaux points d'accès au réseau à grande vitesse hors de Paris mais aussi de faciliter l'accessibilité aux gares TGV existantes et futures. Par ailleurs, une amélioration globale ne pourra s'établir sans une infrastructure adaptée permettant la mixité des circulations (TGV, fret, RER, etc.).

### ACTIONS

#### **ACTION 3.1 - CONFORTER L'ATTRACTIVITÉ DE LA GARE TGV DE MASSY-PALaiseau**

L'intérêt essentiel de cette gare TGV sud francilienne réside dans sa facilité d'accès pour les résidents de l'Essonne. Son attractivité deviendra d'autant plus forte que le réseau francilien de transport en commun sera performant, et lui accordera une meilleure visibilité au sein de la région par des interconnexions rapides

à horizon 2024, entre les réseaux de bus, RER C et B, Tram 12 Express et ligne 18.

Il est donc essentiel pour le Département de pouvoir :

- encourager le développement d'une offre TGV à Massy-Palaiseau, afin qu'elle soit compétitive en termes de temps de transport et de tarifs pour les usagers ;
- veiller à une intermodalité efficace sur l'ensemble de la chaîne de déplacement.

### **ACTION 3.2 - ACCOMPAGNER LA RÉALISATION DU PROJET MASSY-VALENTON**

Le Département est partie prenante du projet de barreau ferroviaire Massy-Valenton qui consiste en la création d'une rocade ferroviaire permettant d'éviter les cisaillements entre la circulation des TGV intersecteurs (province-province) et les RER C sur la branche des Saules à Massy.

Du fait de la mixité des circulations et des limites de capacité de l'infrastructure, cette section constitue le maillon faible du réseau TGV et offre des performances limitées au RER C en termes de régularité mais aussi de fréquence. En effet, le partage des voies est compliqué par la présence de voies uniques, de cisaillements (croisement à niveau) aux extrémités de la ligne et de circulation de trains de fret. L'amélioration de la capacité et de la fiabilité d'exploitation de cette liaison constitue un enjeu important pour l'amélioration des différents flux qui l'empruntent et pour le fonctionnement du système ferroviaire en Île-de-France et en Essonne car il permettra de :

- doubler la fréquence du RER C entre Pont de Rungis et Massy pour une desserte au quart d'heure, soit aux heures de pointe soit toute la journée, comme envisagé dans le schéma directeur, étant donné le développement attendu de ces zones ;
- augmenter l'offre en TGV interrégionaux (jusqu'à 74 TGV par jour dans les deux sens dans les gares de province et de Massy-TGV) ;
- assurer une meilleure régularité des RER et des TGV.

### **ACTION 3.3 - SOUTENIR LA CRÉATION DE NOUVELLES INFRASTRUCTURES FERROVIAIRES SOUS CONDITION QU'ELLES RESPECTENT L'ENVIRONNEMENT ET BÉNÉFICIENT AUX TERRITOIRES QU'ELLES TRAVERSENT**

La mixité des circulations et des limites de capacité de l'infrastructure fragilisent le réseau TGV et offrent des performances limitées au RER C en termes de régularité mais aussi de fréquence. Il convient de contribuer à fiabiliser les circulations à grande vitesse par une infrastructure adaptée. Ce constat appelle le Département à être partenaire pour les projets suivants :

- Le projet d'Interconnexion des LGV Sud qui prévoit la création d'une ligne nouvelle dédiée aux TGV, reliant des lignes à grande vitesse dans le sud de l'Île-de-France. Ce projet porté par SNCF

Réseau a fait l'objet d'un débat public en 2011 et inclut la création d'une gare TGV à Orly ainsi qu'à Sénart.

- Le projet Paris - Orléans - Clermont Ferrand - Lyon (POCL) qui vise à créer une ligne nouvelle à grande vitesse entre Paris et Lyon afin de desservir le territoire français central et de dé-saturer la ligne actuelle Paris-Lyon. Il est inscrit dans la loi de programmation du Grenelle de l'Environnement, dans les 2 500 kilomètres de lignes ferroviaires à réaliser après 2020. L'intérêt du projet pour l'Île-de-France et l'Essonne est notamment de fiabiliser les liaisons avec le sud-est et le Centre de la France, par des arrêts TGV à Brétigny-sur-Orge et/ou Juvisy-sur-Orge.
- Le projet qui prévoit d'augmenter le nombre des voies entre Paris Austerlitz et Juvisy-sur-Orge, en passant de 4 à 6, afin d'accroître la fréquence des RER C. En allouant 4 voies au RER C et en déplaçant le trafic grandes lignes (fret, TGV, Intercités, TER) sur les nouvelles voies.

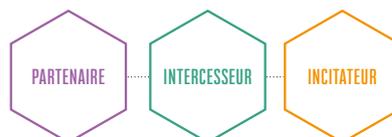
<sup>14</sup> Relier la LGV Atlantique aux LGV Sud-Est, LGV Est et LGV Nord via la LGV Interconnexion Est.

## Renforcer le maillage des territoires par un réseau efficace de transports en commun

### Objectifs stratégiques 4

#### RELIER LES GRANDS PÔLES ESSONNIENS PAR UN RÉSEAU STRUCTURANT EN SITE PROPRE

### RÔLE DU DÉPARTEMENT



### PARTENAIRES

IDF Mobilités, Région, EPCI, communes, acteurs économiques, associations d'usagers, opérateurs transport

Si l'on excepte les RER, les transports en commun en Essonne sont principalement pris en charge par la route (tramway, bus). Les bus circulent sur la voirie, en mode banalisé, ne bénéficiant que rarement de mesures de circulation facilitantes (priorité aux feux, couloirs d'approche...) principalement réalisées en application des contrats d'axe mis en place sous l'égide du 1<sup>er</sup> Plan de Déplacements Urbains d'Île-de-France approuvé en 2000.

Les bus sont donc soumis aux aléas de la circulation routière : aujourd'hui, 86 % des lignes structurantes sont impactées par des points durs sur le réseau routier<sup>15</sup>. Cette situation pénalise le service proposé aux usagers (faible vitesse, temps de parcours non garantis et irréguliers, inconfort...) et ne permet pas d'installer le bus comme une offre concurrentielle à la voiture particulière, notamment pour les relations entre les grands pôles de l'Essonne (Massy / Saclay, Orly / Rungis, Évry / Corbeil-Essonnes) où il pourrait être pertinent.

Par ailleurs, l'Essonne est aujourd'hui concernée par des dynamiques métropolitaines sur une large partie nord, et appelée à accueillir des populations et des activités économiques nouvelles, avec notamment des territoires en devenir (plateau de Saclay) ou en forte recomposition. Elle connaît également sur certains quartiers des situations de déprise pour lesquelles l'amélioration de l'offre en mobilité fait partie des actions à mettre en œuvre, en lien avec des interventions plus larges au titre de la politique de la ville.

Au regard de ces perspectives, le développement d'un réseau de sites propres de transport en commun (tramways ou bus) est une réponse pour faire face aux besoins en mobilité correspondants,

avec l'évolution en site propre de ligne existante ou la création de liaisons nouvelles.

Ce processus est déjà à l'œuvre. Si Évry bénéficie des infrastructures développées avec la construction de la ville nouvelle, pour des relations essentiellement internes à l'agglomération, de nouveaux aménagements ont récemment complété ce réseau de sites propres :

- Le Tzen 1, aménagé entre Sénart et Corbeil-Essonnes, a été mis en service en 2011. Partiellement en site propre, il maille les gares RER de Lieusaint-Moissy et de Corbeil-Essonnes, en desservant sur son tracé les équipements, les implantations économiques soutenant l'évolution urbaine de Sénart (par ailleurs reconnu comme territoire stratégique pour le développement de la métropole francilienne).
- La première section du tramway T7 a été mise en service fin 2013 entre le pôle multimodal de Villejuif - Aragon et la station Athis-Mons - Porte de l'Essonne, terminus provisoire. Elle prolonge en proche et moyenne couronnes l'offre du métro ligne 7, facilitant les déplacements en Val-de-Marne et en Essonne ainsi que les relations avec Paris.
- Le Site Propre de Transport en Commun développé entre Massy et Saclay (mise en service en 2003 entre Massy et École polytechnique puis en 2016 entre École polytechnique et Saclay) intervient en accompagnement de l'aménagement du plateau de Saclay.

Partiellement réalisé, ce réseau ne prend en charge qu'incomplètement les besoins actuels et émergents de l'Essonne et appellent des compléments.

### ENJEUX

<sup>15</sup>Source : plan bus

Le développement d'un réseau de transports en site propre à bon niveau de service, en corrélation avec le renfort de l'offre des grandes lignes régulières, est essentiel pour structurer les principales relations nécessaires à l'Essonne, en favorisant notamment l'accessibilité des lieux d'emploi et d'habitat, dans une approche d'aménagement durable. Combinant liaisons entre pôles et desserte locale, ce réseau permettra aux territoires traversés de réaliser leurs potentialités, notamment aux abords des stations appelées à devenir des lieux d'intensification urbaine, et de contribuer pleinement aux ambitions essonniennes et métropolitaines.

À la fois leviers et outils, les SPTC s'imposent comme une opportunité de requalification des territoires traversés, garantissant la cohésion territoriale et sociale, notamment avec la desserte des quartiers en déprise.

Développée dans une logique intermodale, en correspondance avec le réseau lourd, cette offre contribue par ses performances et le renforcement du maillage général, à accroître la pertinence globale du système de transport et favoriser le report modal. En outre, elle permettrait, pour certaines relations, d'organiser un rabattement de qualité sur le réseau du Grand Paris Express, et de garantir aux Essonniens un accès aux ressources de la métropole.

## **ACTIONS**

Gestionnaire du réseau routier départemental, membre d'IDF Mobilités, le Département est partenaire technique et financier d'un certain nombre de projets de transport en commun qui sont au demeurant à des phases d'avancement variables, et dont la mise en œuvre relève bien souvent de processus de long terme.

### **ACTION 4.1 - GARANTIR LA RÉALISATION DES OPÉRATIONS MATURES**

Un certain nombre de projets sont suffisamment consensuels et aboutis dans leur définition pour connaître une concrétisation. Leurs maîtres d'ouvrage peuvent se prévaloir de la reconnaissance de leur utilité publique ainsi que de plans de financement couvrant la totalité ou une large partie de leurs besoins. Financeur, prescripteur technique, relais des demandes du territoire, le Département se propose ainsi de soutenir la réalisation des opérations suivantes et d'en garantir le calendrier de mise en service :

- Le Tram 12 Express entre Massy et Évry, permet, outre la mise en relation directe de deux pôles importants du département, d'améliorer les échanges intercommunaux, en constituant une liaison en rocade maillant les RER B, C et D (et simplifiant le fonctionnement du RER C), offre en correspondance avec le réseau local de lignes régulières.

Le Département défend également son prolongement jusqu'à Versailles, qui, complémentaire de la ligne 18 du réseau du Grand Paris Express, consolidera la desserte de la vallée de la Bièvre, notamment par la création d'une station supplémentaire au Pileu (Massy).

- Le prolongement du tramway T7 à Juvisy-sur-Orge assure au pôle multimodal des correspondances avec les lignes C et D du RER et le réseau de bus local, afin d'offrir pour le nord Essonne un accès direct aux grands pôles d'emplois d'Orly et notamment la plateforme aéroportuaire, la zone SILIC et le MIN de Rungis, ainsi qu'à la future gare du Grand Paris.
- La mise en site propre de la ligne 402 reliant Viry-Chatillon à Corbeil-Essonnes et sa transformation en TZen fiabilisera l'exploitation de la première ligne de bus de la grande couronne parisienne par sa fréquentation, en assurant une desserte fine du territoire et notamment de dix quartiers éligibles au titre de la politique de la ville, et en facilitant le rabattement vers des modes de transports plus lourds (5 gares de RER et le futur Tram 12 Express), le TZen 1 Sénart - Corbeil et la connexion avec de nombreuses lignes régulières.

### **ACTION 4.2 - PORTER LE DÉVELOPPEMENT DE SPTC SUR DES AXES VIAIRES PRINCIPAUX, EN LIEN AVEC L'AMÉLIORATION DE LEUR FONCTIONNEMENT**

Certains projets restent à consolider à la fois dans leur opportunité, leur gouvernance locale et leur portage auprès des instances décisionnelles ou financières. Dans cet esprit, le Département se propose de poursuivre les démarches engagées concernant :

- la requalification et la reconquête urbaine de la RN20 entre Massy et Boissy-sous-Saint-Yon à l'appui de l'insertion d'un Site Propre de Transport en Commun, permettant d'aménager une liaison entre Massy et Arpajon, et d'assurer un rabattement sur le secteur élargi de Massy, avec des connexions potentielles à d'autres SPTC ainsi qu'au réseau du Grand Paris Express ;
- la requalification économique et urbaine de la RN 7 (de Paray-Vieille-Poste à Corbeil-Essonnes) autour d'un transport en commun en site propre connectant le pôle de développement d'Évry / Corbeil-Essonnes à celui d'Orly et à la dynamique métropolitaine du Grand Paris Express, favorisant la mise en synergie des territoires, la cohésion sociale et l'accès à l'emploi des habitants du centre Essonne.

Pour ces deux démarches, le Département a retenu une approche phasée dans le temps permettant, dès le court terme, la réalisation d'aménagements de points durs bus (au profit des lignes existantes) ou routiers, préfigurant la mise en œuvre de SPTC à long terme, en lien avec les projets urbains envisagés par les collectivités.

Le programme d'évolution multimodale de la RD36 entre Saclay et Châteaufort (Yvelines) permet de poursuivre le développement du SPTC Massy / Saclay, offrant une desserte performante en transports en commun, à l'appui d'un axe structurant pour tous les types de déplacements, en s'inscrivant dans la liaison Massy / Saint-Quentin-en-Yvelines.

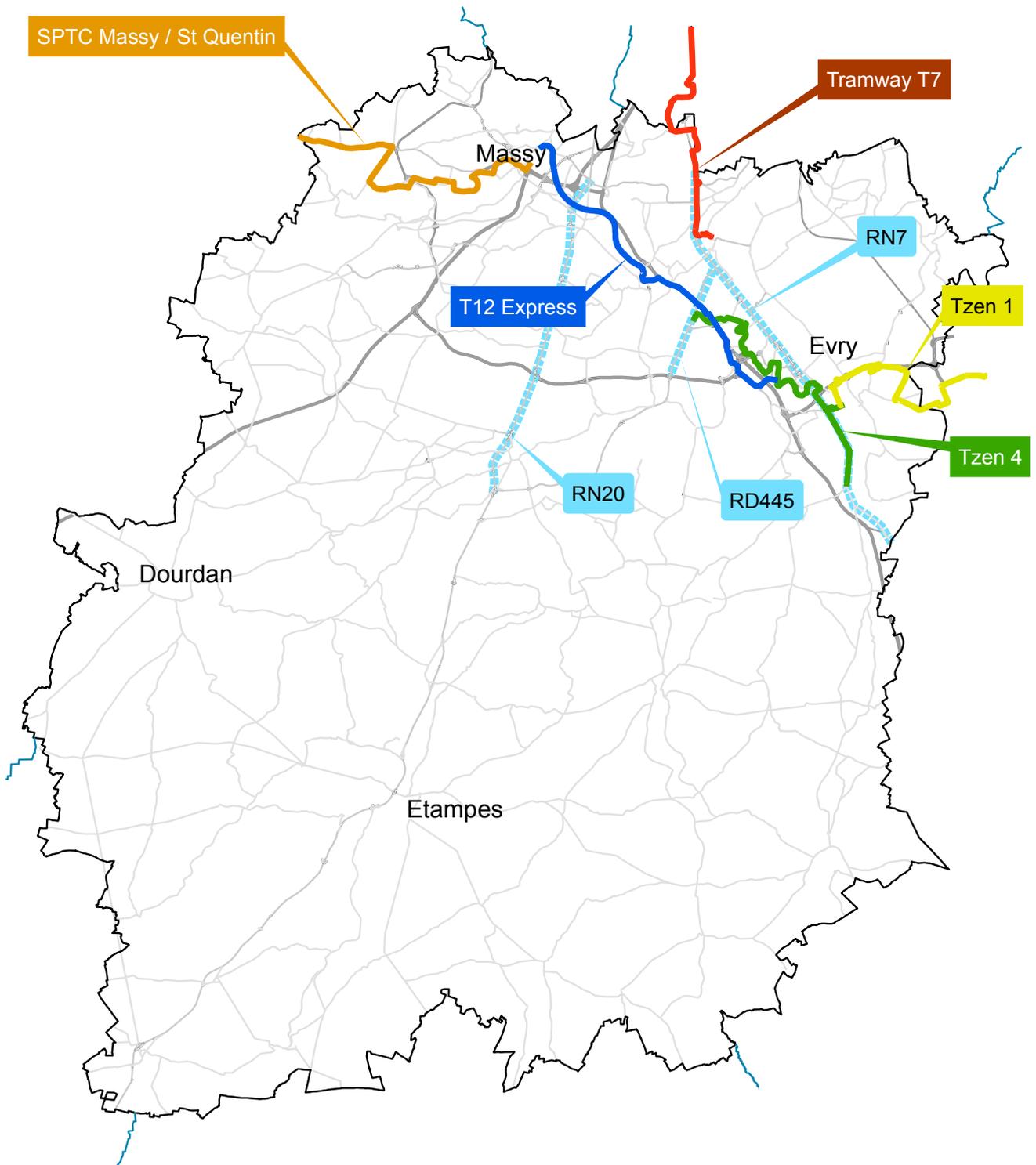
À un stade de réflexion moins avancé, le Département appréhendera l'intérêt et la faisabilité d'insérer à long terme un SPTC sur la RD445 entre Viry-Chatillon et Fleury-Mérogis, en correspondance en particulier avec le RER D, le T12 Express et le Tzen 4, démarche articulée à la recherche d'optimisation du fonctionnement de l'axe et des circulations de lignes de transports en commun existantes susceptibles d'aménagements à un horizon plus rapproché.

#### **ACTION 4.3 - ORGANISER L'EXPRESSION DES BESOINS ESSONNIENS POUR LE DÉVELOPPEMENT DES SPTC**

Au regard de l'évolution attendue des besoins et du retard pris dans le développement des infrastructures, l'Essonne connaît de nombreuses demandes de déploiement de transports en commun à bon niveau de service pour lesquelles un SPTC est susceptible d'apporter une réponse pertinente.

Ces expressions demandent toutefois à être analysées, consolidées dans leur contenu, organisées à l'appui d'une vision supra communale et priorisées, au regard des capacités de financement contraintes de la puissance publique, pour un portage auprès d'IDF Mobilités et des financeurs.

Le Département se propose donc de faire émerger en lien avec les territoires une vision stratégique partagée de l'évolution de l'offre en SPTC et de saisir IDF Mobilités de propositions susceptibles d'intégrer un programme d'études (voire de travaux), des documents programmatiques, de planification et éventuellement les dispositifs contractuels.



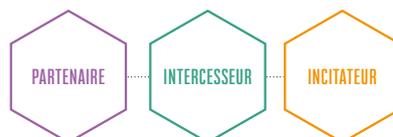
OPÉRATIONS MATURES		DÉVELOPPEMENT DES SPTC	
<span style="color: red;">●</span> T7	<span style="color: green;">●</span> TZEN 4	<span style="color: lightblue;">⋈</span> RN 20, RN 7 ET RD 445	N ▲
<span style="color: blue;">●</span> T12 EXPRESS	<span style="color: yellow;">●</span> TZEN 1		

## Renforcer le maillage des territoires par un réseau efficace de transports en commun

### Objectifs stratégiques 5

#### REVALORISER LE MODE BUS DANS L'OFFRE GLOBALE DE TRANSPORT

### RÔLE DU DÉPARTEMENT



### PARTENAIRES

IDF Mobilités, Région, EPCI, communes, opérateurs de transport, associations d'usagers

### CONTEXTE

Dans le cadre de l'évaluation du Plan de Déplacements Urbains d'Île-de-France, une croissance de l'offre bus de 12,6 % a été constatée, entre 2013 et 2016, en Grande couronne avec en parallèle une augmentation de la fréquentation de 23,6 %.

Pour autant, le bus demeure un mode de déplacement très minoritaire pour les essonnien(ne)s (5 % de leurs déplacements contre 8 % en moyenne en grande couronne et 15 % en Île-de-France). Aujourd'hui, l'offre de transport par les lignes structurantes (Mobilien, Express) ne répond que partiellement à la demande croissante. Néanmoins, cette offre connaît un succès manifeste car elle représente actuellement 52 % de la fréquentation journalière globale sur le réseau de bus (local et structurant) et concerne 22 % des lignes.

La mobilité essonnienne se caractérise par des déplacements courts, qui s'effectuent majoritairement au sein des communes ou entre communes limitrophes. Ces besoins sont très bien couverts par le réseau de lignes locales, en parallèle des lignes structurantes.

Enfin, loin de proposer une offre complémentaire du réseau lourd cohérente sur l'ensemble du territoire, le mode bus manque d'une visibilité claire pour l'utilisateur. Le réseau structurant est efficace mais pénalisé par les difficultés de circulation au nord (86 % des lignes de bus sont impactées par des points durs) et un réseau plus local sur les territoires périurbains et ruraux ne facilitant pas les liaisons vers les principaux pôles générateurs de déplacements.

Agir sur le fonctionnement du réseau routier semble donc être un puissant levier d'optimisation.

Par ailleurs, les dysfonctionnements recensés sur les gares routières et pôles multimodaux nuisent à l'efficacité de l'intermodalité sur le territoire et permettent plusieurs constats :

- La congestion de la voirie rend difficile l'accès aux pôles d'échanges.
- Les pôles d'échanges actuels sont sous-dimensionnés pour accueillir des bus en transit ou en terminus.
- Les projets de réaménagement de gares routières ne tiennent pas toujours compte de la totalité de la chaîne de mobilité.
- La desserte de pôles d'activités, confrontée à la saturation routière, à l'image de la Croix-Blanche, appelle à développer ou renforcer les plateformes multimodales à proximité.

### ENJEUX

Afin de redonner sa place au mode bus dans la mobilité du quotidien, il importe d'agir sur l'offre, en concertation avec l'ensemble des acteurs, pour proposer aux Essonnien(ne)s un réseau de lignes régulières adapté aux besoins, performant et lisible.

Il s'agit ainsi de proposer des amplitudes horaires plus importantes, des fréquences accrues, des dessertes le week-end, des correspondances de qualité avec les RER. Des modifications ou prolongements d'itinéraires, de même que des créations de lignes nouvelles, peuvent également être proposées. La nécessité d'améliorer la lisibilité de l'offre bus est essentielle au regard du manque d'homogénéité, tant en terme signalétique qu'en terme de structuration de l'offre de service. En ce sens, l'accès à l'information, facilité par le développement d'outils numériques doit constituer une piste d'optimisation mais ne répondra pas aux problématiques structurelles de l'ensemble des lignes exploitées par différents transporteurs.

## **ACTIONS**

### **ACTION 5.1 - VALORISER LE POSITIONNEMENT DU DÉPARTEMENT SUR LE MODE BUS**

En parallèle du Grand Paris des Bus lancé par IDF Mobilités pour la période 2017-2020, le Département de l'Essonne a entamé une démarche de Plan Bus afin de redonner sa place à ce mode sur l'ensemble du territoire essonnien. Un véritable travail collaboratif avec les collectivités territoriales et les sociétés de transport a été initié permettant de prendre en compte les problématiques et spécificités départementales.

La connaissance de l'ensemble des projets (offre bus, points durs routiers, pôles gares, etc.) permet au Département d'affirmer son rôle de soutien, d'accompagnement et d'appui aux projets de développement d'offres des différents partenaires. L'objectif est de disposer ainsi d'une vision globale et stratégique de l'ensemble des projets, ce qui confère au Département un véritable rôle de coordinateur et de "porte-parole" auprès d'IDF Mobilités, pour porter les dossiers prioritaires des intercommunalités et des sociétés de transport et veiller à la cohérence de l'ensemble des projets.

En tant qu'ambassadeur, le Département a aussi un rôle d'incitateur et de facilitateur pour des expérimentations sur des thématiques innovantes telles que l'utilisation du méthane comme carburant pour les bus par exemple ou encore la mutualisation des services (Pour Aider la Mobilité (PAM), et le Transport à la Demande (TAD)).

### **ACTION 5.2 - PRIORISER, AVEC LES INTERCOMMUNALITÉS ET LES TRANSPORTEURS, LE RENFORT ET LE DÉVELOPPEMENT D'OFFRE À PORTER AUPRÈS D'IDF MOBILITÉS**

L'état d'avancement des projets, leur impact sur le réseau départemental, régional ou national, le renfort d'offre complet ou partiel de la ligne et le rabattement vers les différents pôles, sont autant de critères pris en compte pour la priorisation des dossiers qui seront ainsi portés à IDF Mobilités.

L'amélioration des lignes régulières existantes ou la création d'une nouvelle offre pour desservir les principaux pôles générateurs de déplacements d'emploi, d'études, de santé et de services, s'appuie sur un travail de priorisation des dossiers de développement ou de renfort d'offre des intercommunalités et des transporteurs. Cette priorisation permet, notamment, d'adapter l'offre en fonction des besoins des usagers et des principaux flux de déplacements, et d'améliorer le report modal et le rabattement sur les modes lourds.

### **ACTION 5.3 - RENDRE LE MODE BUS ATTRACTIF POUR LES MOBILITÉS QUOTIDIENNES EN AGISSANT SUR L'INFRASTRUCTURE ROUTIÈRE**

La qualité de l'offre de bus (vitesse commerciale, régularité, confort de l'usager) est fortement dépendante des infrastructures routières, de leur configuration et leur fonctionnement. Une planification des

points durs routiers à résorber et la préfiguration de nouveaux pôles d'échanges multimodaux sur le territoire essonnien sont favorables à rendre le mode bus plus attractif, et à faciliter le report modal et l'émergence de nouvelles mobilités. Il s'agit dans le cadre de cette action d'aménager les axes importants pour améliorer la vitesse commerciale des lignes régulières, de réaliser des aménagements localisés de voirie, de carrefours et de sensibiliser les maîtres d'ouvrage sur la mise en place de réglementation en ville (priorité aux feux tricolores, ralentisseurs, "dos d'âne") et leurs impacts sur la circulation des bus.

Le Département a ainsi prévu dans son plan pluriannuel d'investissement (PPI), entre 1 et 2 millions d'euros par an, pour la résorption des points durs sur son réseau routier départemental. Il convient néanmoins d'inciter les autres maîtres d'ouvrage à résorber leurs propres points durs au niveau local afin d'obtenir une chaîne de déplacement cohérente à l'échelle de chaque ligne régulière.

### **ACTION 5.4 - RENDRE LE MODE BUS PLUS LISIBLE POUR L'USAGER**

Le réseau bus départemental de l'Essonne est exploité par une multiplicité de sociétés de transport. De ce fait, il est constitué de lignes aux noms et numérotations très divers, qui nuisent à une bonne lisibilité et à l'identification simple du réseau.

Une des solutions d'incitation à l'usage des transports collectifs par les Essonnien s'inscrit, dans une démarche globale engagée par IDF Mobilités de simplification de la numérotation des lignes et d'accès à l'information globale des transports. Le Département contribue à la diffusion de l'information d'IDF Mobilités et à la création d'un plan exhaustif du réseau de bus départemental qui permettent une bonne perception et compréhension du réseau bus par les usagers.

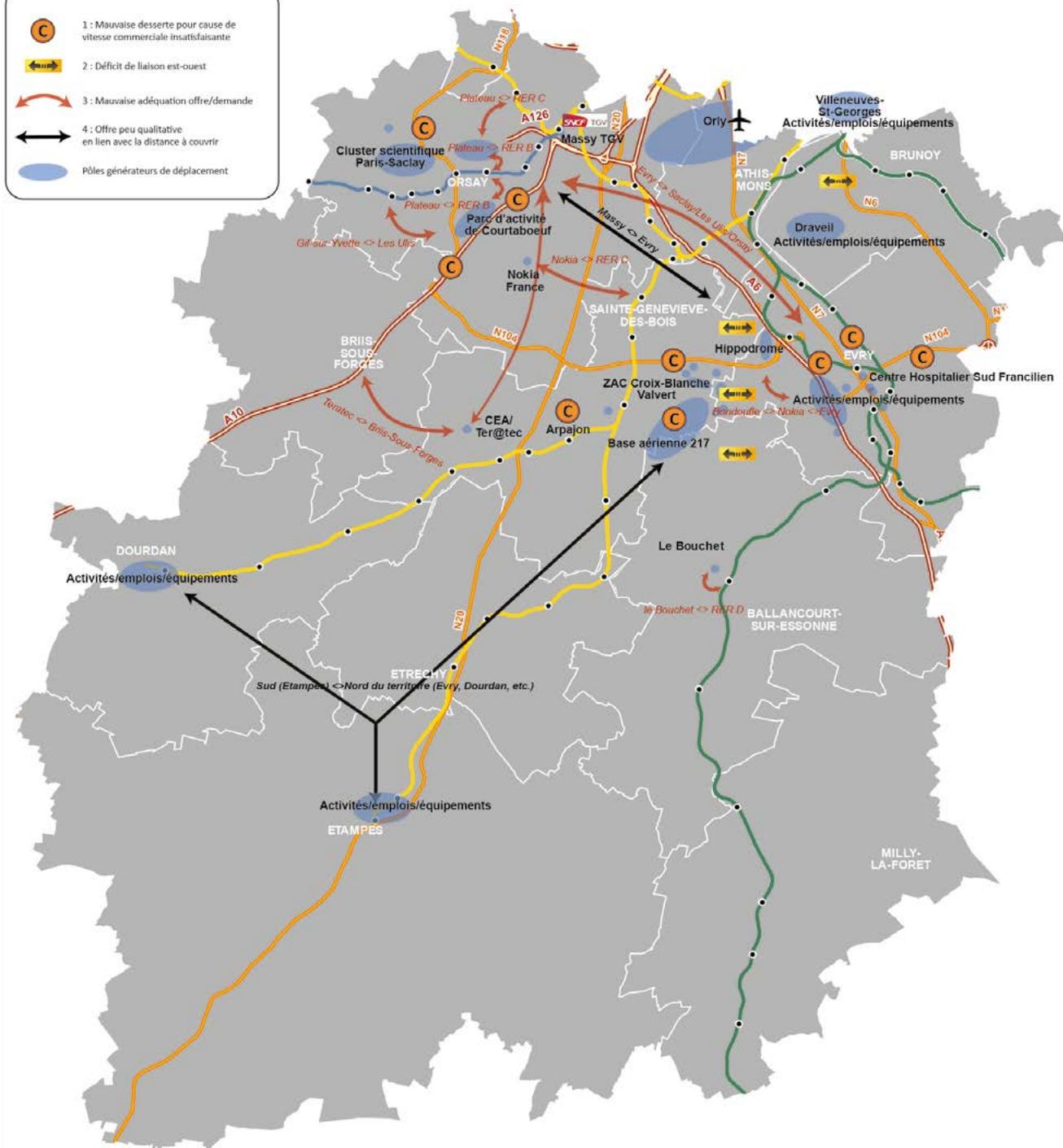
### **ACTION 5.5 - SOUTENIR LES SERVICES DE TRANSPORT À LA DEMANDE (TAD)**

La mise en place de services de Transport à la Demande par IDF Mobilités ou par les collectivités (délégation), permet de couvrir plus finement les zones les moins bien desservies en lignes régulières (communes rurales, zones de logements très étendues, zones d'activités en horaires décalés) et qui nécessitent pourtant une bonne liaison vers les modes lourds et les principaux pôles générateurs de déplacements.

Cependant, avant de recourir à ce service, il convient de vérifier que d'autres solutions innovantes ne peuvent être mises en place telles que le covoiturage ou l'autostop organisé. En effet, cette proposition coûteuse doit rester une réponse de dernier recours.

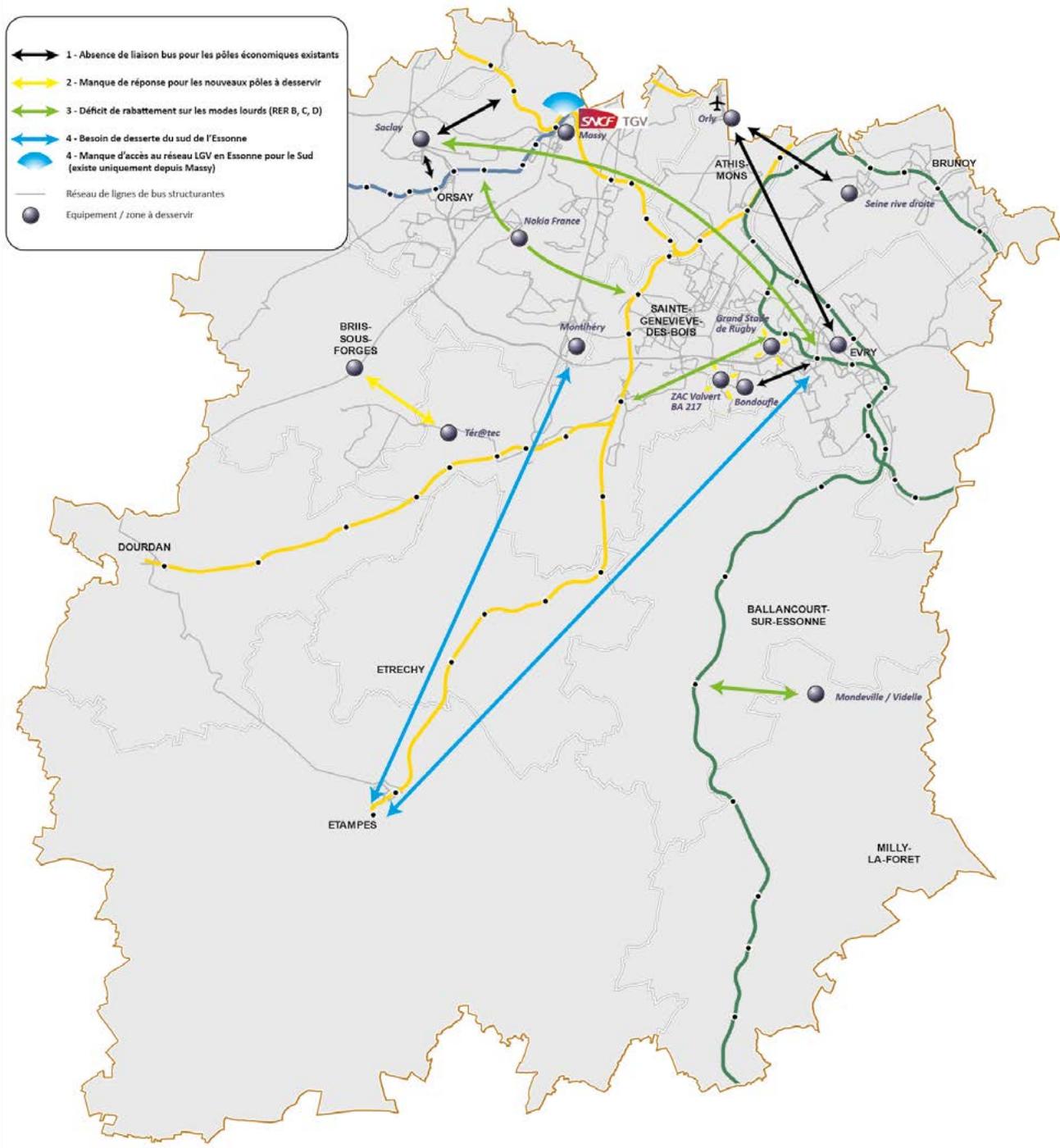
# LE MODE DE BUS EN ESSONNE : UNE NÉCESSAIRE RECHERCHE D'ADÉQUATION ENTRE L'OFFRE ET LA DEMANDE EN PARALLÈLE DE LA RÉSORPTION DE POINTS DURS ROUTIERS

- 1 : Mauvaise desserte pour cause de vitesse commerciale insuffisante
- 2 : Déficit de liaison est-ouest
- 3 : Mauvaise adéquation offre/demande
- 4 : Offre peu qualitative en lien avec la distance à couvrir
- Pôles générateurs de déplacement



# LE MODE BUS EN ESSONNE :

## UN RÉSEAU À MIEUX MAILLER

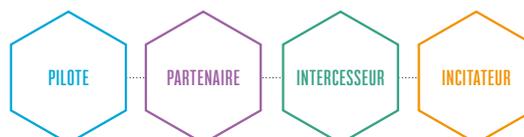


## Faire de la route un levier majeur pour améliorer les déplacements

### Objectifs stratégiques 6

#### DÉVELOPPER L'USAGE MULTIMODAL DES AXES ROUTIERS STRUCTURANTS

### RÔLE DU DÉPARTEMENT



### PARTENAIRES

État, Région, IDF Mobilités, EPCI, communes, opérateurs de transport

### CONTEXTE

Le réseau routier magistral (autoroutes concédées ou non, voies rapides) compose en Essonne une armature assurant la desserte de ses principales polarités ainsi que les relations interdépartementales. Certaines "lignes express" de bus, qui assurent des liaisons de pôle à pôle, l'empruntent sur des sections significatives, prétendant à des vitesses commerciales élevées et à un bon niveau de service. Ces performances sont cependant dégradées par la congestion qui affecte ce réseau, en particulier à l'approche des zones denses des centres urbains, appelant la recherche de solutions de nature à garantir les temps de parcours.

Dans le cadre du Plan de Déplacements Urbains d'Île-de-France, IDF Mobilités et l'État ont mené une étude d'opportunité sur le partage multimodal des autoroutes et voies rapides de la région, dont un programme prioritaire de 9 corridors a été dégagé, sur la base de 3 critères (la dureté des bouchons, les contraintes techniques et le nombre de bus actuel ou potentiel). Concernant l'Essonne, l'A10 (entre Les Ulis et Massy), la Francilienne (entre la Croix Blanche et l'entrée d'Évry) et la RN118 (côte de Bièvre) font parties des corridors prioritaires.

Des formes d'usage multimodal des voies rapides ont déjà donné lieu, à titre "expérimental", à des aménagements sur l'A10 et sur l'A6a.

Les aménagements à Briis-sous-Forges en jonction avec l'A10 ont été réalisés, pour l'essentiel, sous maîtrise d'ouvrage départementale. Mise en service en mai 2006, la gare multimodale de Briis-sous-Forge a pour fonction principale de permettre une relation performante en transports en commun entre un bassin péri-urbain de Grande couronne (Dourdan / Limours) et le pôle d'échanges de Massy mais aussi vers le parc d'activités

de Courtabœuf et Orsay. Elle est intégrée à un franchissement supérieur et combinée à des quais sur autoroute, ce qui permet la desserte d'un bassin péri-urbain de grande couronne (Dourdan / Limours) et de mieux relier Massy RER.

Ce pôle d'échanges comprend une gare routière de rabattement des lignes du réseau local, un parc relais de stationnement gratuit, un couple d'arrêts de bus sur l'autoroute, accessible par une voie dédiée aux seuls transports collectifs, des cheminements piétons pour les personnes à mobilité réduite, un parc vélos et deux roues motorisés. Fort de son succès, cet aménagement a déjà fait l'objet d'évolutions avec l'extension de sa capacité de stationnement. Le Département souhaite transposer ce modèle sur d'autres voies de son réseau routier.

Depuis le printemps 2015, les bus et taxis peuvent emprunter une voie dédiée sur l'A6a, dans le sens Province / Paris sur 3 km en amont de la porte d'Orléans, pendant les heures de pointe du matin en jour ouvré. Elle fonctionne les jours ouvrés, entre 7h et 10h, grâce à une signalisation lumineuse.

### ENJEUX

Les transports collectifs, plus vertueux du point de vue environnemental (en termes d'émissions de polluants, de gaz à effet de serre et de nuisances sonores rapportées au nombre de passagers transportés), constituent une alternative aux modes individuels motorisés. Le Plan de Déplacements Urbains d'Île-de-France ambitionne d'en augmenter l'usage de 20 % entre 2010 et 2020.

La recherche de solutions favorisant l'utilisation des voies rapides ou structurantes par les transports en commun, mode "massifié",

est favorable à la réduction de la congestion et à la lutte contre les pollutions et nuisances associées à la route. La fiabilisation et l'amélioration de la vitesse commerciale crédibilisent le mode bus et favorisent le report modal.

Les conditions d'accès des aménagements sont également un sujet à faire évoluer pour valoriser la complémentarité entre modes.

## **ACTIONS**

### **ACTION 6.1 - PROMOUVOIR L'USAGE MULTIMODAL DES VOIES AUTOROUTIÈRES**

Plusieurs réponses techniques peuvent être mises en œuvre pour améliorer et fiabiliser le temps de parcours en combinant des mesures physiques (voies réservées) et ou des mesures de gestion dynamique (affectation de voies aux périodes de pointe). Elles permettent de prioriser la circulation de certains véhicules (bus, taxis, covoitureurs) en période de congestion récurrente pour les autres usagers.

Le Département, s'il n'est pas financeur des investissements (qui intéressent le réseau concédé ou de l'État), est favorable à ces évolutions, soutenant les initiatives engagées :

#### **• Aménagement d'une voie bus sur l'A10 entre Les Ulis et Massy.**

Sous maîtrise d'ouvrage de l'État, le projet consiste à créer, par élargissement de la plateforme autoroutière, une voie réservée à gauche, dans le sens sud vers nord, sur 3 km régulièrement congestionnés, en amont de la bretelle de sortie vers la gare de Massy. La voie doit s'inscrire dans l'actuel terre-plein central, l'emprise autoroutière étant élargie du côté droit.

Le sens inverse ne sera pas aménagé (n'étant que très peu congestionné) et son usage sera permanent, contrairement à celui des voies affectées sur A1 et A6. Le projet permet d'améliorer la desserte de la gare de Massy depuis le sud et de fiabiliser les parcours des bus dont le temps de trajet peut augmenter jusqu'à 35 mn en heures de pointe.

Elle intéressera quotidiennement 330 bus des lignes régulières parmi lesquelles deux lignes Albatrans (91.03 depuis Dourdan vers la gare de Massy via la gare autoroutière de Briis-sous-Forges et 91.05 depuis Évry), trois lignes depuis Les Ulis et une ligne depuis Sainte-Geneviève-des-Bois.

Ce dispositif a vocation à être généralisé et notamment pour les liaisons suivantes :

- la RN118 entre l'A10 et le plateau de Saclay.
  - la RN104 entre Sainte-Geneviève-des-Bois et Évry.
  - l'A6 entre Évry et Paris.
- Le Département est également favorable à l'amélioration de l'offre de service globale de la gare autoroutière de Briis-sous-Forges avec la perspective d'un renforcement du rabattement bus et la création de places réservées pour le covoiturage. Il devrait y contribuer par la réalisation d'une liaison cyclable sur la RD131 depuis Vaugrigneuse.

- Aménagement d'un parc de stationnement / covoiturage / bus en entrée d'autoroute A10 à Longvilliers.

Ce projet, sous maîtrise d'ouvrage de Vinci Autoroute, vise à réaménager un parc de stationnement existant, sur la commune de Longvilliers, à proximité de l'accès de l'autoroute A10 par la RD149, accompagné par la création d'une gare routière pour les lignes régulières et un lieu d'accueil pour les usagers (parking vélo sécurisé, consignes, informations dynamiques sur les horaires de transports...).

Par sa proximité immédiate en limite du territoire départemental, ce pôle d'échange et l'accès à l'autoroute A10 représentent un intérêt pour les territoires essonnais, notamment le Dourdannais, qui bénéficie d'une liaison en transport en commun avec les lignes Albatrans 91.02 et 91.03 (Dourdan - Orsay - Massy) et les lignes Transdev 3 (Dourdan - Rambouillet) et 29 (Dourdan - Bullion).

Ces futurs aménagements permettront d'accompagner une amélioration de l'offre de transport en commun avec un renforcement des lignes existantes, ainsi que la qualité de service avec l'aménagement d'une gare routière.

### **ACTION 6.2 - REDISTRIBUER L'ESPACE VIAIRE AU PROFIT DES MODES ALTERNATIFS SUR RN**

Les grandes radiales qui traversent le département du nord au sud, la RN7 et la RN20 sont aujourd'hui insérées dans un quasi continuum urbain (par la section située entre Massy et Arpajon pour cette dernière) qui appellent à repenser leur fonctionnement viaire. Comme d'autres axes dans une moindre mesure, leur géométrie, le traitement de leur emprise et le trafic supporté les font apparaître comme de véritables coupures au sein des tissus traversés, peu favorables à la vie urbaine et à l'accueil de modes de transport autres que l'automobile. Leur évolution, dans une approche permettant de répondre aux besoins de la ville et du système de déplacement, doit maintenant être envisagée en accompagnement des mutations urbaines des tissus. Elle doit permettre de repenser la distribution de l'espace viaire au profit de l'ensemble des modes de déplacement.

Pour la RN7 comme la RN20, cette démarche est consolidée dans un document stratégique global :

- Un Schéma de référence pour la requalification économique et urbaine pour la RN7, articulé principalement autour d'une liaison en transport en commun entre les pôles d'Orly et d'Évry / Corbeil-Essonnes.
- Un plan directeur pour la RN20 entre Massy et Boissy-sous-Saint-Yon.

Si l'insertion d'un SPTC à terme sur ces deux axes est le levier de leur transformation, les évolutions s'effectuent également au profit des cyclistes et des piétons.

D'autres axes routiers départementaux, appelés vers des dynamiques urbaines, nécessitent des actions de pacification de la voirie et de rééquilibrage de la place dédiée à chaque mode de déplacement au sein de leurs emprises.

### **ACTION 6.3 - CONFORTER ET CRÉER DES PÔLES D'ÉCHANGES PERFORMANTS ET DURABLES**

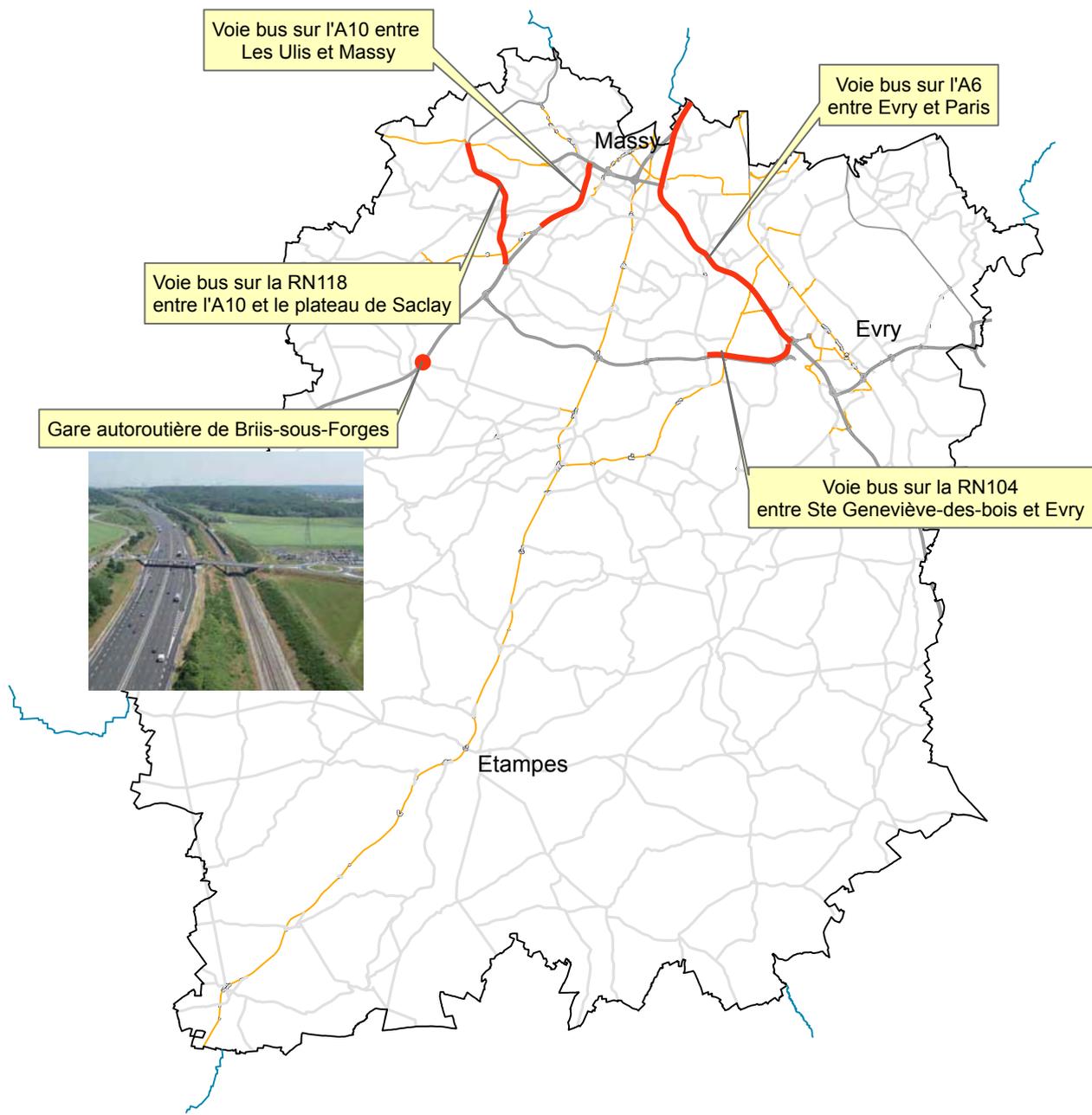
Outre le réseau de voies rapides, les autres routes départementales assurent des liaisons de pôle à pôle, concentrant les flux, les lignes de bus structurantes ainsi que l'état de congestion le plus marqué. Elles sont propices à des réflexions relatives à l'amélioration du partage modal ainsi qu'à l'aménagement d'aires d'échanges, permettant de passer rapidement de la voiture solo à la voiture partagée ou aux transports en commun.

Le Département souhaite donc appréhender l'opportunité de développer un maillage de points d'échanges où organiser une rupture modale, proposant du stationnement automobile, avec des places réservées au covoiturage, des cheminements et des stationnements vélo. Cet ensemble serait situé à proximité directe des points d'entrée sur le réseau de transports en commun existant (ou d'une offre à aménager ou à faire évoluer).

Les secteurs suivants qui sont pressentis pour accueillir ces pôles sont :

- Courtabœuf sur A10 / RN118
- Arpajon / Égly / Avrainville sur RN20 / RD19
- Mennecy / Le Coudray-Montceaux sur l'A6

Cette liste non exhaustive pourra être amendée et complétée dans le cadre de l'étude d'opportunité en cours.



## Faire de la route un levier majeur pour améliorer les déplacements

### Objectifs stratégiques 7

#### OPTIMISER LE FONCTIONNEMENT DU RÉSEAU ROUTIER DÉPARTEMENTAL

### RÔLE DU DÉPARTEMENT



### PARTENAIRES

État, Région, EPCI, communes, opérateurs économiques

### CONTEXTE

L'Île-de-France et l'Essonne bénéficient d'un réseau viaire développé et dense, bien que parfois insuffisamment hiérarchisé, et capacitaire. Ce réseau s'appuie sur des axes principalement radiaux, correspondant aux déplacements nord / sud qui marquent la mobilité départementale, complétés par des voies en rocade, cependant moins nombreuses et parfois déficitaires.

La congestion induite par l'usage individuel de la voiture affecte aux heures de pointe du matin et du soir le réseau magistral et structurant. Ce phénomène engendre des reports sur le réseau viaire secondaire et local. Même si l'évolution du trafic automobile est globalement stable (encore que cette tendance soit susceptible de disparités importantes), cette congestion érode fortement les performances du système de déplacement, pénalisant également les autres modes empruntant la route. Certains points d'échanges ou sections du réseau concentrent particulièrement ces dysfonctionnements.

Le réseau routier départemental est considéré globalement comme mature : si l'accessibilité des territoires peut être inégale, notamment en raison des performances proposées, tous disposent de voies à même d'assurer leur desserte. Des interventions sont cependant nécessaires pour en améliorer le fonctionnement avec :

- la mise en œuvre des maillons manquants, permettant d'achever sa structuration ;
- des compléments répondant à des besoins émergents des territoires.

### ENJEUX

L'organisation et le bon fonctionnement du réseau routier francilien demeure un sujet majeur de l'aménagement régional. Entre le réseau magistral rapide et la voirie locale, le réseau routier départemental est au cœur du fonctionnement du système viaire, contribuant à la fois à la vie de la métropole, aux principaux échanges internes à l'Essonne et à la desserte fine des territoires.

Rappelant toute l'importance qu'il revêt pour les déplacements en Grande couronne, le Département a ainsi proposé à la Région, dans le cadre du travail relatif à la définition d'un Réseau Routier d'Intérêt Régional (RRIR), éligible au financement du Plan anti-bouchon et pour changer la route, de retenir les principales voies du réseau routier structurant assurant les liaisons de pôle à pôle. Ce dispositif sécurise des financements pour la mise en œuvre d'aménagements.

Au-delà de l'amélioration de la qualité d'usage du réseau, c'est celle des conditions de vie des Essonnais qui est poursuivie puisque les aménagements envisagés pour lutter contre la congestion sont également favorables à la maîtrise ou la résorption des nuisances (pollution de l'air, bruit...).

### ACTIONS

#### **ACTION 7.1 - RÉALISER LES OPÉRATIONS ROUTIÈRES MANQUANTES**

Les maillons manquants sont susceptibles d'induire des parcours en baïonnette (allongeant les parcours), par l'emprunt de voiries inadaptées et la traversée de tissus urbanisés, et être à l'origine de situations de congestion. Leur réalisation permet,

en homogénéisant l'offre viaire en continuité des itinéraires déjà aménagés, de structurer des liaisons avec un meilleur niveau de service et d'améliorer la qualité d'usage du réseau. Ils constituent notamment une réponse au déficit de structuration du réseau viaire existant pour les liaisons en rocade.

Par ailleurs, l'Essonne est concernée par des emprises "artificielles" et le réseau hydrographique, susceptibles de constituer des coupures naturelles et infrastructurelles, et de s'opposer à des déplacements directs. Elles induisent alors trajets en baïonnette, allongement de parcours, concentration des flux sur quelques itinéraires existants. Les aménagements permettent de rendre ces coupures plus perméables en créant ou en démultipliant les possibilités de traversées ou de contournement.

Dans le cadre de sa délibération du 21 novembre 2016 portant avis sur le RRIR et le Plan Régional anti-bouchon, le Département a ainsi sollicité l'inscription au plan régional d'une liste de projets prioritaires pour l'Essonne, à l'appui de plusieurs itinéraires s'inscrivant en réponse aux problématiques évoquées ci-dessus.

S'agissant de routes départementales, le Département est le maître d'ouvrage "naturel" des opérations correspondantes ; d'autres montages sont cependant susceptibles d'être mis en œuvre, notamment pour les aménagements mettant en jeu des voiries relevant de gestionnaires différents, ou présentant des interfaces avec d'autres réseaux de transport ou avec des opérations de développement urbain.

#### **La liaison nord Essonne du plateau de Saclay au Val d'Yerres**

Résorbant le déficit de relations transversales, la liaison prend en charge les échanges est / ouest dans le nord du département entre les pôles de Massy / Saclay, Orly et le Val d'Yerres.

Elle appelle la réalisation de plusieurs opérations distinctes.

#### **Déviations de Paray-Vieille-Poste**

Après l'aménagement de la déviation de Chilly-Mazarin / Morangis en 2003 et du barreau d'Athis-Mons en 2013, la déviation de Paray-Vieille-Poste permet de poursuivre le programme de contournement sud de la plateforme aéroportuaire d'Orly.

#### **Franchissement de Seine**

La Seine et le manque de liaison est-ouest dans le nord du département représentent une véritable coupure pour l'accès à Orly et à Massy / Saclay depuis la rive droite.

Aujourd'hui, seuls 2 ponts assurent les traversées entre les deux rives de la Seine dans le nord Essonne, le pont de Villeneuve-Saint-Georges dans le Val de Marne et le pont de la Première Armée Française (RD931) entre Juvisy-sur-Orge et Draveil. Leur distance (7 km) concentre les flux, générant une forte congestion aux heures de pointe en amont des têtes de ponts et sur la voirie locale environnante.

L'aménagement d'un nouveau pont permettrait de résorber le déficit de franchissement existant, d'équilibrer la répartition des flux entre les ouvrages et de proposer une liaison à bon niveau de service entre la RN7 et la RN6, achevant en rive droite le contournement de la plateforme aéroportuaire d'Orly.

#### **Évolution de la RD36 entre Châteaufort et Palaiseau**

Le projet consiste à faire évoluer la RD36 vers une infrastructure multimodale entre Châteaufort, dans les Yvelines et le carrefour de la Croix de Villebois à Palaiseau. Il permettra d'offrir aux usagers un axe structurant pour tous les types de déplacements et une desserte performante en transports en commun.

Une priorité d'intervention est aujourd'hui donnée au réaménagement du Christ de Saclay, qui représente un enjeu stratégique et prioritaire pour la desserte du plateau de Saclay et résorbant un point de congestion. L'aménagement de la section ouest interviendra dans un second temps et pourrait évoluer vers un simple doublement de la RD36, offrant une bonne fluidité du trafic ne justifiant plus, dans l'immédiat, l'aménagement d'un SPTC.

#### **La déviation d'Itteville**

La déviation d'Itteville constitue l'achèvement de l'itinéraire qui assure une liaison interurbaine entre le nord et le sud de l'Essonne, pour faciliter les échanges avec les pôles économiques Nord. Elle permet la réalisation de la section manquante de la RD31, entre la RD74 et la RD17, sur les communes d'Itteville et de Saint-Vrain.

#### **ACTION 7.2 - TRAITER LES POINTS DURS DE TRAFIC**

Des phénomènes de congestion peuvent s'exercer sur des sections du réseau ou au droit de points d'échanges, entre RD ou entre RD et voiries du réseau magistral ou local, pour lesquels la capacité et/ou la configuration se révèlent inadaptées aux flux à absorber. Leur évolution a pour objectif de résorber les points noirs de congestion.

#### **Aménagement du carrefour du Christ de Saclay**

Ce projet a pour objectif de résoudre les difficultés actuelles de circulation mais aussi de tenir compte de l'augmentation du trafic que susciteront les développements urbains au sud du plateau, notamment au niveau des échangeurs de la RN 118 (Christ de Saclay, Corbeville, Ring des Ullis) et sur les RD36, 128 et 306.

Au sein du programme d'évolution de la RD36, une priorité d'intervention a été donnée au carrefour du Christ de Saclay dont le réaménagement, au cœur du plateau et au point de convergence des axes routiers et modes de transports, représente un enjeu stratégique.

Identifié comme un territoire stratégique du Grand Paris, le plateau de Saclay doit permettre le développement d'un centre scientifique majeur, appelé à accueillir un quart de la recherche française et capable de renforcer la compétitivité de la France à l'heure où l'innovation est un facteur essentiel de développement.

L'amélioration de l'offre de mobilité, question sur laquelle le Département est particulièrement investi, est une condition de réussite de ce projet.

### **Aménagement de l'échangeur du Ring des Ulis et de Mondétour**

Cette opération, qui s'inscrit en limite sud du plateau de Saclay, poursuit les objectifs suivants :

- améliorer la desserte du parc d'activités de Courtabœuf, première zone économique du sud francilien,
- améliorer la sécurité sur les points d'échange entre toutes les voies composant les diffuseurs des Ulis et de Mondétour,
- fluidifier les échanges entre la RN118 et la voirie "locale" avec une meilleure répartition des trafics, en obtenant une meilleure lisibilité de l'itinéraire "Francilienne" empruntant la RN118, l'A10 et la RN104.

Elle intéresse 2 points d'échanges, le Ring des Ulis et le diffuseur de Montdétour.

### **Amélioration du fonctionnement de la RN7 et de la RN20**

Les RN7 et 20, Routes Nationales d'Intérêt Local transférées au Département en 2006, sont deux axes majeurs de l'Essonne, prenant en charge, à l'image du réseau magistral, des trajets de "cabotage" à des déplacements de portée interdépartementale. Elles sont notamment mobilisées pour les mouvements pendulaires nord sud (accès des populations du sud et centre Essonne aux zones d'emplois du nord de Massy / Saclay et d'Orly / Rungis). À ce titre, elles absorbent des flux importants.

Si elles font toutes deux l'objet de projets de requalification à long terme autour d'un SPTC, le Département souhaite également garantir l'amélioration de leur fonctionnement à plus court terme.

La RN20 connaîtra à cet égard une première phase de travaux avec l'aménagement du carrefour de la route de chasse, qui, si elle préfigure l'insertion future du SPTC (dans le cadre de la mise en œuvre du schéma de référence pour la requalification de la RN20 entre Massy et Boissy-sous-Saint-Yon), permettra de créer, à l'appui d'un point d'échange offrant tous les mouvements, une nouvelle transversalité au droit de la Route de Chasse, réorganisant et fluidifiant les échanges entre la RN20 et le réseau secondaire. D'autres RD sont susceptibles de faire l'objet d'interventions favorables à une meilleure circulation (RD445, etc.).

### **ACTION 7.3 - FAIRE ÉVOLUER LE RÉSEAU EN ACCOMPAGNEMENT DES BESOINS DES TERRITOIRES**

#### **La desserte du pôle d'intérêt régional de l'ex-base aérienne 217**

Annoncée en juillet 2008 dans le cadre du plan national de restructuration des sites de défense, la fermeture de la base aérienne 217 implantée sur les communes de Brétigny-sur-Orge, Le Plessis-Pâté, Leudeville et Vert-le-Grand, a eu lieu en 2012.

Pour engager sa reconversion, le site bénéficie d'un dispositif d'accompagnement national (Contrat de Redynamisation de Site de Défense), permettant la réalisation de projets d'aménagement et de développement économique d'envergure métropolitaine, et de reconstituer les emplois disparaissant du territoire avec le départ des personnels du ministère de la Défense.

La déprise militaire sur la base libère un foncier important, unique au niveau de l'Île-de-France, ouvrant à l'urbanisation des terrains jusque-là inconstructibles. La mutation de ces terrains, du secteur Sud de la Francilienne, est intégrée à l'élargissement d'un front urbain d'échelle régionale, en interface avec les grands pôles de développement essonniers "voisins" (Évry / Corbeil, Massy / Saclay / Courtabœuf).

La requalification de ce secteur, largement desservi par le réseau routier départemental (RD19, 31 et 117), appelle des évolutions de l'offre en déplacement et notamment des infrastructures viaires.

#### **La desserte du Val d'Essonne**

Le secteur du Val d'Essonne, desservi par la RD191, connaît des problèmes de trafic en partie liés à un accès difficile à l'A6. Par l'articulation du front sud de la métropole parisienne et des espaces encore ruraux du sud-est essonnien, il est amené à se développer, avec plusieurs projets d'urbanisation, à vocation d'habitat ou économique, prévus à court, moyen ou long terme.

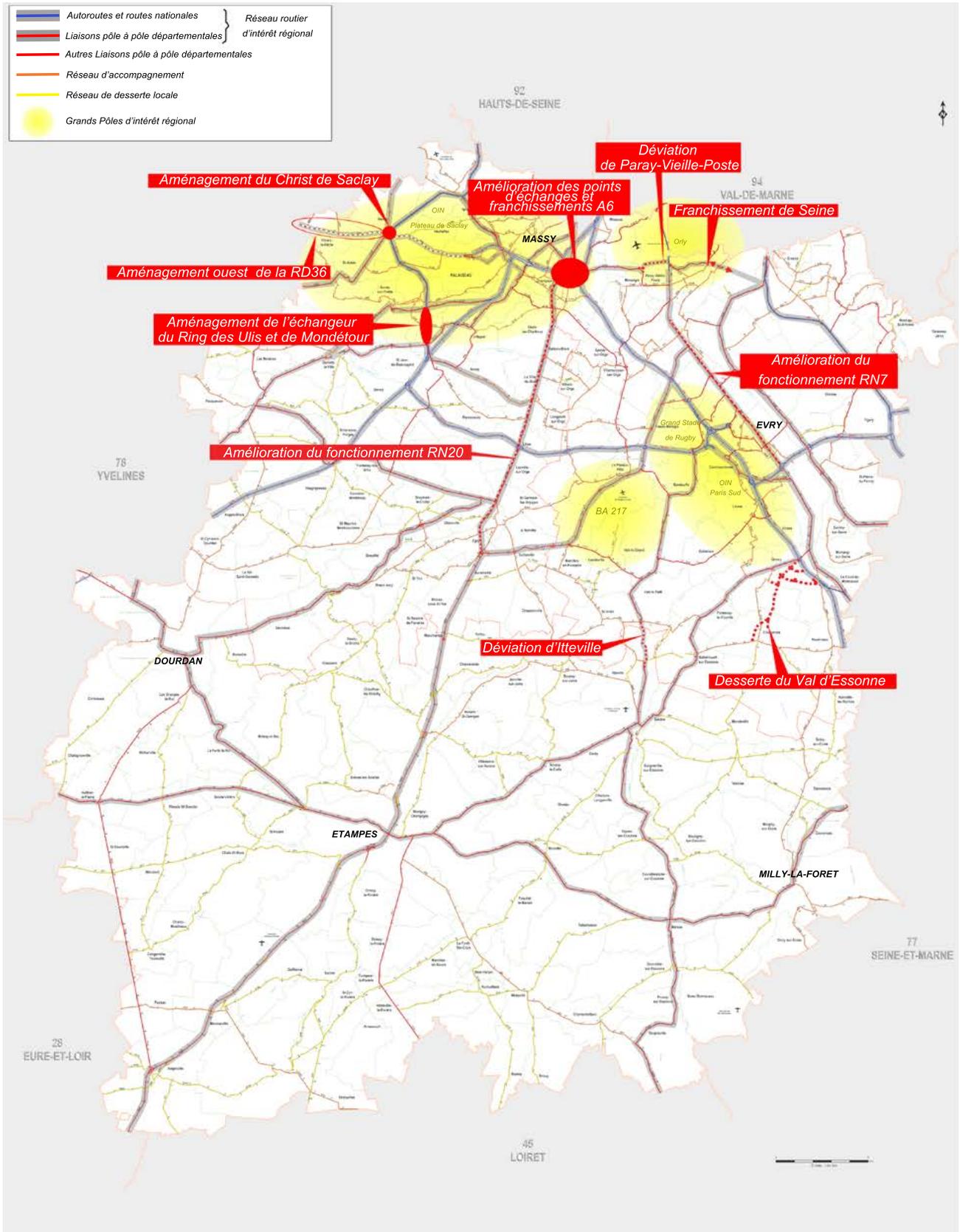
Le Département a conduit une réflexion en concertation avec le territoire autour du devenir de la RD191 et de la possible réalisation d'un nouvel axe structurant, en déviation de l'actuelle route départementale. Né de ce processus, un schéma de principe traduit les perspectives de développement du secteur, en mettant en adéquation les projets d'urbanisation envisagés avec le réseau viaire existant et projeté.

Le Département met en œuvre ce schéma à l'avancement des besoins urbains avec pour objectif de développer un réseau routier lisible, permettant au secteur d'exprimer ses potentialités urbaines et économiques, facilitant l'accessibilité du sud Essonne aux pôles d'activité du nord du département (en améliorant la connexion au réseau routier rapide - A6), et délestant les RD191 et 153 du trafic de transit, en traversée de Mennecy notamment.

D'autres secteurs en développement (Plateau de Saclay, Orly / Rungis, etc.) ou en reconstruction (reconversion du site de l'hippodrome à Ris-Orangis, etc.) sont susceptibles de voir leur réseau viaire évoluer.

# RÉSEAU ROOUTIER D'INTÉRÊT RÉGIONAL ET PROJETS ESSONNIENS

## POUR LE PLAN RÉGIONAL "ANTI-BOUCHONS" ET POUR CHANGER LA ROUTE



## Faire de la route un levier majeur pour améliorer les déplacements

### Objectifs stratégiques 8

#### AMÉLIORER LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

### RÔLE DU DÉPARTEMENT



### PARTENAIRES

État, Région, EPCI, communes, associations

### CONTEXTE

Le Département construit, gère et exploite un réseau routier de 1 386 km de voirie. Au regard de niveaux de trafic en moyenne assez élevés et d'une relative surreprésentation des infrastructures lourdes, l'Essonne présente un taux d'accidents mortels par million d'habitants près de deux fois inférieur à la moyenne nationale sur la période 2012-2014 (29 contre 54). Néanmoins, chaque année, entre 20 et 25 tués et 650 à 750 blessés (toutes gravités) sont à déplorer sur le réseau départemental.

### ENJEUX

La lutte contre l'insécurité routière est un enjeu sociétal porté à l'échelle nationale. Si l'amélioration de l'accidentalité en Essonne a bénéficié d'une prise de conscience collective, l'action départementale a également participé à réduire le nombre de tués et blessés. Cependant, cet engagement est à renouveler en permanence, sous peine de voir les résultats acquis remis en cause.

La sécurité routière est ainsi une préoccupation présente dans toutes les interventions du Département sur son réseau, avec l'objectif de réduire encore le nombre de victimes et de limiter le risque individuel quel qu'il soit (automobiliste, motard, cycliste, piéton...), à l'appui du concept de route qui "évite et pardonne les fautes". La finalité est d'offrir des routes toujours plus sûres aux usagers.

### ACTIONS

Le Département est engagé, depuis de nombreuses années, en faveur de la sécurité routière, à travers trois grands leviers.

### ACTION 8.1 - SÉCURISER L'INFRASTRUCTURE

Au-delà des tâches courantes d'exploitation, d'entretien et de conservation, le Département s'est engagé dans le déploiement d'une politique de sécurisation afin de :

- résorber d'ici 2020 les zones les plus accidentogènes sur route départementale, suite à examen détaillé des sections présentant des anomalies significatives d'accidentalité ;
- assurer l'amélioration continue de la sécurité routière sur l'ensemble du réseau, dans le cadre d'une démarche de type audit menée par les services et des experts extérieurs ;
- traiter les obstacles latéraux hors agglomération, avec analyse, priorisation et intervention sur les sections les plus significatives ;
- développer le management de la sécurité routière pour l'inscrire au cœur des méthodes de travail.

### ACTION 8.2 - SENSIBILISER AUX RISQUES ROUTIERS

Le Département subventionne, à travers un programme dédié (Plan départemental d'actions de sécurité routière), de manière conjointe ou distincte des services de l'État, des actions de formation et de sensibilisation, notamment à destination des collégiens.

### ACTION 8.3 - PARTICIPER AUX ACTIONS DE CONTRÔLES ROUTIERS

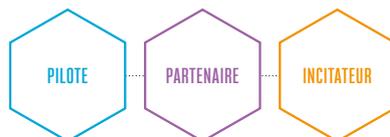
Le Département participe de façon partenariale à l'élaboration du Plan de contrôles routiers (État). Il est également consulté dans le cadre des programmations de déploiement des dispositifs de contrôle sanction automatisé (CSA) et peut être amené à mettre en œuvre des moyens matériels (balisage) pour la réalisation d'opérations de contrôle spécifiques.

## Favoriser les mobilités alternatives

### Objectifs stratégiques 9

#### DÉVELOPPER LES ALTERNATIVES À L'AUTOSOLISME

### RÔLE DU DÉPARTEMENT



### PARTENAIRES

EPCI, communes, IDF Mobilités, Région, startup, associations.

### CONTEXTE

Le dernier Bilan Carbone® du territoire de l'Essonne souligne la 1ère place détenue par les déplacements de personnes en matière d'émission de gaz à effet de serre (33 %).

Comme dans les autres territoires de Grande couronne, la domination de la voiture reste forte en Essonne et son usage hypertrophié.

La voiture demeure le principal mode de transport utilisé par les Essonniens (59 % des déplacements) avec un taux de motorisation particulièrement élevé (87 %) mais un taux d'occupation des véhicules, lui, très faible (1,1 passager par voiture).

Le trafic routier est par ailleurs le plus gros contributeur d'émissions d'oxydes d'azote en Essonne, mais est aussi fortement pourvoyeur de particules fines responsables de différentes maladies cardiovasculaires, infections respiratoires et décès prématurés, sans oublier les perturbations et autres risques routiers qu'il génère (congestion, stress, accidents, dégradations des voiries, etc...).

Enfin, outre leurs impacts considérables en matière environnementale, de santé publique et de cadre de vie, les déplacements représentent également des enjeux économiques significatifs à la fois directs pour les ménages (coûts des véhicules, de leur carburant, de leur entretien) mais aussi indirects pour les entreprises (temps perdu dans les embouteillages par exemple) et les collectivités (entretien, renouvellement et réfection des voiries par exemple). Pour autant, la mobilité est aussi le vecteur clé de l'inclusion sociale et de l'accès à l'emploi, au logement, à l'éducation, à la culture, aux loisirs, etc. Plus qu'une aspiration des habitants, elle doit être appréhendée comme une condition indispensable et un droit fondamental à offrir et à garantir à nos

concitoyens tout en l'incluant dans une dynamique de transition énergie-climat.

### ENJEUX

Fort de ces constats, la recherche d'alternatives à l'usage et au recours massif à l'autosolisme, mais aussi la recherche de modes complémentaires aux transports en commun (insuffisamment développés et maillés sur certains territoires, saturés sur d'autres) ou encore l'accès à tous les Essonniens à des solutions de mobilité quel que soit son âge, ses ressources et son lieu de vie, sont autant d'enjeux auxquels le Département s'applique à répondre.

Enfin, la politique départementale en faveur de cette mobilité durable, visera à conforter le rôle précurseur du Département en la matière et à le positionner comme exemplaire et moteur sur ces questions structurantes pour les Essonniens, tout en assurant la transition énergie-climat du territoire et de l'institution.

Par ailleurs, convaincu que la mobilité future ne proviendra pas d'une seule innovation, d'un seul mode de transport, mais de la diffusion conjuguée et socialement acceptée de plusieurs d'entre eux, le Département vise à structurer son action autour d'un écosystème de solutions.

Cette dynamique actionnera ainsi plusieurs leviers parmi lesquels :

- le développement de pratiques et modes de transports "décarbonés", plus sobres en énergie notamment fossile ;
- l'encouragement aux changements de comportements individuels et collectifs au niveau du territoire et au sein du Département ;
- l'incitation au renouveau des usages de la voiture en prônant des modes alternatifs à son utilisation (voiture "servicielle" plutôt qu'individuelle, voiture partagée, modes actifs, transports en commun, etc.).

## **ACTIONS**

### **ACTION 9.1 - FAVORISER ET PROMOUVOIR LE COVOITURAGE POUR LES TRAJETS DE COURTE DISTANCE DES ESSONNIENS**

Si les axes routiers sont saturés, notamment lors des migrations pendulaires domicile / travail, le taux d'occupation de chaque véhicules conserve, lui, de réelles marges de progrès, et représente un levier fort pour améliorer la fluidité et les conditions de trajets des Essonnien.

Le covoiturage, notamment pour ces trajets de courte distance domicile / travail, apparaît comme une solution innovante, simple et économe pour apporter une réponse à la saturation des réseaux routiers, notamment départementaux, et aux impacts environnementaux et sociaux qu'elle représente (pollutions, stress, accidents...).

Dans ce cadre, le Département propose de poursuivre sa dynamique de déploiement d'infrastructures encourageant la pratique du covoiturage afin de constituer un réseau d'aires maillé à l'échelle du territoire, mais également d'inciter les Essonnien à changer leur pratique et à "court-voiturer" par :

- la création et le déploiement d'aires de covoiturage afin de constituer un réseau maillé sur le territoire essonnien (3 aires/ an en moyenne) en favorisant les parkings déjà existants et en ciblant les zones stratégiques (proximité et ou lien vers des axes structurants, points d'échange routiers ou multimodaux...)
- l'expérimentation du soutien au covoiturage dynamique en s'appuyant sur des modèles innovants en la matière (applications mobiles de Start up par exemple) pour inciter au court-voiturage, notamment lors des déplacements domicile-travail et/ou sur des axes départementaux stratégiques.

### **ACTION 9.2 - SOUTENIR ET PROMOUVOIR LES INITIATIVES LOCALES**

Si les motifs de déplacements restent globalement similaires quel que soit le lieu de résidence en Essonne, les modes utilisés, eux, présentent des disparités plus marquées en fonction des territoires (même si la voiture continue largement de les dominer).

Aux dessertes en transports en commun ferrés (RER) et en lignes de bus des secteurs urbains du nord-est s'opposent l'offre, le maillage et par corolaire l'usage, beaucoup plus limités de ces mêmes modes dans les territoires ruraux du sud confrontés à des problématiques techniques et économiques, à la difficulté d'identifier des liaisons structurantes et à la faiblesse en poids de population.

À cette situation, se superpose également la disparité de situations sociales et économiques des habitants sur le territoire qui peut fragiliser la mobilité des sud-Essonien, pourtant vecteur clé de l'inclusion sociale.

Pour tenir compte de toutes ces spécificités, des offres adaptées aux territoires et à leurs populations sont à définir, à expérimenter, à déployer :

- Le soutien à l'autostop organisé, notamment sur les territoires où l'offre et/ou le maillage en transport en commun est insuffisant, à l'image de l'initiative Rézo Pouce sur le territoire du Parc Naturel Régional du Gâtinais Français.
- Le soutien au développement d'une plateforme multiservices de mobilité.
- La réflexion sur le développement de mutualisation de services de déplacement sur le territoire et le cas échéant le soutien à leur mise en œuvre.

### **ACTION 9.3 - FAVORISER L'USAGE DES VÉHICULES SOBRES EN CARBONE**

Un axe majeur de la contribution des déplacements à la transition énergie climat consiste à diminuer leurs impacts à la fois en termes d'émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques. Recourir à des véhicules faiblement émetteurs est, dans ce cadre, un levier stratégique qui doit être encouragé.

Le Département, dans l'exercice de ses missions, aura donc pour objectifs de :

- contribuer à la coordination des initiatives diffuses sur le territoire qui visent à développer l'utilisation de véhicules sobres en carbone ;
- favoriser les échanges de retours d'expériences réussies avec les acteurs locaux afin de diffuser et partager les bonnes pratiques en matière d'écomobilité ;
- renouveler progressivement le parc automobile du Département par des véhicules sobres en carbone (véhicules électriques essentiellement) intégrés dans les flottes des sites centraux et décentralisés départementaux ;
- déployer sur les sites départementaux des bornes de recharge en complément de l'affectation des véhicules électriques ;
- explorer et encadrer les modalités d'une éventuelle utilisation de celles-ci par le public, les visiteurs et les agents.

### **ACTION 9.4 - DÉPLOYER DES MESURES INCITATIVES EN INTERNE**

Le récent Bilan Carbone® réalisé sur le patrimoine et les compétences du Département (bilan 2016 sur les activités de 2015) met en évidence un poids toujours fort des déplacements des personnes dans les émissions de gaz à effet de serre de la collectivité (37 % des émissions globales de l'institution (28 800 teq CO2). Parmi ces émissions, 9 % sont dues aux déplacements professionnels des agents départementaux et 23 % à leurs trajets domicile / travail.

Le recours à des modes alternatifs à l'usage de la voiture est donc à promouvoir. Si le covoiturage et les transports en commun figurent parmi les alternatives qui doivent être soutenues, les modes actifs sont également à encourager car participant à la

fois à la réduction des émissions de gaz à effet de serre et autres nuisances dues aux véhicules à moteurs (pollutions, bruit, stress, trafic...) mais aussi à l'amélioration de la santé des pratiquants.

Le Département agira donc en faveur de :

- l'incitation à l'usage des modes doux (en lien avec l'action 10.3) par l'équipement des sites en infrastructures ainsi qu'en matériels permettant d'accueillir des vélos à vocation personnelle et professionnelle ;
- l'incitation au covoiturage, ainsi qu'au recours aux transports en commun ;
- la formation à l'éco-conduite.

#### **ACTION 9.5 - METTRE EN PLACE UNE COMMUNICATION AMBITIEUSE**

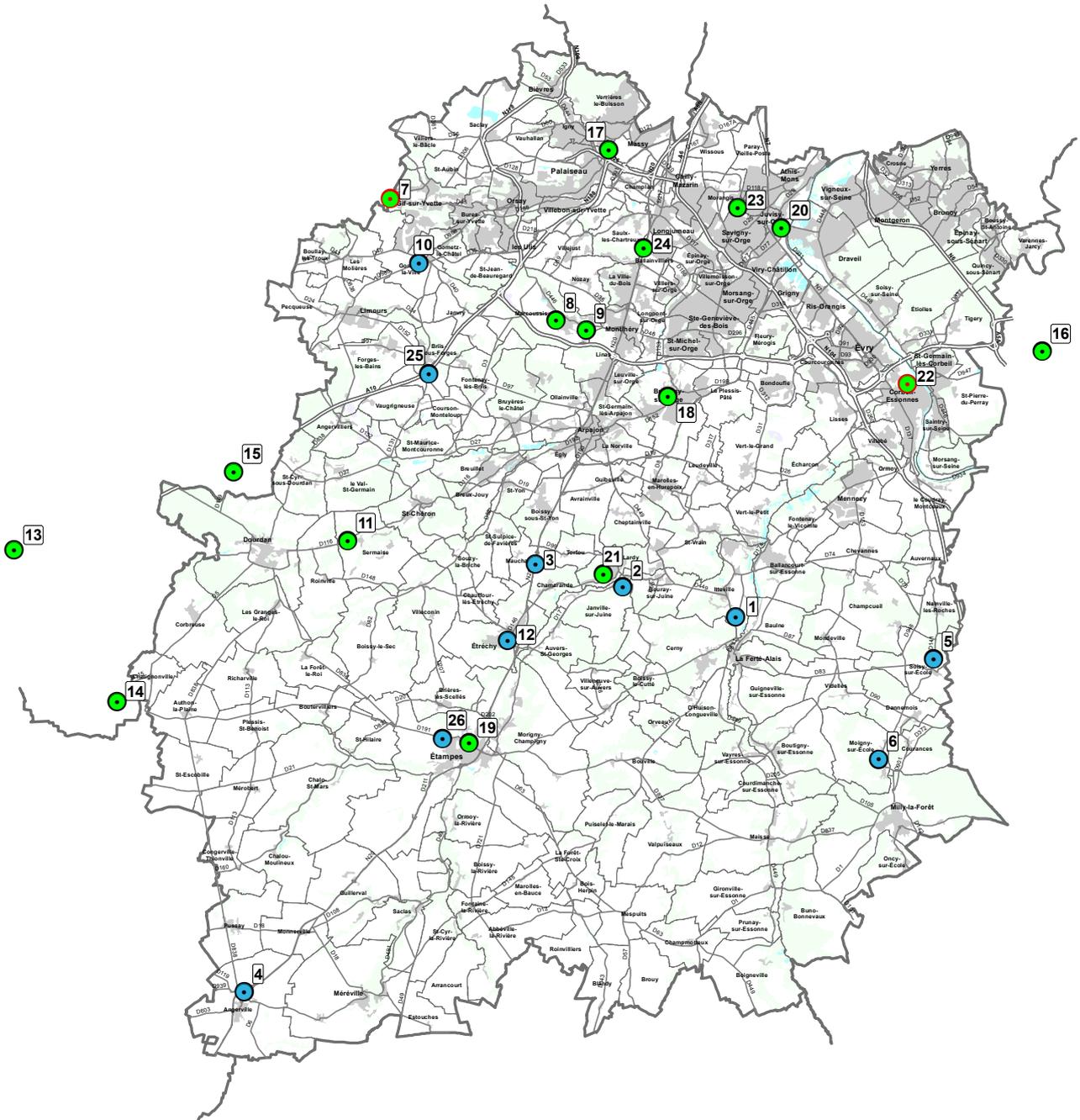
Changer les pratiques individuelles et collectives en matière de déplacements rencontre nécessairement des résistances. Cette conduite du changement doit pouvoir être accompagnée par une démarche pédagogique s'appuyant à la fois sur l'information, la sensibilisation, l'expérimentation, l'incitation et la valorisation des initiatives et mises en œuvre réussies.

Chacune de ces étapes doit pouvoir être accompagnée par des actions de communication pour expliquer, convaincre, et ce, sur des temps longs, ponctués d'évènements phares et d'étapes clés :

- Organisation d'événementiels à destination du public, des partenaires (collectivités, entreprises, etc.) et des agents ;
- Animation d'une communication en faveur de l'éco-mobilité à la fois en interne (journal interne, intranet) et en externe (opérations de communication, site internet).
- Élaboration et diffusion d'outils (fiches multimodales d'accès aux bâtiments départementaux, guides de déplacement...).

# LOCALISATION DES AIRES DE COVOITURAGE

## EN ESSONNE



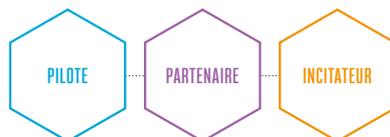
MAÎTRE D'OUVRAGE : CONSEIL DÉPARTEMENTAL		AUTRES MAÎTRES D'OUVRAGE	TARIF
● RÉALISÉ	● RÉALISÉ	● PAYANT	N ▲
● EN PROJET		● GRATUIT	

## Favoriser les mobilités alternatives

### Objectifs stratégiques 10

#### DÉVELOPPER LES ALTERNATIVES À L'AUTOSOLISME

### RÔLE DU DÉPARTEMENT



### PARTENAIRES

Région, IDF Mobilités, EPCI, communes, associations.

### CONTEXTE

La pratique quotidienne du vélo a quasiment doublé entre 2001 et 2010. Le vélo est utilisé aujourd'hui pour 1,6 % des déplacements (en 2010) tous modes confondus mais dispose d'un potentiel fort (78 % des trajets des franciliens sont inférieurs à 5 km).

Au regard de ces déplacements de courte portée, couverts bien souvent par la voiture mais pour lesquels le vélo a toute sa pertinence. Au vu de l'engagement de la puissance publique ainsi que des opérateurs de transports et de la participation active des associations d'usagers, il dispose d'une marge de progression importante.

Le Plan de Déplacements Urbains d'Île-de-France fixe comme objectif une croissance de 10 % du nombre total des déplacements en modes actifs (marche et vélo).

Les discontinuités des itinéraires, le manque de lisibilité des parcours, le franchissement de coupures urbaines (fleuves, routes, carrefours...) constituent souvent des freins à l'usage des modes doux, du fait du sentiment d'insécurité et du caractère anxiogène de certaines situations conflictuelles avec les véhicules. L'absence de stationnement nuit également à leur pratique.

### ENJEUX

Le développement de l'usage du vélo et de la marche répond à des enjeux nationaux de santé publique, de protection de l'environnement et des enjeux régionaux en termes de mobilité, de qualité de l'air, de lutte contre le bruit, de soutien au tourisme ou encore d'activités sportives.

Il participe à réduire l'usage de la voiture individuelle, limitant dès lors la congestion routière et les émissions de gaz à effet de serre. Les modes actifs comme solution alternative de déplacement apportent une réponse de mobilité facile, en toute autonomie, simple à mettre à œuvre et efficace, notamment pour les petits trajets, dès lors que les parcours sont identifiés, adaptés, accessibles et sécurisés.

En parallèle du développement des infrastructures, d'autres leviers doivent être activés pour faciliter les usages et le recours aux modes actifs par les publics du Département et ses agents, avec le développement des services en faveur des cyclistes (parc de stationnement aux abords des pôles d'échanges, d'équipements en gare, services de réparation...).

La politique cyclable départementale pourra s'appuyer sur les grands principes du nouveau Plan Vélo régional qui vise à répondre aux usages du vélo, qu'ils soient utilitaires (liaisons domicile / travail, domicile / études, accès aux services, transport de biens et de personnes) ou liés au sport et aux loisirs. Il s'agit de traiter l'accueil des vélos en gare, le soutien aux services pour les cyclistes ainsi que l'animation des multiples acteurs.

Faciliter l'accès aux grands réseaux de déplacement (gares RER, routières) et aux équipements structurants via des aménagements spécifiques pour les modes actifs, est une des conditions de la réussite d'un système de déplacement alternatif, dont ils font partie.

Au regard de ces enjeux, il importe de consolider et valoriser la place des modes actifs dans la chaîne de déplacement.

## **ACTIONS**

Le Département peut intervenir aussi bien en maîtrise d'ouvrage directe qu'en cofinancement des aménagements cyclables. À son échelle, il a vocation à favoriser la mise en place d'itinéraires continus, confortables et lisibles, garantissant la cohérence d'un réseau armature.

### **ACTION 10.1 - DÉVELOPPER UNE OFFRE CYCLABLE CONTINUE, SÉCURISÉE, LISIBLE ET INTERMODALE**

Malgré des avancées, l'ensemble des itinéraires structurants manque de visibilité et de continuité. Ce constat appelle donc à :

- aménager des continuités cyclables, d'éviter un sentiment d'insécurité peu favorable à la pratique du vélo au quotidien. Malgré la réalisation de nombreux aménagements cyclables, les coupures, régulièrement observées en agglomération, n'encouragent pas l'usage du vélo ;
- résorber les grandes coupures observées sur des liaisons structurantes, (franchissements ferrés, fluviaux, réseaux notamment) ;
- redéfinir des itinéraires du réseau cyclable en ciblant une desserte efficace des points de centralité comme les gares ou les grands équipements ;
- mettre en œuvre un jalonnement capable d'assurer la lisibilité des itinéraires et leur valorisation. Cette signalétique permettra en outre d'identifier les connexions possibles des itinéraires doux aux pôles d'échanges, aux lieux de centralités et aux zones d'emploi.

### **ACTION 10.2 - FACILITER L'ACCÈS AUX ÉQUIPEMENTS ET SITES DÉPARTEMENTAUX EN MODES DOUX**

Le Bilan Carbone® 2016 du Département a mis en évidence le poids significatif des déplacements de ses visiteurs et publics (essentiellement les collégiens) en matière d'émission de gaz à effet de serre (58 % du poste "déplacement des personnes" soit 16 700 teq CO2).

Afin de réduire les déplacements motorisés des usagers des services départementaux (visiteurs, collégiens) un des leviers repose sur la facilitation de l'accueil sur les sites du Conseil départemental (collèges, sites centraux et décentralisés) des modes alternatifs à la voiture, et notamment les modes actifs (vélos, trottinettes...). Dans ce cadre, le développement des équipements permettant de les accueillir est visé :

- Favoriser le stationnement des vélos, trottinettes ou gyropodes, par des abris sécurisés ainsi que des arceaux accessibles et disponibles.

- Disposer d'équipements pour accueillir les vélos et trottinettes dans tous les collèges de l'Essonne.
- Réaliser des travaux afin d'accroître et d'améliorer l'accueil des modes actifs dans les collèges présentant des problématiques particulières (saturation des parkings existants, besoins d'accueil non satisfaits...).
- Déployer des emplacements ainsi que des infrastructures permettant le stationnement des vélos et autres modes actifs sur les sites départementaux en faveur des agents et du public.

### **ACTION 10.3 - IMPULSER EN INTERNE UNE DÉMARCHE D'EXEMPLARITÉ POUR ENCOURAGER LE RECOURS AUX MODES DOUX PAR LES AGENTS**

Cette démarche vise à répondre à trois objectifs à la fois économiques (optimisation des déplacements, réduction du budget transport pour la collectivité et ses agents), sociaux (amélioration pour les agents de l'accessibilité et de la sécurité des déplacements) et environnementaux (réduction de la pollution et de la consommation d'énergie). La mise en œuvre se fera notamment par :

- l'expérimentation en faveur de l'implantation de vélos à assistance électrique sur des sites pilotes ;
- la communication, afin de sensibiliser et diffuser des informations pour accompagner le passage aux mobilités actives et impulser une dynamique auprès des agents.

### **ACTION 10.4 - ENCOURAGER LE DÉVELOPPEMENT DES SERVICES LIÉS AU VÉLO FACILITANT CETTE PRATIQUE**

Favoriser l'attrait des modes actifs passe également par leur revalorisation et l'intégration des préoccupations des cyclistes à travers plusieurs leviers :

- Déployer des outils de calcul d'itinéraire pour les cyclistes.
- Encourager l'achat et la location de vélos.
- Créer des "points vélo" capables d'offrir des services aux cyclistes (réparation, vente, conseil...).
- Encourager le rabattement cycliste pour les gares et renforcer l'offre en stationnement Véligo.

### **ACTION 10.5 - CONTRIBUER À ANIMER UNE GOUVERNANCE PORTANT SUR LE VÉLO**

La mise en œuvre d'itinéraires continus, lisibles et entretenus relève de nombreux intervenants dont la coordination reste à parfaire. Conditionnée par la mobilisation des partenaires et acteurs locaux, la prise en compte des modes actifs doit intervenir à toutes les échelles du territoire pour assurer son développement.

Il importe donc de :

- contribuer au pilotage régional en matière de politique cyclable.
- participer à un dialogue et co-construire une vision d'ensemble avec les autres collectivités.
- revaloriser l'action du Département en faveur de la politique cyclable et la rendre plus lisible.

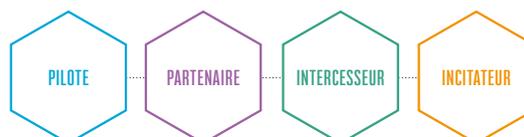


## Maîtriser l'impact des flux logistiques

### Objectifs stratégiques 11

#### RATIONALISER L'ORGANISATION DES FLUX DE MARCHANDISES

#### RÔLE DU DÉPARTEMENT



#### PARTENAIRES

État, Région, EPCI, communes, acteurs économiques

#### CONTEXTE

Le transport intérieur terrestre de marchandises est largement dominé par le mode routier (87,6 %). La part du rail (10,1 %) s'est stabilisée après une baisse continue jusqu'en 2010. Par ailleurs, la part du transport fluvial (2,4 %) reste très faible et quasi-stable depuis 1994.

L'évolution du transport de marchandises en Île-de-France est marqué par trois grands phénomènes qui se traduisent par des conséquences importantes sur les infrastructures viaires et notamment le réseau routier départemental :

- L'optimisation de la fonction logistique au sein des circuits économiques et les effets qu'elle entraîne sur son organisation, modifiant en particulier son inscription sur le territoire ainsi que les flux associés.
- Le desserrement en grande couronne des implantations logistiques qui semble notamment se poursuivre avec une tendance à des équipements toujours plus importants (plateformisation), ayant pour leviers principaux une bonne accessibilité routière et la disponibilité foncière.
- Le développement du e-commerce et désormais l'émergence du m-commerce (achat via mobile) qui transforment les flux logistiques, jusqu'alors principalement à destination des commerces intermédiaires, en des livraisons individualisées.

#### ENJEUX

Au regard des perspectives de croissance des échanges de marchandises et de flux absorbés aujourd'hui à près de 90 % par la route, l'enjeu pour le Département est de maîtriser la pression exercée sur le système viaire, et notamment le réseau routier départemental, et de promouvoir le report modal vers les modes

fluvial et ferré.

Au-delà des enjeux infrastructurels, le Département entend promouvoir une logistique plus compatible avec les exigences du développement durable, conciliant aménagement du territoire, développement économique et préservation du cadre de vie et de l'environnement.

#### ACTIONS

##### **ACTION 11.1 - FAVORISER L'INTERMODALITÉ ENTRE LA ROUTE, LE FER ET LA SEINE POUR UN TRANSPORT MASSIFIÉ DES MARCHANDISES**

Outre des infrastructures routières d'importance régionale, l'Essonne bénéficie de la présence du réseau ferré ainsi que celle d'un fleuve navigable (la Seine), ressources sous-utilisées à ce jour. À ce titre, elle dispose d'un potentiel de développement en matière de ferroutage et de transport fluvial qui, en dépit de projets (étude d'un transport combiné - rail/route - près de Brétigny-sur-Orge, plateforme multimodale - rail/route/fluvial - sur Vigneux-sur-Seine), peine à se concrétiser.

Le développement du fret ferroviaire ou fluvial, en complément du mode routier, est pourtant une piste de travail d'intérêt, susceptible de permettre la maîtrise des impacts sur le réseau viaire mais également la réduction de l'impact écologique, en cohérence avec la volonté de réduction des gaz à effet de serre traduite dans la loi de transition énergétique du 17 août 2015.

Fort de cette approche, le Département entend :

- contribuer aux démarches stratégiques et études en faveur de l'intermodalité ;

- soutenir la réalisation des opérations d'infrastructures de transports durables ;
- encourager les projets d'aménagements relatifs à l'évolution des installations portuaires en Essonne ;
- assurer la promotion des modes ferré et fluvial et sensibiliser les décideurs et porteurs de projets.

#### **ACTION 11.2 - PARTICIPER À LA CONSTRUCTION D'UNE VISION RÉGIONALE DE LA LOGISTIQUE**

L'émergence d'une vision stratégique et planificatrice, à l'échelle métropolitaine, permettant de gouverner l'évolution des implantations logistiques sur le territoire, est favorable à une meilleure maîtrise des impacts sur le réseau routier départemental et le système viaire plus généralement.

À l'appui de son travail développé à l'échelle de l'Essonne, le Département souhaite :

- contribuer aux démarches de la Région et de l'État ;
- sensibiliser et capitaliser l'information pour promouvoir une logistique partagée.

#### **ACTION 11.3 - OPTIMISER LA DESSERTE ROUTIÈRE**

Les évolutions attendues des chaînes logistiques appellent l'adaptation ou l'amélioration des infrastructures ainsi qu'une meilleure organisation des flux.

Le Département se propose donc de :

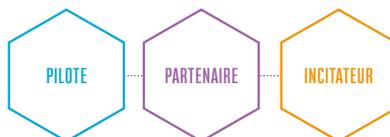
- rationaliser la desserte routière ;
- faire évoluer l'offre viaire départementale (résorber des points durs routiers pénalisant l'accès à des implantations économiques, compléter le maillage routier, optimiser les caractéristiques du réseau) ;
- travailler avec les partenaires pour faciliter la mise en place d'aménagements et d'une gestion durables, notamment en matière d'accessibilité.

## Renforcer la gouvernance

### Objectifs stratégiques 12

#### FAVORISER LE DIALOGUE, L'INFORMATION ET LA COORDINATION ENTRE LES ACTEURS

### RÔLE DU DÉPARTEMENT



### PARTENAIRES

IDF Mobilités, Région, EPCI, Communes, Associations, Opérateurs de transport, acteurs privés

### CONTEXTE

L'organisation des déplacements en Île-de-France constitue une compétence partagée entre différents acteurs à différentes échelles puisqu'elle fait intervenir notamment IDF Mobilités en sa qualité d'Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM), unique en Île-de-France, mais également l'État, la Région, les Départements, les communes et leurs groupements.

À ces acteurs institutionnels s'ajoutent notamment des opérateurs exploitants (SNCF, RATP, sociétés de transport du réseau OPTILE), particulièrement nombreux en Grande couronne.

Cette multiplication des intervenants dans le domaine de la mobilité rend parfois la concrétisation et la réalisation de projets complexes, et impose une exigence toute particulière en matière de coordination.

En parallèle, le déploiement des outils numériques au bénéfice de la mobilité ainsi que la généralisation des plateformes opendata, encouragées par la législation, participent à faire évoluer le rôle des collectivités et rend nécessaire le rapprochement avec le monde économique.

Par ailleurs, le numérique est devenu un composant de la démocratie et plus particulièrement de la démocratie participative, définie par l'implication des citoyens dans la vie locale. Il tend à réinventer les principes de la concertation et redessine les rapports entre usagers et transporteurs mais également entre citoyens et élus, tant au travers d'actions menées par les associations d'usagers que dans la communication réalisée par les transporteurs.

### ENJEUX

L'enjeu est aujourd'hui de parvenir à créer du lien et de la cohérence entre les différents acteurs, et à affirmer, dans ce cadre, le rôle d'ensemblier du Département en incitant ainsi à une coopération renforcée entre les acteurs et en encourageant la transversalité et le partage d'expérience.

### ACTIONS

#### **ACTION 12.1 - CRÉER UN COMITÉ DÉPARTEMENTAL DES MOBILITÉS**

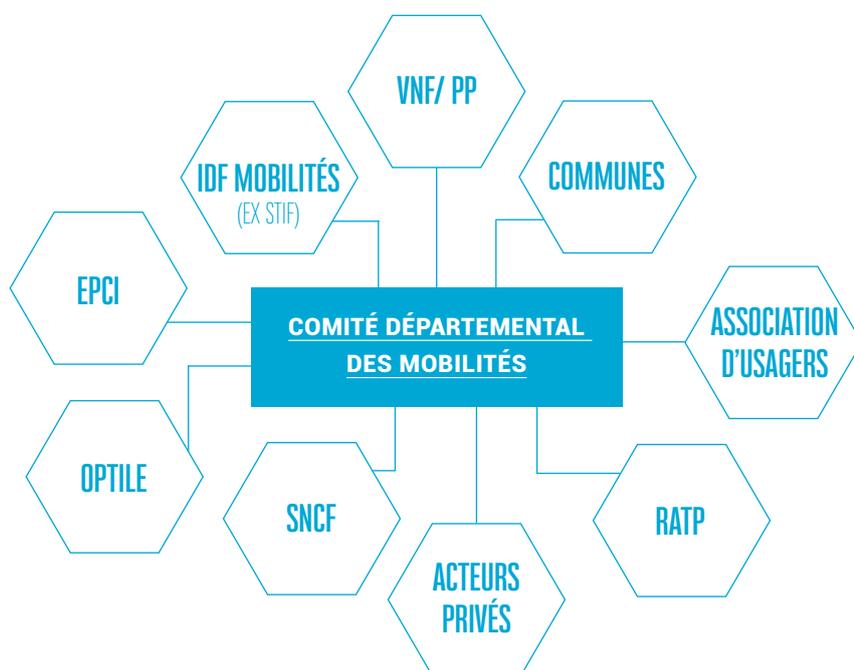
Le Département souhaite cultiver et enrichir la dynamique partenariale engagée dans le cadre des Assises de l'Essonne et des travaux menés par le CESEE par l'instauration d'une instance dédiée à l'information, la communication et la concertation.

En ce sens, relayant la délibération du CESEE, il se propose de mettre en place un Comité départemental des mobilités. Il serait le lieu de gouvernance et de suivi du Schéma cadre des mobilités et de ses différents plans sectoriels.

Il se veut être un outil souple et adaptable en fonction des thématiques abordées et des demandes exprimées par les acteurs.

Le Comité départemental pourrait ainsi, par exemple, associer IDF Mobilités, la Région, l'État, les collectivités locales, les grands opérateurs des transports, VNF (Voies Navigables de France) et Port de Paris, ainsi que les associations d'usagers, les représentants du monde des entreprises et les salariés.

Cette liste n'est bien sûr pas exhaustive.



#### **ACTION 12.2 - PORTER UNE VISION "GRANDE COURONNE CAPITALE" DE LA MOBILITÉ**

L'association Grande couronne Capitale, créée en 2016, réunit les départements de l'Essonne, de Seine-et-Marne, du Val d'Oise et des Yvelines, afin de peser face à la Métropole du Grand Paris, qui centralise aujourd'hui la majorité des investissements en matière de grands projets de transports.

Sa principale préoccupation est de porter auprès d'IDF Mobilités et de la Région les avis conjoints que les Départements peuvent avoir sur les différentes thématiques des transports et de la mobilité (transports scolaires, transports solidaires, intermodalité, etc.).

L'ensemble de ces sujets est traité à différents niveaux hiérarchiques (élus, techniciens) dans le cadre de réunions trimestrielles.

Il convient de poursuivre cette dynamique partenariale afin d'assurer une continuité et une efficacité des contributions de l'association en amont des décisions d'IDF Mobilités et de la Région en matière transport de mobilité.

#### **ACTION 12.3 - POURSUIVRE LE PARTENARIAT ENGAGÉ AVEC LES INTERCOMMUNALITÉS**

Depuis 2015, ont été initiées des réunions politiques à destination des Vice-présidents Transports des intercommunalités essonniennes, afin de les informer et les concerter sur les différentes politiques départementales en matière de mobilité.

Le Département souhaite consolider ce partenariat par le biais de rencontres semestrielles, au cours desquelles pourraient être également discutés les projets intercommunaux en matière de transports, dans un contexte d'échanges et de retours d'expériences.

#### **ACTION 12.4 - DÉVELOPPER UNE BASE DE DONNÉES COMMUNE PERMETTANT UN MEILLEUR PARTAGE DE L'INFORMATION**

Cette démarche ambitionne de capitaliser les données et de faire valoir les retours d'expériences, dans l'objectif de parvenir à l'émergence d'une culture commune, et de favoriser les pratiques innovantes en faisant de l'Essonne un Département, Terre d'avenirs.







— TERRE D'AVENIRS —

**Conseil départemental de l'Essonne**

Direction des transports

et de la mobilité

Boulevard de France

91000 Évry

Tél. : 01 60 91 96 44

Courriel : [transports@cd-essonne.fr](mailto:transports@cd-essonne.fr)

