

# I. Rendre les transports en commun plus attractifs

## Diagnostic

Les transports en commun constituent une alternative essentielle aux modes individuels motorisés.

Leur attractivité est un levier pour inciter au report modal des utilisateurs de la voiture particulière, habitants, salariés ou visiteurs de l'agglomération, tout en assurant un service de qualité pour les utilisateurs actuels.

Afin de garantir à l'ensemble de la population du territoire un accès aux transports en communs, ceux-ci seront adaptés pour répondre à l'ensemble des besoins de mobilités identifiés au sein de la Communauté d'Agglomération Paris-Saclay.

L'amélioration de l'attractivité des transports en commun passe notamment par une amélioration des temps de parcours et de la fiabilité du service, par une desserte plus adaptée aux besoins, par la mise en place d'une meilleure information, par une gestion performante des correspondances entre les modes. Les transports en commun seront d'autant plus efficaces qu'ils s'adapteront à la ville, mais aussi que la ville s'adaptera à eux.



## Liste des objectifs

*Pôle de Massy-Palaiseau © CPS-Alain BEGEURIE*

- 1.1 Renforcer l'offre du réseau de bus sur le territoire de l'agglomération
- 1.2 Optimiser le réseau de bus sur le territoire de l'agglomération
- 1.3 Aménager des pôles d'échanges multimodaux qualitatifs
- 1.4 Soutenir les projets structurants
- 1.5 Améliorer la visibilité et l'information voyageur du réseau de transports en commun, valoriser les actions de la Communauté d'agglomération
- 1.6 Continuer la mise en accessibilité des transports en commun
- 1.7 Soutenir les plans de déplacements

## I. Rendre les transports en commun plus attractifs

### 1.6 Continuer la mise en accessibilité des transports en commun

#### Constat

- Toutes les lignes du réseau de bus identifiées comme prioritaire au Schéma directeur d'accessibilité ne sont pas encore accessibles aux personnes à mobilité réduite (PMR).
- Certains arrêts de bus sur le territoire sont identifiés comme manquants pour assurer une bonne desserte du territoire, et doivent être aménagés.

#### Objectifs

- Améliorer l'accessibilité des lignes et des arrêts de bus
- Améliorer la desserte fine du territoire

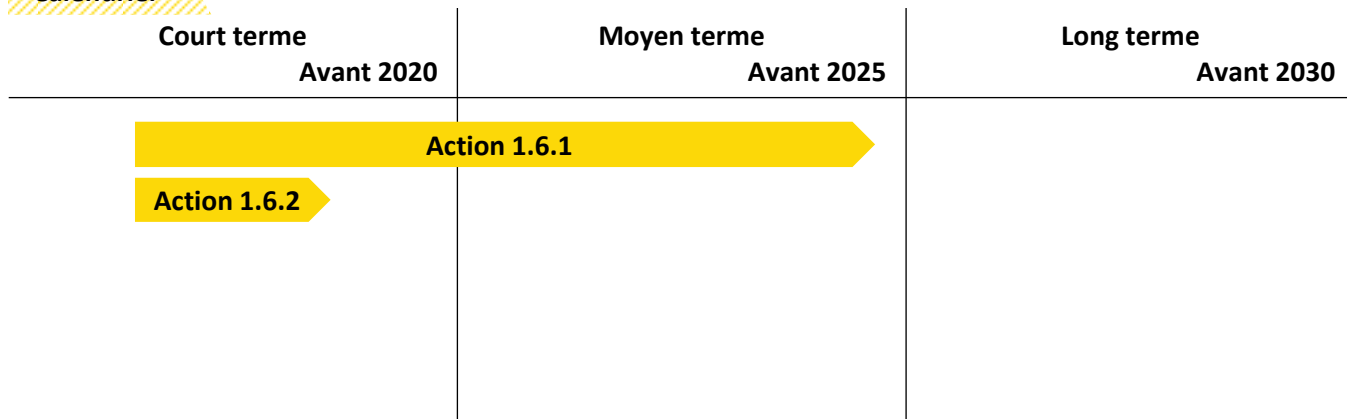
#### Critères d'évaluation

- Arrêts accessibles
- Lignes accessibles

#### Liste des actions

- 1.6.1** Poursuivre la mise en accessibilité des arrêts de bus sur les lignes SDA (lignes désignées accessibles par IDFM) et aménager des nouveaux arrêts de bus en fonction des besoins
- 1.6.2** Réaménager les arrêts de bus dans le secteur de Courtabœuf : traitement de 13 arrêts de bus (CPRD) et création de trois arrêts avenue du Canada

#### Calendrier



# I. Rendre les transports en commun plus attractifs

## 1.6 Continuer la mise en accessibilité des transports en commun

### Action 1.6.1

**Poursuivre la mise en accessibilité des arrêts de bus sur les lignes SDA (lignes désignées accessibles par Île-de-France Mobilités) et aménager d'autres arrêts en fonction des besoins**

**Acteur** : Communauté d'agglomération Paris-Saclay

**Partenaires** : Île-de-France Mobilités, Conseil départemental de l'Essonne, Communes

**Coût** : 1 600 000 € (investissement) dont 1 120 000 subventionnés par IDFM

**Calendrier** : court terme

**Constat** : La mise en accessibilité de l'ensemble de la chaîne de déplacements est essentielle pour que les personnes à mobilité réduite puissent se déplacer selon leurs besoins : c'est une des directives du PDUIF. Certaines lignes du réseau de bus, identifiées comme prioritaires au Schéma directeur d'accessibilité ne sont pas encore accessibles.

**Solution proposée** : Pour les lignes et sur les arrêts désignés par le schéma directeur d'accessibilité, il faut :

- **garantir l'accessibilité du réseau** pour les personnes à mobilité réduite ;
- **renforcer l'accessibilité à l'information** voyageur.

### Qu'est-ce que la mise en accessibilité?

La mise en accessibilité des services de transport est inscrite dans la **loi du 11 février 2005** pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées. Concrètement, il s'agit de rendre accessibles les transports collectifs afin que tous les usagers puissent les utiliser. Pour répondre aux exigences de la loi, le STIF (maintenant Île-de-France Mobilités) a réalisé entre 2006 et 2009 un état des lieux de l'accessibilité des réseaux, qui a abouti à l'élaboration du **Schéma directeur d'accessibilité (SDA)**, adopté en juillet 2009.

Sur le réseau routier, une ligne de bus est déclarée accessible par un transporteur au STIF lorsqu'elle respecte les critères suivants:

- Au moins 70% des points d'arrêt de son parcours sont accessibles,
- Le matériel roulant de la ligne est correctement équipé (rampe d'accès, ...),
- Le personnel de la ligne a été formé à la prise en charge de personnes en situation de handicap,
- L'ensemble des documents d'information voyageurs ont été mis à jour avec les informations d'accessibilité.

Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2016, Île de France Mobilités finance à 70% la mise en accessibilité des arrêts pour les lignes identifiées comme prioritaires au SDA.

Sur le territoire de l'agglomération Paris-Saclay, les lignes prioritaires identifiées au SDA sont les suivantes : **les lignes 2, 3, 6, 7, 9, 12, Paladin 1, Paladin 8 et toutes les lignes RATP et Noctilien.**

L'aménagement des points d'arrêt doit se faire selon l'autorité compétente pour l'aménagement de la voirie concernée.

La CPS a défini une liste de 55 arrêts prioritaires à mettre aux normes d'accessibilité. Une subvention pour les études a été obtenue auprès d'IDFM. Les études de maîtrise d'œuvre sont lancées avec SEGIC et permettront la constitution d'un dossier de demande de subventions auprès d'IDFM pour la réalisation des aménagements. L'objectif est de réaliser les travaux en 2018/2019.



*Un arrêt de bus accessible à Ballainvilliers (en haut) et un arrêt non accessible à Epinay-sur-Orge (en bas) (photos : SYSTRA, 2018)*



# I. Rendre les transports en commun plus attractifs

## 1.6 Continuer la mise en accessibilité des transports en commun

### Action 1.6.1

**Poursuivre la mise en accessibilité des arrêts de bus sur les lignes SDA (lignes désignées accessibles par Île-de-France Mobilités) et aménager d'autres arrêts en fonction des besoins**

**Acteur** : Communauté d'agglomération Paris-Saclay

**Partenaires** : Île-de-France Mobilités, Conseil départemental de l'Essonne, Communes

**Coût** : 200 000 € (investissement CPS)

**Calendrier** : moyen terme

**Constat** : Lors du diagnostic du Schéma de transports, les communes et les transporteurs ont fait remonter des besoins identifiés pour de nouveaux arrêts de bus sur le territoire de l'agglomération.

**Solution proposée** : Compléter la liste des points d'arrêts à aménager et réaliser les aménagements (abribus ou poteaux).

Les transporteurs et les communes ont fait remonter des besoins d'aménagements de points d'arrêts supplémentaires sur le territoire de l'agglomération pour des lignes existantes.

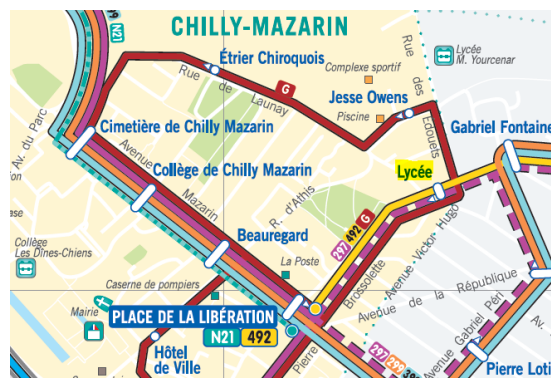
Trois points d'arrêts sont d'ores et déjà identifiés :

- Rond Point du Pileu, à Massy : il y a une perte de temps pour desservir l'arrêt de bus « rond point du Pileu » car il n'y a qu'un seul arrêt sur le rond point pour les deux sens, obligeant les bus à faire le tour du rond-point pour desservir l'arrêt. Cet arrêt est desservi par les lignes 15 et 119. Une solution proposée est l'aménagement d'un second arrêt sur le rond-point, pour les bus circulant dans le sens Vauhallan vers Massy.



- A Champlan, l'aménagement d'un point d'arrêt complémentaire est demandé par les élus sur la navette F, entre les arrêts « Mairie de Champlan » et « Butte Chaumont », au niveau de l'arrêt de la ligne RATP 199 « La Fontaine ».

- La ville de Chilly-Mazarin demande un arrêt supplémentaire sur la navette G au niveau du square Condorcet, entre la place de la Libération et le terminus de la ligne (« Jesse Owens »), afin de mieux desservir le quartier.



Cette liste d'arrêt n'est pas exhaustive, et doit être complétée après concertation avec les élus de l'ensemble des communes de l'agglomération.

Un budget pour l'aménagement de 10 points d'arrêts sur le territoire est prévu dans le cadre de cette action.

# I. Rendre les transports en commun plus attractifs

## 1.6 Continuer la mise en accessibilité des transports en commun

### Action 1.6.2

#### Réaménager les arrêts de bus dans le secteur de Courtabœuf : traitement de 6 arrêts de bus (CPRD) et création de 3 arrêts avenue du Canada

**Acteur** : Communauté d'agglomération Paris-Saclay

**Partenaires** : RIF, Conseil départemental de l'Essonne, Communes

**Coût** : 560 000 € dont 172 000 € de subvention du STIF pour CPRD et 60 000€ pour Canada

**Calendrier** : court terme

**Constat** : Les avenues des Tropiques, Canada et Québec aux Ulis et Villebon-sur-Yvette, constituent les principaux axes de la zone d'activités de Courtabœuf. Elles sont régulièrement congestionnées et la circulation des bus sur ces artères est pénalisée.

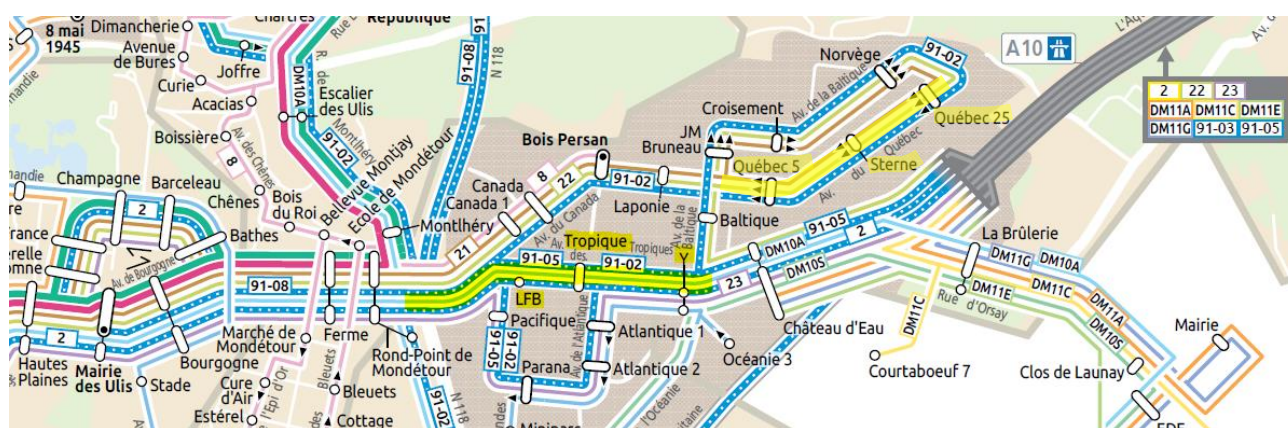
**Solution proposée** : Réaménager ces avenues pour fluidifier la circulation des voitures et des transports en commun, et réaménager les points d'arrêts.

L'avenue des Tropiques est une des voies principales du parc d'activités, elle assure la jonction entre la RN118 et l'A10 tout en desservant de nombreuses entreprises. L'avenue est parcourue par plusieurs lignes de bus (lignes 2, 5, 22, 23, DM10A, DM105, 91-02, 91-05), qui desservent 3 points d'arrêts (LFB, Tropicque, Y).

Le réaménagement de l'avenue des Tropiques est inscrit au contrat de projet Région-Département signé en 2013 pour la requalification du parc d'activités de Courtabœuf.

L'objectif de ces travaux est de fluidifier la circulation au bénéfice des automobilistes et des usagers des transports en commun. Les travaux sont en cours pour la création d'un couloir réservé aux transports en commun en desserte de chaque quai, en élargissant la chaussée à hauteur de chaque arrêt de bus. Les arrêts seront repositionnés en amont des carrefours à feux, ce qui permettra de donner priorité aux bus après dépose des voyageurs. Le traitement de 3 arrêts de bus (6 points d'arrêt) est prévu, avec aménagement de sas d'approche aux carrefours. La suppression du « tourne-à-gauche » de l'avenue des Tropiques vers l'avenue de l'Atlantique est également prévue.

Les travaux se sont achevés en décembre 2017.



*L'avenue des Tropiques et l'avenue du Québec sur le plan du réseau de bus de l'agglomération (source : Île-de-France Mobilités)*

Les arrêts Québec 5, Sterne et Québec 25, situés avenue du Québec à Villebon-sur-Yvette, n'existent que dans un sens. Ils sont desservis par les lignes 21, 22 et 91-02. Afin d'améliorer la lisibilité de l'offre et de permettre des itinéraires aller/retour par les mêmes voiries, il est proposé la réalisation des arrêts manquants en vis-à-vis.

Par ailleurs, l'implantation d'un pôle bus à l'entrée ouest de Courtabœuf (Mondétour) est proposée pour améliorer l'accès à la zone d'activité et notamment depuis la N118. Ce pôle pourrait offrir plusieurs solutions de mobilité (bus, vélo, navette...)