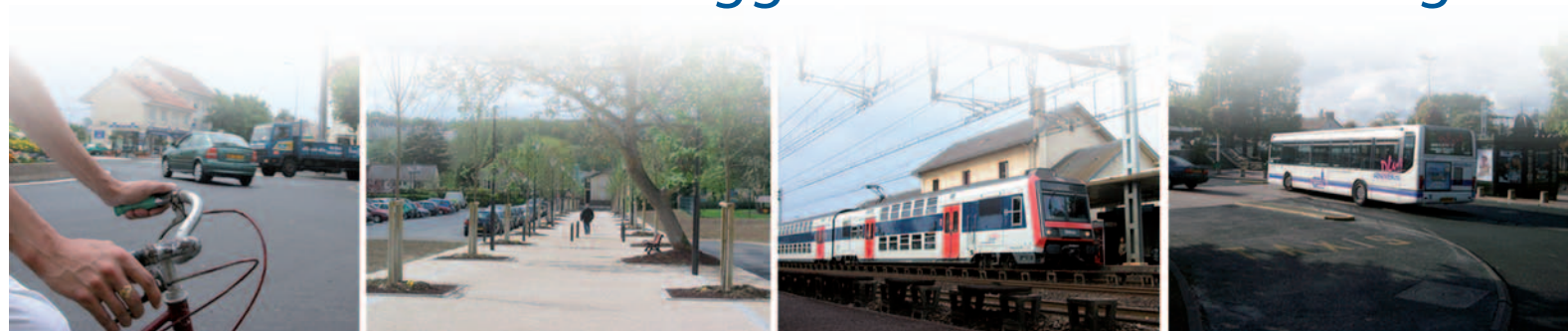




DÉPLACEMENTS

Plan Local de Déplacements

de la communauté d Agglomération du Val d'Orge



décembre **2005**

En collaboration avec le bureau d'études Codra



Sainte-Geneviève-des-Bois • Brétigny-sur-Orge • Saint-Michel-sur-Orge • Morsang-sur-Orge
Fleury-Mérogis • Villemoisson-sur-Orge • Le Plessis-Pâté • Leuville-sur-Orge • Villiers-sur-Orge

SOMMAIRE

LISTE DES CARTES ET FIGURES.....	2
LISTE DES SIGLES.....	3
0. RESUME.....	4
Le programme d'actions du PLD.....	6
1. LE PLD DU VAL D'ORGE : OBJET ET DEMARCHE.....	7
1.1. Qu'est-ce qu'un PLD ?.....	7
1.2. Le PLD du Val d'Orge : un document de planification partagé, élaboré en concertation.....	9
2. CONTEXTE ET DIAGNOSTIC.....	13
3. QUATRE OBJECTIFS CONCRETISES PAR DES ENGAGEMENTS D'ACTION.....	16
3.1. Objectif 1 : rendre plus attractifs et plus performants les transports collectifs routiers.....	17
3.2. Objectif 2 : développer l'usage de la marche et du vélo en partageant mieux l'espace public.....	39
3.3. Objectif 3 : aménager et réglementer la voirie pour un meilleur usage.....	49
3.4. Objectif 4 : impliquer l'ensemble des acteurs dans la mise en œuvre du PLD et l'inscrire dans la durée.....	63
4. UN TOUT COHERENT.....	68
4.1. Réponses aux objectifs du PDU d'Ile-de-France et de la SRU.....	68
4.2. Les effets attendus de la mise en œuvre du PLD.....	69
4.3. Cohérence entre les acteurs de la planification et entre leurs démarches.....	69
4.4. Cohérences techniques et territoriales.....	70
4.5. Des projets en cours, des réflexions en attente.....	70
4.6. Calendrier des décisions et des réalisations.....	71
5. MISE EN ŒUVRE DU PLD.....	73
5.1. Evaluation économique et financière du projet.....	73
5.2. La mise en œuvre et l'animation de la démarche.....	76
5.3. Le suivi et l'évaluation du PLD.....	76
5.4. L'accompagnement par un plan de communication.....	78

LISTE DES CARTES ET FIGURES

Localisation du territoire du Val d'Orge.....	face p. 4
Les générateurs de déplacements du Val d'Orge.....	face p. 13
Le réseau de bus actuel.....	face p. 14
Evolution du réseau de bus : objectif-cible	face p. 18
Circulation des bus : dysfonctionnements recensés.....	face p. 19
Composition du réseau de bus d'agglomération.....	face p. 24
Les principes d'itinéraires cyclables.....	face p. 40
Itinéraires cyclables à aménager.....	face p. 41
Hierarchisation de la voirie.....	face p. 50
Itinéraires de transit des poids-lourds.....	face p. 54
Zones de stationnement courte durée.....	face p. 57

LISTE DES SIGLES

AITEC	Association pour l'harmonisation et le développement des transports en Centre Essonne
CPER	Contrat de plan Etat - Région
DDE	Direction départementale de l'Équipement
HC	Heure creuse
HP	Heure de pointe
INSEE	Institut national de la statistique et des études économiques
IUT	Institut universitaire de technologie
NF	Norme française
PDU	Plan de déplacements urbains
PDUIF	Plan de déplacements urbains d'Ile-de-France
PLD	Plan local de déplacements
PLH	Programme local de l'habitat
PLU	Plan local d'urbanisme
PMR	Personne à mobilité réduite
RATP	Régie autonome des transports parisiens
RD	Route départementale
RER	Réseau express régional
RN	Route nationale
SAE	Système d'aide à l'exploitation
SAIV	Système d'aide à l'information des voyageurs
SDDCD	Schéma départemental des circulations douces
SDRIF	Schéma directeur de la région Ile-de-France
SIEP	Syndicat intercommunal d'étude et de programmation
SNCF	Société nationale des chemins de fer
STIF	Syndicat des transports d'Ile-de-France
TCSP	Transport en commun en site propre
TVM	Trans-Val-de-Marne

0. RESUME

La communauté d'agglomération du Val d'Orge a été créée en 2001. Elle regroupe aujourd'hui les communes de Saint-Michel-sur-Orge, Sainte-Geneviève-des-Bois, Fleury-Mérogis, Morsang-sur-Orge, Villemoisson-sur-Orge, Villiers-sur-Orge, Brétigny-sur-Orge, Plessis-Paté et Leuville-sur-Orge et totalise environ 120 000 habitants. Son territoire se caractérise par une urbanisation occupant l'essentiel de l'espace avec un habitat dense, continu et plutôt plat ponctué de quelques ensembles de logements collectifs, une dispersion des lieux de centralité, la présence d'importantes zones d'activités au sud de la francilienne et d'équipements particuliers comme la prison de Fleury-Mérogis ou l'aérodrome de Brétigny-sur-Orge. A l'exception de secteurs mutables à Brétigny-sur-Orge, les marges de manœuvres en matière de développement urbain sont donc relativement limitées, la plupart du territoire étant déjà urbanisé.

Les élus ont décidé d'élaborer un PLD pour **se doter d'une politique de déplacement et définir la stratégie** permettant sa mise en œuvre dans le contexte législatif actuel et dans la perspective de la décentralisation. Aujourd'hui, même si le STIF est l'autorité organisatrice des transports en Ile-de-France, la communauté d'agglomération agit déjà sur l'organisation des transports sur son territoire notamment en participant financièrement au fonctionnement des lignes de bus, en éditant un guide horaire ou en requalifiant les zones d'activité. Avec le PLD, l'agglomération du Val d'Orge a choisi de **planifier des actions en partenariat** avec les acteurs concernés (usagers, maîtres d'ouvrage, financeurs) qui concourent aux objectifs nationaux (lois sur l'air, solidarité et renouvellement urbains) et à la résolution de dysfonctionnements locaux. Le PLD assure la cohérence des actions relatives aux déplacements dans le temps, dans l'espace, avec d'autres démarches de planification (PDUIF, CPER, PLD d'Evry...) et entre les modes de transports. Le Val d'Orge étant situé en « zone agglomérée dense¹ », les réseaux de voirie et de transports collectifs sont déjà en partie hiérarchisés dans le PDUIF.

Dans le Val d'Orge, la voiture est prédominante pour l'ensemble des déplacements à l'exception des déplacements domicile - travail vers Paris où le train est plus compétitif en temps de parcours. Pour répondre aux attentes des élus et participer aux objectifs du PDUIF, les actions prévues dans le PLD devront permettre :

- de **rendre plus attractifs** et plus performants les **transports collectifs** routiers en clarifiant et améliorant l'offre : aujourd'hui, une trentaine de lignes régulières desservent le territoire en répondant à des logiques de rabattement sur gare sans véritable cohérence d'ensemble, ces lignes étant exploitées par 5 entreprises différentes. Le PLD doit permettre de faciliter les déplacements en bus à l'intérieur du Val d'Orge mais aussi les échanges avec les pôles d'emplois internes (ZAE le long de la Francilienne notamment) et voisins (Evry, Orly...) à la fois pour faciliter la mobilité des 5 600 ménages qui ne disposent pas de voiture et pour inciter au report modal depuis la voiture particulière.
- de **donner une place plus importante aux cyclistes et aux piétons** dont les déplacements sont pénalisés par l'aménagement et l'occupation des espaces publics (trottoirs trop étroits, voitures stationnées sur les trottoirs, aménagements ne tenant pas compte des personnes à mobilité réduite...). Les aménagements existants se réduisent à des itinéraires à vocation de loisirs dans la Vallée de l'Orge.

Le projet de PLD se structure autour de 3 actions fortes :

- faire évoluer le **réseau de bus** vers un réseau unifié, structuré, hiérarchisé avec des lignes à haut niveau de qualité de service : fréquence, amplitude, confort, accessibilité, Les objectifs fixés par le PLD seront mis en œuvre de manière progressive et concertée. Les actions d'amélioration de l'offre et de la qualité de service (temps de parcours, régularité, confort, accessibilité...) porteront en premier lieu sur les lignes du réseau principal bus défini dans le PDUIF et les lignes structurantes identifiées dans le PLD, dans un second temps, sur les lignes ayant pour vocation principale la desserte interne du Val d'Orge.

¹ Correspond à l'agglomération urbaine du recensement général de la population de 1990 qui s'étend au-delà des départements de petite couronne.

Ces lignes forment le réseau de l'agglomération et seront identifiées comme telles (logo, nom...). L'attractivité du réseau de bus passe aussi par une amélioration des lieux **d'intermodalité** : aménagement des gares et de leurs accès, création de pôles d'échange bus x bus ainsi que par la création du site propre bus traversant d'est en ouest, jusqu'à Evry, les zones d'activité au sud de la francilienne.

- aménager un **réseau cyclable structurant** à l'échelle du Val d'Orge : une cinquantaine de kilomètres sont prévus en 5 ans. Les aménagements seront adaptés à l'environnement traversé (pistes, bandes, zones 30, voire simple jalonnement ...) et connectés aux itinéraires départementaux (vallée de l'Orge notamment) et locaux. Des actions complémentaires seront mises en œuvre : stationnement deux-roues, jalonnement, document d'information (plan)...
- de **maîtriser le stationnement** dans une triple finalité : **optimiser** l'offre existante, donner la priorité aux chalands et visiteurs dans les zones centrales et **dissuader** l'usage de la voiture pour certains types de déplacements à courte distance. Concrètement, il s'agit de **simplifier** la réglementation en vigueur, de réajuster les zones destinées à la courte durée, d'envisager de rendre payant le stationnement dans les zones les plus contraintes lorsque des actions en faveur des modes alternatifs seront mises en œuvre, de faire évoluer le rabatement sur gares et, enfin, de renforcer le contrôle effectif du stationnement.

En ce qui concerne la circulation générale, le PLD a permis, à partir de la hiérarchisation de la voirie, de définir des itinéraires pour le transit des **poids lourds** et un réseau de voirie assurant les déplacements entre les principaux lieux de centralité du Val d'Orge. Ce réseau sera le support d'un **jalonnement** d'agglomération (indiquant au minimum les gares, les centres-villes, les zones d'activités et les équipements communautaires) à mettre en œuvre en collaboration avec le Conseil général qui révisé son schéma directeur de jalonnement.

Des **principes d'aménagement** de la voirie et des espaces publics ont été listés dans le cadre du PLD dans l'optique d'aménagements cohérents à l'échelle de la communauté d'agglomération et de prise en compte de l'ensemble des modes dans les aménagements de voirie réalisés localement.

Pour atteindre ces objectifs, les élus du Val d'Orge s'engagent sur un programme d'actions multimodal (Cf. liste page suivante) dont l'essentiel sera mis en œuvre dans les 5 années à venir. D'un ordre de grandeur de 30 millions d'euros, sa mise en œuvre ne sera possible qu'en partenariat.

La réussite du PLD repose en grande partie sur la capacité de la communauté d'agglomération à animer la mise en œuvre et le suivi du programme d'actions. Elle s'appuiera sur des structures et des organisations à même d'assurer la durabilité des engagements pris : charte d'aménagement de la voirie et des espaces publics à enrichir, tableau de bord à mettre à jour régulièrement, comités local et technique à réunir en tant que de besoin pour ajuster, préciser, finaliser et mettre en œuvre les actions.

Enfin, l'évolution des comportements modaux étant une tâche de longue haleine, un travail de sensibilisation diffus et récurrent auprès de tous les acteurs concernés (organismes des transports, employeurs, habitants, enfants...) accompagnera la mise en œuvre du PLD. Il se traduira par une incitation à la mise en place de plans de mobilité dans les établissements privés, publics et dans les écoles et par l'élaboration d'un plan de communication comprenant notamment l'organisation et la valorisation d'expérimentation lors de journées événementielles (en ville sans ma voiture par exemple) conduites en partenariat (associations locales, ARENE, ...).

Le programme d'actions du PLD

OBJECTIF 1 : RENDRE PLUS ATTRACTIFS ET PLUS PERFORMANTS LES TRANSPORTS COLLECTIFS ROUTIERS			
1.	Résoudre les dysfonctionnements pénalisant la circulation des bus	●	P/O
2.	Pour l'ensemble des lignes du réseau d'agglomération : généraliser l'adhésion à la charte régionale de qualité pour améliorer la qualité de service	●	O
3.	Faire évoluer le réseau de bus	●	-
4.	Créer un système de transport à la demande complémentaire	○	R
5.	Améliorer l'accessibilité et le confort aux arrêts et dans les bus	○	O
6.	Développer des systèmes d'aide à l'exploitation et à l'information des voyageurs	○	R
7.	Aménager le site propre desservant les zones d'activités du sud de la Francilienne	●	-
8.	Aménager des pôles d'échange	●	P/R
OBJECTIF 2 : DEVELOPPER L'USAGE DE LA MARCHE ET DU VELO EN PARTAGEANT MIEUX L'ESPACE PUBLIC			
1.	Aménager des itinéraires cyclables structurants et continus	●	P
2.	Développer l'offre en stationnement pour les deux-roues	○	P
3.	Faire connaître les aménagements cyclables : jalonner, informer, sensibiliser	○	O
OBJECTIF 3 : AMENAGER ET REGLEMENTER LA VOIRIE POUR AMELIORER SON USAGE			
1.	Définir des principes d'aménagement de la voirie et des espaces publics (charte)	●	-
2.	Mettre en place un jalonnement d'agglomération	○	-
3.	Réglementer la circulation des poids lourds et les livraisons	●	P
4.	Créer une plate-forme de stationnement pour les poids lourds	○	-
5.	Harmoniser la réglementation des stationnements	●	R/O
6.	Contrôler le stationnement	●	R
7.	Réglementer le stationnement dans les PLU	○	P
8.	Rendre accessible aux PMR l'ensemble des modes de transport	●	P/R
OBJECTIF 4 : IMPLIQUER L'ENSEMBLE DES ACTEURS DANS LA MISE EN ŒUVRE DU PLD ET L'INSCRIRE DANS LA DUREE			
1.	Mieux organiser la concertation pour mettre en œuvre les projets d'aménagement	●	-
2.	Organiser des campagnes de sensibilisation et de communication	●	-
3.	Inciter à l'élaboration des plans de mobilité	○	R
4.	Développer l'usage des véhicules propres	○	P

* Selon que les lignes / gares fassent ou non partie du réseau principal

A - Proposition de hiérarchisation des actions :

- actions prioritaires car structurantes et résolvant des dysfonctionnements cruciaux dans le Val d'Orge en relevant d'enjeux jugés majeurs pour le territoire
- autres actions

B - Classification des actions dans le PDUIF :

- P prescription
- R recommandation
- O orientation
- ne figure pas en tant que telle dans le PDUIF

1. LE PLD DU VAL D'ORGE : OBJET ET DEMARCHE

1.1. Qu'est-ce qu'un PLD ?

Le PLD est un outil de planification locale des déplacements en Ile-de-France. Il décline et précise le contenu du plan de déplacements urbains d'Ile-de-France (PDUIF).

1. Une déclinaison du PDUIF

Apparus dans la loi d'orientation des transports intérieurs de 1982, les plans de déplacements urbains (PDU) sont rendus obligatoires pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants avec la loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie en 1996. Ils définissent les **principes de l'organisation des transports** de personnes et de marchandises, de la circulation et du stationnement, dans l'optique d'assurer un **équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité** et de facilité d'accès, d'une part, et la **protection de l'environnement** et de la santé, d'autre part. Ils portent, dans la loi de 1996, sur un ensemble de thèmes :

- la diminution du trafic automobile ;
- le développement de l'usage des transports collectifs et des moyens de déplacement économes et les moins polluants, notamment la bicyclette et la marche ;
- l'aménagement et exploitation du réseau principal de voirie, afin de rendre plus efficace son usage, notamment en le partageant entre les différents modes de déplacement et en favorisant la mise en oeuvre d'actions d'information sur la circulation ;
- l'organisation du stationnement sur le domaine public ;
- le transport et livraison des marchandises, de façon à réduire les impacts sur la circulation et l'environnement ;
- l'encouragement pour les entreprises et les collectivités publiques à favoriser l'utilisation des transports en commun et du covoiturage pour le transport de leur personnel.

Le PDUIF a pour ambition d'assurer un équilibre durable entre les besoins de mobilité des Franciliens et la protection de leur environnement et de leur santé. Il a été **approuvé en 2000**, dans le cadre réglementaire de la loi sur l'air. Il vise, en 5 ans, à :

- une **diminution de 3% du trafic automobile** (en véhicules x kilomètres), différenciée selon les zones de l'agglomération et leur desserte en transports collectifs : diminution de 5% pour les déplacements à l'intérieur de Paris et des départements de la petite couronne et entre Paris et les autres départements, et de **2% pour les déplacements internes à la grande couronne** et entre la petite et la grande couronne. La part de la voiture particulière dans le nombre des déplacements motorisés internes à la grande couronne devra être ramenée à 85% des déplacements ;
- une **augmentation de 2% de l'usage des transports collectifs**, leur part modale devant représenter le tiers des déplacements domicile travail et domicile-école ;
- une **augmentation de 10% de la part de la marche** pour les déplacements inférieurs à 1 km et pour les trajets domicile-école ;
- le **doublement du nombre des déplacements à vélo** ;
- une augmentation de 3% de la part du transport des **marchandises par le fer et la voie d'eau**.

Ces objectifs se déclinent autour de **quatre axes** :

- préserver le fonctionnement métropolitain,
- imaginer une nouvelle urbanité,
- renforcer la centralité au-delà de la zone dense,
- offrir la rue pour tous et partager l'espace public.

Le PDUIF comprend donc un ensemble d'actions à mettre en oeuvre, du quartier à l'ensemble de la métropole francilienne. Aussi, il est nécessaire d'en préciser un certain nombre localement : c'est l'objet du PLD. **Le PLD est l'occasion pour les élus locaux de définir, de manière concertée, une politique locale de déplacements et les moyens de sa mise en oeuvre.**

La loi solidarité et renouvellement urbains (2000) fait figurer explicitement les PLD dans la loi d'orientation des transports intérieurs : « En région d'Ile-de-France, le plan de déplacements urbains peut être complété, en certaines de ses parties, par des plans locaux de déplacements qui en détaillent et précisent le contenu. Ils sont élaborés à l'initiative d'un établissement public de coopération intercommunale ou d'un syndicat mixte. »

Cette loi complète aussi les points sur lesquels doit porter les PDU et notamment : la sécurité routière, la mise en place d'une tarification intégrée. Le thème de la sécurité routière est donc intégré au PLD du Val d'Orge.

Rappelons que l'**Ile-de-France** est dans une situation particulière puisqu'elle **fait exception au droit commun de la loi d'orientation sur les transports intérieurs (LOTI) de 1982**. L'organisation des transports est à la charge du STIF, qui est la seule autorité organisatrice des transports. Si les structures intercommunales qui se sont dotées de la compétence "déplacements" ne peuvent l'exercer au sens de la LOTI, elles peuvent influencer l'organisation des transports par le biais de leurs autres compétences (développement économique, aménagement de l'espace communautaire...) et la définition d'une politique de déplacements locale partagée élaborée dans le cadre d'un PLD. De même, il faut souligner que les actions relatives à la ligne C, à l'exception des gares ne relèvent pas du PLD.

Créée en janvier 2001, la communauté d'agglomération du Val d'Orge participe à l'organisation des transports de son territoire notamment par :

- la participation au fonctionnement des lignes de bus à hauteur d'environ 500 000 € en 2004,
- la constitution d'un comité local transports ayant en charge la réflexion sur la qualité de service d'un ensemble de lignes de bus desservant le Val d'Orge
- l'édition d'un guide bus qui permet aux usagers de disposer de l'ensemble de l'information (tracé, horaires) sur les lignes de bus desservant le Val d'Orge
- la fourniture aux communes de 70 abris vélos,
- la requalification progressive des zones d'activités qui, par la création de trottoirs, redonne plus de place aux cheminements des piétons.

Son implication dans l'organisation des transports est aussi concrétisée dans le contrat d'agglomération par un ensemble d'engagements financiers pour la réalisation de projets en faveur des transports collectifs et modes doux : aménagement d'un site propre bus desservant, à proximité, les zones d'activités de la francilienne, réalisation d'aménagements cyclables, aménagement de pôles d'échange et abords des gares, élargissement de passages sous voies ferrées à Brétigny-sur-Orge et Sainte-Genève-des-Bois...

2. Ce que définit et préconise le PDUIF

A l'intérieur de l'aire urbaine de Paris, dont le territoire du Val d'Orge fait partie, le PDUIF a déjà hiérarchisé les réseaux de **voirie et de transports collectifs**.

En matière de transports collectifs, un réseau principal bus et des pôles d'échange ont été identifiés : ils bénéficient de financements spécifiques pour mettre en oeuvre des actions visant à atteindre les objectifs du PDUIF. Sur le territoire du Val d'Orge, la gare de Brétigny-sur-Orge est concernée au titre des pôles (une étude est en cours), ainsi que deux lignes de bus interurbaines (091 004 et 005) et un tronçon d'une ligne urbaine (055 008). A la suite des réflexions menées dans le cadre des PLD des communautés d'agglomérations d'Evry et du Val d'Orge, la ligne 400 401 a été inscrite en complément au réseau principal bus.

Le PDUIF comprend des actions qui relèvent du court, du moyen et du long termes. Certaines sont des prescriptions qui revêtent un caractère prioritaire et dont la mise en oeuvre est rendue obligatoire par le PDU, d'autres des recommandations ou des orientations.

1.2. Le PLD du Val d'Orge : un document de planification partagé, élaboré en concertation

La démarche d'élaboration du PLD a été initiée lors de la réunion du 1^{er} comité local le 11 décembre 2001. Afin d'intégrer de nouvelles communes au périmètre, de permettre les débats techniques et les validations politiques, l'élaboration du PLD s'est déroulée entre août 2002 et novembre 2004. Les évolutions locales durant cette période ont été prises en compte dans la mesure du possible.

1. Un périmètre qui a évolué avec celui de la communauté d'agglomération

Le périmètre du PLD arrêté par le préfet le 29 octobre 2001 correspondait aux 6 communes qui composaient alors la communauté d'agglomération du Val d'Orge, à savoir : Saint-Michel-sur-Orge, Sainte-Geneviève-des-Bois, Fleury-Mérogis, Morsang-sur-Orge, Villemoisson-sur-Orge et Villiers-sur-Orge.

Le 20 février 2003, un arrêté préfectoral approuve l'extension du périmètre du PLD à deux communes situées au sud de la Francilienne : Brétigny/Orge et Plessis-Pâté. La population de la communauté d'agglomération passe alors de 91 000 habitants à plus de 116 000.

Enfin, la seconde extension de périmètre portait sur la commune de Leuville-sur-Orge en 2004 (environ 3 700 habitants).

Le PLD porte sur l'ensemble de la communauté d'agglomération telle que défini à ce jour.

Les communes de Brétigny-sur-Orge et Plessis-Pâté ont été intégrées dès la phase de diagnostic de l'élaboration du PLD ; celle de Leuville-sur-Orge à la fin de la phase des scénarios ; elle a fait l'objet d'un diagnostic complémentaire.

2. Les différentes phases de la démarche

■ Première phase : un diagnostic pour connaître la situation actuelle et les leviers d'actions

Le diagnostic de la situation existante a porté particulièrement sur :

- les facteurs de mobilité : organisation de l'urbanisation, facteurs socio-économiques
- l'offre et l'usage des différents modes de transports : transports collectifs, modes doux, voiture particulière, marchandises
- les conséquences de cette situation, notamment en termes d'insécurité routière et de nuisances

En complément de l'analyse des données existantes, des enquêtes¹ :

- accessibilité aux gares de Saint-Michel-sur-Orge et de Sainte-Geneviève-des-Bois,
- déplacements auprès d'un échantillon de ménages,
- auprès des générateurs de déplacements des zones d'activité et des centres commerciaux

ont permis de connaître certaines pratiques de déplacements (rabattement sur gare, déplacements pour autres motifs que domicile-travail...), d'objectiver certains phénomènes et de préciser les attentes des habitants et des acteurs économiques du Val d'Orge.

Un travail de terrain à différents moments de la journée, sur l'ensemble des communes visait à mesurer les principaux dysfonctionnements (condition de déplacements des piétons, circulation générale...).

¹ Ces enquêtes ont porté sur l'ensemble des communes à l'exception de Leuville-sur-Orge qui, au jour de leur administration, ne faisait pas partie de la communauté d'agglomération du Val d'Orge.

Le diagnostic a été validé en comité local le 21 mai 2003. **4 orientations** ont été définies pour le PLD du Val d'Orge :

- rendre plus attractifs les transports collectifs routiers
- développer la pratique de la marche et du vélo en partageant mieux l'espace
- aménager la voirie en fonction des usages voulus
- mettre en œuvre un développement durable.

■ Deuxième phase : des scénarios et des variantes d'actions pour une démarche prospective et pragmatique

Le réseau principal bus tel qu'il est défini dans le PDUIF n'est pas jugé structurant pour les déplacements internes au Val d'Orge. Aussi, les élus locaux ont souhaité mener une réflexion sur la structuration des réseaux dans leur territoire et vers la périphérie dans l'optique d'assurer une meilleure desserte des équipements, commerces, services et zones d'emplois aux habitants et de faciliter les liaisons avec les territoires voisins (Evry, Savigny-sur-Orge, Orly, Saclay...).

Aussi, des scénarios d'évolution du réseau de bus à long terme ont été élaborés dans une démarche prospective ; ils prennent en compte les contraintes institutionnelles propres à l'Ile-de-France dans l'évaluation de leur mise en œuvre. Les scénarios ont tous pour point commun l'unification et la hiérarchisation du réseau. Ils se distinguent principalement par le tracé, le niveau d'offre et de qualité de service des lignes structurantes allant d'une ligne express nord-sud partiellement en site propre à un réseau maillé aux territoires voisins.

En parallèle, le réseau d'agglomération a été défini et hiérarchisé.

Les scénarios ont été évalués et comparés entre eux et au regard de la situation actuelle.

Outre ces scénarios,

- le schéma directeur des circulations douces a été élaboré dans ces grandes lignes : tracés, implications financières...
- des variantes de hiérarchisation du réseau de voirie ont été proposées et mises en perspective des scénarios d'évolution du réseau de bus
- un premier programme d'actions a été formalisé.

Le comité local du 3 mai 2004 a validé le programme d'action proposé, les grandes lignes du schéma directeur des circulations douces et choisi le scénario d'évolution du réseau de bus proposant un maillage avec les territoires voisins. Des remarques notamment de tracé des itinéraires cyclables et des lignes de bus structurantes ont été intégrées à la phase suivante.

■ Troisième phase : la finalisation d'un programme d'actions cohérent et progressif

Les actions retenues ont été approfondies essentiellement du point de vue technique et de leur mise en œuvre (évaluation financière, maîtrise d'ouvrage, ...). Il s'agit avant tout de définir un ensemble complet et cohérent d'orientations et de modalités destiné à servir de cadre aux initiatives à prendre dans le domaine des transports et déplacements pendant les 10 prochaines années. Selon leur nature, les actions ont un niveau de détail variable, entre autres :

- le schéma directeur cyclable propose des tracés et des types d'aménagement cyclables ; un volet stationnement et jalonnement complète la réflexion sur les itinéraires,
- le scénario d'évolution du réseau de transports collectifs sera utilisé comme objectif cible à atteindre ; des actions d'amélioration de la situation actuelle à court terme sont précisées : mise en place de comités d'axe, résorption des points noirs de circulation, aménagement de pôles d'échange, de site propre...
- une charte de la voirie est amorcée ; elle pourra être complétée au fur et à mesure de son usage
- des principes de réglementation du stationnement sont définis : ils devront être précisés et mis en œuvre localement
- des modalités d'organisation de la concertation technique à venir sont définies.

Le programme d'actions comprend un ensemble d'actions hiérarchisées et réparties dans le temps, notamment en fonction des capacités financières de la communauté d'agglomération du Val d'Orge.

3. Une démarche concertée : instances de réflexions et de décision

Les PLD sont élaborés à l'initiative des établissements de coopération intercommunale : la Communauté d'agglomération du Val d'Orge a donc naturellement assuré la maîtrise d'ouvrage du PLD qui s'est exercée dans deux directions : l'orientation de la démarche et le pilotage-suivi des études. Elle a été assistée sur ce point par RATP France qui assurait le rôle d'assistant à maîtrise d'ouvrage.

Une large concertation a été souhaitée et initiée dès le lancement de la démarche ; elle s'est appuyée sur les instances suivantes :

- > le **comité local** : présidé par la communauté d'agglomération du Val d'Orge, il associe l'ensemble des partenaires, à savoir :
 - les collectivités locales : Communes, Région, Département et intercommunalités voisines (communauté d'agglomération d'Evry...)
 - les institutions et administrations : Etat, STIF, CCI, Chambre des métiers, Gendarmerie, Police, ...
 - les transporteurs : CEAT, TICE, D. Meyer, Orgebus, SNCF
 - des associations : Circule, ADEMUB, APF...

L'avancement du travail est présenté au comité local. Son avis est recueilli à l'issue de chaque phase.

- > le **comité de pilotage** : présidé par la communauté d'agglomération du Val d'Orge, il réunit le STIF, la Région, le Département et l'Etat. Il s'est réuni à l'issue de chaque phase pour valider le travail effectué et préparer le comité local.

- > des **groupes de travail thématiques** : 4 groupes ont été réunis à chaque étape du PLD. Ils réunissaient une partie des membres du comité local, en fonction de l'intérêt et de l'implication des acteurs pour les différentes thématiques.

Au cours des phases diagnostic et scénarios, les groupes de travail étaient répartis suivant les thèmes :

- voirie et transports collectifs,
- circulations douces,
- desserte des équipements,
- relations avec les territoires voisins.

Dans la dernière phase de l'élaboration du PLD, les thèmes ont été un peu remaniés pour un meilleur équilibre des actions à traiter. Au final, l'ensemble des modes et des orientations du PDUIF a été discuté à chaque étape.

- > un **groupe de travail restreint** : composé du Vice-président chargé des transports de la Communauté d'agglomération, du responsable du service déplacements-transport de la Communauté d'agglomération, de l'assistant à maîtrise d'ouvrage et du bureau d'études ; cette instance s'est réunie très régulièrement tout au long de la démarche afin de suivre et d'orienter les études.

En outre, les enquêtes réalisées durant le diagnostic (13 000 questionnaires envoyés dans les boîtes aux lettres des ménages de l'agglomération) et les informations publiées dans les journaux des communes et de la communauté d'agglomération ont permis d'impliquer et de sensibiliser les citoyens à la démarche.

A noter que le Conseil de développement dont la communauté du Val d'Orge s'est doté a aussi pu régulièrement s'exprimer sur les études menées au titre du PLD.

4. Du projet à sa mise en œuvre : les dernières étapes à venir

Le PLD a été successivement soumis jusqu'à son approbation finale :

- au Conseil communautaire du 9 février 2005
> le projet de PLD est arrêté par délibération de la Communauté d'agglomération du Val d'Orge
- aux personnes publiques : conseils municipaux, Conseil Régional, Conseil Général, Préfecture de l'Essonne, STIF
> L'avis est rendu dans les 3 mois suivants. S'il n'est pas rendu dans ces délais, il est réputé favorable
- à enquête publique durant 1 mois dans les conditions prévues par la loi du 12 juillet 1983 (loi Bouchardeau). Cette enquête a été réalisée du 6 juin au 13 juillet 2005.

Enfin, modifié pour tenir compte des résultats de l'enquête publique et de l'avis des personnes publiques associées, le PLD a été approuvé par délibération au Conseil communautaire du 14 décembre 2005. Approuvé par délibération, il peut aussitôt être mis en œuvre.

2. CONTEXTE ET DIAGNOSTIC

■ Éléments du contexte du Val d'Orge

L'organisation du territoire favorise les déplacements en voiture

- Le Val d'Orge, qui compte environ **120 000 habitants**, se caractérise par une urbanisation dense et continue, surtout dans sa partie nord ; l'habitat est essentiellement pavillonnaire, avec quelques quartiers d'habitat collectif. Au sud, des zones agricoles résiduelles s'insèrent dans le tissu urbain. Des micro centralités ponctuent le territoire et quelques centralités fortes sont réparties inégalement sur le territoire : le Donjon, la gare et la rue Gabriel Péri à Sainte-Geneviève-des-Bois, la gare et le centre-ville de Saint-Michel-sur-Orge, le centre-ville de Brétigny-sur-Orge. Des zones d'activités concentrent de nombreux emplois le long de la Francilienne. Le Val d'Orge bénéficie d'un bon niveau d'équipement ; il accueille des équipements particuliers : le centre pénitentiaire et la base aérienne militaire de Brétigny.
- Le Val d'Orge fait partie de la zone urbaine de l'agglomération parisienne. L'urbanisation est continue avec les communes riveraines notamment dans la partie nord. Les habitants des différentes communes sont amenés à fréquenter des équipements (lycée Corot à Savigny-sur-Orge, lycée d'Arpajon, gare d'Epinay-sur-Orge...) et des zones commerciales (secteur RN 20, centre-ville de Savigny-sur-Orge...) extérieures au Val d'Orge. La réflexion du PLD porte donc sur un territoire élargi.
- Les infrastructures routières et ferroviaires offrent une **bonne desserte du territoire**, ainsi relié à des pôles voisins d'envergure régionale. Mais elles constituent de **fortes coupures** (voies du RER C, Francilienne, A6...), dans un site déjà contraint par le relief de la Vallée de l'Orge.
- Les **projets d'urbanisation** (habitat, activités) sont **contraints** par le peu de foncier disponible. A court et moyen terme, ils ne vont pas modifier significativement l'organisation du territoire et des déplacements. Bien que le PDUJIF recommande de densifier l'urbanisation autour des gares, il est difficile, à court et moyen terme, d'envisager de densifier autour des gares de Sainte-Geneviève-des-Bois et de Saint-Michel-sur-Orge, compte tenu du bâti existant, de la maîtrise et de la réserve foncière. En revanche, il reste des zones constructibles à Brétigny-sur-Orge.

Des déplacements effectués majoritairement en voiture sauf dans les échanges avec Paris

- 5 600 ménages ne disposent pas de voiture. Toutefois, la majorité des déplacements, quels que soient les motifs, s'effectue en voiture.
- La part des transports en commun est plus importante dans les déplacements avec Paris et la première couronne : 60% des déplacements des actifs du Val d'Orge qui se rendent à Paris utilisent les transports collectifs contre 7% pour les déplacements domicile -travail internes au Val d'Orge. Le comportement des élèves et des étudiants varie selon leur niveau et leur lieu d'étude. La plupart des élèves de maternelle et de primaire sont accompagnés à l'école en voiture. Le RER est plus fortement utilisé pour se rendre au lycée ou dans les établissements d'enseignement supérieur.
- L'usage de la voirie n'est pas toujours en adéquation avec la vocation des voies (itinéraires de « shunt », vitesse souvent excessive sur la voirie de desserte locale). En outre, des encombrements et des points noirs de circulation ont été identifiés et le **jalonement est insuffisant**. Les projets actuellement recensés ne semblent pas être à la hauteur des besoins, du point de vue notamment des élus.

■ Quelques points clés du diagnostic

Le stationnement, un important levier d'action sur les déplacements.

- L'offre est majoritairement **gratuite et non matérialisée**.
- Les parkings gratuits de rabattement des **gares** sont saturés. Payant et implanté dans un secteur de stationnement sur voirie gratuit, celui de Brétigny-sur-Orge connaît un taux d'occupation de l'ordre de 40%.

- Le stationnement s'effectue trop souvent de façon envahissante **sur les trottoirs** au détriment des piétons. Quelques zones bleues et vertes existent mais sont peu contrôlées.
- 50% des actifs venant en voiture dans les entreprises du Val d'Orge disposent d'une place de parking sur leur lieu de travail.

La circulation des poids lourds et les livraisons : des difficultés ponctuelles

Elles sont liées aux livraisons des grandes surfaces implantées en centre ville, au trafic de poids lourds dans les zones d'activités et à un jalonnement insuffisant.

En dépit de dysfonctionnements, le train est un transport collectif concurrentiel par rapport à la voiture

La ligne C reste attractive, avec trois gares de proximité dans le Val d'Orge, pour des déplacements vers Paris comme pour du « cabotage ».

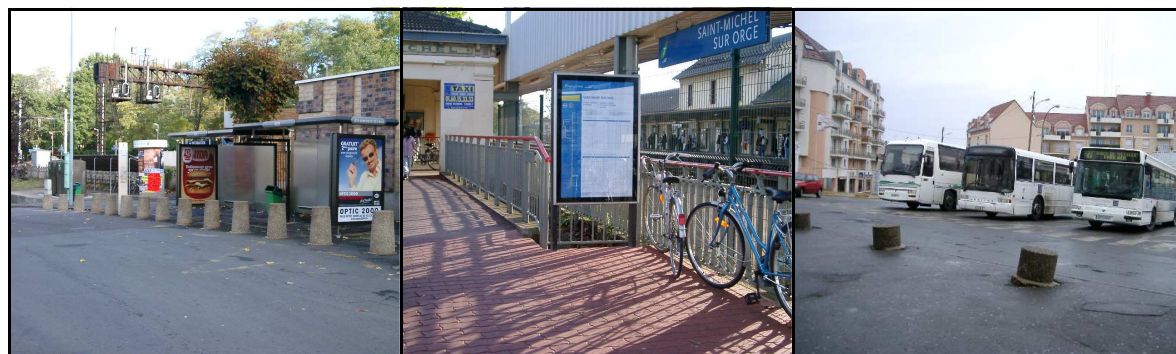
Des améliorations sont prévues sur la ligne et ses gares.

Bus et cars : des bus lents, aux horaires inadaptés, des temps de parcours longs – une offre à clarifier

Une trentaine de lignes régulières desservent le Val d'Orge en suivant une logique de rabattement sur les gares et répondant à des logiques d'entreprise. Ces lignes ne constituent pas un réseau d'agglomération mais une imbrication de réseaux locaux. Le niveau d'offre est insuffisant, notamment en heures creuses voire en heure pleine sur certaines liaisons et le week-end et certains secteurs sont mal desservis. La qualité de service doit être améliorée : information, aménagement de points d'arrêt, mise aux normes PMR.

L'intermodalité est encore peu organisée

- Les **gares** sont les principaux points d'échanges intermodaux mais les horaires des bus et des trains sont mal coordonnés.
- Le Val d'Orge compte aussi six points de correspondance bus x bus mais ils sont peu formalisés et les horaires ne sont pas coordonnés.



Des arrêts de bus qui ne facilitent pas les montées et descentes (gare de Sainte-Geneviève-des-Bois)

Une demande en stationnement vélo non pleinement satisfaite (gare de Saint-Michel-sur-Orge)

Absence de quais à la gare de Brétigny-sur-Orge

Des liaisons plus ou moins aisées avec les territoires voisins

Les liaisons en transport en commun avec Paris et la proche couronne ne posent pas de problèmes. En outre, presque toutes les communes du Val d'Orge bénéficient d'une liaison bus vers l'agglomération Evry.

En revanche, les liaisons en transport en commun pour les urgences hospitalières d'Evry et Longjumeau sont très difficiles ; deux communes seulement sont reliées directement au pôle Orly – Rungis par les transports collectifs alors que 4 000 actifs du Val d'Orge s'y rendent chaque jour ; deux communes seulement sont reliées directement à Orsay-Saclay.

La marche, un mode de déplacement souvent pénalisé

La marche est dominante pour les déplacements de moins de 500 mètres. Les conditions de déplacements des piétons font l'objet d'attentions : plans communaux de circulations douces, aménagements en faveur des piétons, projet de requalification des zones d'activités ... mais elles sont loin d'être toujours optimales : trottoirs étroits, envahis par le stationnement, pratique de la marche jugée dangereuse par les habitants.



Stationnement illicite sur trottoir au détriment des piétons dans une rue résidentielle

Des contraintes liées dans le centre ancien de Saint-Michel au partage de la voirie et stationnement illicite

Des sentiers piétons traversant les lotissements de Villemaison-sur-Orge

Le vélo, le « parent pauvre » des déplacements

Il existe encore trop peu d'aménagements cyclables et la pratique du vélo est considérée comme dangereuse, contrainte par le relief. Il existe pourtant un potentiel important : environ 10% des déplacements de moins de 500m et 20% des déplacements de loisirs des enfants et des étudiants se font à vélo. Des plans communaux et un schéma directeur départemental ont été élaborés.



Des conditions de circulation sur la route de Corbeil dangereuses

De nombreux vélos stationnés dans un lycée de Saint-Geneviève

Aménagement d'itinéraires cyclables à Saint-Michel-sur-Orge

Les personnes à mobilité réduite (PMR) : des aménagements au coup par coup

Les déplacements des personnes à mobilité réduite sont de plus en plus pris en compte : services de transport spécifiques, bus et points d'arrêt accessibles, voirie aux normes... ce qui bénéficie au plus grand nombre de piétons et d'usagers des transports collectifs. Toutefois, des efforts restent à fournir : tous les points d'arrêt ne sont pas accessibles, les aménagements de voirie se font au coup par coup, aucune gare n'est accessible...

Des accidents encore trop nombreux...

... même si le Val d'Orge affiche de bons résultats en matière de sécurité routière (225 accidents pour 100 000 habitants en un an contre 444 pour 100 000 habitants pour l'ensemble de l'agglomération parisienne). Les efforts doivent être poursuivis en particulier dans les zones d'activités (conflits d'usage) ou aux abords des écoles.

Des initiatives intéressantes à développer

Des projets améliorant concrètement les déplacements des piétons et des usagers des bus ont été mis en œuvre à l'initiative des acteurs locaux. A titre d'exemple, citons la démarche "marchons vers l'école" expérimentée à Morsang-sur-Orge et Plessis-Pâté, création d'un plateau piétonnier à Fleury-Mérogis sur la RN 445...

3. QUATRE OBJECTIFS CONCRETISES PAR DES ENGAGEMENTS D'ACTION

Pour atteindre les objectifs du PDUIF tout en résolvant les dysfonctionnements identifiés dans le diagnostic et en répondant aux attentes locales (des élus, des habitants, ...), quatre objectifs ont été retenus pour le PLD du Val d'Orge :

- rendre plus attractifs et plus performants les transports collectifs
- développer l'usage de la marche et du vélo en partageant mieux l'espace public
- aménager et réglementer la voirie pour un meilleur usage
- impliquer l'ensemble des acteurs dans la mise en œuvre du PLD et l'inscrire dans la durée

Le projet qui les sous-tend intègre :

- une **dimension fonctionnelle** : il s'agit d'améliorer concrètement le fonctionnement des systèmes de transports dans une vision intermodale, en faisant des arbitrages dans le sens du PDUIF. La circulation automobile sera contrainte corrélativement aux améliorations qui auront été apportées aux autres modes,
- une **dimension spatiale** : les projets et les actions sont localisés et prennent en compte la géographie du territoire, les diversités des demandes qui s'exercent, ...
- une **dimension organisationnelle** : le PLD ne saurait se limiter à un programme d'investissement : il vise aussi à mettre en place les bases de nouveaux comportements et de nouvelles façons de concevoir et conduire les projets urbains et d'infrastructure.

Il se base sur des volontés fortes :

- de **faire évoluer le réseau de bus** vers un réseau unifié, structuré, hiérarchisé avec des lignes à haut niveau de qualité de service, accessibles ;
- d'aménager un **réseau cyclable structurant** à l'échelle du Val d'Orge, connectés aux itinéraires départementaux ;
- de mettre en place les structures et organisations à même d'assurer une **durabilité des engagements pris** ;
- de maîtriser le **stationnement** dans une double finalité : optimiser l'usage de l'offre existante et dissuader l'usage de la voiture pour certains types de déplacements.

Compte tenu de l'urbanisation du territoire du Val d'Orge et des opérations d'urbanisme récentes autour des gares, les marges de manœuvre en matière de développement urbain sont relativement restreintes. Toutefois, deux principes sont réaffirmés sans que les enjeux se situent sur ce plan :

- **subordonner l'urbanisation** d'un secteur à sa desserte en transports collectifs ;
- **densifier autour des gares** lorsque le bâti existant, la maîtrise et la réserve foncière le permettent

Ils pourront être précisés dans le cadre du SCOT.

et il se décline dans le **programme d'actions** à mettre en œuvre à court terme (d'ici 5 ans) et à moyen/long terme sur lequel **les élus du Val d'Orge s'engagent**. Il est présenté ci-après.

3.1. Objectif 1 : rendre plus attractifs et plus performants les transports collectifs routiers

1. Les enjeux

La loi Solidarité et renouvellement urbains prescrit de favoriser le développement de l'usage des transports collectifs pour les déplacements. L'objectif premier du PLD du Val d'Orge est dans le droit fil de cette prescription, reprise avant cela par le PDU d'Ile-de-France.

Pour cela, **il s'agit simultanément de rendre les transports collectifs plus attractifs en leur consacrant les moyens financiers nécessaires mais aussi de limiter l'attrait de l'usage de l'automobile.**

Le diagnostic des transports collectifs de l'agglomération du Val d'Orge a fait apparaître que les lignes desservant la communauté d'agglomération forment un ensemble complexe sans identité propre de réseau (lisibilité, maillage, organisation). L'organisation des lignes est assurée par différents transporteurs dans une logique de rabattement sur gares sans cohérence d'ensemble. Le réseau ainsi constitué souffre d'insuffisances ou de dysfonctionnements en termes de qualité de service et d'offre. En outre, le réseau principal bus tel que défini dans le PDUIF n'est pas structurant pour les déplacements internes au Val d'Orge.

Les gains de part de marché des transports collectifs visés dans le PDUIF recouvrent dans le Val d'Orge des enjeux de performance, de structuration et de lisibilité du réseau et de valorisation des transports collectifs.

2. La stratégie retenue

Rendre plus attractifs les transports collectifs nécessite de travailler sur 4 axes en parallèle :

- améliorer la **vitesse commerciale** des bus et leur régularité en résolvant les dysfonctionnements qui pénalisent leur circulation,
- **restructurer le réseau existant** dans le sens de l'objectif-cible défini en concertation avec les associations d'usagers et les transporteurs (Cf. fiche page suivante) : hiérarchisé, le réseau se compose de 3 lignes à haut niveau de service et des autres lignes du réseau de l'agglomération ; il pourra être complété, dans un second temps, par un service de transport à la demande complétant l'offre dans le temps et dans l'espace,
- **développer et faciliter l'intermodalité** notamment entre réseaux de transports collectifs routiers et ferrés et entre lignes de bus,
- mettre en place une **identité commune** à l'ensemble du réseau en tenant compte des identités préexistantes (Genovebus, Orgebus, Daniel Meyer) et en l'associant aux améliorations concrètes apportées aux usagers.

4 lignes de bus structurantes sont définies dans l'objectif-cible d'évolution du réseau de bus : les moyens mis en œuvre seront concentrés avant tout sur ces lignes afin de les rendre attractives dès le court terme. La desserte par les lignes secondaires reste à affiner, notamment au regard des conditions de mise en œuvre du réseau structurant. Elle devra être adaptée aux évolutions du territoire : desserte des secteurs à urbaniser ou en mutation, desserte de Leuville-sur-Orge en lien avec les projets de désenclavement routier...

Enfin, les actions mises en œuvre actuellement pour améliorer la sécurité dans les transports publics comme le renforcement de la présence humaine dans les bus par le travail des contrôleurs et des agents d'ambiance, les actions prévues dans les contrats locaux de sécurité ou encore les aménagements Transilien sont maintenues.

EVOLUTION DU RESEAU DE BUS : UN RESEAU STRUCTURANT MAILLE ET RELIE AUX TERRITOIRES VOISINS COMME OBJECTIF CIBLE

■ Un réseau à unifier et à hiérarchiser :

Le réseau s'articule avec l'offre ferrée et les lignes interurbaines (Conseil général et autres). Il se compose de 3 niveaux :

- lignes structurantes à haut niveau de service
- lignes secondaires composées des lignes du réseau d'agglomération à restructurer en conséquence et pour améliorer la desserte locale
- desserte fine qui pourrait prendre la forme d'un transport à la demande complémentaire aux lignes régulières dans le temps et dans l'espace

La coordination des horaires aux lieux de correspondance, en premier lieu avec le train, en deuxième lieu avec les lignes structurantes est recherchée.

■ Vocation et niveau d'offre à atteindre

	Vocation	Nb de courses par jour par sens	Amplitude horaire
lignes structurantes	- maillage avec les territoires voisins : Evry, gare d'Epinay, Grigny... - desserte des principaux générateurs internes au Val d'Orge (zones d'activités, Donjon...) depuis les gares et zones les plus denses (Les Aunettes, ...)	60	6h à 22h
lignes secondaires	- rabattement sur gare complémentaire - desserte des pôles secondaires	40	A définir selon les lignes à restructurer
desserte fine	- maillage fin du territoire dans le temps (heures creuses, dimanches...) et dans l'espace (zones très peu denses)		

Remarques :

- l'accès à la Croix Blanche en transports collectifs est privilégié depuis la gare de Saint-Michel-sur-Orge (RER C) et celle de Grigny (RER D). Les transports collectifs sont ainsi, dans leur ensemble, plus attractifs puisque :


- le temps de parcours pour atteindre le site propre des zones d'activité est plus court depuis Saint-Michel-sur-Orge que depuis Sainte-Geneviève-des-Bois
- une ligne est-ouest parcourant l'ensemble du site propre est plus lisible et peut bénéficier d'un plus haut niveau d'offre qu'une ligne ayant des antennes en entrée de zones d'activité.

- les aménagements nécessaires : aménagements de pôles d'échange et site propre bus sont bénéfiques pour l'ensemble du réseau ; le site propre bus interne aux zones d'activité pourra évidemment, c'est même souhaitable, être utilisé par plusieurs lignes de bus.

■ Des critères de qualité de service à respecter

Ces critères communs à l'ensemble du réseau d'agglomération seront mis en oeuvre en premier lieu sur les lignes structurantes :

- une vitesse commerciale, une régularité et des conditions d'accostage améliorées par des aménagements en faveur de la circulation des bus
- l'ensemble du réseau est accessible aux personnes à mobilité réduite
- équipement en système d'aide à l'exploitation et à l'information des voyageurs en commençant par les lignes dites structurantes
- un nom commun aux lignes du réseau de bassin
- un plan et un guide bus rendus plus lisibles par la clarification et la hiérarchisation du réseau de bus.

RENDRE PLUS ATTRACTIFS ET PLUS PERFORMANTS LES TRANSPORTS COLLECTIFS ROUTIERS	Objectif 1 1
Résoudre les dysfonctionnements pénalisant la circulation des bus	
	

► OBJECTIFS

- conforter, à court terme, le réseau existant en améliorant la vitesse commerciale des bus et leur régularité.

► NATURE ET CONTENU DE L'OPERATION

Les solutions apportées concerneront en priorité les lignes du réseau principal bus du PDUIF et les lignes structurantes de l'objectif-cible. Elles s'appuieront sur les points noirs de circulation pour les bus, identifiés dans le diagnostic, tant par les transporteurs que par les communes. Elles consisteront en des aménagements de voirie, de réglementation et la mise en place de systèmes de priorités aux feux aux carrefours problématiques.

► ACTEURS CONCERNES

- gestionnaires de voirie : communes, Etat, Département
- financeurs des actions des contrats d'axe : Etat, Région, STIF
- transporteurs : concertation technique
- Communauté d'agglomération du Val d'Orge : validation de projets (label PLD), pilotage de la mise en œuvre du programme de résolution des points noirs

► IMPLICATIONS FINANCIERES

- évaluation du coût des actions résolvant les points noirs identifiés : 250 k€ hors contrat d'axe
- évaluation du coût des actions à mettre en œuvre dans le cadre des contrats d'axe 400 401 et DM 08 : 6 000 k€ (une dizaine de kilomètres de linéaire)
- enveloppe prévisionnelle de 100 k€ pour des points noirs qui n'auraient pas été identifiés à ce jour

► ACTIONS LIEES

- action 1.3/ 1.5/ 1.6/ 1.7/ 1.8/ 3.1/ 3.3/ 3.6/ 4.1

► POINTS CRITIQUES CONDITIONNANT LA MISE EN ŒUVRE

- Faisabilité technique et coûts pour certains points noirs

► ECHEANCIER



Annexe à la fiche action 1.1. : résoudre les dysfonctionnements pénalisant la circulation des bus

Dysfonctionnements recensés :

Ligne concernée	n° plan	Localisation		Motif identifié	Proposition de résolution	
		Commune	Lieu		Action	Evaluation de son coût en k€
Dysfonctionnements ponctuels						
227 002, 091 004, DM11	1	Brétigny-sur-Orge	RD152 x pont Essonville	carrefour saturé	modification plan de feux, dans l'attente du comité d'axe 091 004	5
Tice 409	2	Fleury-Mérogis	arrêt ZI des Ciroliers	stationnement gênant tout au long de la ZI et à l'arrêt même (camions de livraisons)	aménagement en ligne de l'arrêt de bus	18
Tice 409	3	Fleury-Mérogis	arrêt Clément Ader	aire d'attente inexistante	création d'une aire d'attente (trottoir), poteau d'arrêt et peinture (à accompagner de la création de trottoirs dans l'ensemble de la zone)	17
pool 510	4et 5	Fleury-Mérogis	arrêts Maison d'Arrêt des Hommes et Maison d'Arrêt des Femmes	absence de marquage au sol	peinture	4
pool 510	6	Fleury-Mérogis	arrêt Condorcet	marquage au sol défectueux	peinture	2
pool 510	6	Fleury-Mérogis	ZI des radars	revêtement défectueux	reprises de voirie ponctuelles	2
DM 21	7	Morsang-sur-Orge	rue Marceau et rte du Bois Pommier	problème de visibilité lié à l'implantation de panneaux	repositionnement du mobilier (~10 panneaux)	5
DM 21	8	Morsang-sur-Orge	rue du Progrès	stop nécessaire pour donner la priorité des bus	si nécessaire, modification du régime de priorité au carrefour (4 panneaux et peinture)	4
DM 21	9	Morsang-sur-Orge	arrêt Jean Morlet	inconfortable pour les clients et dangereux pour l'état du bus	réaménagement de l'arrêt	15
DM 21	10	Morsang-sur-Orge	rue du Bouquet x rue de Juvisy	problème de visibilité en venant de Juvisy (panneau stop nécessaire)	si nécessaire, modification du régime de priorité au carrefour (4 panneaux)	4
Tice 402	11	Morsang-sur-Orge	arrêt marché	priorité dangereuse (manque de visibilité)	installation d'un miroir	1
Tice 402	12	Morsang-sur-Orge	arrêt J. Luçat	priorité dangereuse (manque de visibilité)	installation d'un miroir	1
Tice 402	13	Morsang-sur-Orge	croisement rue de la Guérinière	priorité dangereuse (manque de visibilité)	installation d'un miroir	1
Tice 402	14	Morsang-sur-Orge	arrêt rue de l'Egalité	absence de marquage au sol	peinture	2
Tice 402		Morsang-sur-Orge	divers	miroirs mal réglés et mal entretenus	nettoyage et réglage des miroirs	pm
Tice 402, DM 21		Morsang-sur-Orge	sur toute la commune	étroitesse des voies	par endroit, réserver des espaces de croisement (signalétique verticale et horizontale, contrôle)	10

Ligne concernée	n° plan	Localisation		Motif identifié	Proposition de résolution	
		Commune	Lieu		Action	Evaluation de son coût en k€
Tice 414	15	Plessis-Paté	arrêt La Tremblaie	Chaussée déformée, mobilier détérioré, stationnement illégitime et absence de marquage	réaménagement de l'arrêt dans sa globalité en ligne et de la chaussée au droit de l'arrêt	37
Tice 401	16	Sainte Geneviève des Bois	arrêt CES Lycée (deux sens)	revêtement défectueux	reprise de la bordure	7
Tice 401	17	Sainte Geneviève des Bois	arrêt J. Curie	absence de marquage au sol	peinture	2
Tice 401	18	Sainte Geneviève des Bois	arrêt Saint Hubert	absence de marquage au sol	peinture	2
Tice 401	19	Sainte Geneviève des Bois	arrêt P. Mendès France	absence de marquage au sol	peinture	2
Tice 401	20	Saint-Michel-sur-Orge	rue Bertioz	stationnement de véhicules particuliers sur l'arrêt matérialisé	comblement de l'encoche, suppression potelets et mise aux normes PMR	37
Tice 401	21	Saint-Michel-sur-Orge	arrêt Coquelicots	déformation de la chaussée à proximité arrêt	reprises de voirie ponctuelles	3
DM 2	22	Saint-Michel-sur-Orge	rues Gounod et St Saëns	difficultés de giration compte tenu que les véhicules particuliers empiètent sur la chaussée dans le sens contraire	signalétique, élargissement carrefour	5
DM	23	Saint-Michel-sur-Orge	rue J. Brel	véhicules qui stationnent dans cette rue, après la gendarmerie, et qui empêchent les bus de tourner à gauche	signalisation et contrôle	3
DM 2	24	Saint-Michel-sur-Orge	arrêt Bizet	stationnement illégitime car arrêt non matérialisé	matérialisation de l'arrêt et contrôle	3
DM 11	25	Saint-Michel-sur-Orge	arrêt Cottage	arrêt non aménagé en doublage de stationnement ou en pleine chaussée	arrêt en ligne	16
DM 16	26	Saint-Michel-sur-Orge	arrêt Tiphoinés	stationnement illégitime car arrêt non matérialisé	matérialisation de l'arrêt et contrôle	2
CEAT 010		Villemoisson-sur-Orge	ensemble de la ligne	étroitesse des voies	par endroit, réserver des espaces de croisement (signalétique verticale et horizontale, contrôle)	10
DM 6	28	Villiers-sur-Orge	arrêt Chiquito	stationnement de véhicules particuliers entraînant une perte de temps	signalisation horizontale, contrôle	2
DM 6		Villiers-sur-Orge	ensemble de la ligne	stop trop nombreux sur l'itinéraire	réflexion sur la circulation générale : si nécessaire modification des régimes de priorité d'une dizaine de carrefours plans sans feux (signalétique horizontale et verticale)	30
Total dysfonctionnements identifiés dans le Val d'Orge						250

Ligne concernée	Localisation			Motif identifié	Proposition de résolution	
	n° plan	Commune	Lieu		Action	Evaluation de son coût en k€
Dysfonctionnements résolus par des actions projetées dans le cadre du PLD ou par ailleurs						
DM 2, 9, 11, 16		Saint-Michel-sur-Orge	gare	véhicules en stationnement à côté de la boulangerie (côté est), ...	Cf. actions 1.8 et 3.6 (aménagement des pôles d'échanges et contrôle du stationnement)	
CEAT 005, DM 6 et 17		Sainte-Geneviève-des-Bois	gare	voitures qui stationnent sur l'arrêt, côté Villiers-sur-Orge, ...		
Orgébus, 091 004, DM 013, Connex 010 et 005		Bretigny-sur-Orge	gare	absence de quais bus, ...		
CEAT 005 et 007; 091 004 et 005		Sainte-Geneviève-des-Bois	Croix Blanche	Voitures empruntant le site propre malgré les bomes + sur l'aire de régulation nouvellement réalisée	Cf. actions 3,6 et 4,1 (concertation et contrôle)	
CEAT 005		Sainte-Geneviève-des-Bois	Croix Blanche	les autobus ne circulent pas dans la zone de la Croix Blanche le week-end	Cf. action 1.7 (aménagement du site propre bus traversant les zones d'activités)	
Connex 010	29	Brétigny	RD 19	engorgements	Cf. doublement de la RD 19	
DM 4 et 5	30	Fleury-Mérogis	rond-point de Fleury	engorgements en venant de Juvisy	Cf. réaménagement RN 445	
pool 510	4	Fleury-Mérogis	arrêt Maison d'Arrêt des Hommes	stationnement gênant des camions de livraisons	Cf. actions 3,6 et 4,1 (concertation et contrôle)	
Tice 401	31	Saint-Michel-sur-Orge	route de Corbeil	stationnement gênant sur la voie centrale	Cf. actions 3,6 et 4,1 (concertation et contrôle)	

Dysfonctionnements relevant de problématiques urbaines ou de circulation générale						
Tice 401		Saint-Michel-sur-Orge	arrêt Aristide Briand	déformation de la chaussée sur l'avenue de Brétigny	reprise de voirie globale à intégrer à la programmation de la rénovation de la voirie	
Orgebus		Brétigny	ensemble des lignes	sens uniques problématiques	réflexion à intégrer au plan de circulation	

Dysfonctionnements non précisés						
CEAT 005		Sainte-Geneviève	G. Péri	à préciser	nr	
CEAT 007		Sainte-Geneviève	Route de Corbeil	à préciser	nr	
DM 13		Brétigny-sur-Orge	Ch. de la Mare Pigeons et Bois Badeau	étroitesse et mauvais état de la voirie : à préciser	nr	

Remarques :

> Les points noirs rencontrés par les lignes du réseau principal bus seront traités dans le cadre des **comités d'axe**. Rappelons que les lignes 091 004, 091 005, 055 008 sont concernées ainsi que les lignes 400 401 et 400 402.

Pour ces lignes, il est proposé de mettre en œuvre à court terme des actions qui ne nécessitent pas d'aménagements de voirie importants puisque les études dans le cadre des axes pourront conduire à des actions plus structurantes ainsi qu'à des modifications de localisation d'arrêt voire de tracés (Cf. en particulier devenir de la ligne 400 402 qui n'est pas arrêté à ce jour). Aussi, l'évaluation financière distingue les actions menées dans le cadre des contrats d'axe et en dehors. Pour les contrats d'axe, une enveloppe a été identifiée pour les contrats d'axe des lignes urbaines.

> La résolution de certains dysfonctionnements demande à être intégrée dans une **réflexion plus large** telle que le plan de circulation de la commune. Sans pouvoir présager des solutions retenues, un budget lié à une modification de la signalétique horizontale et verticale est toutefois indiqué.


D'autres trouvent leur résolution dans des actions du PLD (réaménagement d'un pôle d'échange par exemple) ou dans des projets engagés par ailleurs (doublement de la RD 19 par exemple). Les coûts pour leur résolution sont intégrés aux projets ou actions en question (et donc non pris en compte dans l'action 1.1.).

> A noter, l'inconfort lié à la fréquence des giratoires cité notamment pour les lignes DM 2 et DM 11 à Saint-Michel-sur-Orge et Sainte-Geneviève-des-Bois est pris en compte dans l'action 3.1 (charte de la voirie) et 4.1 (concertation). Il n'est, en effet, pas crédible de proposer un programme de suppression des giratoires. Si l'un d'entre eux s'était avéré particulièrement problématique, son réaménagement aurait pu être envisagé dans le cadre de l'action 1.1.

Détail du phasage proposé :

Le phasage proposé pour résoudre ces dysfonctionnements est le suivant :

- **début 2006** : résolution des points noirs concernant les lignes inscrites au réseau principal PDUIF et faisant partie des axes structurants du PLD du Val d'Orge : le principe est d'apporter des améliorations légères sur ces lignes en attendant des actions plus importantes qui seront réalisées une fois les contrats d'axe signés. Le coût de ces actions est évalué à environ 50 k€. Elles figurent en bleu dans le tableau précédent.
- **2006- mi- 2007** : résolution des points noirs concernant les lignes inscrites au réseau principal PDUIF ou faisant partie des axes structurants du PLD du Val d'Orge. Le coût de ces actions est évalué à environ 100 k€. Elles figurent en orange (axes structurants PLD) et rose (réseau principal PDUIF) dans le tableau précédent.
- **mi-2007 - mi-2008** : résolution des points noirs concernant les **autres** lignes. Le coût de ces actions est évalué à environ 100 k€. Mise en œuvre des actions prévues par les contrats d'axe.
- **mi-2008 - 2009** : résolution de points noirs n'ayant **pas été identifiés** à ce jour. Un budget de 100 k€ est provisionné à cette fin.

RENDRE PLUS ATTRACTIFS ET PLUS PERFORMANTS LES TRANSPORTS COLLECTIFS ROUTIERS	Objectif 1 2
Pour l'ensemble des lignes du réseau d'agglomération : généraliser l'adhésion à la charte régionale de qualité pour améliorer la qualité de service	

► OBJECTIFS

- faire **connaître et reconnaître** les lignes du réseau de bus du Val d'Orge comme un réseau unique pour faciliter et inciter à son usage
- donner la possibilité à la Communauté d'agglomération d'avoir **un même niveau d'exigence** pour l'ensemble de ses lignes, garantissant ainsi un niveau de qualité de service minimum aux usagers, par le biais du conventionnement
- améliorer la **qualité de service** en bénéficiant de financements régionaux pour le renouvellement des véhicules, l'information, les véhicules propres...

► NATURE ET CONTENU DE L'OPERATION

1. Etendre un **conventionnement** unique entre transporteurs et communauté d'agglomération à l'ensemble des lignes ayant pour vocation principale la desserte du Val d'Orge.

2. **Signature de la charte régionale** de qualité

3. Mise en œuvre des actions d'amélioration de la qualité de service

(Cf. détails page ci-après)

► ACTEURS CONCERNES

- Signataires de la charte : Communauté d'agglomération, transporteurs, Région

► IMPLICATIONS FINANCIERES

- liées au niveau d'offre de référence inscrit (cf. choix faits en matière d'évolution du réseau de transports collectifs). Les actions d'amélioration de la qualité de service devront être évaluées ; elles sont en grande partie subventionnées et n'auront que peu d'impacts financiers pour la communauté d'agglomération du Val d'Orge.

► ACTIONS LIEES

- action 1.5 / 1.6 / 4.1 / 4.4

► POINTS CRITIQUES CONDITIONNANT LA MISE EN ŒUVRE

- Moyens humains pour travailler sur la définition de la charte (clauses de qualité de service, conventionnement, ...), puis animer et suivre la démarche (organisation de comité local, communication, bilan, évolution, ...)

► ECHEANCIER SYNTHETIQUE

2005	2006	2007	2008	2009	2010 - 2015
Conventionnement		Amélioration de la qualité de service			

Annexe à la fiche action 1.2. : pour l'ensemble des lignes du réseau d'agglomération : généraliser l'adhésion à la charte régionale de qualité pour améliorer la qualité de service

Détail du contenu de l'action et de l'évaluation de son coût

Les lignes des réseaux travail et Orgebus sont déjà signataires de la charte. **L'enjeu pour le Val d'Orge est d'étendre cette charte aux autres lignes qui ont pour vocation principale la desserte de son territoire afin d'atteindre un même niveau de qualité de service garanti.**

■ **Rappel des conditions générales pour procéder à la signature de la charte régionale de qualité**

- la convention porte sur un **réseau intercommunal** d'au moins trois lignes ou desservant au moins trois communes. C'est le **réseau de bassin**. Ce réseau doit faire l'objet d'un conventionnement unique ou convention chapeau ;
- une **contribution financière** de la collectivité contractante à l'exploitation, aux réductions tarifaires et aux charges d'infrastructures qui doit être d'au moins 0,76 €/an/habitant desservi ;
- un **comité local** doit être constitué et se réunir au moins une fois par an. Ce comité rassemble les partenaires de la convention d'exploitation du réseau, les collectivités desservies et qui n'ont pas signé la convention, la Région, le STIF, la DDE, le Département. En tant que de besoin, les exploitants ferroviaires, OPTILE, les associations d'usagers, les services de police, les représentants de l'Education Nationale peuvent être associés. Le comité local doit produire un compte rendu annuel d'activités.
- maintien de l'**offre dite de référence**, c'est-à-dire le niveau de service qu'elle exige pour l'ensemble de ses lignes. Cette offre de référence peut correspondre à l'offre actuelle mais la collectivité peut aussi fixer un niveau plus élevé (Cf. réflexions sur l'évolution du réseau de bus), en accord avec les transporteurs. Elle doit être maintenue et ne peut être modifiée qu'avec le développement du réseau et la mise en place d'au moins un véhicule supplémentaire et subventionné au titre de ce développement de l'offre ;
- les exploitants respectent des clauses de **qualité de service**, en particulier pour l'information des voyageurs.

■ **Définition du réseau de bassin :**

Ce sont l'ensemble des lignes ayant comme vocation principale la desserte du Val d'Orge, à savoir : 010 005, 010 015, 227 001, 227 002, 227 003, 055 002, 055 006, 055 013, 055 016, 055 021 et pool : 510 (Cf. carte ci-contre) ; elles concernent l'ensemble des transporteurs du secteur.

Actuellement, la plupart de ces lignes fait l'objet d'une convention directe ou indirecte entre la Communauté d'agglomération et les transporteurs. De plus, les conventions sont différentes selon les lignes. Les lignes des réseaux Genovebus et Orgebus ainsi que la ligne 055 021 sont déjà signataires de la charte.

■ **1^{ère} étape : étendre le conventionnement pour procéder à la signature de la charte**

Il s'agit d'étendre le conventionnement des lignes entre la Communauté d'agglomération et les opérateurs de transport aux lignes non encore intégrées au réseau de bassin.

L'**offre dite de référence**, c'est-à-dire le niveau de service que la communauté d'agglomération exige pour l'ensemble de ses lignes et qui figure dans le conventionnement, pourra correspondre à l'offre actuelle dans un premier temps. L'objectif affiché dans le PLD est de faire évoluer l'offre de référence pour **atteindre progressivement l'objectif-cible d'évolution du réseau.**

Les **critères de qualité de service** concerneront : la régularité, l'âge moyen et le renouvellement du matériel roulant, l'information, la gestion des aléas, l'image du réseau... Des indicateurs seront définis ainsi que les modalités de contrôle et les pénalités.

■ **2^{ème} étape : mettre en œuvre les actions d'amélioration de la qualité de service suivantes :**


- **Identification du réseau** : charte graphique à utiliser sur différents supports d'information (guide bus, poteau d'arrêt...) et à apposer progressivement sur le matériel roulant (logos, voire renouvellement des livrées); définition charte graphique : 10k€, logo sur bus : 3K€/véhicule ; renouvellement livrée 20 k€/véhicule
- **Harmonisation des points d'arrêts** : information, voire mobilier ;
- **Système d'aide à l'exploitation et à l'information des voyageurs** ;
- **Renouvellement des véhicules** (véhicules propres et accessibles).

Le coût de ces actions sera précisé avec leur définition, en partenariat avec les transporteurs.

A plus long terme, cette action pourra être prolongée par la mise en place d'une démarche qualité dans l'esprit de la certification NF Service. La démarche qualité pourra s'appuyer sur l'évaluation du respect des clauses de qualité de service figurant dans les conventions d'exploitation.

Précision des échéances

- procéder au conventionnement des lignes non encore conventionnées et signature de la charte
> 1^{er} trimestre 2005,
- identité du réseau :
 - 1/ mise en place du logo du réseau de l'agglomération sur l'ensemble des lignes et des poteaux d'arrêt concernés ; hiérarchisation des lignes dans le guide bus pour une meilleure lisibilité de l'offre
> prochaine édition du guide bus (1^{er} semestre 2006)
 - 2/ mise en place progressive d'une livrée homogène au nom du réseau sur l'ensemble des lignes concernées
> au fur et à mesure des actions d'amélioration de l'offre ; objectif : réseau unifié en 2007
- renouvellement du matériel roulant :
> selon les lignes de bus et le parc actuel
- harmonisation du mobilier des points d'arrêt :
> au fur et à mesure des nouvelles implantations de mobilier et du renouvellement progressif
- système d'aide à l'exploitation et à l'information des voyageurs : Cf. fiche spécifique

RENDRE PLUS ATTRACTIFS ET PLUS PERFORMANTS LES TRANSPORTS COLLECTIFS ROUTIERS	Objectif 1 3
Faire évoluer le réseau de bus	
	

► OBJECTIFS

- procéder à la restructuration du réseau pour le rendre plus attractif et plus lisible, améliorer ses performances et faciliter son usage

► NATURE ET CONTENU DE L'OPERATION

L'objectif-cible défini pour l'évolution du réseau de bus (Cf. chapitre 3, objectif 1) pourra être atteint par des modifications de lignes tant en termes de niveau d'offre que de tracés. La mise en oeuvre du réseau structurant aura des impacts majeurs, directs et indirects, sur certaines lignes existantes, voire sur l'organisation des autres lignes des transporteurs.

Aussi, la communauté d'agglomération conduira l'étude de restructuration du réseau en commençant par des **études de faisabilité**, menées en partenariat avec les transporteurs concernés. La modification de lignes existantes (structurantes et secondaires) se fera de manière progressive et cohérente, dans le cadre réglementaire en vigueur.

► ACTEURS CONCERNES

- autorité organisatrice des transports : STIF
- maîtrise d'ouvrage des études de faisabilité, participation financière aux surcoûts d'exploitation : Communauté d'agglomération du Val d'Orge
- maîtrise d'oeuvre des études de faisabilité et de leur mise en oeuvre : transporteurs, bureaux d'études
- partenaires : Région (Cf. charte régional de qualité), collectivités locales voisines

► IMPLICATIONS FINANCIERES

- coûts d'investissement lié au matériel roulant qu'il pourrait être nécessaire d'acquérir. Il devra être précisé dans les études de faisabilité.
- coût d'exploitation global supplémentaire évalué sur la base du réseau existant sans restructuration des lignes secondaires : 1,5 M€/an. Ce coût devra intégrer les recettes supplémentaires générées et les kilomètres qui pourront être économisés par ailleurs. Ce coût sera évalué précisément avec les études de faisabilité. Les modalités de participation à son financement restent à préciser.

► ACTIONS LIEES

- action 1.1 / 1.4 / 1.5 / 1.6 / 1.7 / 1.8 / 3.8 / 4.1

► POINTS CRITIQUES CONDITIONNANT LA MISE EN ŒUVRE

- l'organisation institutionnelle des transports en Ile-de-France,
- un effort financier annuel important,
- l'implication des collectivités voisines est nécessaire.

► ECHEANCIER SYNTHETIQUE

2005 2006 2007 2008 2009 2010 - 2015



Précision des points critiques conditionnant la mise en oeuvre...

- **l'organisation institutionnelle des transports en Ile-de-France** : les modifications de lignes sont, dans le cadre législatif actuel, décidées par le STIF sur proposition des transporteurs et en concertation avec les collectivités ; les décisions du STIF intègrent les contraintes liées aux droits de lignes (Cf. droits patrimoniaux des transporteurs) qui peuvent dans certains cas gêner des modifications de tracé.

- **un effort financier annuel important** : les transporteurs ne mettront en place les évolutions nécessaires qu'avec, entre autres, une garantie de l'équilibre économique de leurs lignes. Cette garantie devra être assurée par la collectivité, ce qui induit une participation financière de celle-ci.

- **l'implication des collectivités voisines est nécessaire** : les lignes restructurées peuvent desservir ou avoir des impacts sur d'autres territoires que le Val d'Orge. Cela pose la question du financement et/ou l'organisation de terminus partiels.

Les actions d'évolution du réseau à étudier pour atteindre l'objectif-cible 1^{er} recensement

- 227 003 : prolongement avec restructuration sur Plessis Pâté pour tracé plus direct
- 400 401 : prolongement jusqu'à la gare de Saint-Michel
- 055 016 : prolongement (déjà prévu) jusqu'à la Croix Blanche
- pool 510 : prolongement jusqu'à la Croix Blanche

NB : le réseau de niveau 3 est traité dans la fiche suivante.

Précision de l'échéancier

- | | |
|---|---|
| - Etudes de faisabilité pour la ligne 400 401 | 2006 |
| - Autres études de faisabilité | 2006- 2007 |
| - Modification des lignes et tracés | de manière progressive, en commençant par la ligne 400 401 ; objectif de restructuration totale en 2010 |

RENDRE PLUS ATTRACTIFS ET PLUS PERFORMANTS LES TRANSPORTS COLLECTIFS ROUTIERS	Objectif 1 4
Expérimenter un système de transport à la demande complémentaire	
	○

► OBJECTIFS

- Offrir un service complémentaire aux lignes régulières aux moments et sur les itinéraires où la demande n'est pas suffisamment forte pour être prise en charge par une ligne régulière.

► NATURE ET CONTENU DE L'OPERATION

Expérimentation d'un service de transport à la demande dont la faisabilité est à étudier en complément de la restructuration du réseau de bus et de **l'expérimentation d'un service à la demande dédié aux personnes défavorisées** qui sera expérimenté par la communauté d'agglomération en 2007.

Principes du service de transport à la demande complémentaire aux lignes régulières

- basé sur des lignes virtuelles reprenant la totalité, par tronçons ou une partie des arrêts des lignes régulières
- fonctionnements en complément spatial (sites non desservis) ou horaires (plages horaires sans service de TC) aux extrémités de journée, notamment pour assurer le rabattement sur gare, le dimanche pour des motifs de loisirs et dans certains secteurs de Brétigny-sur-Orge notamment si la couverture géographique du territoire par les lignes régulières est insuffisante, etc
- mise en place d'une centrale de réservation et de moyens humains adéquats. L'exploitation peut être confiée à un transporteur, une association ou à des artisans - taxis.

► ACTEURS CONCERNES

- autorité organisatrice des transports : STIF
- maîtrise d'ouvrage de l'étude de faisabilité et pilote de l'expérimentation : Communauté d'agglomération du Val d'Orge
- partenaires : Conseil général, collectivités locales voisines, associations, transporteurs et artisans taxis

► IMPLICATIONS FINANCIERES

- coût de l'étude de faisabilité : 30 k€
- coût d'exploitation au kilomètre est d'environ 1 à 1,5 €. A l'expérience, le coût global d'un tel service pourrait être de l'ordre de 30 à 50 k€/an.

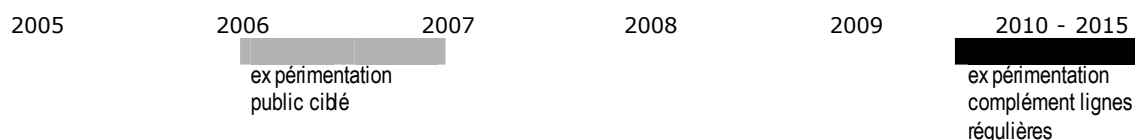
► ACTIONS LIEES

- action 1.3/ 4.1

► POINTS CRITIQUES CONDITIONNANT LA MISE EN ŒUVRE

- peu d'expérience de ce type (milieu relativement dense, bénéficiant d'un niveau d'offre non négligeable...) en Ile-de-France et ailleurs
- montage juridique à déterminer dans le cadre de la réglementation en vigueur
- difficulté, inhérente à ce type de service, d'évaluer la demande et sa pérennité
- nécessite une importante communication sur le service proposé

► ECHEANCIER SYNTHETIQUE



Pourquoi mettre en place un service de transports à la demande ?

Le transport à la demande apparaît comme **l'une des solutions** de transport en commun utilisée pour la desserte des zones géographiques peu denses et/ou en heures creuses. Il est pertinent là où des services traditionnels performants (amplitude et fréquence de passage importants,...), sans pour autant entraîner une forte fréquentation, se traduisent par une charge financière trop lourde pour la collectivité.

Il procède d'un objectif **politique d'offrir** un service à la population, **associé à d'autres objectifs** sociaux, institutionnels, d'aménagement du territoire ; plutôt que de celui, technique et commercial, de simple production d'une offre de transport (véhicules x km).

Le **principe général** est de ne produire une offre que si celle-ci a été préalablement demandée par réservation. Elle correspond donc à un besoin réellement exprimé. Le « gain » est apporté chaque fois qu'il est inutile de produire une offre non demandée.

Différents types de services existent :

- la desserte de zone : de plusieurs points d'arrêts plus ou moins éparés sur la partie de territoire à desservir vers un lieu (centre bourg, pôle de rabattement sur le réseau régulier...)
- la desserte fixe, en ligne virtuelle vers un pôle ou parfois entre pôles : l'itinéraire est fixe, équipé de point d'arrêt
- la présence des deux systèmes dans une même agglomération, selon les parties de territoire à desservir.

Différentes relations conventionnelles sont envisageables :

- soit artisans taxis conventionnés individuellement ou collectivement avec l'autorité organisatrice des transports urbains, ou sous-traitants de l'exploitant de transport collectif ;
- soit activité produite par l'exploitant de transport collectif ;
- soit régie de quartier ou association.

L'exploitation se fait soit par « taxi collectif », soit par minibus (jusqu'à 8 personnes, voire davantage).

Le service est mis en œuvre :

- soit suite à une réservation préalable par téléphone, la période de réservation pouvant être comprise entre plusieurs jours à quelques heures ou minutes avant le déplacement (abonnement préalable requis) ; cette réservation passe soit par un(e) standardiste, soit par un serveur vocal, soit les deux ;
- soit par borne d'appel au point d'arrêt (avec attente d'environ 10 minutes ; ce système ne semble plus se développer, par difficulté de maintenance des bornes d'appel).

Certains systèmes offrent la possibilité de réservations multiples.

Des exemples

Saint-Brieuc – Taxitub : une cinquantaine de lignes virtuelles exploitées en taxis collectifs avec horaires préétablis, la plupart en rabattement sur le réseau urbain. Ce service a été développé par la CABRI en partenariat avec les artisans taxis de l'agglomération (17 artisans, 21 véhicules en 2000). Un vingtième environ des services virtuels sont activés ; 12 500 voyages/an, 400 000 francs (60 980 euros) de charges d'exploitation par an, 60 000 francs (9 150 euros) de recettes par an (données 1996) ; un serveur de gestion des demandes et des comptes des artisans taxis pour l'activité Taxitub.

Autres agglomérations au système analogue : Douai, Grasse-Antibes.

Toulon – Appelbus : 6 minibus et leurs 12 conducteurs du réseau urbain intervenant sur appel le long de lignes virtuelles en rabattement sur le réseau principal ; 160 000 voyages/an.

Autres agglomérations de type semblable : Rouen (régies de quartier), Orléans - Saint-Jean-de-Braye (idem).

Lille : desserte de zone périurbaine en rabattement sur le métro, le soir au-delà de l'amplitude du réseau de bus.

En Ile-de-France : outre les services organisés localement par des communes à destination d'un public spécifique (personnes âgées...), des expériences de transport à la demande ont été mises en place :

- par des conseils généraux, en complément de leurs lignes existantes, la plupart dans des territoires plutôt ruraux (environs de Provins...) pour des motifs orientés vers les achats et les loisirs. Le système retenu est la ligne virtuelle avec fonctionnement limité à certaines périodes de la semaine.
- un groupement comprenant Conseil Général et Régional, STIF, plusieurs communes... pour aboutir à Allobus dont la problématique est spécifique à la desserte de la plate-forme aéroportuaire de Roissy pour les déplacements domicile- travail.
- par la ville de Montreuil : "taco" ; il s'agit d'un service proche d'un service de taxis.

Pourquoi expérimenter dans le Val d'Orge ?

Jusqu'à présent le transport à la demande ouvert à l'ensemble des usagers est mis en place dans des zones très peu denses dans lesquelles les lignes régulières sont trop peu rentables, ce qui n'est pas le cas du Val d'Orge.

Précision de l'échéancier

- | | |
|---|--|
| - Expérimentation sur un public ciblé : | 2006 – 2007 |
| - Etude d'opportunité et de faisabilité : | à l'issue de la restructuration du réseau : 2010 |
| - Expérimentation : | 2011-2012 |
| - Pérennisation du service : | > 2013 si pertinent |

Contraintes de programmation des équipements et de la mise aux normes PMR des points d'arrêts

La programmation des points d'arrêt devra s'effectuer à partir d'une double approche : par point d'arrêt (logique d'usage par le plus grand nombre) et par ligne (logique d'équipement en matériel roulant accessible).

1. Réflexion par ligne : mise en accessibilité PMR

Quelques lignes de bus sont déjà équipées de points d'arrêt accessibles, à Sainte-Geneviève-des-Bois, Saint-Michel-sur-Orge et Fleury-Mérogis. Il s'agit de programmer l'aménagement des autres points d'arrêts dans une logique d'équipement par ligne.

Aussi, la première étape consiste à réaliser une **typologie des lignes** selon :

- le matériel roulant : échéance de mise en accessibilité
- niveau d'offre
- hiérarchisation de la ligne dans le PDUIF et au regard des objectifs cibles (réseau structurant, réseau de bassin, autres)
- générateurs desservis, notamment ceux particulièrement fréquentés par des personnes à mobilité réduite (CAT, maison de retraite...)
- projet d'évolution de tracé

Le choix de la programmation répondra à des objectifs de mise en accessibilité des lignes déjà équipées de matériel roulant accessible, des lignes Mobilien et structurantes à l'échelle du Val d'Orge. La programmation des autres lignes se fera selon des choix politiques en fonction des autres critères (PMR, fréquentation...).

2. Réflexion par point d'arrêt : confort des arrêts, suivi

Parallèlement, un **tableau de bord des points d'arrêt** devra être mis en place. Il comprendra notamment : le niveau d'équipement, l'information, l'accessibilité PMR, les contraintes particulières de site, les générateurs desservis avec mise en évidence de ceux fréquentés par des personnes à mobilité réduite. Un travail de **terrain** fin point d'arrêt par point d'arrêt est nécessaire.

Une typologie des points d'arrêt suivant leur fréquentation, leur niveau d'offre, les contraintes et le type de générateurs desservis permettra d'identifier les points d'arrêts à équiper prioritairement d'abribus.

Pour ces points d'arrêts, la **pose d'abribus s'accompagnera d'une mise en accessibilité PMR** (Cf. éviter de doubler les coûts liés au chantier et à la dépose/repose de mobilier urbain). De même, à chaque réaménagement d'arrêt, sera examinée la possibilité d'**améliorer les conditions d'accostage** des bus (transformation d'un arrêt en encoche en ligne, d'une courbe en droite...). Notons que les abribus implantés devront pouvoir être le support d'une information dynamique en temps réels lorsque les lignes de bus seront équipées de **SAIV** (Cf. action suivante).

Ce tableau de bord facilitera le suivi de la mise en œuvre de l'accessibilité PMR.

3. Programmation

Il s'agit de recouper les deux démarches dans une logique de programmation : la réflexion sur les points d'arrêts permettra notamment de définir les priorités au sein de chaque ligne.

RENDRE PLUS ATTRACTIFS ET PLUS PERFORMANTS LES TRANSPORTS COLLECTIFS ROUTIERS	Objectif 1 6
Développer des systèmes d'aide à l'exploitation et à l'information des voyageurs (SAEIV)	
	○

► OBJECTIFS

- améliorer la régularité des bus, leur vitesse commerciale et l'information des voyageurs par le positionnement géographique des bus en temps réel,
- mieux gérer les aléas.

► NATURE ET CONTENU DE L'OPERATION

- équipement des réseaux de bus qui ne le sont pas encore en SAEIV,
- équipement des points d'arrêt en commençant par les gares, les points d'échange bus x bus puis les points d'arrêt les plus fréquentés

► ACTEURS CONCERNES

- équipement des réseaux : transporteurs, STIF, Région, Communauté d'agglomération du Val d'Orge pour coordination des réflexions et des actions mises en œuvre par les différents transporteurs
- équipement des points d'arrêt : transporteurs, Région, Communes, Communauté d'agglomération du Val d'Orge pour implantation du matériel, négociations avec les concessionnaires, aménagements VRD.

► IMPLICATIONS FINANCIERES

- financements : la Région Ile-de-France et le STIF financent à 100% les investissements nécessaires à la mise en place de SAE / SAI (centrale, bus, points d'arrêt). Ces financements sont accordés au cas par cas.
- l'incidence sur les coûts d'exploitation (Cf. maintenance, postes de régulateurs, formation, ...) sont à la charge du transporteur. La collectivité pourrait participer au financement des surcoûts d'exploitation pour faciliter la mise en place de tels systèmes.

► ACTIONS LIEES

- actions 1.1 / 1.2 / 1.5 / 1.8 / 4.1

► POINTS CRITIQUES CONDITIONNANT LA MISE EN ŒUVRE

- peu de transporteurs sont équipés car la mise en place de ces systèmes est jusqu'à présent relativement difficile et longue, pour des raisons techniques
- financement des surcoûts d'exploitation

► ECHEANCIER

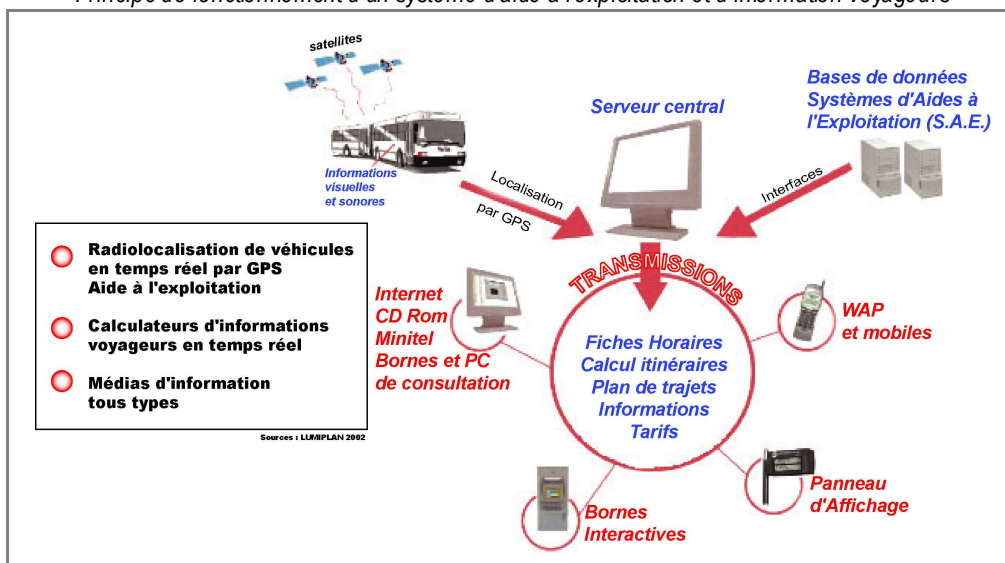


Quelques éléments complémentaires sur les SAEIV...

Le SAE, système d'aide à l'exploitation des bus, permet de positionner géographiquement et de suivre les bus en temps réel. Le SAIV, système d'information voyageurs en temps réel, est un système d'affichage dynamique des temps d'avance et de retard des bus. Fréquemment, ces deux systèmes sont combinés.

Ces deux équipements associés permettent une exploitation et une information fiable et de haute qualité pour les voyageurs.

Principe de fonctionnement d'un système d'aide à l'exploitation et d'information voyageurs



Les projets d'équipement des transporteurs

En 2006 :

- seules les lignes TICE desservant le Val d'Orge sont équipées de SAE/SAI. L'équipement des points d'arrêt en SAI est envisagé à partir du premier semestre 2006 ;
- le Conseil Général a engagé des réflexions pour les lignes Albatrans : ses véhicules devraient être équipés en 2007
- Orgebus : appel d'offres en cours pour la radiolocalisation, SAI en 2006
- CEAT : en réflexion mais pas de projet défini pour le moment
- Daniel Meyer : a déposé un projet auprès du Stif pour une mise en œuvre progressive dès 2006

Précision de l'échéancier

- Etudes : 2006-2007
- Equipement et mise en service : 2006 pour la ligne 400 401
2008 - 2009 pour les lignes structurantes
2010 et au de-là pour les autres lignes

RENDRE PLUS ATTRACTIFS ET PLUS PERFORMANTS LES TRANSPORTS COLLECTIFS ROUTIERS	Objectif 1 7
Aménager le site propre desservant les zones d'activités du sud de la Francilienne	
●	

► OBJECTIFS

- améliorer et rendre performante la desserte en transports collectifs des zones d'activités en permettant la circulation en site propre des bus entre le Techniparc de Saint-Michel et Evry. Cet itinéraire sera aussi utilisable pour les circulations douces, qui bénéficieront d'un site propre sur les anciennes emprises TCSP

► NATURE ET CONTENU DE L'OPERATION

- aménagement d'un site propre à proximité des zones d'activités du sud de la Francilienne. Une étude de faisabilité réalisée en 2005 a orienté le projet sur deux hypothèses : au nord sur les emprises de la francilienne ; au sud sur les emprises de la rocade Centre-Essonne

► ACTEURS CONCERNES

- maîtrise d'ouvrage : Communauté d'agglomération du Val d'Orge, CG91, Etat-DDE 91
- partenaires : communes de Saint-Michel-sur-Orge, Sainte-Geneviève-des-Bois et Fleury-Mérogis, Communauté d'agglomération d'Evry, Région, STIF, Département.

► IMPLICATIONS FINANCIERES

- estimation de l'ensemble du site propre (2 files, trottoirs sur 4 km, hors foncier) : ~ 12 M € (étude de faisabilité RATP juin 2005)
- 1, 5 M€ inscrit au contrat d'agglomération

► ACTIONS LIEES

- actions 1.3 / 1.8 / 3.1 / 4.1 / 2.1

► POINTS CRITIQUES CONDITIONNANT LA MISE EN ŒUVRE

- la pertinence du tracé initial devra être réévaluée compte tenu, d'une part, des emprises réservées qui ne sont plus toutes disponibles et, d'autre part, de l'évolution du développement urbain.

► ECHEANCIER



RENDRE PLUS ATTRACTIFS LES TRANSPORTS COLLECTIFS ROUTIERS	Objectif 1 8
Aménager des pôles d'échange	
	

► OBJECTIFS

- améliorer l'intermodalité tant d'un point de vue de l'exploitation que de l'utilisateur (faciliter les correspondances).

► NATURE ET CONTENU DE L'OPERATION

- aménagement des pôles d'échange de Brétigny-sur-Orge dans le cadre des pôles du réseau principal du PDUIF
- aménagement des pôles d'échange des gares de Sainte-Geneviève-des-Bois, et de Saint-Michel-sur-Orge ; nécessite actualisation des études pour tenir compte de l'objectif-cible du réseau de bus
- création d'un pôle d'échange pour les bus urbains et interurbains à la Croix Blanche, dans la perspective du site propre bus ; nécessite actualisation de l'étude pour tenir compte de l'objectif-cible d'évolution du réseau de bus

► ACTEURS CONCERNES

- maîtrise d'ouvrage des études : Communauté d'agglomération
- maîtrise d'ouvrage des actions : SNCF, transporteurs, gestionnaires de voirie (Conseil général, Etat, communes)
- financeurs et partenaires : STIF, Région, associations, etc.

► IMPLICATIONS FINANCIERES

évaluation hors foncier (source : études de faisabilité préalables au cadre du contrat d'agglomération)

- Brétigny-sur-Orge : enveloppe dans le cadre du PDUIF de 3,05 M€ financée à hauteur de 75% par le STIF, l'Etat et la Région
- Saint-Michel-sur-Orge : 1 M€ (hors parc de stationnement)
- Sainte-Geneviève-des-Bois : environ 1 M€
- Croix Blanche : environ 1 M€

Le Conseil général, le Conseil Régional et le STIF pourraient participer au financement des pôles de Saint-Michel-sur-Orge et Sainte-Geneviève-des-Bois.

► ACTIONS LIEES

- actions 1.3 / 1.7 / 3.1 / 4.1

► POINTS CRITIQUES CONDITIONNANT LA MISE EN ŒUVRE

- les études réalisées dans le cadre du contrat d'agglomération devront être réactualisées pour tenir compte de l'évolution attendue du réseau de bus,
- disponibilité du foncier à Saint-Michel-sur-Orge, pour l'aménagement des abords de la gare.

► ECHEANCIER SYNTHETIQUE

2005	2006	2007	2008	2009	2010 - 2015

Quelques précisions sur l'aménagement des pôles

- ✓ La **gare de Brétigny-sur-Orge** a été identifiée dans le PDUIF, comme l'un des 143 pôles du réseau principal. A ce titre, elle bénéficie d'une enveloppe de 3,05 millions d'euros, en plus des financements ordinaires alloués par le STIF et la Région pour des aménagements de gare routière, de parcs relais ou pour la mise en accessibilité PMR de pôles d'échanges.
Un comité de pôle a été mis en place en 2003 et l'étude a été lancée en novembre 2003 : elle a abouti à la validation d'un contrat de pôle en décembre 2005 visant à améliorer concrètement l'accessibilité des modes alternatifs à la voiture particulière.
- ✓ L'aménagement du pôle de la **gare de Saint-Michel-sur-Orge**, inscrit au contrat d'agglomération, prévoit l'aménagement du carrefour RD46 x rue A. Peuvrier, l'élargissement de la rue A. Peuvrier, avec création d'un couloir à contresens pour les bus, le réaménagement des arrêts de la ligne DM11, la construction d'une nouvelle gare routière, l'organisation de la dépose – reprise des voyageurs, un espace taxi, du stationnement deux-roues, du stationnement pour les handicapés, ainsi qu'un Parc Relais.
- ✓ L'aménagement du pôle de la **gare de Sainte-Geneviève-des-Bois** est également inscrit au contrat d'agglomération.
Pour la partie Ouest : aménagement d'un quai longitudinal le long du bâtiment voyageurs, avec couloir réservé aux bus, réorganisation du stationnement (places réservées aux handicapés, dépose – reprise), local pour les conducteurs, garage à vélo, feu avec priorité aux bus en sortie de gare routière.
Pour la partie Est : réorganisation de la gare routière, réservée aux bus et aux taxis, aménagement d'un carrefour giratoire, itinéraires piétons à travers la gare routière ; garages à vélos ; organisation de la dépose – reprise.
Partie Est et Ouest : accessibilité, sécurité des usagers et piétons aux abords de la gare, et au droit du passage piéton souterrain.
- ✓ Création d'un pôle d'échanges ou gare routière pour les bus urbains et interurbains à la **Croix Blanche**, intégrant le futur site propre. Il s'agit de :
 - créer un pôle d'échange qui soit d'une part le point de convergence entre les nombreuses lignes de bus aux fonctions et directions différentes, d'autre part le point central de la desserte de la Croix Blanche et des zones d'activités voisines,
 - trouver des solutions aux problèmes actuels de circulation des bus
 - s'inscrire dans des perspectives de développement des transports collectifs (Cf. TCSP) et de développement urbain.
 La proposition globale d'aménagement comprend : la suppression des arrêts existants sur le tronçon Nord de la RD117, le réaménagement de postes à quai, la réorganisation de l'accès aux parkings privés, l'aménagement d'un couloir réservé protégé dans le sens Nord-Sud, la construction d'un local technique et social et d'un hall d'accueil. La poursuite du marché de définition en 2006 permettra de préciser le programme relatif à l'aménagement de ce projet.

Précision de l'échéancier

- Brétigny-sur-Orge : élaboration du contrat de pôle en cours (début de l'étude en novembre 2003)
études 2006 ; réalisation 2007
- Sainte-Geneviève-des-Bois : études 2007 - 2008 ; réalisation 2009 - 2011
- Saint-Michel-sur-Orge : études 2006 - 2007 ; réalisation 2008 - 2010
- Croix Blanche : études 2005 - 2006 ; réalisation 2007 - 2008

Remarque : si la disponibilité du foncier en gare de Saint-Michel-sur-Orge ne pouvait être résolue à court terme, le pôle de Sainte-Geneviève-des-Bois serait aménagé plus rapidement.

3.2. Objectif 2 : développer l'usage de la marche et du vélo en partageant mieux l'espace public

1. Les enjeux

Le diagnostic a montré qu'il existe un **potentiel**, sur le territoire du Val d'Orge, pour le développement de la marche et du vélo. En effet, la marche est dominante pour les déplacements courts (moins de 500 mètres) et fréquemment utilisée pour les déplacements de loisirs des jeunes.

Le vélo représente quant à lui une part non négligeable des déplacements de moins de 500 mètres (9%)¹ et des déplacements de loisirs des enfants et des étudiants (18%). Les parkings à vélos des gares, des collèges et des lycées sont en outre très utilisés.

L'usage de la marche et du vélo est pourtant freiné, aujourd'hui, dans le Val d'Orge, par le manque d'aménagements et leur discontinuité, par les trottoirs très souvent étroits et envahis par le stationnement sauvage ou le mobilier urbain et par endroits par le relief. La pratique du vélo et de la marche est aujourd'hui considérée comme dangereuse par les habitants.

L'un des enjeux prioritaires du PLD est de faire évoluer les pratiques de mobilité en redonnant une place aux piétons et en offrant la possibilité aux cyclistes de se déplacer en toute sécurité.

2. La stratégie

La communauté d'agglomération a décidé de mettre en oeuvre un **réseau d'aménagements cyclables** qui soit **structurant** à l'échelle du Val d'Orge et qui, par sa **valeur d'exemple**, joue un rôle incitateur auprès des autres collectivités. Pour leur mise en oeuvre, les itinéraires cyclables et les types d'aménagement seront définis avec chaque commune concernée en adaptant la concertation avec les associations et les habitants, en accord avec les villes. Pour être crédibles, les aménagements seront réalisés de manière **progressive** dans une logique de **ramification** et d'extension du réseau à partir des aménagements existants. Des actions complémentaires mais nécessaires concernant le **stationnement** et le **jalonement** seront mises en oeuvre en parallèle du développement du réseau. Un document d'information sera réalisé une fois un certain niveau d'aménagements réalisé.

Le développement de la **marche** passe par des actions d'aménagement de la voirie (élargissement mais surtout libération des trottoirs, sécurisation des traversées, traitement paysager...) et de modification du comportement des automobilistes notamment (stationnement sur trottoir...). Les règles d'aménagement de la voirie prendront en compte les besoins des piétons et des personnes à mobilité réduite et seront traduites dans une **charte d'aménagement** (Cf. action 3.1.). En effet, se donner des règles communes permet une homogénéisation des aménagements, un respect de la réglementation en vigueur et une incitation à la réalisation d'aménagement de qualité.

¹ Cf. résultats de l'enquête sur les déplacements des habitants du Val d'Orge, analyse des résultats relatifs aux déplacements de proximité (moins de 500 m).

LE SCHEMA DIRECTEUR DES AMENAGEMENTS CYCLABLES DU VAL D'ORGE

■ Objectifs de desserte :

- **desservir les équipements d'intérêt intercommunal**

Les équipements considérés comme générateurs de déplacements structurants à l'échelle intercommunale sont :

- Les gares SNCF : Brétigny-sur-Orge (pôle du PDU), Saint-Michel-sur-Orge et Sainte-Geneviève-des-Bois mais aussi Epinay-sur-Orge et Savigny-sur-Orge ainsi que Juvisy-sur-Orge et Grigny pour Morsang-sur-Orge.
- Les collèges, les lycées, l'IUT de Brétigny-sur-Orge
- Les équipements sportifs (en particulier, le futur centre nautique au Champ de Foire) et culturels (Marcel Camé, Jules Verne, le Rack'ham, Le Ludion, etc.) d'intérêt intercommunal
- Les centres villes et les centres commerciaux
- Les zones industrielles et zones d'activités
- Les espaces de loisirs : parcs, bois, etc.

- **relier entre elles les communes du Val d'Orge**

Les itinéraires définis offrent la possibilité, pour chacune des communes, de rejoindre les autres communes du Val d'Orge par une ou plusieurs liaisons cyclables continues.

- **relier le Val d'Orge aux territoires voisins** en se basant notamment sur les itinéraires régionaux, départementaux et locaux

- **tenir compte des aménagements existants et projetés**

Les itinéraires définis dans le cadre du PLD s'appuient, dans la mesure du possible, sur les réalisations et les projets :


- de chacune des communes du Val d'Orge,
- du Conseil Général qui propose deux itinéraires nord-sud à travers le territoire du Val d'Orge, dans le cadre de son schéma départemental des circulations douces,
- des communes voisines tel qu'ils sont décrits dans le schéma départemental,
- du plan vélo du SIEP Nord Centre Essonne et du schéma directeur des liaisons douces de la communauté d'agglomération d'Evry

■ Principes d'aménagement : des aménagements continus et adaptés

- **des aménagements adaptés à l'environnement et aux besoins des usagers pour des déplacements lisibles, confortables et sécurisés** : du simple jalonnement aux pistes cyclables en passant par les zones 30 et les cheminements en site propre.
- **des aménagements continus, et les plus directs possibles**, avec une attention particulière portée aux traversées de carrefours et au raccord entre itinéraires.

■ Principes d'itinéraires : maillage du Val d'Orge et accès aux territoires voisins

- structurer la desserte de l'est et de l'ouest du Val d'Orge par les deux itinéraires nord-sud du schéma départemental des circulations douces (vallée de l'Orge et Evry-Arpajon)
- compléter cette structuration, pour répondre aux objectifs de desserte précités, par deux axes nord-sud associés à des barreaux est-ouest.

DEVELOPPER L'USAGE DE LA MARCHÉ ET DU VELO EN PARTAGEANT MIEUX L'ESPACE	Objectif 2 1
Aménager des itinéraires cyclables structurants et continus	
	

► OBJECTIFS

- sécuriser les déplacements des cyclistes,
- favoriser l'usage du vélo à des fins utilitaires (pour faciliter l'accès aux principaux équipements) tout en tenant compte des pratiques de loisirs.
- faciliter l'usage intermodal

► NATURE ET CONTENU DE L'OPERATION

Cette action correspond au premier volet du schéma directeur des aménagements cyclables. Elle consiste à réaliser des aménagements cyclables adaptés à l'environnement traversé et aux besoins spécifiques des cyclistes : voies vertes, pistes, bandes, zones 30, simple jalonnement... Une attention particulière sera portée au maillage des itinéraires.

Au total, **environ 50 km** d'itinéraires seront réalisés. Une proposition d'itinéraires figure sur la carte ci-contre et est détaillée dans le tableau (page suivante). Les projets de réalisation seront ajustés avec les villes, en concertation, en fonction de leur priorité ainsi que des contraintes de site et des principes d'aménagement.

► ACTEURS CONCERNES

- pilotage : Communauté d'agglomération
- partenariat : gestionnaires de voirie (Communes, Conseil Général, Etat), associations, riverains

► IMPLICATIONS FINANCIERES

- estimation du réseau cyclable structurant : 5,4 M €

► ACTIONS LIEES

- actions 2.2 / 2.3 / 3.1 / 4.1

► POINTS CRITIQUES CONDITIONNANT LA MISE EN ŒUVRE

- nécessité de conduire des études de faisabilité avec les villes concernées. Chaque tracé fera l'objet d'une concertation au moment de son étude (esquisse / APS) et pourra être précisé, voire ajusté, dans le respect des orientations du schéma directeur
- définir son entretien avant sa réalisation

► ECHEANCIER SYNTHETIQUE

2005	2006	2007	2008	2009	2010 - 2015
------	------	------	------	------	-------------

- études de faisabilité et APS pour le réseau cyclable structurant : 2006
- réseau cyclable structurant : programmation pluriannuelle 2005 - 2009, soit un objectif de réalisation de 10 km/an

Annexe à la fiche action 2.1. : réaliser des itinéraires cyclables

Détail des aménagements proposés par tronçon (à revoir avec chacune des villes)

	Itinéraire	Commune	Type d'aménagement préconisé	Longueur (m) des aménagements à réaliser	Coût (estimation, en euros HT)	Points critiques
1	Route de la Chasse > rue Saint-Marc / rue de la Division Lederer / rue Louise Michel / rue des Rios / voie des Prés > connexion avec aménagements existants le long de l'Orge	Villiers-sur-Orge	1	1 750	17 500	Franchissement de l'Orge
2	Sainte-Geneviève-des-Bois > avenue Danièle Casanova /	Villemoisson-sur-Orge	3	600	30 000	
2	parc les Erables / chemin existant /	Villemoisson-sur-Orge	1	540	5 400	
2	avenue Victor Hugo / avenue de la Charmille du Parc / rue du Donjon / rue de la Glacière / rue de la Cour du Donjon	Sainte-Geneviève-des-Bois	3	1 390	69 500	alternative à un itinéraire par la route de Corbeil
3	Morsang-sur-Orge > avenue des Gardes Messiers / rue de la Plaine	Villemoisson-sur-Orge	3	1 460	73 000	
3	Villemoisson-sur-Orge > rue de Monthéry / rue Paillard / rue du Sureau / rue Guy Mocquet / avenue du Docteur Roux /	Morsang-sur-Orge	2	1 390	347 500	
4	A long terme, route de Corbeil, dans le cadre de sa requalification	Villemoisson-sur-Orge, Sainte-Geneviève-des-Bois	3	3 000	150 000	
5	rue Emile Bouton / rue des Carrières / avenue de la République / avenue des Gardes Messiers	Villemoisson-sur-Orge	3	860	43 000	
6	rue du Vieux Chemin / chemin du Perray / avenue de la République	Villemoisson-sur-Orge	3	250	12 500	
6	rue Antoine Rocca (de la limite avec Villemoisson jusqu'à la rue du Pont de la Fouille)	Sainte-Geneviève-des-Bois	3	210	10 500	
6	rue Antoine Rocca / rue du Pont de la Fouille > aménagements existants route de Longpont	Sainte-Geneviève-des-Bois	2	600	150 000	relief, passage sous voies ferrées
6	boulevard Saint-Michel	Sainte-Geneviève-des-Bois	3	960	48 000	
6	rue La Fontaine (dans un sens) / rue Pasteur (dans l'autre sens)	Saint-Michel-sur-Orge	3	2 000	100 000	
6	rue de Rosières / rue de la Fontaine de l'Orme / rue Léo Lagrange / rue Jacques Prévert / rue D. Casanova / rue Gambetta / rue Albert Peuvrier	Saint-Michel-sur-Orge	2	1 600	400 000	
6	allée de desserte du collège Jean Moulin	Saint-Michel-sur-Orge	2	250	62 500	
6	avenue Salvador Allende	Brétigny-sur-Orge	4	500	87 500	
6	sentier des Hautes Friches / chemin de la Passerelle > avenue S. Allende	Brétigny-sur-Orge	1	1 030	10 300	
6	avenue des Marronniers / rue du Carouge	Brétigny-sur-Orge	3	530	26 500	
6	rue P. Brossolette / rue des Haliers	Brétigny-sur-Orge	à définir dans le cadre du contrat de pôle	360	Cf. action 1.8	
7	Aménagements existants route de Corbeil > avenue du régiment Normande Niémen > Saint-Michel-sur-Orge	Sainte-Geneviève-des-Bois	4	710	124 250	
7	Sainte-Geneviève-des-Bois > rue de Sainte-Geneviève entre Ste-Geneviève et allée des Acacias	Saint-Michel-sur-Orge	3	790	39 500	
7	rue de Sainte-Geneviève entre allée des Acacias et gare RER C	Saint-Michel-sur-Orge	4	500	87 500	relief, passage sous voies ferrées

8	Chemin de l'Ancien Parc / chemin du Vieux Pavé	Brétigny-sur-Orge	5	785	31 400	
8	rue H. Douard (desserte du lycée J.-P. Timbaud et du collège P. Eluard)	Brétigny-sur-Orge	2	180	45 000	
8	avenue Jean Mermoz / rue Colenet / rue de Verdun / rue de Stalingrad	Brétigny-sur-Orge	3	660	33 000	
8	voie nouvelle jusqu'à la gare RER	Brétigny-sur-Orge	à définir dans le cadre du contrat de pôle		250	Cf. action 1.8
8	avenue Pasteur / avenue E. Branly / avenue Cl. Rozanoff / avenue de la Commune de Paris jusqu'aux aménagements existants dans la partie sud de la ZI de Maison Neuve	Brétigny-sur-Orge	3	2 200	110 000	franchissement du giratoire Essonne dans la ZI
8	rue du Colonel Hussonot / avenue des Cigognes (collège P. Neruda)	Brétigny-sur-Orge	2	750	187 500	connexion avec projet d'itinéraire cyclable du Conseil général Evry-Arpajon
9	rue de la Mairie	Brétigny-sur-Orge	2	460	115 000	sens unique, passage sous voies ferrées
9	rue D. Casanova / rue A. Camus > Le Plessis-Pâté	Brétigny-sur-Orge	3	785	39 250	franchissement du giratoire au niveau du Dojo
9	Brétigny-sur-Orge > route de Corbeil (RD117) /	Le Plessis-Pâté	4	1 000	175 000	
9	avenue de la Rogère /	Le Plessis-Pâté	3	215	10 750	
9	aménagements existants à travers le lotissement de la Rogère /	Le Plessis-Pâté	1	430	4 300	
9	avenue de la Rogère / route de Liars	Le Plessis-Pâté	3	390	19 500	
9	chemin de la Noue Rousseau > ZAE Sainte-Geneviève-des-Bois	Le Plessis-Pâté	4	320	56 000	
9	Le Plessis-Pâté (ZAE) > ZAE Croix Blanche > piste existante le long de la Francilienne	Sainte-Geneviève-des-Bois	4	860	150 500	
10	Aménagements existants le long du Blutin, dans la vallée de l'Orge et le long de la Francilienne	Brétigny-sur-Orge / Leuville-sur-Orge	1	3 000	30 000	
10	rue du Maréchal Joffre / rue du 8 mai 1945	Leuville-sur-Orge	2	540	135 000	
10	rue du Général Gallieni / chemin de la Fosse Louise / voie projetée dans future ZAC	Leuville-sur-Orge	2	500	125 000	
11	Rue des Roses / avenue du Parc / avenue du Square / rue des Capettes / chemin de Plessis-Pâté	Le Plessis-Pâté, Brétigny-sur-Orge	5	680	40 800	
12	Saint-Michel-sur-Orge (ZAE) > ZAE : itinéraire à aménager en site propre, sur l'ancienne emprise TCSP > Fleury-Mérogis (ZAE)	Saint-Michel-sur-Orge, Sainte-Geneviève-des-Bois, Fleury-Mérogis	site propre	4 290	Cf. action 1.7	
13	Piste existante le long de la Francilienne > Lycée Léonard Vinci : avenue de Brétigny /	Saint-Michel-sur-Orge	1	390	3 900	zone 20 existante
13	quartier Villagexpo /	Saint-Michel-sur-Orge	5	390	23 400	existante ?
13	rue de la Mare des Bordes /	Saint-Michel-sur-Orge	2	140	35 000	
13	traversée du Bois des Roches / rue Aristide Briand > gare RER	Saint-Michel-sur-Orge	4	1 357	237 500	
14	Grande rue / pont sur la Francilienne	Fleury-Mérogis	2	535	133 750	
14	Bois des Trous	Fleury-Mérogis	1	1 850	18 500	

15	avenue du Commandant Barre / rue Jean-Pierre Timbaud /	Morsang-sur-Orge	4	390	68 250	
15	rue du Bouquet / avenue de Juvisy /	Morsang-sur-Orge	3	1 820	91 000	mise à niveau nécessaire des espaces publics
15	allée de Beauséjour / allée des Pervenches	Morsang-sur-Orge	2	360	90 000	
15	avenue de l'Escadrille > Sainte-Geneviève-des-Bois	Morsang-sur-Orge	3	360	18 000	intersection avenue de l'Escadrille x avenue de Juvisy, place Marcel Paul
15	Morsang-sur-Orge > rue de Grigny /	Sainte-Geneviève-des-Bois	3	750	37 500	franchissement route de Corbeil
15	avenue Gabriel Péri entre route de Corbeil et montée	Sainte-Geneviève-des-Bois	2	1 210	302 500	
15	avenue Gabriel Péri entre montée et gare	Sainte-Geneviève-des-Bois	4	500	87 500	dans le sens de la montée uniquement

TOTAL (hors études et suivi)				49 767	4 345 750	
TOTAL (y compris études et suivi : 25%)					5 462 187	

1 : jalonnement simple (10 € / ml)

2 : zone 30 (250 € / ml)

3 : bande cyclable (50€ / ml)

4 : piste cyclable (175 € / ml)

5 : voie verte : reprise de cheminements piétons et vélos (40 € / ml ; 60 € / ml en centre ville)

(ces coûts ne comprennent ni l'acquisition du foncier, ni les aménagements paysagers ni l'éclairage)

DEVELOPPER L'USAGE DE LA MARCHÉ ET DU VELO EN PARTAGEANT MIEUX L'ESPACE	Objectif 2 2
Développer l'offre en stationnement pour les vélos et les deux roues en général	
	○

► OBJECTIFS

- offrir aux cyclistes la possibilité de garer leur vélo en toute sécurité sur le domaine public et privé, aux points d'origine et de destination de leurs déplacements
- faciliter les déplacements des piétons en libérant les trottoirs des deux-roues stationnés

► NATURE ET CONTENU DE L'OPERATION

- **implanter des parcs de stationnement** deux-roues sur voirie, notamment au niveau des générateurs d'intérêt intercommunal (publics et privés) desservis par les itinéraires cyclables, aux gares, en complément du programme actuel de la Communauté d'agglomération d'abris-vélos,
- **imposer dans les PLU** de prévoir dans toute construction nouvelle du stationnement vélo. Les normes restent à définir au niveau communal. Notons qu'un local vélo dans un immeuble collectif permet aussi le stockage des poussettes.
- **expérimentation d'un service de location – gardiennage longue durée – réparation (par exemple à la gare de Saint-Michel)**. Il bénéficiera aux cyclistes en rabattement sur la gare et constituera un point d'accès à la vallée de l'Orge (Cf. projet de mail entre la gare et la vallée). Les conclusions de l'expérimentation menée à Evry à l'initiative du Conseil Général pourraient utilement aider à la définition de celle du Val d'Orge.

► ACTEURS CONCERNES

- maîtrise d'ouvrage : communauté d'agglomération
- partenaires : communes, Région, associations (expérimentation notamment)

► IMPLICATIONS FINANCIERES

- parcs de stationnement : environ 5,5 k€ pour 10 arceaux doubles sur voirie, avec signalétique ; soit équipement de 15 générateurs par an sur 4 ans : 82,5 k€/an ou 330 k€ sur 4 ans
- expérimentation location - gardiennage – réparation : investissement 225 k€ et fonctionnement 100 k€/an

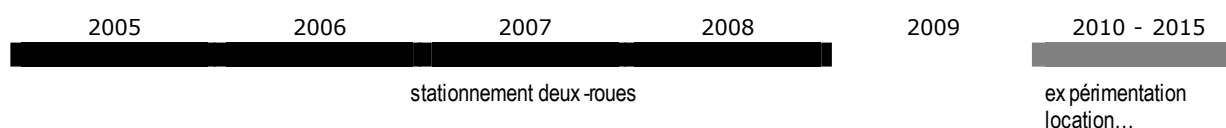
► ACTIONS LIEES

- actions 1.8 / 2.1 / 2.3 / 3.1 / 3.7 / 4.1

► POINTS CRITIQUES CONDITIONNANT LA MISE EN ŒUVRE

- nécessité de supprimer du stationnement sur voirie
- valoriser ce type d'action, en complément de ce que la communauté d'agglomération a déjà fait (Cf. 70 abris-vélos distribués aux communes)

► ECHEANCIER SYNTHETIQUE



Quelques éléments complémentaires...

✓ **Implantation de parcs de stationnement deux-roues**

Les parcs de stationnement seront implantés de préférence sur voirie (utilisation à la fois par les cyclistes et les motards), dans des lieux de passage (Cf. sécurité). Ils devront permettre l'accroche des deux roues en 2 points (cadre et roues).

Le stationnement des vélos dans les gares sera étudié dans le cadre de l'aménagement des pôles d'échange et pourra faire l'objet d'aménagement spécifique (abris, gardiennage, ...).

✓ **Normes dans les PLU**

A Strasbourg, par exemple, l'article 12 du règlement impose, dans les zones U, les normes suivantes : « des emplacements aisément accessibles, au moins couverts pour les bicyclettes et fermés pour les voitures d'enfants, doivent être prévus. Tout local réservée à ces usages doivent avoir une surface d'au moins 3 m² ».

- *Habitat collectif : surface d'au moins 1 m² par logement de moins de 3 pièces et 1,5 m² par logement de plus de 3 pièces*
- *Bureaux : 2 m² ou 2 places pour 100 m² de SHON*
- *Locaux d'enseignement primaire : 2 m² ou 2 places par classe*
- *Locaux d'enseignement secondaire et technique : 10 m² ou 10 places*
- *Locaux d'enseignement supérieur et de recherche : 7 m² ou 7 places pour 100 m² de SHON*
- *Activités industrielles et artisanat : 1 place pour 3 emplois*
- *Commerces et autres équipements : ils doivent pouvoir disposer d'un nombre de places leur permettant d'assurer leurs besoins propres. Elles ne seront cependant pas exigées en cas d'impossibilités techniques de les réaliser hors du domaine public.*

✓ **Expérimentation d'un service de location - réparation - stationnement**

Exemple de l'agglomération de Strasbourg :

- *Garage à vélos, couvert et surveillé, ouvert du lundi au samedi, de 07h00 à 20h00, gratuit pour les clients des transports collectifs*
- *Location de vélos (pour arriver en tramway et continuer à vélo) : 3 euros pour une location d'une demi-journée, possibilités d'abonnements et de réductions, gratuit pour les clients des transports collectifs (caution de 45 euros. Cette opération a été mise en œuvre avec une aide du PREDIT. Elle a été confiée à une entreprise d'insertion.*

DEVELOPPER L'USAGE DE LA MARCHÉ ET DU VELO EN PARTAGEANT MIEUX L'ESPACE	Objectif 2 3
Faire connaître les aménagements cyclables : jalonner, informer, sensibiliser	
	○

► OBJECTIFS

- faire connaître les aménagements réalisés (aménagements structurants, raccourcis...)
- rendre plus lisible le réseau, faciliter son utilisation

► NATURE ET CONTENU DE L'OPERATION

- mise en place d'un **jalonement spécifique** pour les cyclistes (forme, couleur, dimensions, hauteur de pose). Il sera hiérarchisé et indiquera les générateurs (d'intérêt communautaires et locaux) et les distances à parcourir. Ce jalonement peut être complété par des cartes aux principaux points de convergence.
- information : à l'instar du guide bus, **éditer un plan vélo** présentant les itinéraires et les liaisons vers les territoires voisins, les lieux de stationnement et les lieux d'information, quelques conseils sur la pratique du vélo et la sécurité routière ; distribution de ce plan dans toutes les boîtes aux lettres et mise à disposition dans les mairies, équipements publics et gares ; réactualisation régulière du plan.
- des **actions ponctuelles de sensibilisation** : lors de journées particulières (en ville sans ma voiture, fêtes locales...) ; campagnes dans les établissements scolaires ; articles dans les bulletins municipaux et le journal communautaire lors de la création de nouveaux aménagements.

► ACTEURS CONCERNES

- maîtrise d'ouvrage (jalonement, plan vélo, sensibilisation) : Communauté d'agglomération
- partenaires : établissements scolaires, Communes, Conseil général, Conseil régional, associations...

► IMPLICATIONS FINANCIERES

- édition d'un plan : 30 k€ pour 20 000 exemplaires ; remise à jour : 23 k € pour 20 000 exemplaires
- jalonement : évalué à 194 k€ (moyenne de 12 panneaux par kilomètre)
- actions de sensibilisation : intégré dans l'action 4.2

► ACTIONS LIEES

- actions 2.1 / 2.1 / 3.1 / 4.1 / 4.2 / 4.3 / 4.4

► POINTS CRITIQUES CONDITIONNANT LA MISE EN ŒUVRE

- cohérence avec le jalonement routier (Cf. étude du Conseil général) et local des communes.

► ECHEANCIER SYNTHETIQUE

2005 2006 2007 2008 2009 2010 - 2015



Précision de l'échéancier

- Jalonnement : définition des principes de jalonnement en 2006
mise en place au fur et à mesure des aménagements cyclables (Cf. fiche 2.1) à partir de 2007
- « plan vélo » présentant itinéraires, stationnement... : 1^{ère} édition : 2008, réactualisation tous les 2 ans
- Actions ponctuelles de sensibilisation : à court terme, dès 2007

3.3. Objectif 3 : aménager et réglementer la voirie pour un meilleur usage

1. Les enjeux

Aujourd'hui, la majorité des déplacements qui concernent le territoire sont effectués en voiture. Il en résulte des **difficultés de circulation** importantes en un certain nombre de points (route de Corbeil, RD19, RN445, etc.), des charges importantes de trafic et des vitesses parfois excessives dans des rues résidentielles, des répercussions sur la qualité de vie dans les secteurs urbains traversés et sur le fonctionnement des transports en commun, qui sont pris dans la circulation.

Un principe général du PDU d'Ile-de-France est d'assurer une bonne insertion dans la ville des axes de circulation, en intégrant l'ensemble des modes de déplacements, notamment par un nouveau partage de la voirie. Ce partage devra faciliter et donc promouvoir le recours aux modes alternatifs à la voiture particulière : transports collectifs et modes doux.

La **hiérarchisation de la voirie** établie par le PDUIF pour les axes les plus structurants apporte des éléments de réponse à ces difficultés. Le PLD la complète et définit des **aménagements correspondant** à chaque niveau de cette hiérarchisation, afin de garantir une **plus grande adéquation entre type de voirie et comportement des automobilistes**.

Le **stationnement** des voitures doit également être traité à l'échelle de l'agglomération. L'offre est très souvent gratuite mais aussi souvent saturée, notamment en certains points comme les quartiers des gares. Le stationnement sauvage est très répandu et gêne les piétons et les bus.

Agir sur l'offre et les pratiques de stationnement est un enjeu fort du PLD : c'est un **levier d'action important**. Il est complémentaire d'une action forte et volontariste sur les transports collectifs qui, seule, ne suffirait pas à infléchir les comportements et transférer une partie des automobilistes vers les autres modes de déplacements.

La circulation et le stationnement des **poids lourds** ainsi que les livraisons posent aussi problème parce qu'ils s'effectuent sur des axes et des espaces publics qui ne sont pas toujours prévus à cet effet.

Parce qu'ils contribuent très largement au fonctionnement économique de l'agglomération, la circulation des poids lourds et les livraisons doivent pouvoir se dérouler dans de bonnes conditions tout en ne gênant pas les autres modes de déplacements, ni la qualité de vie des habitants (nuisances).

2. La stratégie

La stratégie retenue s'inscrit dans une triple optique : faire évoluer les pratiques, optimiser l'usage des infrastructures existantes et garantir la qualité des aménagements futurs de voirie. Les axes d'intervention portent donc sur :

- la **formalisation d'un réseau de voirie d'agglomération** : support d'un jalonnement d'agglomération (circulation générale et poids lourds), il facilite les déplacements dans le Val d'Orge en rendant le territoire plus lisible.
- la définition de "**bonnes pratiques**" en matière d'aménagement de voirie pour tous les modes concrétisée dans une charte d'aménagement :
 - à décliner selon la hiérarchisation de la voirie et à adapter au contexte local,
 - à enrichir progressivement et à pérenniser par un processus de concertation technique.
- une **évolution et une harmonisation de la réglementation du stationnement** visant à :
 - faciliter l'accès aux zones commerciales et aux équipements pour les chalands et les visiteurs,
 - permettre le stationnement résidentiel au lieu de domicile

- permettre le rabattement sur gares dans les secteurs "mal desservis" en transports collectifs routiers (gare de Brétigny-sur-Orge).

Sur ce dernier point, dans un premier temps la réglementation sera simplifiée et le stationnement contrôlé. La mise en place de nouvelles zones bleues se fera progressivement sur 2 ans. La question de mettre progressivement en place du stationnement payant dans les zones les plus contraintes et parallèlement à l'amélioration de l'offre en transports alternatifs à la voiture particulière reste ouverte. Elle doit être étudiée en fonction de l'amélioration de l'offre de desserte, de la capacité à faire respecter le stationnement légal, de la politique globale des PIR pour éviter des transferts absurdes, etc..

LA HIERARCHISATION DE LA VOIRIE DU VAL D'ORGE

■ Objet et principes de la hiérarchisation de voirie

Toutes les voies n'ont pas les mêmes fonctions : selon le cas, elles assurent surtout un trafic de transit de part et d'autre de la communauté d'agglomération, d'échange entre les communes, les quartiers ou de desserte fine des habitations. Plusieurs fonctions sont quelques fois assurées simultanément, ce qui peut provoquer des conflits d'usage et qui est, bien souvent, facteur d'insécurité (réelle ou ressentie).

Hiérarchiser le réseau de voirie revient à différencier les voies selon leur fonction principale en termes de structure de trafic et de fonctionnement urbain avec pour finalité, déclinée pour chaque type de voie :

- la définition des aménagements et équipements correspondant le mieux à la fonction de chaque voie,
- la prise en compte de la préoccupation globale d'une meilleure qualité de vie et de plus de sécurité routière,

■ 5 niveaux retenus dans le Val d'Orge

- réseau de voirie magistral du PDUIF : assure les échanges longue distance à l'échelle de l'agglomération francilienne et les liaisons avec les autres régions et pays
- réseau de voirie principal du PDUIF : assure les échanges de plus courte distance au sein de l'agglomération et à l'intérieur des mailles du réseau magistral
- réseau de voirie d'agglomération du PLD : assure les échanges à l'intérieur du Val d'Orge, la desserte des principaux lieux de centralité
- reste du réseau de voirie qui devra localement faire l'objet d'une distinction entre les voies d'intérêt communal assurant les déplacements inter quartiers et les voies de desserte locale

Les deux premiers niveaux sont identifiés par le PDUIF ; le réseau d'agglomération a été défini sur la base de la géométrie des voies, de leur domanialité, des trafics actuellement supportés et de leur vocation telle qu'elle a été identifiée dans les groupes de travail.

Remarque : la définition du niveau d'agglomération repose uniquement sur des aspects fonctionnels ; elle ne correspond pas à une compétence communautaire.

■ Objectifs et principes d'aménagement du réseau de voirie d'agglomération

L'objectif est de garantir une **lisibilité** de ces axes dans l'agglomération et une **fluidité** du trafic. Grâce à son maillage avec le réseau principal, il permet l'accès aux territoires voisins.

Les principes d'aménagements sont donc les suivants :

- vitesse limitée globalement 50 km/h ; certains tronçons pouvant être à vitesse plus réduite,
- double sens, le cas échéant, dédoublement,
- trafic de transit à l'échelle du Val d'Orge accepté,
- jalonnement d'agglomération.

AMENAGER ET REGLEMENTER LA VOIRIE POUR UN MEILLEUR USAGE	Objectif 3 1
Définir des principes d'aménagement de la voirie et des espaces publics (charte)	
	

► OBJECTIFS

- réaliser des aménagements adaptés aux fonctionnalités de la voirie dans l'optique d'un aménagement cohérent de voirie sur l'ensemble du territoire du Val d'Orge, prenant en compte l'ensemble des modes de déplacements,
- améliorer la sécurité routière et faciliter l'intermodalité,
- permettre l'acquisition d'une « culture commune » de l'aménagement des espaces publics par l'ensemble des acteurs concernés (transporteurs, services techniques....) et sur l'ensemble du territoire.

► NATURE ET CONTENU DE L'OPERATION

- **formalisation d'une charte d'aménagement** de la voirie dont les principes d'aménagement s'appuient sur la hiérarchisation de la voirie définie dans le PLD. Ces principes sont des préconisations et non des prescriptions ; les principes devront être adaptés à chaque situation rencontrée : il s'agit d'aider les acteurs locaux à mettre en œuvre des aménagements tenant compte de tous les modes de déplacement mais pas d'imposer des normes déconnectées de toute réalité.
- **enrichissement et ajustement de la charte annuellement** par le comité technique de mise en œuvre et de suivi du PLD

► ACTEURS CONCERNES

- maîtrise d'ouvrage de la charte : Communauté d'agglomération
- participant à son élaboration : Communes, Département, DDE, représentant des usagers (APF, ...), transporteurs, etc.
- participant à sa mise en œuvre : gestionnaires de voirie

► IMPLICATIONS FINANCIERES

Cf. action 4.1

► ACTIONS LIEES

- actions 1.1 / 1.5 / 3..8 / 4.1

► POINTS CRITIQUES CONDITIONNANT LA MISE EN ŒUVRE

- nécessité de maintien de la dynamique du PLD pour faire vivre la charte et d'implication de la communauté d'agglomération pour s'assurer de sa mise en œuvre

► ECHEANCIER SYNTHETIQUE

2005 2006 2007 2008 2009 2010 - 2015



Charte d'aménagement de la voirie : une base à enrichir

- **Pour le niveau d'agglomération :**

Types de voies : RD, voies communales

Objectifs :

- garantir une lisibilité de ces axes dans l'agglomération
- garantir la fluidité du trafic

Principes d'aménagements proposés :

- vitesse limitée globalement à **50 km / h**, certains tronçons pouvant être à vitesse plus réduite
- **double sens** ou **dédoublement**, lorsque le réseau de voirie le permet
- arrêts de bus en ligne
- **largeur de chaussée minimale de 7 mètres** pour les voies empruntées par des bus, à adapter selon le contexte
- tenir compte des piétons : rechercher une **largeur minimale de trottoirs** de 2 m lorsque l'emprise le permet
- tenir compte des cyclistes : préconisations d'aménagements pour le **franchissement des intersections et des giratoires par les cyclistes**
- support du **jalonement d'agglomération**
- sécurisation des traversées piétonnes : à chaque carrefour, trottoir abaissé, éclairage spécifique, signalisation horizontale

- **Pour le niveau communal :**

Types de voies : voies communales recevant un trafic à l'échelle de la commune ; ce niveau de voirie est à définir localement par les communes.

Objectifs :

- Assurer les déplacements **entre les quartiers** d'une même commune

Principes d'aménagements proposés :

- À définir
- arrêts de bus en ligne

- **Pour le niveau de desserte locale :**

Types de voies : voies communales recevant un trafic de desserte locale

Objectifs :

- assurer le trafic de desserte locale, dissuader le trafic de transit
- développer l'usage des **modes doux** et les **déplacements de courte distance**

Principes d'aménagements proposés :

- zones 30, quartiers tranquilles, cours urbaines
- sens uniques si secteurs denses en générateurs ou voies non linéaires
- aménagement favorisant les vitesses réduites : stationnement en chicanes, coussins berlinois...

- **Dispositions générales :**

- **rendre les trottoirs aux piétons** : les dispositifs anti-stationnement sont préconisés en dernier recours, là où il est difficile d'exercer un contrôle rigoureux et où il y a suffisamment d'espace pour que le mobilier n'entrave pas le cheminement des piétons.
- respecter les normes d'aménagement de l'espace public pour les **PMR** et tenir compte de leurs besoins spécifiques pour le choix et pour l'implantation du mobilier urbain. Des éléments de mobilier urbain peuvent constituer des obstacles, par exemple s'ils sont difficilement détectables pour les malvoyants et les aveugles ou s'ils réduisent la largeur de trottoir pour les fauteuils roulants ou les personnes avec des poussettes.
- réduire l'encombrement des trottoirs par le mobilier urbain

AMENAGER ET REGLEMENTER LA VOIRIE POUR UN MEILLEUR USAGE	Objectif 3 2
Mettre en place un jalonnement d'agglomération	
	○

► OBJECTIFS

- accompagner la mise en place de la hiérarchisation du réseau : favoriser un usage de la voirie conforme à sa vocation et par là même, pallier « l'égarement » des poids lourds dans les zones résidentielles, canaliser les flux de transit...
- rendre plus lisible la trame viaire de l'agglomération pour faciliter les déplacements et donc faciliter l'accès aux zones d'activité pour les chalands et les visiteurs, contribuer aux déplacements touristiques locaux...

► NATURE ET CONTENU DE L'OPERATION

- établir un **schéma directeur du jalonnement et le mettre en œuvre**, en concertation avec les niveaux inférieurs et supérieurs (communes et Conseil général)
Remarques : le jalonnement consiste à mettre en place une signalisation verticale (panneaux d'indication des lieux) cohérente avec le plan des déplacements et d'accessibilité voulu ; le jalonnement de l'agglomération sera mis en place sur les réseaux de voirie principal et d'agglomération. Il indiquera au minimum : les gares (en précisant lesquelles), les centres villes et les zones d'activité. Les itinéraires poids lourds seront distingués de ceux de la circulation générale.

► ACTEURS CONCERNES

- maîtrise d'ouvrage : Communauté d'agglomération
- partenariat : Conseil Général (a pour projet la réactualisation de son schéma directeur de jalonnement) et communes (notamment Brétigny-sur-Orge qui a lancé en 2004 une étude spécifique sur ce point)

► IMPLICATIONS FINANCIERES

- Etude : 70 k€
- Réalisation : 450 k€ (hypothèse de 1 000 panneaux installés et 500 posés sur poteau existants)

Remarque : cette action devant être réalisée en partenariat avec le Conseil Général, les coûts pourront aussi être mutualisés.

► ACTIONS LIEES


- actions 3.3 / 4.1

► POINTS CRITIQUES CONDITIONNANT LA MISE EN ŒUVRE

- inciter les communes à adapter leur jalonnement qui peut être relativement récent

► ECHEANCIER SYNTHETIQUE



AMENAGER ET REGLEMENTER LA VOIRIE POUR UN MEILLEUR USAGE	Objectif 3 3
Réglementer la circulation des poids lourds et les livraisons	
	

► OBJECTIFS

- simplifier la réglementation et la rendre plus « lisible » et compréhensible pour qu'elle puisse être mieux respectée, en réponse aux difficultés rencontrées par les bus et à une demande de la part des livreurs,
- initier des échanges et des réflexions entre les différents partenaires,
- faire connaître cette réglementation pour un usage des voies conformes à leurs fonctionnalités.

► NATURE ET CONTENU DE L'OPERATION

- harmoniser la réglementation de la circulation des poids lourds et des horaires de livraison, ce qui implique d'actualiser les arrêtés municipaux, d'adapter le jalonnement, d'informer et de faire respecter
- ajuster le dimensionnement, la localisation et la signalétique des aires de livraison et de la réglementation

Le contenu de cette action est décrit page ci-après

► ACTEURS CONCERNES

- maîtrise d'ouvrage : Communes et Communauté d'agglomération,
- partenariat : acteurs économiques, Conseil général

► IMPLICATIONS FINANCIERES

- Etude générale d'harmonisation de la réglementation dans le Val d'Orge : 30 000 € (subvention à solliciter auprès de l'ADEME)

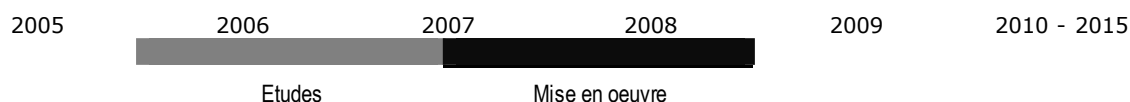
► ACTIONS LIEES

- actions 3.2 / 3.4 / 3.5 / 4.1

► POINTS CRITIQUES CONDITIONNANT LA MISE EN ŒUVRE

- concertation avec les acteurs économiques pour une réglementation à la fois efficace et compatible avec les activités économiques
- faire connaître et respecter la réglementation

► ECHEANCIER SYNTHETIQUE



Précision du contenu de l'action

Mieux orienter la circulation des poids lourds :

- **Harmoniser la réglementation de la circulation des poids lourds** : il s'agit de définir et de mettre en œuvre une politique cohérente des itinéraires poids lourds sur l'ensemble du territoire du Val d'Orge, en lien avec la hiérarchisation du réseau de voirie.

Le **transit** des poids lourds sera autorisé uniquement sur l'axe **RN445 / RD19** et sur la **Francilienne**. Ces deux itinéraires seront jalonnés y compris sur l'autoroute A6, la Francilienne et la RN20 ; des points d'information seront aménagés.

Sur le reste du territoire, le trafic des poids lourds est autorisé uniquement pour les livraisons, conformément aux dispositions horaires ci-dessous.

Actualiser en conséquence les arrêtés municipaux et la signalisation correspondante (Cf. fiche 3.1).

Cette mesure n'a de sens que si un contrôle est exercé (Cf. fiche 3.5).

Mieux organiser les livraisons de marchandises :

L'amélioration des conditions de livraisons dans les centres et la réduction de la gêne qu'elle engendre passe par une action sur des aires de livraisons et également sur une réglementation des horaires.

- **Harmoniser la réglementation des horaires de livraison** : en concertation avec les commerçants et les livreurs, il y a lieu d'interdire les livraisons aux heures où l'arrêt des camions, notamment en double file devant les magasins, gêne le parcours des bus et la circulation générale.
Les plages horaires pendant lesquelles les livraisons ne sont pas autorisées pourraient être : hors ZA, entre 7h30 et 9h30 et entre 16h30 et 19h00, pour tous les véhicules de livraison d'un gabarit correspondant aux véhicules de plus de 3,5 t de PTAC. Ces plages horaires correspondent à la pointe de trafic et de fréquentation du réseau d'autobus.
- Ajuster le dimensionnement, la localisation et la signalétique des **aires de livraison** et de la réglementation
- Le **respect** de cette réglementation sera un élément important pour faire évoluer les comportements.
- Développer une **démarche de concertation** entre les commerçants, les transporteurs et les pouvoirs publics pour optimiser l'offre de livraison. Actuellement, 1/3 des entreprises parmi celles enquêtées dans le Val d'Orge disposent d'un plan d'accès sur support papier ou sur Internet, pour leurs fournisseurs. La démarche de concertation sera l'occasion d'inciter les entreprises du territoire à généraliser cette pratique afin de faire connaître largement les itinéraires et la réglementation.

AMENAGER ET REGLEMENTER LA VOIRIE POUR UN MEILLEUR USAGE	Objectif 3 4
Créer une plate-forme de stationnement pour les poids lourds	
	○

► OBJECTIFS

- redonner de la place aux piétons et valoriser l'image des zones d'activités du sud de la Francilienne
- répondre aux besoins de stationnement des poids lourds

► NATURE ET CONTENU DE L'OPERATION

- étude de faisabilité à conduire pour préciser la demande (estimée aujourd'hui à entre 25 et 30 poids lourds), définir l'emplacement (Cf. notamment disponibilités foncières) et définir sa tarification et sa rentabilité.
- création d'une plate-forme de stationnement sécurisée et contrôlée pour les poids lourds, dans les zones d'activités situées à proximité de la Francilienne.
- campagne d'information auprès des acteurs économiques et d'un jalonnement

► ACTEURS CONCERNES

- maîtrise d'ouvrage : Communauté d'agglomération,
- partenariat (technique et/ou financier) : communes, gestionnaire des zones concernées, association des entreprises des ZA Techniparc et Montatons, fortement demandeuse...

► IMPLICATIONS FINANCIERES

- coût de l'étude de faisabilité : 15k€
- estimation du coût de l'aménagement de la plateforme, hors foncier : 1,8M€ (ratio : 1 000€/m²)

Le financement de cette action sera assuré essentiellement par la communauté d'agglomération ; les entreprises du secteur seront sollicitées.

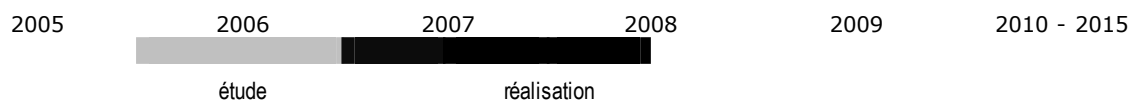
► ACTIONS LIEES


- actions 3.2 / 3.3 / 3.6 / 4.1

► POINTS CRITIQUES CONDITIONNANT LA MISE EN ŒUVRE

- disponibilités foncières dans les zones d'activités : seront privilégiées des emprises encore non bâties et difficiles à commercialiser (par exemple, situées sous des lignes à haute tension ou soumises aux servitudes liées au centre d'essai en vol de Brétigny).

► ECHEANCIER SYNTHETIQUE



AMENAGER ET REGLEMENTER LA VOIRIE POUR UN MEILLEUR USAGE	Objectif 3 5
Harmoniser la réglementation des stationnements	
	

► OBJECTIFS

- mettre en cohérence les réglementations, d'un point de vue géographique et entre les types de stationnement pour un usage optimal
- privilégier le stationnement des chalands et des visiteurs dans les zones centrales et commerçantes
- ne pas contraindre le stationnement résidentiel (pour inciter à l'usage d'un mode alternatif dans les déplacements domicile - travail)
- permettre le rabattement en voiture sur les gares, notamment depuis les communes "mal" desservies en transports collectifs (gare de Brétigny-sur-Orge)

► NATURE ET CONTENU DE L'OPERATION

- faire évoluer la réglementation : simplification, adaptation des zones bleues ; envisager du stationnement payant dans les secteurs les plus contraints et lorsque des actions en faveur des modes alternatifs sont mises en œuvre.
- faire évoluer le stationnement de rabattement sur gare avec la mise en place progressive d'une tarification longue durée
- Informer, contrôler
(Cf. détail des actions page suivante).

► ACTEURS CONCERNES

- pouvoirs de police : Communes
- partenariat : Communauté d'agglomération (Cf. contrôle), gestionnaires des parcs relais, STIF

► IMPLICATIONS FINANCIERES

- modification panneaux de signalisation et marquage au sol des places : 20 k€ (pour 500 places repeintes et 10 zones bleues signalées)
- contrôle : coût intégré dans l'action suivante et information dans l'action 4.2

► ACTIONS LIEES

- actions 3.3 / 3.6 / 4.1 / 4.2 / 4.3

► POINTS CRITIQUES CONDITIONNANT LA MISE EN ŒUVRE

- les possibilités de tarification combinée ou intégrée train + voiture relèvent de la politique régionale

► ECHEANCIER SYNTHETIQUE

2005 2006 2007 2008 2009 2010 - 2015



Précision du contenu de l'action

1. simplifier la réglementation

à trois types de stationnement matérialisé : sans limitation de durée / zone bleue / payant

2. limiter la durée du stationnement dans les centres-villes et les secteurs commerçants

- mettre en place des zones bleues ou adapter les zones existantes
- envisager de remplacer des zones bleues par du stationnement payant dans les secteurs très contraints, lorsque des actions en faveur des modes alternatifs à la voiture particulière sont mises en œuvre

3. maintenir les capacités actuelles et les possibilités de stationnement résidentiel

4. faire évoluer le stationnement de rabattement sur gare

- étudier, dans le cadre du contrat de pôle, la tarification du parking relais de Brétigny afin de le rendre plus attractif, notamment dans la perspective de la réduction des possibilités de stationnement longue durée sur voirie
- envisager un usage mixte des parkings du centre de Saint-Michel-sur-Orge : réserver une partie plus importante de ces parkings en zone bleue pour redonner plus de place aux piétons dans le centre ancien
- envisager la mise en place progressive d'une tarification longue durée dans les parcs relais des gares, s'accompagnant :
 - d'une tarification cohérente avec les gares voisines (Brétigny-sur-Orge notamment)
 - d'une amélioration de la qualité de service des parcs de stationnement : cheminements piétons, éclairage...
 - d'un contrôle renforcé aux abords des gares pour dissuader le stationnement illicite dans les rues voisines

Cette action ne pourra être envisagée qu'avec une amélioration des conditions de rabattement en transports collectifs sur les gares. Elle devra faire l'objet d'une réflexion à l'échelle du Val d'Orge, en concertation avec les communes, les intercommunalités voisines et le STIF.


5. informer, contrôler

Remarques :

> Le PLD ne propose pas d'action sur le stationnement privé des centres commerciaux.

> La route de Corbeil revêt une problématique particulière : une étude fine sur la demande en stationnement et les possibilités d'y répondre devrait être conduite pour vérifier la pertinence d'une zone bleue. En outre, les dysfonctionnements identifiés sur cet axe (cheminements piétons rendus difficiles par le stationnement illicite et l'aménagement de l'espace public, faible vitesse commerciale des bus, circulation en vélo quasiment impossible...) nécessitent d'intégrer la problématique du stationnement dans le cadre plus large de la requalification de cet axe.

> Dans les micro-centralités telles qu'en connaissent les communes de Morsang-sur-Orge, Villemoisson-sur-Orge ou Villiers-sur-Orge, des petites zones bleues pourraient être mises en place. Elles devraient, pour être efficaces, être contrôlées.

AMENAGER ET REGLEMENTER LA VOIRIE POUR UN MEILLEUR USAGE	Objectif 3 6
Contrôler le stationnement	
	

► OBJECTIFS

- assurer l'efficacité de la réglementation proposée (Cf. accessibilité aux commerces...) y compris dans les communes ne disposant pas à ce jour de police municipale
- garantir un usage des trottoirs conforme à leur vocation (cheminement des piétons)

► NATURE ET CONTENU DE L'OPERATION

- renforcer le contrôle du stationnement
- moyen : développer les contrôles de police en augmentant leurs moyens afin d'accroître leur efficacité pour la mise en œuvre et le respect de la politique communautaire en matière de stationnement, à définir.
- nécessité : lisibilité de la réglementation (vérifier cohérence signalétique verticale / horizontale, lisibilité des peintures au sol...), information préalable (articles dans les journaux, procès-verbaux fictifs annonçant nouvelle politique de contrôle...) et concertation avec les commerçants notamment.

► ACTEURS CONCERNES

- préconisations : Communauté d'agglomération
- pouvoirs de police : Communes, Etat

► IMPLICATIONS FINANCIERES

- équipe de 4 agents (équivalent temps plein) : 100 k€/an incluant formation

► ACTIONS LIEES

- actions 1.1 / 3.1 / 3.3 / 3.5 / 3.8 / 4.1 / 4.2

► POINTS CRITIQUES CONDITIONNANT LA MISE EN ŒUVRE

- l'efficacité de cette mesure repose sur : la formation des agents et leur motivation, les mesures d'organisation du service (Cf. variation horaire et territoriale aléatoire, secteurs prioritaires...), l'optimisation de leur travail sur le terrain (équipe, circuits), les consignes de répression (précision des consignes de tolérance...).

► ECHEANCIER SYNTHETIQUE

2005 2006 2007 2008 2009 2010 - 2015



AMENAGER ET REGLEMENTER LA VOIRIE POUR UN MEILLEUR USAGE	Objectif 3 7
Réglementer le stationnement automobile dans les PLU	
	○

► OBJECTIFS

- dissuader l'usage de la voiture dans les déplacements domicile-travail en :
 - limitant les possibilités de stationnement au lieu d'emploi
 - favorisant le stationnement résidentiel
 - développant l'offre des modes alternatifs à la voiture particulière
- garantir un usage des trottoirs conforme à leur vocation (circulation des piétons et non stationnement ou dépôt des containers à ordures ménagères)

► NATURE ET CONTENU DE L'OPERATION

- inscrire dans les PLU des **normes minimales pour les opérations futures de logement**, l'objectif étant de favoriser le stationnement résidentiel et inciter par là même à l'utilisation des modes alternatifs pour les déplacements.
- inscrire des **normes maximales pour les immeubles de bureaux et d'activités**, l'objectif étant de dissuader l'usage de la voiture dans les déplacements domicile-travail (la disposition d'une place de stationnement au lieu d'emploi est le premier élément de choix modal) en tenant compte de la desserte en transports collectifs des zones d'activités ou des pôles d'emploi. En l'absence de desserte performante, il est nécessaire de maintenir un bon niveau d'offre en stationnement sur la parcelle, afin d'éviter tous dysfonctionnements.
- éventuellement, inscrire en complément dans les PLU, la création de local ou espace dédié au stockage des containers en dehors de la voirie pour les ordures ménagères en attente de charge/décharge par les entreprises de ramassage

► ACTEURS CONCERNES

- compétence dans l'élaboration des PLU : communes
- partenariat : communauté d'agglomération

► IMPLICATIONS FINANCIERES

Les préconisations ci-dessus ne nécessitent pas d'engagement financier identifié à ce jour.

► ACTIONS LIEES

- actions 3.5 / 3.8 / 4.1


► POINTS CRITIQUES CONDITIONNANT LA MISE EN ŒUVRE

- le choix des normes demande une réflexion spécifique, notamment au regard de ce qu'ont pu mettre en place d'autres collectivités. La communauté d'agglomération a ici un rôle moteur à jouer.

► ECHEANCIER SYNTHETIQUE

2005 2006 2007 2008 2009 2010 - 2015

au fur et à mesure de la révision ou de l'élaboration des PLU.

AMENAGER ET REGLMENTER LA VOIRIE POUR UN MEILLEUR USAGE	Objectif 3 8
Rendre accessible aux PMR l'ensemble des modes de transport	
	

► OBJECTIFS

- permettre à tous de se déplacer de manière autonome, quel que soit le mode de transport choisi
- améliorer globalement la qualité de service des bus et des espaces publics : un aménagement aux normes pour les personnes à mobilité réduite est bénéfique pour l'ensemble des usagers car il en facilite l'usage

► NATURE ET CONTENU DE L'OPERATION

- créer des **places de stationnement** réservées aux PMR («stationnement interdit sauf aux GIC / GIG ») au plus près des générateurs, les aménager en conséquence (surlargeur, trottoir accessible...), les contrôler
- aménager **l'espace public** en respectant les normes d'accessibilité PMR : trottoirs abaissés, bandes podotactiles, pentes, positionnement et choix du mobilier...
- rendre accessibles les lignes de bus par la mise en circulation de matériel roulant accessible et l'aménagement en conséquence des points d'arrêt
- prendre en compte les besoins spécifiques des PMR dans les aménagements de pôles d'échange et d'accessibilité au réseau ferré francilien

► ACTEURS CONCERNES

- gestionnaires de voirie : Etat, département, Communes
- acteurs impliqués dans la mise en accessibilité des réseaux ferrés franciliens : STIF, Région, SNCF, RFF
- autres : communauté d'agglomération (Cf. charte d'aménagement de la voirie, aménagement des points d'arrêts...), transporteurs, associations...

► IMPLICATIONS FINANCIERES

- intégrées aux actions de chaque mode

► ACTIONS LIEES

- actions 1.5 / 1.8 / 3.1 / 3.5 / 3.6 / 4.1

► POINTS CRITIQUES CONDITIONNANT LA MISE EN ŒUVRE

- mise en oeuvre longue qui nécessite une programmation et qui doit s'accompagner d'actions relevant du domaine privé pour être efficace (accès à l'intérieur des bâtiments par exemple),
- nécessité de maintien de la dynamique du PLD pour faire vivre la charte d'aménagement de la voirie et implication nécessaire de la communauté d'agglomération pour s'assurer de sa mise en oeuvre

► ECHEANCIER

2005	2006	2007	2008	2009	2010 - 2015
------	------	------	------	------	-------------

Annexe à la fiche action 3.8 : rendre accessible aux PMR l'ensemble des modes de déplacements

Un minimum à respecter : les prescriptions techniques de l'arrêté du 31 août 1999 concernant l'accessibilité aux personnes handicapées de la voirie publique ou privée ouverte à la circulation publique et circulaire n°2000-51 du 23 juin 2000 pris pour l'application de l'article 2 de la loi no 91-663 du 13 juillet 1991.

"Art. 1er. - 1° Pente : lorsqu'une pente est nécessaire pour franchir une dénivellation, elle doit être inférieure à 5%. Dans le cas d'impossibilité, notamment due à la topographie et à la disposition des constructions existantes, une pente de cheminement supérieure à 5% sans pouvoir dépasser 12% est tolérée. Lorsqu'elle dépasse 4%, un palier de repos est nécessaire tous les 10 mètres, et en haut et en bas de chaque plan incliné. Un garde-corps préhensile est obligatoire le long de toute rupture de niveau de plus de 40 centimètres de hauteur.

2° Palier de repos : les paliers de repos doivent être horizontaux. Leur longueur minimale est de 1,40 mètre hors obstacles éventuels. Ils sont nécessaires à chaque bifurcation du cheminement.

3° Bateaux : la largeur minimale est de 1,20 mètre.

Un revêtement de sol différencié doit être prévu sur une longueur minimale d'un mètre au droit du bateau pour les personnes non voyantes.

4° Ressauts : la hauteur maximale des ressauts à bords arrondis ou munis de chanfreins est de 2 centimètres ; toutefois, leur hauteur peut atteindre 4 centimètres lorsqu'ils sont aménagés en chanfrein à un pour trois. La distance minimale entre deux ressauts successifs est de 2,50 mètres.

Les pentes comportant plusieurs ressauts successifs, dits « pas-d'âne », sont interdites.

5° Profil en travers : en cheminement courant, le dévers doit être inférieur ou égal à 2%.

La largeur minimale du cheminement doit être de 1,40 mètre hors mobilier ou autre obstacle éventuel ; elle peut toutefois être réduite à 1,20 mètre lorsqu'il n'y a aucun mur de part et d'autre du cheminement.

6° Divers : les trous ou fentes dans le sol (grille, etc.) doivent avoir un diamètre ou une largeur inférieurs à 2 centimètres.

La largeur minimale d'un escalier est de 1,20 mètre s'il ne comporte aucun mur de chaque côté, de 1,30 mètre s'il comporte un mur d'un seul côté, de 1,40 mètre s'il est entre deux murs.

A l'exception des escaliers mécaniques, la hauteur maximale des marches est de 16 centimètres ; la largeur minimale du giron des marches est de 28 centimètres.

Tout escalier de trois marches ou plus comporte une main courante préhensile de part et d'autre. Cette main courante dépasse les premières et dernières marches de chaque volée. Le nez des marches est visible.

7° Stationnement : la bande d'accès latérale prévue à côté des places de stationnement automobile aménagées pour les personnes handicapées doit avoir une largeur d'au moins 0,80 mètre sans que la largeur totale de l'emplacement ne puisse être inférieure à 3,30 mètres.

Les emplacements réservés sont signalisés conformément à la réglementation en vigueur et doivent prévoir un cheminement pour un fauteuil roulant au niveau du trottoir existant d'une largeur au moins égale à 0,80 mètre.

Les emplacements de stationnement longitudinaux sont conçus pour permettre au conducteur de sortir sans danger du véhicule par la portière gauche.

En principe, les emplacements doivent être également répartis sur la voirie."

3.4. Objectif 4 : impliquer l'ensemble des acteurs dans la mise en œuvre du PLD et l'inscrire dans la durée

1. Les enjeux

La concertation mise en place pour l'élaboration du PLD (entretiens, groupes de travail thématiques, comité local) a montré que dans le Val d'Orge, jusqu'à présent, les actions d'aménagement de la voirie sont souvent conçues de façon cloisonnée : le manque d'implication de tous les acteurs concernés conduit dans certains cas à des réalisations qui ont oublié tel ou tel mode de déplacement alternatif à la voiture.

Il est important de garantir **la qualité des aménagements et le respect des principes retenus** dans le PLD.

En outre, modifier les comportements modaux est une tâche de longue haleine qui nécessite d'agir sur plusieurs plans, à la fois dans des actions d'aménagements et d'évolution de l'offre mais aussi par un travail de sensibilisation plus diffus et plus permanent, auprès de tous les acteurs, y compris ceux qui ne sont pas classiquement impliqués dans la planification des déplacements, à savoir la population, les élèves, les chefs d'entreprises, les actifs, etc.


Des outils doivent être mis en place pour assurer la pérennité des actions du PLD et pour maintenir et développer la dynamique de projet

2. La stratégie

A très court terme, une **organisation** remplissant un ensemble de fonctions sera mise en place pour : assurer la concertation technique, animer la mise en œuvre et le suivi du PLD, et l'inscrire dans la durée.

Des campagnes de **sensibilisation et de communication** ont déjà été menées lors de l'élaboration du PLD (Cf. articles dans le journal de la communauté d'agglomération...). Il s'agit maintenant de leur donner une plus grande ampleur ; un travail de définition des cibles et des moyens de communication s'avère nécessaire pour assurer leur efficacité et leur cohérence dans le temps puisqu'elles devront être conduites durant la période de validité du PLD.

La mise en œuvre de plans de mobilité est relativement longue et demande un accompagnement. Elle s'effectuera donc progressivement.

IMPLIQUER L'ENSEMBLE DES ACTEURS, INSCRIRE LE PLD DANS LA DUREE	Objectif 4 1
Mieux organiser la concertation pour mettre en œuvre les projets d'aménagement	
	

► OBJECTIFS

- concevoir les projets et les mettre en œuvre de manière coordonnée et concertée afin de prendre en compte l'ensemble des usagers (piétons, cyclistes, usagers du bus, PMR...),
- contribuer à la mise en commun des savoir-faire et des bonnes pratiques, valoriser les actions du PLD
- maintenir et développer la dynamique de projet du PLD.

► NATURE ET CONTENU DE L'OPERATION

- identification d'une liste des interlocuteurs susceptibles d'émettre un avis argumenté qui seront consultés
- mise en place d'une **procédure de concertation** : la communauté d'agglomération examinera l'ensemble des projets impliquant une modification de la voirie, des espaces publics, de l'offre de transport ou de sa génération ; selon l'importance des dossiers, elle demandera leur avis aux acteurs concernés (associations, transporteurs... précédemment identifiés) ou organisera une réunion spécifique
- mise en place d'un comité local du PLD, conformément aux dispositions et obligations en vigueur notamment prévues par l'article 102 de la loi SRU.
- attribution d'un "label PLD" pour les projets satisfaisant aux objectifs visés dans le PLD

► ACTEURS CONCERNES

- Ensemble des acteurs impliqué dans l'organisation et l'usage des déplacements

► IMPLICATIONS FINANCIERES

- moyens humains : Cf. chapitre sur la mise en œuvre du PLD et son suivi

► ACTIONS LIEES

- toutes les actions du PLD

► POINTS CRITIQUES CONDITIONNANT LA MISE EN ŒUVRE

- nécessité des moyens humains pour assurer le suivi et l'animation de la mise en œuvre du PLD

► ECHEANCIER

2005	2006	2007	2008	2009	2010 - 2015
------	------	------	------	------	-------------

IMPLIQUER L'ENSEMBLE DES ACTEURS, INSCRIRE LE PLD DANS LA DUREE	Objectif 4 2
Organiser des campagnes de sensibilisation et de communication	
	

► OBJECTIFS

- faire comprendre les enjeux du PLD et l'intérêt des actions mises en œuvre à l'ensemble de la population : outre les décideurs, il s'agit aussi d'impliquer le grand public et les acteurs concernés par l'organisation des déplacements (techniciens, responsables d'établissement recevant du public, chef d'entreprise, directeur d'école, promoteurs immobiliers...)
- influencer sur les facteurs de choix modaux

► NATURE ET CONTENU DE L'OPERATION

- définition d'un **plan de communication** : pour chaque population ciblée, quels supports, quels contenus, à quel rythme
- **actions pédagogiques dans les écoles** en s'appuyant sur des événements tels que la journée sans voiture, la semaine de la mobilité, l'année des handicapés... mais aussi de façon permanente et récurrente.
- **mise en place et animation de groupes de travail** destinés principalement aux techniciens des communes (mais aussi aux élus qui le souhaitent) ; ces groupes de travail seront l'occasion pour ces techniciens d'approfondir ou d'acquérir des connaissances pour la mise en œuvre des mesures du PLD. Les groupes de travail seront réunis de façon plus ou moins régulière voire une seule fois (par exemple, une journée de formation sur les zones 30 et les cours urbaines). Des intervenants extérieurs pourront y participer, par exemple des représentants d'autres collectivités ayant expérimenté des mesures reproductibles dans le Val d'Orge.
- dédier une **page du journal** de la communauté d'agglomération aux déplacements : programme du PLD, actions mises en œuvre, effets des actions, annonces des actions précitées...
- autres actions de sensibilisation, à définir : campagne de promotion des transports publics, promotion des modes doux... en s'appuyant sur les expériences menées localement (Cf. opération « marchons vers l'école » par exemple réalisée avec le soutien de la maison de l'environnement de Morsang-sur-Orge)

► ACTEURS CONCERNES

- maîtrise d'ouvrage : Communauté d'agglomération,
- partenaires : communes, Conseil Général, Conseil Régional, ARENE, ADEME, associations...

► IMPLICATIONS FINANCIERES

- intégrées au budget communication de la Communauté d'agglomération, de l'ordre de 30 k€/an

► ACTIONS LIEES

- ensemble des actions du PLD

► POINTS CRITIQUES CONDITIONNANT LA MISE EN ŒUVRE

- demande un investissement dont le retour n'est pas toujours perceptible à court terme

► ECHEANCIER SYNTHETIQUE

2005	2006	2007	2008	2009	2010 - 2015
------	------	------	------	------	-------------

IMPLIQUER L'ENSEMBLE DES ACTEURS, INSCRIRE LE PLD DANS LA DUREE	Objectif 4 3
Inciter à l'élaboration des plans de mobilité	
	○

► OBJECTIFS

- faire évoluer les comportements des déplacements domicile - travail / études et professionnels en travaillant avec les employeurs notamment sur l'organisation des offres de transports privées (stationnement...)

► NATURE ET CONTENU DE L'OPERATION

En plus des actions de sensibilisation qui seront conduites à l'échelle régionale, il s'agit pour la Communauté d'agglomération :

- de **motiver** des entreprises et des générateurs de déplacements à se lancer dans cette démarche,
- de leur apporter un **conseil technique**, de participer aux études préalables,
- de **participer** à la mise en œuvre du programme d'**action** des plans de mobilité, par exemple, en déplaçant un arrêt de bus ou en aménageant un trottoir,
- de donner l'**exemple** en élaborant un plan de mobilité pour les agents de la communauté d'agglomération (vélos de service, covoiturage, véhicules propres...). A noter, celui du Conseil Général en cours d'élaboration pourra dans un premier temps servir d'exemple.

► ACTEURS CONCERNES

- initiatrice de la démarche : Communauté d'agglomération
- maîtrise d'ouvrage des plans de mobilité : entreprises et générateurs de déplacements
- partenariat : communes, ADEME, ARENE

► IMPLICATIONS FINANCIERES

- participation au financement des études des plans de mobilité : coût moyen d'un plan de mobilité évalué à 30 k€ ; participation de la Communauté d'agglomération à une hauteur à définir.
- enveloppe de 300 k€ retenue pour inciter à l'élaboration de 3 à 4 séries de plans de mobilité.

► ACTIONS LIEES

- actions 1.7 / 2.3 / 3.3 / 3.4 / 3.5 / 3.6 / 4.1 / 4.2 / 4.4

► POINTS CRITIQUES CONDITIONNANT LA MISE EN ŒUVRE

- démontrer aux entreprises ou générateurs l'intérêt concret qu'ils peuvent trouver à lancer ce genre de démarche, tant pour eux que pour leurs employés. La mise en œuvre d'actions modifiant l'offre en stationnement dans un secteur peut être un point de départ de la démarche.

► ECHEANCIER SYNTHETIQUE

2005 2006 2007 2008 2009 2010 - 2015



Remarque : une première série de plans de mobilité peut être lancée en 2006 dans le secteur de la Croix Blanche, en s'appuyant sur les entreprises s'étant déclarées intéressées durant le diagnostic du PLD, pour anticiper les effets du TCSP ; une seconde en 2007 sur une série d'établissements scolaires ; en 2008, sur d'autres générateurs...

La durée pour la motivation des établissements, l'élaboration du plan en concertation et le lancement de sa mise en œuvre est de l'ordre de deux ans.

IMPLIQUER L'ENSEMBLE DES ACTEURS, INSCRIRE LE PLD DANS LA DUREE	Objectif 4 4
Développer l'usage des véhicules propres	
	○

▶ OBJECTIFS

- participer à la lutte contre l'effet de serre et à la réduction de la pollution locale en diminuant les émissions polluantes de certains véhicules : bus, flotte des véhicules de service

▶ NATURE ET CONTENU DE L'OPERATION

- a minima, mise en œuvre des prescriptions de la loi sur l'air et du PDUIF : intégration lors de renouvellement du parc de véhicules des collectivités, des entreprises travaillant pour les collectivités et des véhicules de transports collectifs de 20% de véhicules à énergie alternative.
Remarques :
 - cette action sera affinée avec l'avancement des réflexions de la communauté d'agglomération dans le cadre de l'élaboration de son livre blanc,
 - pour les services de la Communauté d'agglomération, un programme d'acquisition de véhicules propres est en cours de réalisation,
 - parmi les véhicules "propres" ou à "énergie alternative" sont compris les deux-roues (vélos, scooter électriques...)

▶ ACTEURS CONCERNES

- Communauté d'agglomération, communes, transporteurs, Conseil Régional, ADEME, entreprises

▶ IMPLICATIONS FINANCIERES

- à préciser avec les études menées dans le cadre du livre blanc

▶ POINTS CRITIQUES CONDITIONNANT LA MISE EN ŒUVRE

- choix des énergies compte tenu des contraintes d'exploitation des véhicules et de leur approvisionnement, de l'avancement des connaissances dans ce domaine.
- mobilisation des acteurs privés

▶ ACTIONS LIEES

- actions 1.2 / 1.1 / 1.2 / 4.1 / 4.2 / 4.3

▶ ECHEANCIER

- à préciser avec les études menées dans le cadre du livre blanc

4. UN TOUT COHERENT

4.1. Réponses aux objectifs du PDU d'Ile-de-France et de la SRU

Conformément à la loi solidarité et renouvellement urbains (SRU) du 14 décembre 2000, les **plans locaux de déplacements (PLD) détaillent et précisent le PDU d'Ile-de-France**. Le PDUIF prévoit que des « PLD sont élaborés sur la base des orientations fixées au niveau régional ».

A noter, la loi SRU a complété les thèmes sur lesquels doivent porter les PDU avec l'amélioration de la sécurité routière et la mise en place d'une tarification et d'une billettique intégrée. Si ce dernier point relève d'actions à l'échelle régionale, la sécurité routière en revanche nécessite d'être traitée aussi localement, ce que fait le PDU du Val d'Orge même si ce n'est pas obligatoire.

L'ensemble des actions préconisées par le PLD va bien dans le sens du PDUIF : les actions du PLD du Val d'Orge participent à la réalisation des objectifs du PDUIF **avec des proportions correspondant aux enjeux propres au territoire du Val d'Orge**, comme le montre le tableau suivant :

Objectifs régionaux et nationaux	PDUIF					SRU
	Diminution du trafic automobile	Augmentation de l'usage des transports collectifs	Augmentation de la part de la marche	Doublement du nombre de déplacements à vélo	Augmentation de l'acheminement des marchandises par voie d'eau et par fer	Amélioration de la sécurité routière
1. Rendre plus attractifs et plus performants les transports collectifs routiers	●	●●				
2. Développer l'usage de la marche et du vélo en partageant mieux l'espace	●		●●	●●		●
3. Aménager et réglementer la voirie pour un meilleur usage	●●	●	●	●	1	●●
4. Impliquer l'ensemble des acteurs dans la mise en œuvre du PLD et l'inscrire dans la durée	●	●	●	●		●



Objectif du PDUIF traité prioritairement dans la mise en œuvre des actions de l'objectif du PLD cité



Objectif du PDUIF traité secondairement dans la mise en œuvre des actions de l'objectif du PLD cité

(1) le PLD du Val d'Orge participe à cet objectif dans le sens où une des actions du PDUIF consiste à harmoniser les réglementations des livraisons

4.2. Les effets attendus de la mise en œuvre du PLD

La mise en œuvre des actions du PLD aura des effets principalement sur **l'évolution des pratiques de mobilité** : les actions menées dans le Val d'Orge participeront à la réalisation des objectifs régionaux. Leurs effets ne peuvent ici être quantifiés compte tenu du fait que les pratiques de mobilité ne sont connues de manière fiable qu'à l'échelle régionale (Cf. enquêtes globales transports).

Les actions participeront aussi à renforcer **l'attractivité du Val d'Orge** par la reconquête des espaces publics, notamment dans les centres anciens, les secteurs commerciaux, les secteurs résidentiels. En facilitant et en sécurisant les déplacements des piétons et des cyclistes, en rendant plus performant et plus attractif le réseau de transports collectifs, en facilitant l'accès tous modes aux commerces et aux équipements, les actions du PLD contribuent à améliorer la **qualité de la vie** locale. Et ce, d'autant plus que la diminution des kilomètres parcourus en voiture en dehors du réseau magistral participera à la réduction de la **pollution atmosphérique** locale et que la réduction des vitesses notamment dans les secteurs résidentiels aura aussi comme effet de réduire les **nuisances sonores**.

4.3. Cohérence entre les acteurs de la planification et entre leurs démarches respectives

L'ensemble des collectivités publiques, organisatrices de transport, responsables de voiries, cofinanceurs des coûts du système global de déplacements sont concernées par les actions du PLD :

- La **Communauté d'agglomération**, en premier lieu, chargée de l'élaboration, de l'animation et du suivi de la mise en œuvre du PLD, compétente dans la mise en œuvre de certaines actions comme celles liées aux circulations douces, et apportant un concours financier à la mise en œuvre du PLD tant en investissement qu'en fonctionnement (Cf. participation au financement de l'augmentation de l'offre bus) ;
- Chacune des **communes** pour leurs actions en aménagement de voirie, leurs responsabilités en police de la voirie et du stationnement, leurs choix en urbanisme ;
- Le **STIF**, autorité organisatrice des transports collectifs en Ile-de-France, et qui à ce titre notamment, définit les conditions générales d'exploitation, détermine les itinéraires, la durée et la fréquence des services.
- **L'Etat**, qui a élaboré le PDUIF, acteur principal de la voirie nationale, mais aussi responsable globalement de la sécurité routière
- **Le Conseil Général**, dont le réseau de voirie concerne des liaisons principales, supports des aménagements cyclables futurs inscrits dans le SDDCD, et qui, d'autre part, organise la desserte Trans'Essonne ;
- La **Région**, enfin, qui cofinance des infrastructures routières et de transports collectifs (CPER) mais aussi des aménagements cyclables et les actions d'amélioration de la qualité de service du réseau de bus local.

Le plan local de déplacements est à la croisée des autres démarches de planification et de programmation.

Il se doit conforme au Schéma directeur d'Ile-de-France (SDRIF, approuvé en 1994), au plan de déplacements urbains d'Ile-de-France et au plan régional de la qualité de l'air.

Une fois approuvé, le PLD devra être pris en compte dans les plans locaux d'urbanisme (PLU). Les décisions prises par les autorités chargées de la voirie et de la police de la circulation ayant des effets sur les déplacements devront être compatibles ou rendues compatibles avec lui dans un délai de 6 mois après son approbation.

Enfin, des démarches, comme le programme local de l'habitat (PLH) en cours d'élaboration et le contrat d'agglomération signé en 2004 concernant des domaines en interface avec le PLD ; leurs élaborations et ultérieurement, leurs révisions respectives, se nourriront mutuellement de leurs interrogations et de leurs résultats.

4.4. Cohérences techniques et territoriales

La cohérence avec le niveau régional dans les hiérarchisations de réseaux est assurée par :

- le PDUJIF dans lequel s'insère le PLD pour le réseau de voirie et les transports collectifs,
- le schéma départemental des circulations douces pour les itinéraires cyclables.

La cohérence avec les projets des **territoires voisins** a été assurée par leur participation à un groupe de travail spécifique qui s'est réuni à chaque étape de la démarche d'élaboration du PLD.

La recherche de cohérence avec le **développement urbain** n'a pas fait l'objet d'approfondissements particuliers étant donné que les marges de manœuvre dans un territoire urbanisé comme le Val d'Orge sont minimales. Certains points sont toutefois réaffirmés : densification autour des gares, urbanisation subordonnée à la desserte en TC.

La superposition des itinéraires privilégiant bus, circulation générale et modes doux pourrait s'avérer problématique voire dangereuse. Les aménagements du réseau de voirie d'agglomération visent à faciliter les déplacements en automobile vers les zones denses en générateurs du territoire : pour ce faire, il s'agit avant tout d'améliorer la **lisibilité du réseau viaire** (jalonnement...) et non pas les temps de parcours. **La fluidité est recherchée mais la priorité est donnée aux transports collectifs et aux modes doux.**

La cohérence entre les différents réseaux : voirie, transports collectifs et circulation douces est, en outre, assurée par :

- la création d'**itinéraires cyclables contournant** des infrastructures qui ne peuvent être aménagées de manière satisfaisante pour les cyclistes : par exemple, utilisation de l'avenue V. Hugo plutôt que la route de Corbeil à Sainte-Geneviève-des-Bois ou réaménagement de cheminements piétons / vélos existants à Brétigny-sur-Orge plutôt que l'avenue S. Allende à Brétigny-sur-Orge,
- traitement en **zone 30** d'avenues commerçantes avec maintien de la chaussée entre 5,5 et 6m de large pour permettre le croisement de deux poids lourds (dont les bus) tout en sécurisant les déplacements des piétons et des cyclistes,
- aménagement ou utilisation de **pistes cyclables** lorsque la voirie ne permet pas une cohabitation de l'ensemble des modes et que les emprises de l'espace public le permettent, comme le long de la RD 296.

4.5. Des projets en cours, des réflexions en attente

Le PLD est daté, en ce sens que son élaboration s'inscrit à un moment donné des réflexions de planification et d'aménagement. Durant son élaboration, des projets se sont concrétisés comme le pont réservé aux transports collectifs et modes doux sur la francilienne, d'autres ont évolué. Des réflexions restent encore en attente. La plupart d'entre elles sont l'objet d'études en cours dont les résultats interviendront ultérieurement.

Parmi les projets engagés, les suivants sont considérés comme des coups partis pour le court et moyen termes :

- doublement de la RD 19 dans la partie sud du Val d'Orge et création d'une piste cyclable
- création d'un mail entre la gare de Saint-Michel-sur-Orge et la vallée de l'Orge (en cours de réalisation)

- requalification des zones d'activités
- requalification de voies : RN 445 avec TCSP, rue G. Péri à Sainte-Geneviève-des-Bois,
- installation d'abris vélos

et le long terme :

- élargissement de la Francilienne,
- tangentielle ferrée sud-ouest
- avenir des terrains Clause à Brétigny.

Certains projets en cours d'élaboration ont alimenté le PLD et réciproquement ; certains sont encore à préciser ou nécessiteront d'être réactualisés au moment de leur réalisation.

Il s'agit notamment des projets suivants :

- TCSP est-ouest à proximité des zones d'activité du sud de la Francilienne,
- aménagement du pôle gare de Brétigny-sur-Orge : le contrat de pôle est en cours d'élaboration
- contrat d'axe de la ligne 091 004 en cours d'élaboration
- aménagement des pôles d'échange de Sainte-Geneviève-des-Bois et de Saint-Michel-sur-Orge ; création d'un pôle d'échange bus à la Croix Blanche (inscrits au contrat d'agglomération)
- mise en place de SAE / SAI, compte tenu des difficultés techniques
- création d'une plate-forme de stationnement pour les poids lourds, suspendue à la disponibilité d'emprises foncières adaptées
- expérimentation d'un service de transport à la demande à destination d'habitants en difficulté

4.6. Calendrier des décisions et des réalisations

Le programme d'actions décrit plus haut sera réalisé progressivement. La plupart du programme sera réalisée à court terme c'est-à-dire d'ici 5 ans, dans l'optique du PDUIF.

Phasage de la mise en œuvre des actions du PLD du Val d'Orge

		2005	2006	2007	2008	2009	2010-2015
OBJECTIF 1 : RENDRE PLUS ATTRACTIFS ET PLUS PERFORMANTS LES TRANSPORTS COLLECTIFS ROUTIERS							
1.	Résoudre les dysfonctionnements pénalisant la circulation des bus		← lignes structurantes →	← 400 401 / 091 004 →	← autres lignes →		
2.	Pour l'ensemble des lignes du réseau d'agglomération : généraliser l'adhésion à la charte régionale de qualité pour améliorer la qualité de service	← conventionnement →		← amélioration qualité de service →			
3.	Faire évoluer le réseau de bus						
4.	Créer un système de transport à la demande complémentaire		← Expérimentation →				← →
5.	Améliorer l'accès et le confort aux arrêts et dans les bus						
6.	Développer des systèmes d'aide à l'exploitation et à l'information des voyageurs		← 400 401 →			← lignes structurantes →	← autres lignes →
7.	Aménager le site propre desservant les zones d'activités du sud de la Francilienne						
8.	Aménager des pôles d'échange			← croix blanche →			
				← Breigny →		← St-Michel →	← Ste-Genevieve →
OBJECTIF 2 : DEVELOPPER L'USAGE DE LA MARCHÉ ET DU VELO EN PARTAGEANT MIEUX L'ESPACE							
1.	Aménager des itinéraires cyclables structurants et continus						
2.	Développer l'offre en stationnement pour les deux-roues						
3.	Faire connaître les aménagements cyclables : jalonner, informer, sensibiliser						← →
OBJECTIF 3 : AMENAGER ET REGLEMENTER LA VOIRIE POUR AMELIORER SON USAGE							
1.	Définir des principes d'aménagement de la voirie et des espaces publics (charte)						
2.	Mettre en place un jalonnement d'agglomération						
3.	Réglementer la circulation des poids lourds et les livraisons		← livraisons →		← poids lourds →		
4.	Créer une plate-forme de stationnement pour les poids lourds						
5.	Harmoniser la réglementation des stationnements						
6.	Contrôler le stationnement						
7.	Réglementer le stationnement dans les PLU						
8.	Rendre accessible aux PMR l'ensemble des modes de transport						
OBJECTIF 4 : IMPLIQUER L'ENSEMBLE DES ACTEURS DANS LA MISE EN ŒUVRE DU PLD ET L'INSCRIRE DANS LA DUREE							
1.	Mieux organiser la concertation pour mettre en œuvre les projets d'aménagement						
2.	Organiser des campagnes de sensibilisation et de communication						
3.	Inciter à l'élaboration des plans de mobilité			← CA Val d'Orge et Croix blanche →			
				← écoles →		← autres →	
4.	Développer l'usage des véhicules propres						

5. MISE EN ŒUVRE DU PLD

5.1. Evaluation économique et financière du projet

Le PLD est un document de planification et non de programmation des investissements. Toutefois, il est intéressant, à partir de l'estimation de coûts d'investissement et de fonctionnement globaux, d'évaluer le coût global des actions du PLD, la part financière accordée à chaque objectif et de donner des pistes de clé de financement.

1. Coûts d'investissement

La plupart des actions ont pu être chiffrées, au moins sommairement, d'autres n'ont pu l'être car encore trop imprécises dans leur définition : seuls des ordres de grandeur ou des "fourchettes" peuvent être avancés. A noter, les actions relatives à l'amélioration de la qualité de service et à l'évolution du réseau de bus seront évaluées dans le cadre de la définition précise de ces actions (Cf. évaluation du nombre de bus à renouveler, à rajouter...). Les coûts présentés ici proviennent de ratios couramment utilisés ou de transposition avec d'autres agglomérations. Ils pourront d'ici le comité local être consolidés par les services techniques concernés par les différentes actions (Communauté d'agglomération, Etat...).

Le coût de l'ensemble des actions (présenté page ci-après) à mettre en œuvre dans le cadre du PLD est évalué à environ **30 millions d'euros** hors taxes.

2. Coûts de fonctionnement

Les actions qui ont un coût de fonctionnement non négligeable sont les suivantes :

1. 3 - **Faire évoluer le réseau de bus** : l'augmentation progressive du niveau d'offre et donc des coûts d'exploitation inhérents nécessiterait de **250 k€ à 1 500k€/an**¹. Le STIF et la communauté d'agglomération pourraient participer au financement du surcoût, sachant que ce surcoût devra être réévalué en fonction notamment des restructurations de lignes et des recettes attendues.

1.4. - Créer un système de **transport à la demande** complémentaire : évalué à 30 à 50 k€/an

3.6 - Contrôler le **stationnement** : évalué à **100 k€/an**

Outre ces coûts spécifiques liés à des actions particulières, l'animation de la mise en œuvre et du suivi du PLD nécessite des moyens humains.

¹ logique de progression : 250 k€ en 2006, 500 k€ en 2007... 1,5 M€ en 2010-2011

Investissement - coût total sur 10 ans (2005-2015)

en k€ HT, hors acquisitions foncières

		Evaluation du coût en k€ HT	Maîtrise d'ouvrage pressentie	Financeurs pressentis
OBJECTIF 1 : RENDRE PLUS ATTRACTIFS ET PLUS PERFORMANTS LES TRANSPORTS COLLECTIFS ROUTIERS				
1.	Résoudre les dysfonctionnements pénalisant la circulation des bus	350 +6000 (contrat axe)	gestionnaires de voirie	Etat, Région, STIF, autres gestionnaires de voirie, CdA
2.	Pour l'ensemble des lignes du réseau d'agglomération : généraliser l'adhésion à la charte régionale de qualité pour améliorer la qualité de service	à préciser	Communauté d'agglomération	Région, CdA
3.	Faire évoluer le réseau de bus	à préciser	CdA (faisabilité), STIF (AO)	Région
4.	Créer un système de transport à la demande complémentaire	30	CdA (faisabilité), STIF (AO)	CdA
5.	Améliorer l'accessibilité et le confort aux arrêts et dans les bus	2 500	CdA et gestionnaires de voirie	Région, STIF, gestionnaires de voirie, CdA
6.	Développer des systèmes d'aide à l'exploitation et à l'information des voyageurs	nr	Transporteurs	Région, STIF
7.	Aménager le site propre desservant les zones d'activités du sud Francilienne	6 000	Communauté d'agglomération	Région, STIF, Département, Etat, CdA
8.	Aménager des pôles d'échange	6 300	Communauté d'agglomération	Région, STIF, Département, Etat, CdA, autres gestionnaires de voirie
OBJECTIF 2 : DEVELOPPER L'USAGE DE LA MARCHÉ ET DU VELO EN PARTAGEANT MIEUX L'ESPACE				
1.	Aménager des itinéraires cyclables structurants et continus	5 400	Communauté d'agglomération	Région, CdA, Etat, STIF
2.	Développer l'offre en stationnement pour les deux-roues	330	Communauté d'agglomération	Région, STIF, CdA
3.	Faire connaître les aménagements cyclables : jalonner, informer, sensibiliser	250	Communauté d'agglomération	CdA
OBJECTIF 3 : AMENAGER ET REGLER LA VOIRIE POUR AMELIORER SON USAGE				
1.	Définir des principes d'aménagement de la voirie et des espaces publics (charte)	négligeable	Communauté d'agglomération	
2.	Mettre en place un jalonement d'agglomération	520	Communauté d'agglomération	CdA
3.	Réglementer la circulation des poids lourds et les livraisons	négligeable	Communes	
4.	Créer une plate-forme de stationnement pour les poids lourds	1 800	Communauté d'agglomération	CdA, gestionnaires des zones d'activités
5.	Harmoniser la réglementation des stationnements	20	Communes	Communes
6.	Contrôler le stationnement	négligeable	Communauté d'agglomération	
7.	Réglementer le stationnement dans les PLU	négligeable	Communes	
8.	Rendre accessible aux PMR l'ensemble des modes de transport			Intégré aux différentes actions
OBJECTIF 4 : IMPLIQUER L'ENSEMBLE DES ACTEURS DANS LA MISE EN ŒUVRE DU PLD ET L'INSCRIRE DANS LA DUREE				
1.	Mieux organiser la concertation pour mettre en œuvre les projets d'aménagement	négligeable	Communauté d'agglomération	
2.	Organiser des campagnes de sensibilisation et de communication	150	Communauté d'agglomération	Communauté d'agglomération
3.	Inciter à l'élaboration des plans de mobilité	300	Communauté d'agglomération	Communauté d'agglomération, ADEME, CCI
4.	Développer l'usage des véhicules propres	nr	Communauté d'agglomération	Région, ADEME

nr : non renseigné ; CdA : Communauté d'agglomération

3. Financement des actions du PLD

Les actions prévues dans le cadre du PLD pourront bénéficier de financements :

- mobilisables dans le cadre de la mise en œuvre du PDUIF : financements de l'Etat, de la Région et du STIF pour l'aménagement des pôles d'échanges inscrits dans le réseau principal (gare de Brétigny-sur-Orge), pour les actions d'amélioration de la vitesse commerciale et de la régularité des bus dont les lignes font partie du réseau principal bus (DM 08, 091 004 et 091 005),
- de droit commun du STIF, de la Région et du Département pour, essentiellement, la création ou le réaménagement de gare routière, de parcs de rabattement, de couloirs bus réservés, de priorité aux feux, d'aménagements ponctuels de voirie liés à la circulation des bus, de mise en accessibilité PMR des arrêts de bus, d'aménagements et de stationnement cyclables.

Le montant des subventions accordées, qu'elles soient plafonnées ou non, sera déterminé par les financeurs sur la base de projets d'ensemble détaillés et argumentés techniquement (dossier de niveau APS) et en termes d'évaluation financière.

5.2. La mise en œuvre et l'animation de la démarche

Il revient à la **communauté d'agglomération** du Val d'Orge d'assurer la mise en œuvre du PLD, même si elle n'est pas compétente pour l'ensemble des actions du plan local. Aussi, c'est un rôle d'**animateur** de la démarche qu'elle assumera en s'appuyant sur :

- le **comité local de suivi** réunissant l'ensemble des partenaires (configuration identique à celle du comité local actuel) aura pour objet de suivre la mise en œuvre du PLD, conformément aux dispositions et obligations en vigueur, notamment prévues par l'article 102 de la loi SRU.
- un **comité technique** présidé par la communauté d'agglomération, sera composé des communes, du Conseil Général, du Conseil Régional, de l'Etat – DDE de l'Essonne, du STIF, des transporteurs et de la SNCF. Il se réunira régulièrement en séance plénière ou thématique pour ajuster, actualiser et mettre en œuvre les actions. Il préparera aussi les comités locaux. Avec les partenaires concernés, il pourra organiser la concertation pour améliorer le service offert par les taxis.

5.3. Le suivi et l'évaluation du PLD

1. Principes du suivi et de l'évaluation

La loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie prescrit qu'une évaluation des PDU soit réalisée 5 ans après son application, pour le cas échéant, les réviser. Si rien n'est prescrit pour les PLD, il est toutefois utile de mettre en place un outil de suivi de la mise en œuvre et des effets du PLD. L'intérêt en est multiple :

- constater les évolutions pour suivre, compléter ou amender les actions entreprises,
- vérifier comment les orientations qui ont guidé l'élaboration du PLD sont satisfaites et suivies d'effet,
- mieux connaître les mécanismes qui existent entre offre en déplacements et comportements de mobilité pour l'élaboration des actions futures.

Pour établir une telle évaluation, il est nécessaire de mettre en œuvre un suivi qui, en continu, permettra l'observation des phénomènes année par année ou selon un calendrier ajusté plus finement. Compte tenu de l'absence de données fiables caractérisant la mobilité des habitants du Val d'Orge et des interactions avec les conditions de déplacements sur les territoires voisins, le suivi sera axé essentiellement sur la mise en œuvre et l'évaluation de certains effets quantifiables.

Le dispositif de suivi sera facile à mettre en œuvre et à animer : les indicateurs retenus seront simples, les modalités de recueil connues et faciles, en nombre limité et opérationnels. Ils seront formalisés dans un tableau de bord.

2. Indicateurs

<i>Indicateurs</i>	<i>Sources</i>
• Mise en oeuvre	
<ul style="list-style-type: none"> - exécution de l'action : totalité/partie, localisation, évolution de contenu - coût, financement de chaque action - budget global alloué aux déplacements - réalisation d'éventuelles autres actions - enchaînement dans le temps - suivi des points noirs de circulation des bus 	<ul style="list-style-type: none"> - collectivités locales, transporteurs
• Sécurité routière et dans les transports publics	
<ul style="list-style-type: none"> - nombre total d'accidents sur le territoire du Val d'Orge, en distinguant l'A6 et la francilienne des autres voies - taux de gravité - modes impliqués - actes de vandalismes et agressions dans les bus 	<ul style="list-style-type: none"> - DDE - CDES - SNCF, transporteurs - Police (fichier accident)
• Offre et usage des transports collectifs	
Pour le réseau de bassin : <ul style="list-style-type: none"> - fréquentation des lignes - offre (fréquences, amplitudes, km annuels) - qualité de service : vitesse commerciale, matériel roulant, ponctualité 	<ul style="list-style-type: none"> - comité local transports (bilan réalisé par les transporteurs) - rapports d'activités annuels - comptages
Pour les gares : <ul style="list-style-type: none"> - nombre d'entrants par gare - parts modales de rabattement (à recueillir tous les 5 ans) 	<ul style="list-style-type: none"> - SNCF
• Circulation générale et stationnement	
<ul style="list-style-type: none"> - flux sur les axes principaux - stationnement : répression par secteur 	<ul style="list-style-type: none"> - CG 91 / DDE 91 - collectivités
• Opinion et attentes	
<ul style="list-style-type: none"> - enquête d'opinion et de satisfaction par rapport aux actions menées ; segmentation géographique ou thématique 	<ul style="list-style-type: none"> - communauté d'agglomération

3. Mise en oeuvre

La maîtrise d'ouvrage de ce tableau de bord revient à la communauté d'agglomération. Un comité de pilotage composé à l'identique du comité local PLD sera le garant d'une gestion partenariale et d'une volonté de transparence. Les modalités de recueil seront précisées avec les partenaires concernés.

5.4. L'accompagnement par un plan de communication

La dynamique du PLD sera soutenue par un plan de communication.

Au cours de son élaboration, le PLD a déjà fait l'objet d'un ensemble d'actions de communication : articles dans le journal de la communauté d'agglomération, dans certains journaux locaux, mais aussi par le biais des enquêtes réalisées en phase diagnostic. L'enquête publique a été réalisée avec l'appui d'une exposition dans chacune des villes.

Un programme de communication sera détaillé dans le cadre de l'action 4.2 (organiser des campagnes de sensibilisation et de communication). Les cibles visées sont le grand public, les acteurs impliqués indirectement dans l'organisation des déplacements (chefs d'entreprises, responsables d'établissements...) mais aussi les techniciens et les élus avec lesquels il faudra veiller à maintenir la dynamique de projet.

En matière de communication grand public, différents supports seront associés :

- ceux existant déjà dans les communes et la communauté d'agglomération : journaux, sites Internet, structures de concertation (conseils de quartier...)
- mais aussi des campagnes médiatiques et la création d'événements (expositions, animations...) spécifiques ou appuyés sur les événements nationaux (semaine du transport public, journée sans voiture...).

Le contenu portera sur les objectifs du PLD et PDUIF, les actions mises en œuvre, les effets de ces actions (suivi), les événements mis en place (expérimentation de pédibus, quartiers piétons dans le cadre des journées sans voiture, découverte du Val d'Orge à vélo, etc.) et des éléments de sensibilisation (par exemple, coût des déplacements selon les modes, impacts sur la pollution atmosphérique, gêne occasionnée par le stationnement illicite...). L'incitation à un meilleur respect des règles du code de la route par l'ensemble des modes sera aussi recherchée par les actions de communication.

Par exemple, tout événement ou tout aménagement ayant une relation directe ou indirecte avec les déplacements sera l'occasion de faire connaître ou de rappeler les objectifs et les moyens de cette politique locale et régionale de déplacements urbains.