



SCHEMA DE TRANSPORTS
- DONNÉES TERRITORIALES
- BILAN DE LA CONCERTATION

**AGGLOMERATION
PARIS-SACLAY**

ÉLABORATION DU SCHEMA DE TRANSPORTS DE LA COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION PARIS-SACLAY

PHASE 1 : DONNÉES TERRITORIALES ET BILAN DE LA CONCERTATION



TABLE DES MATIERES

PREAMBULE	6
1. EVOLUTION DE LA POPULATION ET DES EMPLOIS DES COMMUNES DE LA COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION PARIS-SACLAY	7
1.1 SYNTHESE SUR L'ENSEMBLE DU TERRITOIRE	7
1.2 DONNEES DE POPULATIONS, D'EMPLOIS ET PRINCIPAUX FLUX PAR COMMUNE	8
1.2.1 BALLAINVILLIERS	9
1.2.2 BURES-SUR-YVETTE	10
1.2.3 CHAMPLAN	11
1.2.4 CHILLY-MAZARIN	12
1.2.5 EPINAY-SUR-ORGE	13
1.2.6 GIF-SUR-YVETTE	14
1.2.7 GOMETZ-LE-CHATEL	15
1.2.8 IGNY	16
1.2.9 LA VILLE-DU-BOIS	17
1.2.10 LES ULIS	18
1.2.11 LINAS	19
1.2.12 LONGJUMEAU	20
1.2.13 MARCOUSSIS	21
1.2.14 MASSY	22
1.2.15 MONTLHERY	23
1.2.16 NOZAY	24
1.2.17 ORSAY	25
1.2.18 PALAISEAU	26
1.2.19 SACLAY	27
1.2.20 SAINT-AUBIN	28
1.2.21 SAULX-LES-CHARTREUX	29
1.2.22 VAUHALLAN	30
1.2.23 VERRIERES-LE-BUISSON	31
1.2.24 VILLEBON-SUR-YVETTE	32
1.2.25 VILLEJUST	33
1.2.26 VILLIERS-LE-BACLE	34
1.2.27 WISSOUS	35
2. LE RESEAU DE BUS DE L'AGGLOMERATION PARIS-SACLAY	36
2.1 RESEAU DE BUS CONVENTIONNE AVEC LA COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION PARIS-SACLAY	36
2.2 RESEAU DE BUS NON CONVENTIONNE AVEC LA COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION PARIS-SACLAY	38
3. PROJETS DE LOGEMENT IDENTIFIES PAR LES PARTENAIRES	40
4. ENJEUX ET BESOINS DE TRANSPORT IDENTIFIES PAR LES PARTENAIRES	49
5. COMPTE-RENDUS DES ATELIERS ET ENTRETIENS AVEC LES PARTENAIRES	68
5.1 ENTRETIEN AVEC L'ETABLISSEMENT PUBLIC D'AMENAGEMENT PARIS-SACLAY (EPAPS)	68
5.2 ENTRETIEN AVEC LE CONSEIL DEPARTEMENTAL DE L'ESSONNE	74
5.3 ATELIER AVEC LES TRANSPORTEURS ET LES USAGERS DES TRANSPORTS	79
5.4 ATELIER AVEC LES ACTEURS ECONOMIQUES DU TERRITOIRE	93
5.5 ATELIERS AVEC LES ELUS DE LA COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION PARIS-SACLAY	104

6.	RETOURS DES PARTENAIRES	110
6.1	CONTRIBUTIONS DES COMMUNES	110
6.1.1	BALLAINVILLIERS	110
6.1.2	BURES-SUR-YVETTE	112
6.1.3	CHAMPLAN	122
6.1.4	CHILLY-MAZARIN	133
6.1.5	EPINAY-SUR-ORGE	135
6.1.6	GIF-SUR-YVETTE	136
6.1.7	GOMETZ-LE-CHATEL	138
6.1.8	IGNY	139
6.1.9	LA VILLE-DU-BOIS	140
6.1.10	LES ULIS	142
6.1.11	LINAS	143
6.1.12	LONGJUMEAU	145
6.1.13	MARCOUSSIS	150
6.1.14	MASSY	152
6.1.15	MONTLHERY	154
6.1.16	NOZAY	156
6.1.17	ORSAY	158
6.1.18	PALaiseau	160
6.1.19	SACLAY	162
6.1.20	SAINT-AUBIN	164
6.1.21	SAULX-LES-CHARTREUX	166
6.1.22	VAUHALLAN	168
6.1.23	VERRIERES-LE-BUISSON	169
6.1.24	VILLEBON-SUR-YVETTE	174
6.1.25	VILLEJUST	177
6.1.26	VILLIERS-LE-BACLE	178
6.1.27	WISSOUS	179
6.2	RETOUR DU STIF	180
6.3	RETOUR DES REPRESENTANTS D'USAGERS	188
6.3.1	M. FAYOT	188
6.3.2	COLLECTIF OIN SACLAY (COLOS)	190

PREAMBULE

Ce document regroupe l'ensemble des annexes au rapport de diagnostic de l'Etude d'élaboration du Schéma de transports de la Communauté d'agglomération Paris-Saclay.

En particulier, ce document compile l'ensemble des participations des partenaires de cette étude (communes, Conseil Départemental, STIF, aménageur, acteurs économiques, usagers et transporteurs) reçus à la date du 24/04/2017. Ces participations ont été recueillies au cours des différents ateliers et entretiens organisés pendant le diagnostic, ainsi que par les retours aux questionnaires envoyés aux différents partenaires.

1. EVOLUTION DE LA POPULATION ET DES EMPLOIS DES COMMUNES DE LA COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION PARIS-SACLAY

1.1 Synthèse sur l'ensemble du territoire

Evolution de la population	Données population								
	INSEE 2012	INSEE 2013	Evolution 2012/2013	INSEE 2014	Evolution 2013/2014	Projection 2020		Projection 2024	
						1%	2%	1%	2%
Ballainvilliers	3 914	4 000	2.2%	4 178	4.5%	4 435	4 705	4 615	5 093
Bures-sur-Yvette	9 726	9 725	0.0%	9 708	-0.2%	10 305	10 933	10 724	11 834
Champlan	2 667	2 668	0.0%	2 694	1.0%	2 860	3 034	2 976	3 284
Chilly-Mazarin	19 213	19 502	1.5%	20 018	2.6%	21 250	22 544	22 112	24 402
Épinay-sur-Orge	10 285	10 499	2.1%	10 766	2.5%	11 428	12 124	11 892	13 124
Gif-sur-Yvette	20 346	20 631	1.4%	21 129	2.4%	22 429	23 795	23 340	25 756
Gometz-le-Châtel	2 618	2 593	-1.0%	2 579	-0.5%	2 738	2 904	2 849	3 144
Igny	10 573	10 288	-2.7%	10 058	-2.2%	10 677	11 327	11 110	12 261
La Ville-du-Bois	7 187	7 222	0.5%	7 294	1.0%	7 743	8 214	8 057	8 891
Les Ulis	24 783	24 914	0.5%	24 488	-1.7%	25 995	27 577	27 050	29 851
Linas	6 647	6 707	0.9%	6 766	0.9%	7 182	7 620	7 474	8 248
Longjumeau	21 739	21 657	-0.4%	21 725	0.3%	23 062	24 466	23 998	26 483
Marcoussis	8 007	8 111	1.3%	8 127	0.2%	8 627	9 152	8 977	9 907
Massy	43 524	45 902	5.5%	48 372	5.4%	51 348	54 475	53 433	58 965
Montlhéry	7 201	7 384	2.5%	7 512	1.7%	7 974	8 460	8 298	9 157
Nozay	4 757	4 778	0.4%	4 800	0.5%	5 095	5 406	5 302	5 851
Orsay	15 880	16 153	1.7%	16 385	1.4%	17 393	18 452	18 099	19 973
Palaiseau	30 628	31 264	2.1%	32 461	3.8%	34 458	36 556	35 857	39 570
Saclay	3 637	3 788	4.2%	3 843	1.5%	4 079	4 328	4 245	4 685
Saint-Aubin	699	698	-0.1%	694	-0.6%	737	782	767	846
Saulx-les-Chartreux	5 128	5 182	1.1%	5 181	0.0%	5 500	5 835	5 723	6 316
Vauhallan	1 956	1 943	-0.7%	1 941	-0.1%	2 060	2 186	2 144	2 366
Verrières-le-Buisson	15 612	15 709	0.6%	15 711	0.0%	16 678	17 693	17 355	19 152
Villebon-sur-Yvette	9 859	10 344	4.9%	10 371	0.3%	11 009	11 679	11 456	12 642
Villejust	2 268	2 278	0.4%	2 290	0.5%	2 431	2 579	2 530	2 791
Villiers-le-Bâcle	1 245	1 237	-0.6%	1 241	0.3%	1 317	1 398	1 371	1 513
Wissous	6 624	7 143	7.8%	7 661	7.3%	8 132	8 628	8 463	9 339
TOTAL	296 723	302 320	1.9%	307 993	1.9%	326 941	346 850	340 216	375 442

1.2 Données de populations, d'emplois et principaux flux par commune

Cette partie regroupe pour les 27 communes de la Communauté d'agglomération Paris Saclay, les données de population, d'emploi, ainsi que les 10 principaux flux domicile-travail ayant pour origine ou pour destination chacune des communes.

Les flux domicile-travail présentés dans les pages suivantes sont issus des données INSEE 2013, dernières données de flux domicile-travail disponibles lors de la rédaction du diagnostic du territoire.

1.2.1 Ballainvilliers

Flux DT ayant pour origine Ballainvilliers		
Commune		Flux
1	BALLAINVILLIERS	208
2	LONGJUMEAU	106
3	MASSY	59
4	Antony	42
5	LES ULIS	38
6	PALaiseau	34
7	Rungis	34
8	Paris 13e	30
9	SAULX-LES-CHARTREUX	30
10	Paris 9e	30
Somme des 10 flux DT émis principaux		611

Données population - Ballainvilliers		
INSEE 2012	3 914	
INSEE 2013	4 000	+ 2.2 %
INSEE 2014	4 178	+ 4.5 %

	+ 1%	+ 2%
Projection 2020	4 435	4 705
Projection 2024	4 615	5 093

Récapitulatif des flux DT 2013 - Ballainvilliers	
Volume total des flux DT émis	1 710
Volume total des flux DT reçus	1 816

Données emploi - Ballainvilliers		
INSEE 2012	1 809	
INSEE 2013	1 906	+ 5.4 %

	+ 1%	+ 2%
Projection 2020	2 043	2 189
Projection 2024	2 126	2 370

Flux DT ayant pour destination Ballainvilliers		
Commune		Flux
1	BALLAINVILLIERS	208
2	LONGJUMEAU	110
3	MONTLHERY	88
4	Sainte-Geneviève-des-Bois	72
5	LA VILLE-DU-BOIS	61
6	Longpont-sur-Orge	57
7	Saint-Michel-sur-Orge	57
8	Morsang-sur-Orge	46
9	CHILLY-MAZARIN	45
10	Savigny-sur-Orge	37
Somme des 10 flux DT reçus principaux		781

1.2.2 Bures-sur-Yvette

Flux DT ayant pour origine Bures-sur-Yvette		
	Commune	Flux
1	BURES-SUR-YVETTE	480
2	ORSAY	323
3	GIF-SUR-YVETTE	227
4	LES ULIS	202
5	PALAISEAU	197
6	MASSY	141
7	Paris 13e	71
8	Paris 8e	71
9	SACLAY	71
10	Boulogne-Billancourt	66
Somme des 10 flux DT émis principaux		1 847

Flux DT ayant pour destination Bures-sur-Yvette		
	Commune	Flux
1	BURES-SUR-YVETTE	480
2	LES ULIS	144
3	ORSAY	71
4	GIF-SUR-YVETTE	61
5	PALAISEAU	51
6	MASSY	26
7	VILLEBON-SUR-YVETTE	25
8	Forges-les-Bains	20
9	Grigny	17
10	Bullion	16
Somme des 10 flux DT reçus principaux		911

Données population - Bures-sur-Yvette		
INSEE 2012	9 726	
INSEE 2013	9 725	0 %
INSEE 2014	9 708	-0.2 %

	+ 1%	+ 2%
Projection 2020	10 305	10 933
Projection 2024	10 724	11 834

Récapitulatif des flux DT 2013 - Bures-sur-Yvette	
Volume total des flux DT émis	3 901
Volume total des flux DT reçus	1 453

Données emploi - Bures-sur-yvette		
INSEE 2012	1 534	
INSEE 2013	1 564	+ 1.9 %

	+ 1%	+ 2%
Projection 2020	1 677	1 797
Projection 2024	1 745	1 945

1.2.3 Champlan

Flux DT ayant pour origine Champlan		
Commune		Flux
1	CHAMPLAN	236
2	MASSY	84
3	PALAISEAU	76
4	Antony	41
5	LONGJUMEAU	40
6	VILLEBON-SUR-YVETTE	32
7	LES ULIS	28
8	WISSOUS	28
9	Malakoff	24
10	Boulogne-Billancourt	20
Somme des 10 flux DT émis principaux		607

Flux DT ayant pour destination Champlan		
Commune		Flux
1	CHAMPLAN	236
2	LONGJUMEAU	121
3	MASSY	84
4	PALAISEAU	78
5	Antony	46
6	SAULX-LES-CHARTREUX	40
7	CHILLY-MAZARIN	36
8	Morangis	30
9	VILLEBON-SUR-YVETTE	29
10	Ris-Orangis	28
Somme des 10 flux DT reçus principaux		729

Données population - Champlan		
INSEE 2012	2 667	
INSEE 2013	2 668	0 %
INSEE 2014	2 694	+ 1 %

	+ 1%	+ 2%
Projection 2020	2 860	3 034
Projection 2024	2 976	3 284

Récapitulatif des flux DT 2013 - Champlan	
Volume total des flux DT émis	1 259
Volume total des flux DT reçus	1 961

Données emploi - Champlan		
INSEE 2012	2 013	
INSEE 2013	2 076	+ 3.1 %

	+ 1%	+ 2%
Projection 2020	2 226	2 385
Projection 2024	2 316	2 581

1.2.4 Chilly-Mazarin

Flux DT ayant pour origine Chilly-Mazarin		
	Commune	Flux
1	CHILLY-MAZARIN	1 603
2	MASSY	470
3	Antony	316
4	LONGJUMEAU	303
5	Morangis	279
6	Rungis	278
7	Orly	195
8	WISSOUS	192
9	Paris 14e	136
10	Paris 13e	133
Somme des 10 flux DT émis principaux		3 907

Données population - Chilly-Mazarin		
INSEE 2012	19 213	
INSEE 2013	19 502	+ 1.5 %
INSEE 2014	20 018	+ 2.6 %

	+ 1%	+ 2%
Projection 2020	21 250	22 544
Projection 2024	22 112	24 402

Récapitulatif des flux DT 2013 - Chilly-Mazarin	
Volume total des flux DT émis	9 096
Volume total des flux DT reçus	10 178

Données emploi - Chilly-mazarin		
INSEE 2012	10 199	
INSEE 2013	10 540	+ 3.3 %

	+ 1%	+ 2%
Projection 2020	11 300	12 107
Projection 2024	11 759	13 105

Flux DT ayant pour destination Chilly-Mazarin		
	Commune	Flux
1	CHILLY-MAZARIN	1 603
2	LONGJUMEAU	420
3	Corbeil-Essonnes	345
4	MASSY	327
5	Savigny-sur-Orge	296
6	Morangis	250
7	Athis-Mons	212
8	Antony	174
9	PALAISEAU	158
10	Sainte-Geneviève-des-Bois	155
Somme des 10 flux DT reçus principaux		3 941

1.2.5 Epinay-sur-Orge

Flux DT ayant pour origine Epinay-sur-Orge		
	Commune	Flux
1	EPINAY-SUR-ORGE	545
2	MASSY	174
3	Evry	156
4	LONGJUMEAU	139
5	Paris 13e	134
6	CHILLY-MAZARIN	106
7	Rungis	94
8	Paris 15e	93
9	Sainte-Geneviève-des-Bois	86
10	Savigny-sur-Orge	84
Somme des 10 flux DT émis principaux		1 612

Flux DT ayant pour destination Epinay-sur-Orge		
	Commune	Flux
1	EPINAY-SUR-ORGE	545
2	Sainte-Geneviève-des-Bois	153
3	Savigny-sur-Orge	99
4	Viry-Châtillon	90
5	Morsang-sur-Orge	90
6	Saint-Michel-sur-Orge	78
7	Villiers-sur-Orge	56
8	Evry	56
9	Villemoisson-sur-Orge	55
10	Corbeil-Essonnes	55
Somme des 10 flux DT reçus principaux		1 277

Données population - Epinay-sur-Orge		
INSEE 2012	10 285	
INSEE 2013	10 499	+ 2.1 %
INSEE 2014	10 766	+ 2.5 %

	+ 1%	+ 2%
Projection 2020	11 428	12 124
Projection 2024	11 892	13 124

Récapitulatif des flux DT 2013 - Epinay-sur-Orge	
Volume total des flux DT émis	4 565
Volume total des flux DT reçus	2 347

Données emploi - Epinay-sur-orge		
INSEE 2012	2 404	
INSEE 2013	2 378	-1.1 %

	+ 1%	+ 2%
Projection 2020	2 550	2 732
Projection 2024	2 653	2 957

1.2.6 Gif-sur-Yvette

Flux DT ayant pour origine Gif-sur-Yvette		
	Commune	Flux
1	GIF-SUR-YVETTE	2 046
2	ORSAY	492
3	LES ULIS	389
4	MASSY	286
5	Vélizy-Villacoublay	237
6	Guyancourt	212
7	PALAISEAU	195
8	SACLAY	177
9	Paris 15e	151
10	VILLEBON-SUR-YVETTE	119
Somme des 10 flux DT émis principaux		4 305

Flux DT ayant pour destination Gif-sur-Yvette		
	Commune	Flux
1	GIF-SUR-YVETTE	2 046
2	LES ULIS	404
3	ORSAY	388
4	PALAISEAU	332
5	MASSY	270
6	BURES-SUR-YVETTE	227
7	Paris 14e	224
8	Antony	173
9	Paris 13e	169
10	Vert-le-Grand	160
Somme des 10 flux DT reçus principaux		4 393

Données population - Gif-sur-Yvette		
INSEE 2012	20 346	
INSEE 2013	20 631	+ 1.4 %
INSEE 2014	21 129	+ 2.4 %

	+ 1%	+ 2%
Projection 2020	22 429	23 795
Projection 2024	23 340	25 756

Récapitulatif des flux DT 2013 - Gif-sur-Yvette	
Volume total des flux DT émis	8 793
Volume total des flux DT reçus	9 183

Données emploi - Gif-sur-yvette		
INSEE 2012	9 758	
INSEE 2013	9 739	-0.2 %

	+ 1%	+ 2%
Projection 2020	10 442	11 187
Projection 2024	10 865	12 109

1.2.7 Gometz-le-Châtel

Flux DT ayant pour origine Gometz-le-Châtel		
	Commune	Flux
1	GOMETZ-LE-CHATEL	136
2	ORSAY	96
3	GIF-SUR-YVETTE	76
4	LES ULIS	76
5	MASSY	61
6	PALAISEAU	56
7	Paris 15e	35
8	Vélizy-Villacoublay	30
9	Châtenay-Malabry	20
10	Versailles	20
Somme des 10 flux DT émis principaux		607

Flux DT ayant pour destination Gometz-le-Châtel		
	Commune	Flux
1	GOMETZ-LE-CHATEL	136
2	LES ULIS	45
3	Limours	30
4	GIF-SUR-YVETTE	25
5	BURES-SUR-YVETTE	15
6	LA VILLE-DU-BOIS	12
7	Les Molières	12
8	PALAISEAU	12
9	Magny-les-Hameaux	12
10	Ormesson-sur-Marne	10
Somme des 10 flux DT reçus principaux		310

Données population - Gometz-le-Châtel		
INSEE 2012	2 618	
INSEE 2013	2 593	-1 %
INSEE 2014	2 579	-0.5 %

	+ 1%	+ 2%
Projection 2020	2 738	2 904
Projection 2024	2 849	3 144

Récapitulatif des flux DT 2013 - Gometz-le-Châtel	
Volume total des flux DT émis	1 203
Volume total des flux DT reçus	480

Données emploi - Gometz-le-chatel		
INSEE 2012	542	
INSEE 2013	574	+ 5.8 %

	+ 1%	+ 2%
Projection 2020	615	659
Projection 2024	640	714

1.2.8 Igny

Flux DT ayant pour origine Igny		
Commune		Flux
1	IGNY	657
2	MASSY	271
3	Vélizy-Villacoublay	213
4	Clamart	137
5	PALAISEAU	119
6	Issy-les-Moulineaux	110
7	Antony	106
8	Boulogne-Billancourt	100
9	Meudon	98
10	Le Plessis-Robinson	88
Somme des 10 flux DT émis principaux		1 899

Flux DT ayant pour destination Igny		
Commune		Flux
1	IGNY	657
2	MASSY	96
3	PALAISEAU	84
4	VERRIERES-LE-BUISSON	49
5	VAUHALLAN	44
6	CHILLY-MAZARIN	35
7	Morsang-sur-Orge	33
8	Sainte-Geneviève-des-Bois	33
9	LONGJUMEAU	29
10	VILLEBON-SUR-YVETTE	25
Somme des 10 flux DT reçus principaux		1 085

Données population - Igny		
INSEE 2012	10 573	
INSEE 2013	10 288	-2.7 %
INSEE 2014	10 058	-2.2 %

	+ 1%	+ 2%
Projection 2020	10 677	11 327
Projection 2024	11 110	12 261

Récapitulatif des flux DT 2013 - Igny	
Volume total des flux DT émis	4 475
Volume total des flux DT reçus	2 085

Données emploi - Igny		
INSEE 2012	2 245	
INSEE 2013	2 184	-2.7 %

	+ 1%	+ 2%
Projection 2020	2 342	2 509
Projection 2024	2 437	2 716

1.2.9 La Ville-du-Bois

Flux DT ayant pour origine La Ville-du-Bois		
	Commune	Flux
1	LA VILLE-DU-BOIS	505
2	MASSY	163
3	LONGJUMEAU	130
4	LES ULIS	106
5	Antony	106
6	CHILLY-MAZARIN	89
7	PALAISEAU	81
8	VILLEBON-SUR-YVETTE	77
9	Evry	73
10	BALLAINVILLIERS	61
Somme des 10 flux DT émis principaux		1 391

Flux DT ayant pour destination La Ville-du-Bois		
	Commune	Flux
1	LA VILLE-DU-BOIS	505
2	Sainte-Geneviève-des-Bois	73
3	Brétigny-sur-Orge	66
4	LONGJUMEAU	60
5	Arpajon	58
6	Longpont-sur-Orge	53
7	Villiers-sur-Orge	52
8	MARCOUSSIS	45
9	MONTLHERY	44
10	Villemoisson-sur-Orge	35
Somme des 10 flux DT reçus principaux		991

Données population - La Ville-du-Bois		
INSEE 2012	7 187	
INSEE 2013	7 222	+ 0.5 %
INSEE 2014	7 294	+ 1 %

	+ 1%	+ 2%
Projection 2020	7 743	8 214
Projection 2024	8 057	8 891

Récapitulatif des flux DT 2013 - La Ville-du-Bois	
Volume total des flux DT émis	3 586
Volume total des flux DT reçus	2 207

Données emploi - La ville-du-bois		
INSEE 2012	2 201	
INSEE 2013	2 199	-0.1 %

	+ 1%	+ 2%
Projection 2020	2 358	2 526
Projection 2024	2 453	2 734

1.2.10 Les Ulis

Flux DT ayant pour origine Les Ulis		
	Commune	Flux
1	LES ULIS	3 253
2	ORSAY	727
3	GIF-SUR-YVETTE	404
4	MASSY	385
5	PALAISEAU	293
6	VILLEBON-SUR-YVETTE	275
7	Vélizy-Villacoublay	161
8	Paris 15e	159
9	MARCOUSSIS	155
10	BURES-SUR-YVETTE	144
Somme des 10 flux DT émis principaux		5 957

Flux DT ayant pour destination Les Ulis		
	Commune	Flux
1	LES ULIS	3 253
2	MASSY	452
3	ORSAY	414
4	PALAISEAU	391
5	GIF-SUR-YVETTE	389
6	Antony	266
7	MARCOUSSIS	254
8	LONGJUMEAU	221
9	VILLEBON-SUR-YVETTE	218
10	BURES-SUR-YVETTE	202
Somme des 10 flux DT reçus principaux		6 061

Données population - Les Ulis		
INSEE 2012	24 783	
INSEE 2013	24 914	+ 0.5 %
INSEE 2014	24 488	-1.7 %

	+ 1%	+ 2%
Projection 2020	25 995	27 577
Projection 2024	27 050	29 851

Récapitulatif des flux DT 2013 - Les Ulis	
Volume total des flux DT émis	10 432
Volume total des flux DT reçus	16 566

Données emploi - Les ulis		
INSEE 2012	18 342	
INSEE 2013	17 890	-2.5 %

	+ 1%	+ 2%
Projection 2020	19 181	20 550
Projection 2024	19 959	22 244

1.2.11 Linas

Flux DT ayant pour origine Linas		
Commune		Flux
1	LINAS	575
2	MONTLHERY	163
3	Sainte-Geneviève-des-Bois	104
4	MASSY	101
5	LES ULIS	96
6	Évry	81
7	VILLEBON-SUR-YVETTE	77
8	Rungis	74
9	Antony	69
10	LONGJUMEAU	67
Somme des 10 flux DT émis principaux		1 407

Données population - Linas		
INSEE 2012	6 647	
INSEE 2013	6 707	+0.9 %
INSEE 2014	6 766	+0.9 %

	+ 1%	+ 2%
Projection 2020	7 182	7 620
Projection 2024	7 474	8 248

Récapitulatif des flux DT 2013 - Linas	
Volume total des flux DT émis	3 272
Volume total des flux DT reçus	1 389

Données emploi - Linas		
INSEE 2012	1 435	
INSEE 2013	1 425	-0.7 %

	+ 1%	+ 2%
Projection 2020	1 528	1 637
Projection 2024	1 590	1 772

Flux DT ayant pour destination Linas		
Commune		Flux
1	LINAS	575
2	Saint-Germain-lès-Arpajon	63
3	MONTLHERY	52
4	Brétigny-sur-Orge	35
5	Arpajon	29
6	MARCOUSSIS	29
7	Bruyères-le-Châtel	25
8	Le Plessis-Pâté	19
9	Étampes	16
10	Longpont-sur-Orge	16
Somme des 10 flux DT reçus principaux		859

1.2.12 Longjumeau

Flux DT ayant pour origine Longjumeau		
	Commune	Flux
1	LONGJUMEAU	1 805
2	MASSY	554
3	CHILLY-MAZARIN	420
4	Antony	296
5	PALAISEAU	227
6	LES ULIS	221
7	Paris 15e	201
8	VILLEBON-SUR-YVETTE	171
9	Paris 14e	167
10	Evry	151
Somme des 10 flux DT émis principaux		4 214

Flux DT ayant pour destination Longjumeau		
	Commune	Flux
1	LONGJUMEAU	1 805
2	CHILLY-MAZARIN	303
3	Sainte-Geneviève-des-Bois	226
4	MASSY	210
5	Savigny-sur-Orge	179
6	Morsang-sur-Orge	156
7	EPINAY-SUR-ORGE	139
8	LA VILLE-DU-BOIS	130
9	Saint-Michel-sur-Orge	118
10	Morangis	110
Somme des 10 flux DT reçus principaux		3 376

Données population - Longjumeau		
INSEE 2012	21 739	
INSEE 2013	21 657	-0.4 %
INSEE 2014	21 725	+0.3 %

	+ 1%	+ 2%
Projection 2020	23 062	24 466
Projection 2024	23 998	26 483

Récapitulatif des flux DT 2013 - Longjumeau	
Volume total des flux DT émis	9 710
Volume total des flux DT reçus	7 267

Données emploi - Longjumeau		
INSEE 2012	7 469	
INSEE 2013	7 394	-1 %

	+ 1%	+ 2%
Projection 2020	7 927	8 493
Projection 2024	8 249	9 194

1.2.13 Marcoussis

Flux DT ayant pour origine Marcoussis		
	<i>Commune</i>	<i>Flux</i>
1	MARCOUSSIS	806
2	LES ULIS	254
3	MASSY	170
4	ORSAY	106
5	MONTLHERY	102
6	PALaiseau	86
7	Antony	78
8	Vélizy-Villacoublay	77
9	Evry	77
10	Rungis	61
Somme des 10 flux DT émis principaux		1 817

Données population - Marcoussis		
INSEE 2012	8 007	
INSEE 2013	8 111	+ 1.3 %
INSEE 2014	8 127	+ 0.2 %

	+ 1%	+ 2%
Projection 2020	8 627	9 152
Projection 2024	8 977	9 907

Récapitulatif des flux DT 2013 - Marcoussis	
Volume total des flux DT émis	3 870
Volume total des flux DT reçus	3 024

Données emploi - Marcoussis		
INSEE 2012	3 156	
INSEE 2013	3 192	+ 1.1 %

	+ 1%	+ 2%
Projection 2020	3 422	3 667
Projection 2024	3 561	3 969

Flux DT ayant pour destination Marcoussis		
	<i>Commune</i>	<i>Flux</i>
1	MARCOUSSIS	806
2	LES ULIS	155
3	Sainte-Geneviève-des-Bois	109
4	MONTLHERY	76
5	Brétigny-sur-Orge	59
6	LINAS	49
7	LA VILLE-DU-BOIS	49
8	MASSY	46
9	LONGJUMEAU	45
10	Saint-Germain-lès-Arpajon	41
Somme des 10 flux DT reçus principaux		1 436

1.2.14 Massy

Flux DT ayant pour origine Massy		
	Commune	Flux
1	MASSY	5 035
2	Antony	814
3	PALAISEAU	607
4	Vélizy-Villacoublay	471
5	LES ULIS	452
6	Paris 15e	452
7	Paris 13e	367
8	ORSAY	350
9	Paris 14e	350
10	CHILLY-MAZARIN	327
Somme des 10 flux DT émis principaux		9 225

Flux DT ayant pour destination Massy		
	Commune	Flux
1	MASSY	5 035
2	PALAISEAU	857
3	Antony	833
4	LONGJUMEAU	554
5	CHILLY-MAZARIN	470
6	VERRIERES-LE-BUISSON	417
7	Savigny-sur-Orge	390
8	LES ULIS	385
9	Sainte-Geneviève-des-Bois	341
10	Paris 14e	329
Somme des 10 flux DT reçus principaux		9 611

Données population - Massy		
INSEE 2012	43 524	
INSEE 2013	45 902	+ 5.5 %
INSEE 2014	48 372	+ 5.4 %

	+ 1%	+ 2%
Projection 2020	51 348	54 475
Projection 2024	53 433	58 965

Récapitulatif des flux DT 2013 - Massy	
Volume total des flux DT émis	21 518
Volume total des flux DT reçus	27 404

Données emploi - Massy		
INSEE 2012	27 626	
INSEE 2013	28 825	+ 4.3 %

	+ 1%	+ 2%
Projection 2020	30 904	33 111
Projection 2024	32 159	35 840

1.2.15 Montlhéry

Flux DT ayant pour origine Montlhéry		
Commune		Flux
1	MONTLHERY	648
2	MASSY	156
3	LES ULIS	144
4	VILLEBON-SUR-YVETTE	108
5	BALLAINVILLIERS	88
6	Rungis	80
7	MARCOUSSIS	76
8	Evry	64
9	BrÚtigny-sur-Orge	60
10	LINAS	52
Somme des 10 flux DT émis principaux		1 476

Données population - Montlhéry		
INSEE 2012	7 201	
INSEE 2013	7 384	+ 2.5 %
INSEE 2014	7 512	+ 1.7 %

	+ 1%	+ 2%
Projection 2020	7 974	8 460
Projection 2024	8 298	9 157

Récapitulatif des flux DT 2013 - Montlhéry	
Volume total des flux DT émis	3 472
Volume total des flux DT reçus	3 995

Données emploi - Montlhéry		
INSEE 2012	4 422	
INSEE 2013	4 282	-3.2 %

	+ 1%	+ 2%
Projection 2020	4 591	4 919
Projection 2024	4 777	5 324

Flux DT ayant pour destination Montlhéry		
Commune		Flux
1	MONTLHERY	648
2	Ollainville	252
3	LINAS	163
4	BrÚtigny-sur-Orge	130
5	Arpajon	119
6	Etampes	110
7	MARCOUSSIS	102
8	Saint-Germain-lès-Arpajon	99
9	Longpont-sur-Orge	98
10	Sainte-Geneviève-des-Bois	90
Somme des 10 flux DT reçus principaux		1 811

1.2.16 Nozay

Flux DT ayant pour origine Nozay		
	Commune	Flux
1	NOZAY	360
2	LES ULIS	152
3	VILLEBON-SUR-YVETTE	93
4	PALAISEAU	93
5	MASSY	89
6	Antony	74
7	ORSAY	65
8	Evry	53
9	Vélizy-Villacoublay	53
10	SACLAY	44
Somme des 10 flux DT émis principaux		1 074

Données population - Nozay		
INSEE 2012	4 757	
INSEE 2013	4 778	+ 0.4 %
INSEE 2014	4 800	+ 0.5 %

	+ 1%	+ 2%
Projection 2020	5 095	5 406
Projection 2024	5 302	5 851

Récapitulatif des flux DT 2013 - Nozay	
Volume total des flux DT émis	2 364
Volume total des flux DT reçus	3 413

Données emploi - Nozay		
INSEE 2012	3 374	
INSEE 2013	3 703	+ 9.7 %

	+ 1%	+ 2%
Projection 2020	3 970	4 254
Projection 2024	4 131	4 604

Flux DT ayant pour destination Nozay		
	Commune	Flux
1	NOZAY	360
2	MASSY	84
3	Paris 14e	80
4	Antony	77
5	LES ULIS	64
6	Vélizy-Villacoublay	61
7	Paris 13e	56
8	GIF-SUR-YVETTE	55
9	PALAISEAU	54
10	MARCOUSSIS	53
Somme des 10 flux DT reçus principaux		945

1.2.17 Orsay

Flux DT ayant pour origine Orsay		
Commune		Flux
1	ORSAY	1 655
2	LES ULIS	414
3	GIF-SUR-YVETTE	388
4	PALAISEAU	302
5	MASSY	247
6	Vélizy-Villacoublay	175
7	VILLEBON-SUR-YVETTE	127
8	SACLAY	115
9	Paris 15e	96
10	Antony	81
Somme des 10 flux DT émis principaux		3 600

Flux DT ayant pour destination Orsay		
Commune		Flux
1	ORSAY	1 655
2	LES ULIS	727
3	PALAISEAU	506
4	GIF-SUR-YVETTE	492
5	MASSY	350
6	BURES-SUR-YVETTE	323
7	Paris 14e	273
8	Antony	240
9	VILLEBON-SUR-YVETTE	219
10	Paris 13e	180
Somme des 10 flux DT reçus principaux		4 965

Données population - Orsay		
INSEE 2012	15 880	
INSEE 2013	16 153	+ 1.7 %
INSEE 2014	16 385	+ 1.4 %

	+ 1%	+ 2%
Projection 2020	17 393	18 452
Projection 2024	18 099	19 973

Récapitulatif des flux DT 2013 - Orsay	
Volume total des flux DT émis	6 923
Volume total des flux DT reçus	10 269

Données emploi - Orsay		
INSEE 2012	11 068	
INSEE 2013	10 974	-0.9 %

	+ 1%	+ 2%
Projection 2020	11 766	12 606
Projection 2024	12 243	13 645

1.2.18 Palaiseau

Flux DT ayant pour origine Palaiseau		
Commune		Flux
1	PALaiseau	3 089
2	MASSY	857
3	ORSAY	506
4	LES ULIS	391
5	Antony	386
6	GIF-SUR-YVETTE	332
7	Vélizy-Villacoublay	295
8	VILLEBON-SUR-YVETTE	289
9	Paris 13e	267
10	Paris 15e	266
Somme des 10 flux DT émis principaux		6 680

Flux DT ayant pour destination Palaiseau		
Commune		Flux
1	PALaiseau	3 089
2	MASSY	607
3	VILLEBON-SUR-YVETTE	320
4	ORSAY	302
5	Antony	295
6	LES ULIS	293
7	Paris 14e	292
8	Paris 13e	231
9	LONGJUMEAU	227
10	BURES-SUR-YVETTE	197
Somme des 10 flux DT reçus principaux		5 852

Données population - Palaiseau		
INSEE 2012	30 628	
INSEE 2013	31 264	+ 2.1 %
INSEE 2014	32 461	+ 3.8 %

	+ 1%	+ 2%
Projection 2020	34 458	36 556
Projection 2024	35 857	39 570

Récapitulatif des flux DT 2013 - Palaiseau	
Volume total des flux DT émis	14 407
Volume total des flux DT reçus	12 625

Données emploi - Palaiseau		
INSEE 2012	12 934	
INSEE 2013	13 056	+ 0.9 %

	+ 1%	+ 2%
Projection 2020	13 998	14 997
Projection 2024	14 566	16 233

1.2.19 Saclay

Flux DT ayant pour origine Saclay		
Commune		Flux
1	SACLAY	288
2	Versailles	88
3	Vélizy-Villacoublay	75
4	PALAISEAU	71
5	Jouy-en-Josas	54
6	MASSY	54
7	ORSAY	46
8	Paris 15e	42
9	Le Plessis-Robinson	42
10	Meudon	42
Somme des 10 flux DT émis principaux		801

Données population - Saclay		
INSEE 2012	3 637	
INSEE 2013	3 788	+ 4.2 %
INSEE 2014	3 843	+ 1.5 %

	+ 1%	+ 2%
Projection 2020	4 079	4 328
Projection 2024	4 245	4 685

Récapitulatif des flux DT 2013 - Saclay	
Volume total des flux DT émis	1 747
Volume total des flux DT reçus	4 617

Données emploi - Saclay		
INSEE 2012	4 825	
INSEE 2013	4 928	+ 2.1 %

	+ 1%	+ 2%
Projection 2020	5 283	5 661
Projection 2024	5 498	6 127

Flux DT ayant pour destination Saclay		
Commune		Flux
1	SACLAY	288
2	GIF-SUR-YVETTE	177
3	PALAISEAU	149
4	LES ULIS	133
5	ORSAY	115
6	MASSY	104
7	Paris 14e	89
8	Montigny-le-Bretonneux	81
9	Antony	79
10	Sainte-Geneviève-des-Bois	72
Somme des 10 flux DT reçus principaux		1 286

1.2.20 Saint-Aubin

Flux DT ayant pour origine Saint Aubin		
	Commune	Flux
1	SAINT-AUBIN	60
2	Vélizy-Villacoublay	20
3	ORSAY	20
4	Paris 15e	16
5	MASSY	16
6	Boulogne-Billancourt	16
7	GIF-SUR-YVETTE	16
8	Guyancourt	12
9	Courbevoie	12
10	PALAISEAU	8
Somme des 10 flux DT émis principaux		196

Données population - Saint Aubin		
INSEE 2012	699	
INSEE 2013	698	-0.1 %
INSEE 2014	694	-0.6 %

	+ 1%	+ 2%
Projection 2020	737	782
Projection 2024	767	846

Récapitulatif des flux DT 2013 - St Aubin	
Volume total des flux DT émis	316
Volume total des flux DT reçus	937

Données emploi - Saint-aubin		
INSEE 2012	953	
INSEE 2013	953	0 %

	+ 1%	+ 2%
Projection 2020	1 022	1 095
Projection 2024	1 063	1 185

Flux DT ayant pour destination St Aubin		
	Commune	Flux
1	SAINT-AUBIN	60
2	GIF-SUR-YVETTE	44
3	PALAISEAU	41
4	MASSY	29
5	ORSAY	27
6	Antony	26
7	VILLEBON-SUR-YVETTE	25
8	LES ULIS	25
9	Paris 14e	18
10	Rambouillet	15
Somme des 10 flux DT reçus principaux		312

1.2.21 Saulx-les-Chartreux

Flux DT ayant pour origine Saulx-les-Chartreux		
	Commune	Flux
1	SAULX-LES-CHARTREUX	455
2	MASSY	160
3	PALAISEAU	95
4	LES ULIS	85
5	LONGJUMEAU	80
6	VILLEBON-SUR-YVETTE	75
7	Paris 8e	55
8	Antony	55
9	CHILLY-MAZARIN	50
10	VERRIERES-LE-BUISSON	45
Somme des 10 flux DT émis principaux		1 155

Flux DT ayant pour destination Saulx-les-Chartreux		
	Commune	Flux
1	SAULX-LES-CHARTREUX	455
2	LONGJUMEAU	81
3	MASSY	55
4	Savigny-sur-Orge	38
5	LINAS	33
6	LES ULIS	30
7	BALLAINVILLIERS	30
8	Saint-Germain-lès-Arpajon	29
9	PALAISEAU	29
10	MONTLHERY	28
Somme des 10 flux DT reçus principaux		807

Données population - Saulx-les-Chartreux		
INSEE 2012	5 128	
INSEE 2013	5 182	+ 1.1 %
INSEE 2014	5 181	0 %

	+ 1%	+ 2%
Projection 2020	5 500	5 835
Projection 2024	5 723	6 316

Récapitulatif des flux DT 2013 - Saulx-les-Chartreux	
Volume total des flux DT émis	2 405
Volume total des flux DT reçus	1 487

Données emploi - Saulx-les-chartreux		
INSEE 2012	1 405	
INSEE 2013	1 502	+ 6.9 %

	+ 1%	+ 2%
Projection 2020	1 610	1 725
Projection 2024	1 676	1 868

1.2.22 Vauhalla

Flux DT ayant pour origine Vauhalla		
	Commune	Flux
1	VAUHALLAN	88
2	Vélizy-Villacoublay	64
3	IGNY	44
4	SACLAY	44
5	PALAISEAU	36
6	Courbevoie	32
7	Versailles	20
8	Elancourt	20
9	Meudon	20
10	Clamart	20
Somme des 10 flux DT émis principaux		388

Données population - Vauhalla		
INSEE 2012	1 956	
INSEE 2013	1 943	-0.7 %
INSEE 2014	1 941	-0.1 %

	+ 1%	+ 2%
Projection 2020	2 060	2 186
Projection 2024	2 144	2 366

Récapitulatif des flux DT 2013 - Vauhalla	
Volume total des flux DT émis	900
Volume total des flux DT reçus	211

Données emploi - Vauhalla		
INSEE 2012	173	
INSEE 2013	178	+ 2.7 %

	+ 1%	+ 2%
Projection 2020	191	204
Projection 2024	199	221

Flux DT ayant pour destination Vauhalla		
	Commune	Flux
1	VAUHALLAN	88
2	IGNY	17
3	MASSY	15
4	PALAISEAU	10
5	GIF-SUR-YVETTE	9
6	Versailles	6
7	La Garenne-Colombes	6
8	VERRIERES-LE-BUISSON	5
9	BURES-SUR-YVETTE	5
10	Limours	5
Somme des 10 flux DT reçus principaux		166

1.2.23 Verrières-le-Buisson

Flux DT ayant pour origine Verrières-Le-Buisson		
	Commune	Flux
1	VERRIERES-LE-BUISSON	1 108
2	MASSY	417
3	Antony	278
4	Châtenay-Malabry	174
5	Vélizy-Villacoublay	162
6	Le Plessis-Robinson	159
7	Paris 15e	149
8	LES ULIS	110
9	Rungis	104
10	Boulogne-Billancourt	100
Somme des 10 flux DT émis principaux		2 761

Données population - Verrières-Le-Buisson		
INSEE 2012	15 612	
INSEE 2013	15 709	+ 0.6 %
INSEE 2014	15 711	0 %

	+ 1%	+ 2%
Projection 2020	16 678	17 693
Projection 2024	17 355	19 152

Écumulatif des flux DT 2013 - Verrières-Le-Buisson	
Volume total des flux DT émis	6 390
Volume total des flux DT reçus	3 850

Données emploi - Verrières-le-buisson		
INSEE 2012	3 845	
INSEE 2013	3 922	+ 2 %

	+ 1%	+ 2%
Projection 2020	4 205	4 505
Projection 2024	4 376	4 877

Flux DT ayant pour destination Verrières-Le-Buisson		
	Commune	Flux
1	VERRIERES-LE-BUISSON	1 108
2	Antony	308
3	MASSY	263
4	PALAISEAU	137
5	Châtenay-Malabry	80
6	Bagneux	77
7	IGNY	72
8	CHILLY-MAZARIN	70
9	LONGJUMEAU	49
10	Savigny-sur-Orge	47
Somme des 10 flux DT reçus principaux		2 209

1.2.24 Villebon-sur-Yvette

Flux DT ayant pour origine Villebon-sur-Yvette		
	Commune	Flux
1	VILLEBON-SUR-YVETTE	860
2	PALAISEAU	320
3	MASSY	307
4	ORSAY	219
5	LES ULIS	218
6	GIF-SUR-YVETTE	130
7	Antony	118
8	Paris 15e	105
9	Vélizy-Villacoublay	101
10	Paris 14e	76
Somme des 10 flux DT émis principaux		2 453

Flux DT ayant pour destination Villebon-sur-Yvette		
	Commune	Flux
1	VILLEBON-SUR-YVETTE	860
2	PALAISEAU	289
3	LES ULIS	275
4	MASSY	240
5	LONGJUMEAU	171
6	ORSAY	127
7	CHILLY-MAZARIN	119
8	GIF-SUR-YVETTE	119
9	Antony	110
10	MONTLHERY	108
Somme des 10 flux DT reçus principaux		2 418

Données population - Villebon-sur-Yvette		
INSEE 2012	9 859	
INSEE 2013	10 344	+ 4.9 %
INSEE 2014	10 371	+ 0.3 %

	+ 1%	+ 2%
Projection 2020	11 009	11 679
Projection 2024	11 456	12 642

Écapitulatif des flux DT 2013 - Villebon-sur-Yvette	
Volume total des flux DT émis	5 082
Volume total des flux DT reçus	6 562

Données emploi - Villebon-sur-yvette		
INSEE 2012	6 596	
INSEE 2013	6 869	+ 4.1 %

	+ 1%	+ 2%
Projection 2020	7 364	7 890
Projection 2024	7 664	8 541

1.2.25 Villejust

Flux DT ayant pour origine Villejust		
Commune		Flux
1	VILLEJUST	178
2	LES ULIS	84
3	MASSY	69
4	PALAISEAU	45
5	ORSAY	40
6	Le Plessis-Robinson	35
7	Antony	35
8	LONGJUMEAU	35
9	GIF-SUR-YVETTE	30
10	Vélizy-Villacoublay	30
Somme des 10 flux DT émis principaux		579

Flux DT ayant pour destination Villejust		
Commune		Flux
1	VILLEJUST	178
2	Montgeron	92
3	LES ULIS	51
4	MASSY	45
5	MARCOUSSIS	33
6	Sainte-Geneviève-des-Bois	30
7	PALAISEAU	30
8	LONGJUMEAU	26
9	LA VILLE-DU-BOIS	24
10	Savigny-sur-Orge	23
Somme des 10 flux DT reçus principaux		532

Données population - Villejust		
INSEE 2012	2 268	
INSEE 2013	2 278	+ 0.4 %
INSEE 2014	2 290	+ 0.5 %

	+ 1%	+ 2%
Projection 2020	2 431	2 579
Projection 2024	2 530	2 791

Récapitulatif des flux DT 2013 - Villejust	
Volume total des flux DT émis	1 198
Volume total des flux DT reçus	1 122

Données emploi - Villejust		
INSEE 2012	1 191	
INSEE 2013	1 238	+ 4 %

	+ 1%	+ 2%
Projection 2020	1 327	1 422
Projection 2024	1 381	1 539

1.2.26 Villiers-le-Bâcle

Flux DT ayant pour origine Villiers-le-Bâcle		
	Commune	Flux
1	VILLIERS-LE-BACLE	72
2	GIF-SUR-YVETTE	64
3	Guyancourt	44
4	Nanterre	24
5	PALAISEAU	20
6	Vélizy-Villacoublay	20
7	Versailles	16
8	LES ULIS	16
9	Magny-les-Hameaux	12
10	MASSY	12
Somme des 10 flux DT émis principaux		301

Données population - Villiers-le-Bâcle		
INSEE 2012	1 245	
INSEE 2013	1 237	-0.6 %
INSEE 2014	1 241	+0.3 %

	+ 1%	+ 2%
Projection 2020	1 317	1 398
Projection 2024	1 371	1 513

Récapitulatif des flux DT 2013 - Villiers-le-Bâcle	
Volume total des flux DT émis	651
Volume total des flux DT reçus	265

Données emploi - Villiers-le-bâcle		
INSEE 2012	275	
INSEE 2013	280	+ 1.9 %

	+ 1%	+ 2%
Projection 2020	300	322
Projection 2024	312	348

Flux DT ayant pour destination Villiers-le-Bâcle		
	Commune	Flux
1	VILLIERS-LE-BACLE	72
2	LES ULIS	20
3	Saint-Rémy-lès-Chevreuse	16
4	Magny-les-Hameaux	12
5	GOMETZ-LE-CHATEL	10
6	ORSAY	10
7	Neuilly-sur-Seine	10
8	GIF-SUR-YVETTE	9
9	PALAISEAU	7
10	Elancourt	5
Somme des 10 flux DT reçus principaux		171

1.2.27 Wissous

Flux DT ayant pour origine Wissous		
Commune		Flux
1	WISSOUS	533
2	MASSY	248
3	CHILLY-MAZARIN	192
4	Antony	176
5	Corbeil-Essonnes	165
6	Savigny-sur-Orge	163
7	LONGJUMEAU	139
8	Athis-Mons	129
9	Morangis	116
10	PALAISEAU	108
Somme des 10 flux DT émis principaux		1 968

Flux DT ayant pour destination Wissous		
Commune		Flux
1	WISSOUS	533
2	Antony	232
3	Rungis	220
4	MASSY	112
5	Fresnes	100
6	Vélizy-Villacoublay	69
7	Paris 8e	68
8	Paris 13e	64
9	Orly	64
10	Chevilly-Larue	58
Somme des 10 flux DT reçus principaux		1 520

Données population - Wissous		
INSEE 2012	6 624	
INSEE 2013	7 143	+ 7.8 %
INSEE 2014	7 661	+ 7.3 %

	+ 1%	+ 2%
Projection 2020	8 132	8 628
Projection 2024	8 463	9 339

Récapitulatif des flux DT 2013 - Wissous	
Volume total des flux DT émis	3 481
Volume total des flux DT reçus	7 333

Données emploi - Wissous		
INSEE 2012	7 562	
INSEE 2013	7 755	+ 2.6 %

	+ 1%	+ 2%
Projection 2020	8 314	8 908
Projection 2024	8 652	9 642

2. LE RESEAU DE BUS DE L'AGGLOMERATION PARIS-SACLAY

2.1 Réseau de bus conventionné avec la Communauté d'agglomération Paris-Saclay

Réseau	Ligne	Transporteur	Type	Origine / Destination	Kilométrage (km)	Amplitude horaire en semaine	Fréquence en HP ¹	Fréquence en HC ²	Nombre de courses par jour ³	Nombre de courses par an en 2015	Temps de parcours maximal (min)	Fréquentation moyenne par jour ouvré en 2016
Mobicaps	1	Transdev - Les Cars d'Orsay	complémentaire	ORSAY (Gare RER) - Rond-Point C. Claudel - IGNY (Gare RER)	15.1	6h25 - 20h41	15	45	77	20573	51	1438
	2	Transdev - Les Cars d'Orsay	structurante	CC Ulis 2 - PA de Courtabœuf Centre - Gare de Massy-Palaiseau	11.4	4h30 - 22h21	5	15	121	39259	26	3229
	3	Transdev - Les Cars d'Orsay	structurante	ORSAY (Gare RER) - LES ULIS (Centre Commercial Ulis 2)	5.65	4h29 - 1h04	7.5	15	190	62748	22	3472
	4	Transdev - Les Cars d'Orsay	complémentaire	CC Ulis 2 - Collège de la Guyonnerie - Gare de Bures-sur-Yvette	4.1	6h05 - 19h05	15	20	87	21104	11	999
	5	Transdev - Les Cars d'Orsay	complémentaire	Gare d'Orsay-Ville - CC Ulis 2-Aubrac - PA Courtabœuf Sud	5.2	5h50 - 19h18	15	30	64	18526	16	931
	6	Transdev - Les Cars d'Orsay	complémentaire	Campus d'Orsay-Jean Monnet - Gare d'Orsay-Ville - L'Yvette	2.6	7h53 - 18h49	15	30	174	37260	9	2819
	7	Transdev - Les Cars d'Orsay	complémentaire	ORSAY (GARE D'ORSAY - L'YVETTE) - ORSAY (CORBEVILLE - PLATEAU DE MOULON)	3.9	7h25 - 19h50	10	15			13	
	8	Transdev - Les Cars d'Orsay	locale	ORSAY (Bois-Persan) - PALAISEAU (Couturier)	6.15	6h35 - 19h54	30	60	56	13823	27	339
	9	Transdev - Les Cars d'Orsay	structurante	LES ULIS (CENTRE COMMERCIAL ULIS 2) - Gare du Guichet - JOUY-EN-JOSAS (GARE DE JOUY-EN JOSAS)	13.45	6h15 - 20h00	10	20	113	28250	29	2464 ⁴
	10	SAVAC	complémentaire	GIF-SUR-YVETTE (RER) - BUC	11.9	6h35 - 19h55	20	60	39	9104	27	261
	11	SAVAC	complémentaire	Gare de Gif-sur-Yvette - Gif-sur-Yvette-Chevry	9.1	6h05 - 22h10	10	15	86	24389	22	1263
	12	SAVAC	complémentaire	GIF-SUR-YVETTE (Lycée de la V. de Chevreuse) - LES ULIS (Centre Commercial Ulis 2)	11.9	7h20 - 21h40	20	60	48	11480	28	660
	13	SAVAC	scolaire	GIF-SUR-YVETTE (Les Quinconces) - GIF-SUR-YVETTE (Desserte du collège J. Adam et du lycée de la V.)	3.3	7h42 - 18h15	-	-	10	1632	18	108
	14	Transdev - Les Cars d'Orsay	complémentaire	PALAISEAU (Ecole Polytechnique) - MASSY (Gare RER B de Massy Palaiseau)	9.6	6h30 - 20h00	30	60	42	10593	43	551
	15	Transdev - Les Cars d'Orsay	complémentaire	MASSY (Gare de Massy Palaiseau RER C) - VAUHALLAN - VELIZY-VILLACOUBLAY (Centre commercial Vélizy 2)	14.3	6h08 - 20h30	30	60	68	22196	44	1599
	16	Transdev - Les Cars d'Orsay	locale	IGNY (Gare RER) - SACLAY (Razel)	6.4	6h39 - 18h52	60	-	13	3276	17	28
	17	Transdev - Les Cars d'Orsay	locale	Pointe Ouest-ZI de Vélizy - Gare de Bièvres	6.25	7h08 - 19h44	15	-	44	11088	20	346 ⁴
	18	Transdev - Les Cars d'Orsay	locale	PALAISEAU (PALAISEAU-VILLEBON RER) - Villebon-sur-Yvette CC Villebon 2	3.9	6h07 - 22h24	60	-	21	6759	19	53 ⁴
	19	Transdev - Les Cars d'Orsay	complémentaire	PALAISEAU (GARE DE LOZERE) - Villebon-sur-Yvette CC Villebon 2 - PALAISEAU (PALAISEAU-VILLEBON RER)	5.45	6h14 - 21h48	12	60	90	22935	22	1100
	20	Transdev - Les Cars d'Orsay	scolaire	BURES-SUR-YVETTE (Briand) - Gare de Bures-sur-Yvette - BURES-SUR-YVETTE (Collège de la Guyonnerie)	8.5	7h45 - 17h15	60	-	4	700	37	139 ⁴

¹ Heure de pointe

² Heure creuse

³ Pendant les lundis, mardis, jeudis et vendredis en période scolaire

⁴ Donnée 2015 (chiffre 2016 indisponible)

- Donnée manquante

Réseau	Ligne	Transporteur	Type	Origine / Destination	Kilométrage (km)	Amplitude horaire en semaine	Fréquence en HP ¹	Fréquence en HC ²	Nombre de courses par jour ³	Nombre de courses par an en 2015	Temps de parcours maximal (min)	Fréquentation moyenne par jour ouvré en 2016
	21	Transdev - Les Cars d'Orsay	locale	CC Ulis 2 - PA de Courtabœuf Nord	12.4	7h00 - 19h20	20	-	38	4788	47	235
	22	Transdev - Les Cars d'Orsay	structurante	CC Ulis 2 - PA de Courtabœuf Nord - Gare de Massy-Palaiseau	14.4	4h55 - 21h42	7	20	76	18804	30	1956
	23	Transdev - Les Cars d'Orsay	structurante	CC Ulis 2 - PA de Courtabœuf Sud - Gare de Massy-Palaiseau	12.2	5h30 - 20h41	7	20	70	17292	24	1739
Nord-Hurepoix	DM9	Kéolis - Daniel Meyer	complémentaire	ST-MICHEL-SUR-ORGE (RER) - LONGPONT-SUR-ORGE - LINAS	4.8	6h53/ 7h06/ 7h36/ 18h10/ 19h24	-	-	5	3310	13	313
	DM10	Kéolis - Daniel Meyer	complémentaire	ORSAY (RER) - LES ULIS - MARCOUSSIS (Zi Fond des Prés)	10.3	6h35 - 19h11	20	60	48	10141	30	795
	DM11A	Kéolis - Daniel Meyer	structurante	MASSY (GARE RER) - STE-GENEVIEVE-DES-BOIS (Piscine)	14.2	5h39 - 21h07	7	15	87	52882	45	714
	DM12	Kéolis - Daniel Meyer	structurante	MASSY (Gare RER) - SAULX-LES-CHARTREUX - LONGJUMEAU (Hôpital)	11.1	6h26 - 21h10	15	30	88	24464	27	1609
	DM17B	Kéolis - Daniel Meyer	complémentaire	EPINAY-SUR-ORGE (gare RER) - LA VILLE-DU-BOIS - NOZAY (CIT VILLARCEAUX)	10.05	6h06 - 8h52 / 16h47 - 20h06	30	-	27	7624	26	347
	DM153	Kéolis - Daniel Meyer	structurante	MASSY (GARE RER) - ARPAJON (PORTE D'ETAMPES)	22.25	5h30 - 21h15	30	60	59	16176	65	2604
	114	Transdev – CEAT	locale	CIRCULAIRE D'EPINAY-SUR-ORGE	5.2	6h05 - 8h35 / 16h00 - 21h35	30	-	19	5146	19	269
	116	Transdev – CEAT	locale	CIRCULAIRE D'EPINAY-SUR-ORGE	4.6	6h18 - 8h50 / 15h15 - 21h19	30	-	19	4826	22	179
Paladin	1	Transdev - Bièvres Bus Mobilité	complémentaire	ANTONY (Antony RER) - WISSOUS (CONCORDE)	-	6h00 - 13h00 / 13h30 - 20h30	10	30	116	-	-	1657
	8	Transdev - Bièvres Bus Mobilité	complémentaire	ANTONY (RER) - VERRIERES-LE-BUISSON (MAIRIE DE VERRIERES LE BUISSON)	-	6h18 - 19h38	-	-	62	-	-	627
	18	Transdev - Bièvres Bus Mobilité	scolaire	DESSERTES SCOLAIRE DE VERRIERES LE BUISSON	-	7h50 - 17h15	-	-	4	-	-	-

2.2 Réseau de bus non conventionné avec la Communauté d'agglomération Paris-Saclay

Réseau	Ligne	Transporteur	Origine/Destination
ALBATRANS	91-02	Albatrans	DOURDAN (GARE RER) - ORSAY (RER)
	91-03		DOURDAN (GARE RER) - MASSY (GARE)
	91-05		EVRY - PALAISEAU (GARE MASSY-PALAISEAU)
	91-06		MASSY (Massy Palaiseau Gare RER B) - MONTIGNY-LE-BRETONNEUX (ST-QUENTIN GARE)
	91-08		LES ULIS - VELIZY-VILLACOUBLAY
	91-10		MONTIGNY-LE-BRETONNEUX (SAINT QUENTIN GARE) - ORLY (ORLY OUEST)
Nord-Hurepoix	DM13	Kéolis - Daniel Meyer	BRETIGNY-SUR-ORGE (RER) - LEUVILLE-SUR-ORGE - LINAS (ARPAJONNAIS)
	DM151		PARIS-14 (PTE ORLEANS) - ARPAJON (Porte d'Etampes)
PALADIN	Paladin 2	Transdev – Bièvres Bus Mobilité	ANTONY (ANTONY RER) - MASSY (ZAC DU MOULIN)
	Paladin 3		LES BACONNETS RER - ANTONY (ANTONY RER)
Phébus	Express 60	Kéolis - Phébus	VELIZY - MASSY RER
	GHP		JOUY-EN-JOSAS (Gare de Jouy) - JOUY-EN-JOSAS (Campus H.E.C.)
	J		SACLAY HEC - VELIZY CES MARISE BASTIE
	L		VERSAILLES (Gare Rive Gauche) - JOUY-EN-JOSAS - SACLAY
	L LFA		BUC - LYCEE FRANCO-ALLEMAND - IGNY BELLEVUE
	Z		VERSAILLES (Gare Rive Gauche) - SACLAY (Le Christ)
RATP	119	RATP	VAUHALLAN - MASSY (RER) - ANTONY (Les Baconnets RER)
	196		MASSY (Massy-Palaiseau RER) - VERRIERES-LE-BUISSON - ANTONY (RER)
	197		PARIS-14 (Porte d'Orléans métro) - MASSY OPERA
	199		MASSY (Gare R.E.R. de Massy-Palaiseau) - LONGJUMEAU (La Rocade - Lycée)
	294		CHATILLON (Châtillon-Montrouge métro) - IGNY (R.E.R.)
	297		PARIS-14 (Porte d'Orléans métro) - ANTONY - LONGJUMEAU (Place Steber)
	299		PARIS-14 (Porte d'Orléans métro) - CHILLY-MAZARIN - MORANGIS (Place Lucien Boileau)
	319		MASSY (Massy-Palaiseau R.E.R.) - ANTONY - CHEVILLY-LARUE (MIN de Rungis)

Réseau	Ligne	Transporteur	Origine/Destination
	385		EPINAY-SUR-ORGE (RER) - SAVIGNY-SUR-ORGE (Toulouse Lautrec) - JUVISY-SUR-ORGE (R.E.R.)
	399		MASSY (Gare de Massy-Palaiseau) - JUVISY-SUR-ORGE (R.E.R.)
	492		SAVIGNY-SUR-ORGE (R.E.R.) - CHILLY-MAZARIN (Place de la Libération)
Noctilien	N21	RATP	CHATELET - CHILLY-MAZARIN (Place de la Libération)
	N63		GARE MONTPARNASSE - MASSY RER
	N122	RATP / SAVAC	CHATELET - SAINT-REMY RER
	N131	Transilien SNCF / Kéolis	GARE DE LYON - BRETIGNY RER
SAVAC	39-07	SAVAC	ORSAY (GARE RER) - ST-ARNOULT-EN-YVELINES (FOSSE AUX CHEVAUX)
	262		SAINT REMY LES CHEVREUSES - VERSAILLES
	263		SAINT REMY LES CHEVREUSES - VERSAILLES
SENART	55	Transdev - Sénart	LIEUSAIN (RER LIEUSAIN-MOISSY) - MASSY (RER/TGV)
TICE	402	TICE	LE COUDRAY-MONTCEAUX (Terminal D. Douillet) - EPINAY-SUR-ORGE (Gare RER)
TRANSDEV- CEAT	15	Transdev – CEAT	EPINAY-SUR-ORGE (GARE RER) - CIRCULAIRE VILLEMOSON-SUR-ORGE - EPINAY-SUR-ORGE (GARE RER)
	107		MASSY RER - ZI DE LA CROIX BLANCHE
	108		STE-GENEVIEVE-DES-BOIS (ZI Croix Blanche) - PARIS-14 (Porte d'Orléans)
	10.20		PARIS-14 (Denfert-Rochereau) - LA FERTE-ALAIS - ANGERVILLE
	10.21		PARIS-14 (Denfert Rochereau) - ETRECHY - MEREVILLE

3. PROJETS DE LOGEMENT IDENTIFIES PAR LES PARTENAIRES

Le tableau ci-dessous récapitule l'ensemble des projets de logements qui sont identifiés sur le territoire de l'agglomération Paris-Saclay par les 27 communes.

	Estimation production de logements sociaux jusqu'en 2024 (Effectifs CDT + OIN)	Projets logements (tous types) déclarés par les mairies	Projets urbains et emplois autres déclarés par les mairies
Ballainvilliers	126	Réalisation d'un programme immobilier sur le secteur des hauts Fresnais, 156 logements prévu 2018/2019	
Bures-sur-Yvette	300	Densification de l'hyper centre (exemple programme immobilier au niveau de la gare)	
Champlan	17	4000 habitants d'ici 2027	

	Estimation production de logements sociaux jusqu'en 2024 (Effectifs CDT + OIN)	Projets logements (tous types) déclarés par les mairies	Projets urbains et emplois autres déclarés par les mairies
Chilly-Mazarin	0	<ul style="list-style-type: none"> - Eco-quartier Découflé, avenue François Mouthon. Livraison en plusieurs tranches entre 2018 et 2020. Environ 500 logements collectifs (dont 25% de logements sociaux), 8 à 10 commerces, une école primaire de 16 classes, une crèche familiale de 60 berceaux environ, un hôtel de 80 chambres, une résidence jeunes actifs, une résidence personnes âgées. - Rues Pierre Mendès France/Auguste Blanqui Livraison en 2019 /2020. Environ 215 logements collectifs (dont 25 % de logements sociaux). - Résidence Sociale de France (RSF), rue de Launay Livraison début 2019. Environ 100 logements (T1 et T2) pour personnes âgées et une maison de santé pluridisciplinaire (médecins, kiné...) - Programme Marignan, rue de Launay Livraison en 2020. Environ 80 logements (programme privé), répartis en petits immeubles avec sous-sols. - Rues Passerelle/Paul Bert, Livraison en 2019. Environ 50 logements (dont 25% de logements sociaux), 	Projet des Coufflé : crèche + école + hôtel
Épinay-sur-Orge	84	<p>530 logements (nouveau quartier de la Croix Ronde)</p> <p>De 2019 à 2027, à raison d'environ 70 à 80 logements par an</p> <p>250 logements à l'horizon 2025</p>	Quartier « pôle gare » et centre-ville (à partir de 2018)

	Estimation production de logements sociaux jusqu'en 2024 (Effectifs CDT + OIN)	Projets logements (tous types) déclarés par les mairies	Projets urbains et emplois autres déclarés par les mairies
Gif-sur-Yvette	5656	<p>Outre l'aménagement du futur quartier J. Curie (partie giffoise du plateau de Moulon), à noter la réalisation d'un programme immobilier d'environ 50 logements collectifs (du T2 au T5) sur le site du parking du Golf de Gif-Chevry. Ce programme qui sera livré en juin 2019, est situé à proximité de la rocade de Frileuse et de l'arrêt Maupertuis (Lignes 11 et 12)</p> <p>Pour mémoire, le nouveau quartier de Moulon à Gif représentera à moyen terme (2021) environ 6 000 habitants auxquels il faudra ajouter les salariés des établissements. Vallée : 50 logements</p> <p>Plateau de Saclay : 2900 logements en 2020 et 1350 logements en plus en 2024.</p>	
Gometz-le-Châtel	0	Pas de projets conséquents en dehors de livraison de nouveaux logements le long de la route de Chartres et Haut des Vignes en petites unités (ligne 39 - 07) et aux Delachés (ligne 12).	Pas de projets conséquents en dehors de livraison de nouveaux logements le long de la route de Chartres et Haut des Vignes en petites unités (ligne 39 - 07) et aux Delachés (ligne 12).
igny	0	<p>A court terme :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ruchères 237 logements en cours de construction dont 48 déjà livrés (sur Gommonvilliers Marcel Cachin) livraisons 2017/2018/2019. - Bellevue 35 logements en construction (en entrée de Bourg) livraison fin 2017. - Langevin Wallon 85 logements (Centre Bourg) livraison fin 2019. <p>D'autres projets sont prévus à plus long terme : St Nicolas 10 logements (Bourg) pas encore programmés; 60 logts sur l'ancienne caserne des pompiers en entrée de Bourg, 20 logts sur le terrain Martinon, etc...)</p>	

	Estimation production de logements sociaux jusqu'en 2024 (Effectifs CDT + OIN)	Projets logements (tous types) déclarés par les mairies	Projets urbains et emplois autres déclarés par les mairies
La Ville-du-Bois	238	Développement urbain important le long de la RN20 (130 logements livrés, 84 en cours et 160 en 2019). Réalisation de 50 logements au niveau de l'arrêt le Clos en 2020. en 2020 nous comptons sur 1000 habitants de plus (avec ce qui est en cours de réalisation). Projet de densification du centre-ville en 2025	
Les Ulis	450	350 logements à l'entrée sud Est de la ville à côté de la Chaufferie 2017 123 logements en centre-ville construction de deux immeubles 129 logements à l'ouest dans la ZAC des Amonts en construction	
Linaz	504	150 logements en 2017-2018, secteur a repreciser. Centre-ville, 50 logements en 2018. Sud de la Commune le long de la Francilienne 200 logements en 2019 + voir tableau transmis par M, BOILLOT	
Longjumeau	292	Haut de Gravigny : 191 logements environ Rue de Verdun : environ 160 logements dont 120 chambres étudiantes Rue Gabriel Bertillon / avenue de la Gare / rue Siniargoux : environ 65 Logements Rue Effiat angle Michel de Gaillard : 29 logements Il s'agit de PC déposés dont la ville ne maitrise pas les échéanciers	
Marcoussis	262	Développement urbain en cours Chêne Rond et Fond des Près en cours de doublement avec création de 150 logements en 2020-2021 et secteurs Cornutas 100 logements en 2020-2021 149 logements projet du Chêne Rond livrables en 2019 49 logements projet Route de Briis livrables en 2019 18 logements rue Alfred Dubois livrables en 2019 36 logements av Maréchal Delattre de Tassigny livrables en 2019	Réaménagement de la place République en 2017

	Estimation production de logements sociaux jusqu'en 2024 (Effectifs CDT + OIN)	Projets logements (tous types) déclarés par les mairies	Projets urbains et emplois autres déclarés par les mairies
Massy	4983	<p>Voir tableau transmis par MASSY /</p> <ul style="list-style-type: none"> - Quartier ATANTIS : <ul style="list-style-type: none"> • Place du Grand Ouest (3 T 2017) 650 logements – Multiplexe – Palais des Congrès – Hôtel – Groupe scolaire – commerces. • Ampère Sud (3 T 2019 à 3 T 2021) 500 logements Bureaux Groupe scolaire (18 classes) (2018/2019) Gare Massy-Europe du TTME/T12 (fin 2019). - Quartier VILMORIN (fin du quartier) 450 logements (livraison 2018 – 2019). - Quartier VILGENIS livraison 2019 – 2021 – 2023 1 000 logements (3 phases) Groupe scolaire (18 classes) Parc public Crèche Des projets de bureaux et d'activité : Sur ATLANTIS (bureaux) livraison 2019 – 2023 Sur Massy-Europe (activités) : environ 40 000m² activités restantes livraison 2018 – 2020 – 2022 	
Montlhéry	401	<p>Voir carto transmis par Mme GRAS :</p> <ul style="list-style-type: none"> Programmes NAFILYAN et ICADE – 381 logements Programme AFU de la Plaine – 350 logements Programmes PIERREVAL et SSCV NACARAT – 145 logements Programmes COGEDIM, KAUFMAN et NACARAT – 216 logements Programmes ICADE et PROMOGIM – 166 logements Programme NOVALYS – 29 logements sociaux 	

	Estimation production de logements sociaux jusqu'en 2024 (Effectifs CDT + OIN)	Projets logements (tous types) déclarés par les mairies	Projets urbains et emplois autres déclarés par les mairies
Nozay	33	500 logements horizon 2025 (majorité en partie Nord : Villarceaux/Lunezy, proche du centre NOKIA Paris Saclay) Projet de 350 logements dans le secteur du collège Louise Weiss. D'autres constructions sont également prévues en 2019 et 2020	Le tronçon de la RD35 entre Nozay et Monthéry est extrêmement chargé dans le sens Est Ouest le matin et Ouest/Est le soir. Personne allant travailler sur Courtaboeuf/Plateau de Saclay Le réaménagement de la route de Chasse (VDB/Saulx/Villebon) permettrait de drainer une partie de cette circulation Est/Ouest
Orsay	1921	Sur les secteurs du Guichet et du Centre d'Orsay , dans un délai de 1 à 5 ans = 600 logements, au plus. Sur le secteur de Corbeville- Orsay, voir avec l'EPAPS	

	Estimation production de logements sociaux jusqu'en 2024 (Effectifs CDT + OIN)	Projets logements (tous types) déclarés par les mairies	Projets urbains et emplois autres déclarés par les mairies
Palaiseau	5550	<p>Réalisation de 60 logements rue Blaise Pascal (livraison 2019, impacts gare RER Palaiseau)</p> <p>Réalisation de 90 logements rue Tronchet (livraison 2019-2020, impacts gare RER Palaiseau)</p> <p>Réalisation d'une résidence étudiante de 1040 lits rue E. Baudot (livraison 2018, impacts gare Massy-Palaiseau)</p> <p>Opération d'aménagement secteur gare de Palaiseau , ilot Ferrié/paveurs de Montrouge (400 logements environ dont 200 pour étudiants et résidence RPA + parking P+R de 150 places – livraison 2020-2022)</p> <p>Opération d'aménagement du Quartier de Camille Claudel (phase 2 de 500 logements engagement suspendue à la création de la 2ème gare sur la ligne 18)</p> <p>Opération de la ZAC de l'école Polytechnique (1 500 logements familiaux, 2600 logements étudiants, centres de recherche et d'enseignements, activités économique). 1ère livraison de 650 logements vers 2021/2022.</p>	

	Estimation production de logements sociaux jusqu'en 2024 (Effectifs CDT + OIN)	Projets logements (tous types) déclarés par les mairies	Projets urbains et emplois autres déclarés par les mairies
Saclay	500	110 logements livrés fin 2017 début 2018 (Bourg) 58 logements livrés en 2018 (Bourg) 25 logements livrée en 2019 (Val d'Albian)	Toutes les routes passant par le carrefour du Christ de Saclay sont saturées matin et soir. Difficultés jusqu'au rond-point de HEC en autres. La sortie Saclay en provenance d'Orsay en surchargée et bloque la circulation de la N118 La RD36 est bouchée jusqu'à polytechnique et aussi depuis Villiers le bâcle Seule la RD60 semble fluide. La montée de Gif ne semble pas s'être améliorée depuis l'arrivée du TCSP.
Saint-Aubin	0		Livraison de l'immeuble de bureau du projet ICE entre Soleil et les Algorithmes fin 2017 (15000m ²)
Saulx-les-Chartreux	110	Actuellement notre commune est en cours de construction d'un parc immobiliers incluant des maisons individuelles et des immeubles. En 2016 plus de 400 personnes sont arrivée à Saulx. Ce projet de construction en cours de réalisations prévoit l'arrivée à Saulx les Chartreux d'environ 1500 à 2000 nouveaux habitants d'ici à 2021.	
Vauhallan	0	24 logements près de l'arrêt les Castors livraison fin mars 2017 12 logements Allée des Ecoles fin 2017 9 logements aux Ateliers municipaux au centre du village	

	Estimation production de logements sociaux jusqu'en 2024 (Effectifs CDT + OIN)	Projets logements (tous types) déclarés par les mairies	Projets urbains et emplois autres déclarés par les mairies
Verrières-le-Buisson	0	Nous sommes en pleine élaboration du PLU et à travers celui-ci des projets d'aménagement urbain, dont un Eco Quartier, vont éclore. Ce dernier remplacera à terme la ZAE des Petits Ruisseaux située au sud de la commune. Par contre, nous ne pouvons aujourd'hui calibrer précisément le nombre de logements attendus : environ 100 logements	
Villebon-sur-Yvette	0	Extension du centre-ville sur les terrains de la DGA avec création de plus de 400 logements, d'une résidence étudiante de 270 logements rue des des Bouleaux, livraison pas prévue avant 2020	Développement du Parc de l'Atlantique (Courtaboeuf 9) avec l'arrivée de plusieurs sociétés et la réactivation du secteur de Courtaboeuf Grand Dôme (développement : projet de 1 000 emplois d'ici 2 ans et 2 000 en plus d'ici 5 ans) Construction d'un EHPAD de 96 lits Construction d'un centre d'hébergement pour polytraumatisés
Villejust	79	RD118 / Rue de Saulx – 34 logements livrés 55 Grande rue, Fretay – 12 logements sociaux	
Villiers-le-Bâcle	0		
Wissous	0		
TOTAL CPS	21506		

4. ENJEUX ET BESOINS DE TRANSPORT IDENTIFIES PAR LES PARTENAIRES

Ce chapitre détaille les enjeux et les besoins identifiés par l'ensemble des communes de l'agglomération au cours d'une série d'entretiens menés par M. VIGOUROUX, vice-président mobilités et transports de la Communauté d'agglomération Paris-Saclay, et par le service mobilités et transports de l'agglomération.

Communes	Dates de l'entretien	Personnes présentes	Diagnostic	Besoin
Ballainvilliers	01/07/2016	M. VIGOUROUX Service Mobilité et Transports Mme. PUECH M. Marc VIVIEN	Passage non sécurisé de la RN 20. Absence d'offre TC en direction de Courtabœuf. Offre réduite sur la RN 20 en direction de Massy. Eco quartier en limite de la RN20 mal desservi par les TC	Développer une offre TC en direction de Courtabœuf . Renforcer l'offre TC sur la RN20 (DM 151-153) . Conserver une traversée aérienne pour franchir la RN 20. Renforcement de l'offre bus en direction de la gare RER C d'Epinay-sur-Orge (DM17B) . Amélioration du service de la DM17 avec un fonctionnement toute la journée et une fréquence de 20 mn aux pointes et 40 mn aux creux. Une liaison entre le quartier de Villebouzin et le centre-ville. La réalisation du TCSP sur la N20 afin de désengorger le trafic routier dans Ballainvilliers.
Bures-sur-Yvette	03/02/2015	M. VIGOUROUX Service Mobilité et Transports	Densification de l'hyper centre (dont programme immobilier au niveau de la gare). Absence de desserte le quartier haut de Bures. Problème de positionnement de l'arrêt gare (aménagement logements).	Mobicaps 4 Modifier l'itinéraire pour passage sur quartier de Bures . A terme poursuite de la ligne pour desservir le secteur Hacquinière et prolongement à la gare de Gif-sur-Yvette
Champlan	Courrier du 26/04/18	-	Désenclavement des petites communes, prise en compte des besoins grandissants de la croissance démographique.	Station du Tram12 Express : un PR de 420 places, une GR bien dimensionnée et un pont-rail franchissant RER C et Tram12 Express Ligne 199 : desserte de la station T12E Navettes communautaires : ne veut pas d'évolution des clés financières de participation au service. Ne veut pas de suppression de la navette.

<p>Chilly-Mazarin</p>	<p>21/10/2016</p>	<p>M. VIGOUROUX Service Mobilité et Transports</p>	<p>Réduction de l'offre sur la navette avec nouveaux quartiers desservis depuis Février 2016 = baisse de la fréquentation.</p> <p>Problèmes de Qualité de Service identifiés sur la Navette (conducteur + totems à installés sur nouveaux arrêts pas d'information voyageur).</p> <p>Construction de Logements sur l'ancienne MJC livraison 2019 (200 logements).</p> <p>Projet des Coufflé : crèche + école + hôtel + appartements échéance fin 2020.</p> <p>Développement économique secteur Etrier Chiroquois = 800 emplois</p>	<p>Demande de mise en place d'une offre le Dimanche sur la ligne RATP 299 (hors champs CT2 aggro) / Demande de station Autolib' / Syndicat Mixte</p> <p>RN20 = faisabilité du site propre ? Avancement du dossier.</p> <p>La commune souhaite que la mise en circulation du Tram train Massy-Evry augmente la fréquence du nombre de trains en circulation et améliore leur ponctualité.</p> <p>Des accès facilités à la gare et à l'autoroute permettraient d'améliorer la fluidité du trafic (bretelles d'accès supplémentaires : dans le haut de la ville en direction de Paris au niveau des Mares Juliennes et en direction de Lyon par la D120).</p> <p>Des extensions des lignes de bus sur les quartiers en construction sont à envisager, tout comme la prolongation de la ligne 492 jusqu'à la gare (terminus actuel place de la Libération).</p> <p>Une étude pour l'implantation et de développement d'Autolib' et Vélib' est souhaitée par la municipalité.</p> <p>La ville envisage un point d'arrêt supplémentaire au square Condorcet de la navette municipale.</p>
<p>Epinay-sur-Orge</p>	<p>02/11/2016</p>	<p>M. VIGOUROUX Service Mobilité et Transports</p>		<p>Renforcer l'offre de transport interne et de rabattement vers la gare (114)</p> <p>Faire fonctionner les lignes internes en heures creuses</p> <p>Modes alternatifs ?</p>

<p>Gif-sur-Yvette</p>	<p>04/03/2015</p>	<p>M. VIGOUROUX Service Mobilité et Transports</p>	<p>Développement fort sur le plateau (Cluster).</p> <p>Renouvellement urbain et densification en centre-ville.</p> <p>Desserte très faible plateau de Saclay-vallée de Gif + offre faible après 22 h pour desservir le plateau de Chevry depuis la gare</p>	<p>Mobicaps 10/11 : Offre renforcée entre le centre et Gare de Gif et le Plateau avec lien Moulon/Chevry (plus desserte soir et week-end).</p> <p>Mobicaps 12 : Offre renforcée et restructurée afin de créer une liaison structurante Gif - Les Ulis (cf. plan bus Essonne CD91).</p> <p>Mobicaps 13 : Offre renforcée et transformation en ligne régulière (liaison structurante Saint-Rémy - Gif (Courcelle) - Plateau de Saclay .</p> <p>Le principal besoin de développement des lignes giffaises porte essentiellement sur la nécessité de renforcer la liaison Vallée (gare de Gif) – Plateau de Saclay :</p> <ul style="list-style-type: none"> - A court terme : renforcer la liaison avec le futur quartier J. Curie, la plus directe possible. - A l'horizon 2023 : proposer une offre entre la gare de Gif et la future gare de métro (ligne 18) au niveau du Christ de Saclay. <p>Pour la desserte du quartier J. Curie, il convient d'étudier une possibilité d'insertion, à partir du rond-point de Saint-Aubin, sur la voie du TCSP ;</p> <p>S'agissant des modes alternatifs, prévoir la création et le développement des liaisons piétonnes et cyclables Vallée/Plateau de Moulon et ce principalement via le campus du CNRS Ces demandes sont limitées mais impératives.</p>
<p>Gometz-le-Châtel</p>	<p>01/06/2015</p>	<p>M. VIGOUROUX Service Mobilité et Transports</p>	<p>Développement du quartier Saint Clair de Gometz</p>	<p>Renforcement de la liaison vers la gare d'Orsay (39-07 travail avec la CC Pays de Limours).</p> <p>Mobicaps 12 Offre renforcée (maintien de la ligne pendant les mois d'été) et restructurée afin de créer une liaison structurante Gif - Gometz - Les Ulis (cf. plan bus Essonne CD91).</p> <p>Covoiturage : pas d'aire de stationnement possible sur la commune (une aire de stationnement vient d'être mise en place à Gometz la Ville dans la zone d'activité), relai possible via les sites internet des villes et de la CPS?</p>
<p>Igny</p>	<p>04/09/2014 et 31/08/2016</p>	<p>M. VIGOUROUX Service Mobilité et Transports</p>	<p>Aménagement du quartier des Ruchères.</p> <p>Absence de desserte quartier Gommonvillier d'Igny.</p> <p>Aménagement et programme immobilier au centre-ville.</p> <p>Saturation du retournement bus au niveau de la gare d'Igny</p>	<p>RATP 119 Prolongement en direction du Christ de Saclay.</p> <p>RATP 294 Déplacement du terminus Place F. Collet.</p> <p>Création d'une navette pour desservir le quartier Gommonvilliers et/ou Mobicaps 16 réflexion sur l'évolution de la ligne si prolongement de la RATP 119.</p> <p>Création d'une nouvelle gare au Pileu dans le cadre du TTME.</p>

<p>La Ville du Bois</p>	<p>03/06/2016</p>	<p>M. VIGOUROUX Service Mobilité et Transports M. JP MEUR</p>	<p>Développement urbain important le long de la RN20 (130 logements livrés, 84 en cours et 160 en 2019).</p> <p>Réalisation de 50 logements au niveau de l'arrêt le Clos en 2020. Projet de densification du centre-ville en 2025.</p> <p>Offre TC réduite ou absente en direction de Courtabœuf et Massy.</p> <p>Les traversées piétonnes au niveau de la RN 20 sont à sécuriser.</p>	<p>Développer l'offre en direction de Courtabœuf et de Massy via la ligne 151 et 153.</p> <p>Aménagement du passage de la RN 20.</p> <p>Création d'un arrêt Pont des belles dames</p>
<p>Linass</p>	<p>08/06/2016</p>	<p>M. VIGOUROUX Service Mobilité et Transports M. PELLETANT Mme GOMILA</p>	<p>Développement urbain important. 150 logements en 2017-2018, secteur a repreciser. Centre-ville, 50 logements en 2018. Sud de la Commune le long de la Francilienne 200 logements en 2019. ZAC en développement entre le chemin de l'étang et la Francilienne (échéance 10-15 ans).</p> <p>Besoin de transports en direction de Courtabœuf et de Paris. La gare RER utilisée par les habitants est Brétigny. La gare routière de compétence communautaire est en très mauvais état (voirie et équipements abris bus et totems).</p> <p>L'aménagement d'un parc relais est étudié dans le cadre du projet RN20.</p>	<p>Développer l'offre en direction de Brétigny (DM13) et de Courtabœuf.</p> <p>Réaménager la gare routière de Linas pour en faire une porte d'entrée de l'agglomération.</p> <p>Projet de navettes initialement prévu avec Europ'Essonne, mais non abouti pour la Commune de Linas. Objectif : rabattage des usagers depuis les quartiers vers la gare routière du Château d'eau de Linas, puis amélioration de la desserte des centres voisins (administrations d'Arpajon, marché de Montlhéry, ..) et des gares RER de St Michel sur Orge et Brétigny.</p> <p>Augmenter les fréquences de certains bus DM 9 et 13.</p> <p>Instaurer en plus un parcours inversé pour la DM 9 (aujourd'hui uniquement un rabattement Linas Saint Michel).</p> <p>Améliorer la desserte du centre-ville avec la création d'arrêts bus au niveau de « la lampe » ou « la Sallemouille) sur la RN20, dans les deux sens. Dans un premier temps avec liaison piétonne par le souterrain existant le long de la Sallemouille. Puis dans un second temps, avec l'aménagement d'un carrefour rond-point traversant sur la RN20, station du futur TCSP.</p>

<p>Les Ulis</p>	<p>01/12/14 et 06/01/15</p>	<p>M. VIGOUROUX Service Mobilité et Transports</p>	<p>Densification et réaménagement du centre-ville (nouveaux programmes immobiliers). Absence de lien fort entre Les Ulis et le Plateau de Saclay</p>	<p>Mobicaps 3/9 Fusion des lignes avec développement de l'offre. Mobicaps 5/21 réflexion sur l'optimisation de l'offre de ces lignes en lien avec le renfort d'offre 3/9 et 2/22/23 Noctilien N122 nouvel itinéraire pour desservir la Commune. Obtenir un TCSP reliant Massy au centre commercial des Ulis</p>
------------------------	---------------------------------	--	--	---

<p>Longjumeau</p>		<p>M. VIGOUROUX Service Mobilité et Transports</p>		<p>Restructuration des lignes de Bus dans le cadre du projet Tram Train.</p> <p>- Desserte de la Gare de Longjumeau :</p> <p>Actuellement la Gare de Longjumeau ne fait pas l'objet d'une mise en relation Bus / RER. Le futur aménagement de la liaison piétonne entre la rue de l'industrie et le quai nord de la Gare permettra de faciliter la desserte de la Vigne au loup et la connexion avec l'arrêt Chemin blanc.</p> <p>Il est proposé que les bus empruntent la rue Pipien puis l'avenue de la Gare au lieu de la rue Bertillon afin de desservir la gare RER. Cette modification permet en outre de faciliter la circulation au niveau du carrefour Mitterrand / Bizet / Bertillon.</p> <p>- Horaires de la DM 12 :</p> <p>Concernant les horaires de la nouvelle DM 12, le premier bus de 7h47 est jugé trop tardif pour pouvoir acheminer sereinement les usagers des lycées Perrin et Ferry, qui compte tenu du trajet à pied arrivent systématiquement en retard.</p> <p>- Ligne 107 :</p> <p>Desserte de l'hôpital : Demande de modification du tracé actuel afin de desservir l'hôpital de Longjumeau</p> <p>Desserte de la gare de Gragny Balizy : demande de l'extension de la ligne afin de desservir la gare RER de Gragny Balizy.</p> <p>N21 : Avis favorable pour la prolongation de la ligne Noctilien N21 jusqu'à l'Hôpital de Longjumeau</p> <p>- Ligne 297 : Il convient d'étudier comment la rue Léontine Sohier et l'ensemble de ses établissements et services publics peuvent être desservis par la ligne. L'axe allée du cimetière / rue des Chanterelles est à envisager.</p> <p>- ANRU : le dossier doit être une opportunité pour désenclaver l'intérieur des quartiers sud.</p> <p>En outre, la ville de Longjumeau est très attachée au développement d'une liaison entre Longjumeau et le plateau de Saclay.</p>
--------------------------	--	--	--	--

<p>Marcoussis</p>	<p>15/06/2016</p>	<p>M. VIGOUROUX Service Mobilité et Transports M. Olivier THOMAS M. Gilles GUILLAUME Mme Catherine LETRAITRE Mme Karone GONSSE</p>	<p>Développement urbain en cours.</p> <p>Chêne Rond et Fond des Près en cours de doublement avec création de 150 logements en 2020-2021 et secteurs Cornutas 100 logements en 2020-2021.</p> <p>Offre TC très faible sur la commune.</p> <p>Absence d'offre directe sur le pôle de Massy.</p> <p>Congestion importante en HP au niveau du Ring.</p>	<p>Développer l'offre TC en direction de Massy Palaiseau et Saint Michel sur Orge. Trouver des solutions à la congestion en direction du Ring le matin (gare routière RN104 entrée sur A10 depuis sud du Siom,...). Réflexion sur l'offre navettes. Réflexion sur la tarification du parking TGV de Massy utilisé par les habitants. Besoin de liaisons vers les centres sociaux.</p> <p>Il est impératif que soit augmentée la fréquence des lignes de bus aux horaires d'entrée et de sortie de bureau avec notamment une ligne directe à destination de la gare de Massy qui serait une solution indéniable à la forte demande de nos administrés.</p> <p>La navette intercommunale, quant à elle, ne rencontre pas le succès escompté, un redéploiement sur un autre parcours pourrait permettre de répondre à d'autres demandes de sites excentrés tel que notre hameau de Beauvert ou le quartier de la Ronce.</p> <p>Dans le cadre de l'exploitation du site des Arrachis prévu pour accueillir un éco pôle (2 pastilles au SDRIF) et pour faire suite aux différents échanges avec le service développement économique de la CPS, un projet de gare autoroutière sur le modèle de celle de Briis-sous-Forges pourrait être envisagé via un accès à la Francilienne. Ce dispositif trouverait une cohérence globale dans la mise en place d'un TCSP à destination de Paris et en provenance d'Evry. Une étude de faisabilité et d'opportunité pourrait permettre de mettre en lumière le potentiel de ce site.</p> <p>Concernant enfin les modes alternatifs, il s'avère que Marcoussis dispose déjà de deux aires de covoiturages et envisage prochainement de créer deux sites de tiers lieux (un espace de télétravail et un autre de fablab) et de s'équiper de bornes électriques afin de permettre le rechargement des véhicules de la commune et des Marcoussisiens.</p>
--------------------------	-------------------	--	---	--

<p>Massy</p>	<p>28/09/2016</p>	<p>M. VIGOUROUX Service Mobilité et Transports M. LAFFARGUE</p>	<p>Développement urbain très important (voir aussi PLU et OAP) : Vilgénis (300 logements en 2020 et 2023) ; Vilmorin (2018) ; Atlantis (600 logements 2019-2023) ; Opéra opération en cours (50+50 logements) ; Agro ParisTech (200 logements en 2024), La Bonde activités.</p> <p>Offre TC bus très importante sur Massy avec un fréquentation très forte.</p> <p>Bon fonctionnement en général offre adaptée à la demande.</p>	<p>Souhait de rabattement bus sur autres gare que Massy (quid de la gare d'Orsay le Guichet), Développement et transfert d'offre sur Vilmorin dont 9106 (en partie).</p> <p>Demande de réaliser une étude type pôle sur la future gare Du Pileu sur le TTME.</p> <p>Ligne 9110 utilisée pour la desserte d'Orly demande d'itinéraire plus direct dans la zone d'Orly.</p> <p>Demande d'améliorer l'arrêt de la 60 sur le Pileu.</p> <p>Réflexion détournement Noctilien au Pileu, Igny et Prolongement sur le Plateau.</p> <p>Relancer STIF sur le DOCP Massy Les Champarts.</p> <p>Pôle de Massy demande de F VIGOUROUX de clarifier sur la suite et financement.</p> <p>Demande (à confirmer) du financement de 1 M€ du pont Rail à Massy Europe (ou à financer STIF dans le cadre du DOCP Massy les Champarts</p>
---------------------	-------------------	---	--	---

<p>Montlhéry</p>	<p>09/06/2016</p>	<p>M. VIGOUROUX Service Mobilité et Transports M. Thierry SUTTER</p>	<p>Une offre bus existante mais insuffisante sur les axes Nord/Sud (DM151/153) et Est/Ouest (DM11).</p> <p>Station RER C la plus près : Saint-Michel-sur-Orge. Aujourd'hui des problèmes sur le RER C mais c'est le mode le plus rapide pour aller sur Paris depuis Montlhéry.</p>	<p>Montlhéry attend beaucoup de la requalification de l'axe RN20. Pas demandeur de navettes gratuites. Plan de circulation de la commune complexe. Attention aux itinéraires des bus.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Une meilleure fréquence des bus pour aller à la Porte d'Orléans via la N20 - Une meilleure fréquence des bus le matin et le soir pour rejoindre les gares RER de Massy ou St Michel - Créer une ligne de bus pour pouvoir rejoindre la gare de Brétigny (pour un accès plus rapide à Paris en RER C) - Créer une ligne de bus pour rejoindre le pôle Universitaire de Saclay ou la gare RER d'Orsay - Mettre en place ou adhérer à une plateforme de covoiturage pour rejoindre, Paris (porte d'Orléans), le pôle Universitaire de Saclay ou la gare RER d'Orsay ou de Massy. <p>Les modes alternatifs :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Améliorer le covoiturage avec parking dédié et développer la circulation douce (vélo...)
-------------------------	-------------------	--	--	---

<p>Nozay</p>	<p>12/05/2016</p>	<p>M. VIGOUROUX Service Mobilité et Transports M. Paul RAYMOND M. Denis TOULLIER</p>	<p>Développement urbain important : projet de 350 logements dans le secteur du collège Louise Weiss.</p> <p>D'autres constructions sont également prévues en 2019 et 2020.</p> <p>Offre réduite et demande importante en direction Epinay-sur-Orge, les Ulis et Orsay.</p> <p>L'offre de la DM 11 est peu lisible</p>	<p>Il n'existe pas de liaison avec le territoire central de Paris Saclay.</p> <p>Renforcer les liaisons vers Epinay-sur-Orge, les Ulis et Orsay.</p> <p>Il convient donc de créer et développer un réseau de bus express.</p> <p>Simplification des divers itinéraires de la ligne DM11 afin de rendre plus lisible et plus efficace la desserte vers Massy et Sainte-Geneviève-des-Bois. Que la ligne soit plus directe entre Massy/Courtabœuf/Nokia Paris Saclay, moins de cabotage sur Villejust, une liaison par la route de l'Hurepoix pourrait réduire le temps de trajet à 10mn. Cependant conserver un arrêt à Clos de Launay afin de toujours desservir Villejust.</p> <p>Renfort de l'offre de la ligne DM17B afin de créer un axe majeur de desserte du sud de l'Agglomération, prolonger la ligne systématiquement jusqu'à Nokia.</p> <p>Important de travailler également sur les temps de marche entre la desserte à Massy et l'accès aux RER B et C qui est de plus en plus éloignée des quais.</p> <p>Il faudrait créer des circulations douces afin de connecter le plateau de Nozay à la vallée de l'Yvette et au cœur de Paris Saclay.</p> <p>Renforcement de la ligne régulière/scolaire DM10A limitée aux horaires du lycée de l'Essouriau, Mutualisation avec des lignes au départ de Marcoussis et étendre cette ligne jusqu'à Orsay.</p> <p>Création d'un point de collecte sur la RD35 ainsi que la création d'un Parking Relais sur notre commune au niveau du RD35.</p>
---------------------	-------------------	--	---	---

<p>Orsay</p>	<p>28/01/15 et 02/04/15</p>	<p>M. VIGOUROUX Service Mobilité et Transports</p>	<p>Développement fort sur le plateau (Cluster). Problème de subvention de la Commune 300 K€ au financement du pole gare d'Orsay ville.</p>	<p>Mobicaps 6 et 7 Raccorder ligne 6 et 7 à la gare routière d'Orsay.</p> <p>Mobicaps 7 Renfort d'offre pour permettre le prolongement de la ligne 7 à la gare RER de Gif-sur-Yvette.</p> <p>Création d'une liaison structurante Orsay - Polytechnique et Orsay – Courtabœuf.</p> <p>Mobicaps 8 réflexion sur l'évolution de la ligne (transformation en navette/TAD).</p> <p>Réaménagement de la gare routière d'Orsay-Ville.</p> <p>Développer tous les modes alternatifs pour accéder aux 2 plateaux , Courtabœuf et Saclay.</p> <p>Téléphériques à partir de la Gare du Guichet vers les 2 plateaux.</p> <p>Services en masse de vélos électriques à partir des gares du RER B.</p> <p>Ligne 18 du grand paris : Gare Orsay-Gif (Estimation 3M voyageurs / ans entrants) sur le territoire de la commune. Livraison fin 2023 sur une ligne ouverte partiellement entre Orly et Saclay.</p> <p>Cette gare desservira la partie ouest du nouveau campus Paris-Saclay.</p> <p>RER B gare du Guichet : Demande de renforcement de la desserte du guichet en contre pointe afin de desservir plus facilement la partie Ouest du Plateau de Saclay dès à présent. En attente de réponse STIF.</p> <p>RER B : gare d'Orsay : création en cours d'un tiroir de manœuvre entre Orsay et bures afin de renforcer la fiabilité de la desserte aux heures de pointes avec les train terminus Orsay. Ouverture en 2019.</p>
---------------------	---------------------------------	--	--	---

<p>Palaiseau</p>	<p>20/02/15 et 01/04/15</p>	<p>M. VIGOUROUX Service Mobilité et Transports</p>	<p>Développement fort sur le plateau (Cluster). Problème de passage de bus de grande taille dans le quartier de Lozère. Absence d'offre le soir.</p>	<p>Mobicaps 1/14/18/19 Réflexion sur l'évolution des lignes et optimisation des dessertes. Adaptation de la desserte du quartier Lozère (gabarit des véhicules) Renforcement du lien entre le quartier CC.</p> <p>DM12 DM153 Renforcement/Optimisation des dessertes de la zone d'activités des Glaises et du Parc de Gutenberg.</p> <p>Mobicaps 15 rétablissement de l'itinéraire ou nouvelle offre pour desservir le quartier Clos Berthelot et amélioration du lien vers Vélizy.</p> <p>La ville a remis un bilan des besoins au STIF (élaboration en lien avec la CPS). (voir document ci-joint).</p> <p>L'offre de liaisons plateau-vallée et Est/Ouest sont à compléter au regard du développement du territoire (quartier Camille Claudel et ZAC de l'Ecole Polytechnique).</p> <p>Les besoins complémentaire en modes alternatifs portent sur les éléments suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Déploiement d'une offre de véhicules électriques (Autolib') - Déploiement d'une offre de vélos à assistance électrique - Aide à l'utilisation des 2 roues (station Véligo aux abords des gares de RER) - Création de parking relais aux abords des gares existantes et à venir (ligne 18) <p>Pour information, la ville déploie le dispositif zone 30 sur l'ensemble du quartier de Lozère au cours.</p> <p>du 1er trimestre 2017 en vue d'un déploiement sur l'ensemble de la commune en 2017-2018.</p>
-------------------------	---------------------------------	--	--	--

<p>Saclay</p>	<p>26/02/15 et 01/04/15</p>	<p>M. VIGOUROUX Service Mobilité et Transports</p>	<p>Offre scolaire Saclay-Collège Fournier prioritaire. Offre faible le soir depuis Massy.</p>	<p>9106-10 Offre le soir et Week-end vers Massy.</p> <p>Mobicaps 9 Offre directe pour les scolaires Saclay-Orsay.</p> <p>Absence de liaison fréquente entre les deux quartiers de la ville Bourg / Val éloignée de 4km.</p> <p>Conséquence : aujourd'hui, il est plus facile de se rendre, pour les habitants du Val, sur la commune limitrophe de Jouy grâce au GHP (bus qui fait une rotation régulière toutes les 10 min) que de se rendre à Orsay, en journée, par le 9 (problème car les infrastructures sportives et culturelles de la ville sont réparties sur le bourg et le val. Au Bourg , la médiathèque et le conservatoire sont par exemple très difficiles d'accès pour les enfants et les jeunes du Val).</p> <p>Besoin d'entretenir correctement les pistes cyclables existantes (le long de la N118) et d'en développer d'autres sécurisées qui relierait le bourg et le Val et de poursuivre vers le plateau. Vélos classiques et vélos électriques.</p> <p>Besoin de poursuivre une piste cyclable et piétonnière protégée en direction de la ferme de Viltain et le long de la RD446.</p> <p>Besoin de créer des parkings de covoiturage même si le parking du Simply sert aujourd'hui beaucoup de parking de desserte avant l'utilisation de transports vers d'autres axes (Jouy/GHP pour utiliser le RER).</p> <p>Il y a pas ou peu de liaison directe entre le plateau de Saclay et la plaine de la Vallée de la Bièvres (gare RER de Vauboyen). Téléphérique ?</p> <p>Améliorer la liaison pour regagner Vélizy depuis le Val alors que beaucoup d'habitants y travaillent.</p> <p>Développer une station d'auto lib au Christ de Saclay : permettrait de faire le lien Val/bourg avec la station créée à HEC.</p>
----------------------	---------------------------------	--	---	---

<p>Saint-Aubin</p>	<p>26/02/15 et 01/04/15</p>	<p>M. VIGOUROUX Service Mobilité et Transports</p>	<p>Offre scolaire Saint Aubin-Collège Gif prioritaire. Offre faible le soir.</p>	<p>9106-10 Offre le soir et Week-end vers Massy.</p> <p>Mobicaps 10 Offre renforcée en direction de Gif collège et gare</p> <p>-liaison RER B Guichet <> Christ de Saclay <> HEC <> RERC Jouy <> Tramway T6, ZAC Vélizy, CC Vélizy2</p> <p>-liaison Christ de Saclay <> ZA Buc <> Gare des Chantiers à Versailles</p> <p>-liaison en site propre entre CEA, Christ de Saclay <> Pont de Sèvres, métro 9.</p> <p>-liaison Saint-Aubin-Gif renforcée sur les horaires scolaires</p> <p>Modes alternatifs à la voiture individuelle :</p> <p>> proposer différentes solutions de covoiturage dynamique pour les courts trajets en complément de l'offre transport en commun</p> <p>- installation de panneau lumineux temps réel au christ de Saclay, au guichet (notamment en heure creuse) et pourquoi pas devant certains arrêts de bus</p> <p>- promotion d'application type Oui Hop (autostop temps réel) http://www.ouihop.com</p> <p>> proposer une offre Autolib' sur le plateau de Saclay pour rejoindre Paris, Versailles,...</p> <p>> expérimenter une offre de vélos électriques en location longue durée aux particuliers pour les trajets domicile travail et en parallèle, équiper les gares, notamment celle du Guichet, de stations vélos sécurisées.</p> <p>- renforcer et multiplier les parkings relais.</p>
---------------------------	---------------------------------	--	--	---

<p>Saulx-les-Chartreux</p>	<p>21/10/2016</p>	<p>M. VIGOUROUX Service Mobilité et Transports / M. AUGER</p>	<p>Problèmes de Qualité de Service (Vitesse de conduite + gabarit des véhicules inadaptés = véhicules midi)</p>	<p>Demande d'étude réorganisation de la ligne avec lien vers Villebon plutôt que Massy si renfort de l'offre de la ligne DM153 + connexion hameau de Villiers</p> <p>Actuellement seul Daniel Meyer exploite une ligne de bus passant par Saulx les Chartreux alors que la Ratp est basé juste à côté (Massy-Palaiseau).</p> <p>Nous aurions souhaité que plusieurs lignes de bus passent, se croisent à Saulx les Chartreux afin de permettre aux Salucéens de pouvoir se rendre dans plusieurs directions alors qu'actuellement ils ne peuvent QUE prendre la DM12 ou leurs voitures perso.</p> <p>Notre commune est très bien située par rapport aux grands axes. (RN20, proximité des A6 et A10, proximité N118).</p> <p>Notre emplacement géographique est à proximité de grande communes comme Massy, Antony, Palaiseau, Villebon, Chilly, Montlhéry. Ou de commune en expansion comme Nozay, Villejust et Ballainvilliers.</p> <p>Notre environnement économique, industriel et commercial est riche des nombreuses zones comme Villebon 2, Carrefour La Ville du Bois, Castorama Ballainvilliers, Cora-Leroy Merlin Massy, etc...</p>
-----------------------------------	-------------------	---	---	--

<p>Vauhallan</p>	<p>24/09/2014 et demande mail été 2016</p>	<p>M. VIGOUROUX Service Mobilité et Transports</p>	<p>Lien vers Saclay insuffisant. Problème de passage des bus sur rue étroite en hyper centre</p>	<p>RATP 119 Prolongement en direction du Christ de Saclay.</p> <p>Mobicaps 16 réflexion sur l'évolution de la ligne si prolongement 119 (rejoindre le site propre avec une ligne)</p> <p>Suppression du point de correspondance à Igny entre la ligne 119 et la 15 car c'est un échec qui décourage nos administrés.</p> <p>Réfléchir sur une nouvelle offre. Pourquoi pas le prolongement de la ligne 16 jusqu'à Bievres à l'arrêt de la Gare, afin de permettre aux usagés d'avoir un choix plus large soit de prendre le train pour Versailles Chantiers, le bus 33 pour Chaville en passant par Vélizy au niveau de l'arrêt Rober Wagner ou le 15 vers Vélizy.</p> <p>Point de vente de tickets au Tabac de Vauhallan.</p> <p>Actuellement nos jeunes n'ont aucune possibilité d'aller facilement vers les points indiqués ci-dessus</p>
-------------------------	--	--	--	--

<p>Verrières-le-Buisson</p>	<p>21/03/2016</p>	<p>M. VIGOUROUX Service Mobilité et Transports MME. BOULER, M. MORDEFROID</p>	<p>Les trois principaux déficits en TC concernent le quartier de Grais, l'accès par bus à Massy Opéra, une relation directe avec le Plateau de Saclay.</p> <p>Paladin 8 : remplissage insuffisant à partir de la ZA des Petits ruisseaux.</p> <p>Paladin 18 : satisfaisante dans un sens, peu utile dans l'autre.</p> <p>Autolib' est un service qui fonctionne bien sur la Commune.</p>	<p>Souhait de fermeture de la ligne 8 et développement des navettes.</p> <p>Besoin de parkings à vélo abrités et sécurisés à proximité des stations (Massy--Verrières, Igny, Antony et Les Baconnets).</p> <p>Développement d'un service de navette en direction de Massy Opéra-gare et Pôle emplois (compétence sociale ??). Appui pour achever la mise en accessibilité des arrêts.</p> <p>Maintien de la ligne 18. restructuration de la ligne 8 Conserver le tronçon d'Antony-RER à ZA Petits ruisseaux Revoir la seconde partie de la ZA des Petits ruisseaux à la Mairie.</p> <p>Demande de création d'un ligne jusqu'au plateau de Saclay. Création d'une navette intercommunale reliant les communes et établissements.</p> <p>Bus :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Service de « navettes » intercommunales de Verrières (Prés-hauts, Poste, Grais) à : <ul style="list-style-type: none"> o Massy-Opéra (services sociaux) o Gare SNCF Massy TGV (accès par le bon côté) o Palaiseau (Pôle Emploi) - Appui pour achever la mise en accessibilité des arrêts de bus. - Le maintien d'une ligne de bus identique à la Ligne Paladin 18 (Collèges) - La redéfinition de la ligne Paladin 8 : <ul style="list-style-type: none"> o Conserver le tronçon d'Antony-RER à VLB - Zone d'activité des Petits ruisseaux o Revoir la seconde partie de VLB - Zone d'activité des Petits ruisseaux à Mairie de Verrières o Déplacer l'arrêt de bus « Mairie » - Recherche d'un itinéraire de bus entre Verrières-Le-Buisson et le Plateau - Création d'une navette intercommunale reliant plusieurs communes et établissements (conservatoire, piscine,...) - Ligne RATP 196 : l'arrêt « Paron » devienne un arrêt de régulation de ligne. <p>Vélo :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Installation de parkings à vélo abrités et sécurisés à proximité des stations : Massy-Verrières, Massy-Palaiseau, Igny - Fiabilisation d'un itinéraire cyclable, autant que possible en site propre (sur voirie suffisamment solide pour résister aux racines !), permettant de joindre le Plateau de Saclay (Universités) - Cartographie et mise en cohérence des voies cyclables : création d'un véritable maillage intercommunautaire - Financement (subvention) de vélos électriques
------------------------------------	-------------------	---	--	---

<p>Villebon-sur-Yvette</p>	<p>28/06/2016</p>	<p>M. VIGOUROUX Service Mobilité et Transports Dominique FONTENAILLE, Michel CINOTTI, Monique BERT et Pierre-André MORIN</p>	<p>Développements urbains en cours ou futurs sur le secteur de Courtabœuf.</p> <p>Grand Dôme (développement urbain : projet de 1 000 emplois d'ici 2 ans et 2 000 en plus d'ici 5 ans ; sur la rue des Bouleaux (résidence étudiante de 270 logements).</p> <p>Evolution du plan de circulation en septembre 2016 impactant fortement la desserte TC.</p> <p>Voiries non adaptés au passage de la DM12 dans le hameau de Villiers</p>	<p>Adapter les itinéraires des lignes 18 et 19 aux nouvelles conditions de circulation.</p> <p>Revoir la desserte de la ligne DM12 dans le hameau de Villiers.</p> <p>Accompagner le développement de Courtabœuf par la création d'une navette (par des bus à faible gabarit) entre la gare RER de Lozère et le parc d'activités via les rues Sainte-Catherine et Millet.</p> <p>Renforcer l'offre depuis Massy pour la desserte du Grand Dôme.</p> <p>Etudier la possibilité de détourner les lignes DM12 et DM153 par la rue du Baron de la Nièvre pour desservir la maison médicalisée (60 emplois) et un futur programme de logements sociaux (82 logements).</p> <p>Accompagner la construction d'une résidence étudiante de 270 logements rue des Bouleaux.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Auto partage et vélo électrique à étudier - Transport en commun à créer pour la desserte du Parc de l'Atlantique - Transport en commun avec accès rapide à la gare TGV de Massy à partir du Grand Dôme
<p>Villejust</p>	<p>27/03/2018</p>	<p>Service Mobilité et Transports M. TRICKOVSKI</p>	<p>Développement urbain et économique de la Ville : Passage de 2 500 à 3 000 Habitants d'ici 2024 + extension de Courtabœuf.</p>	<p>Nécessité de maintenir des lieux de Villes entre les différents hameaux excentrés (Fretay, Poitevaine)</p> <p>Problématique desserte scolaire</p> <p>Complexité du fonctionnement des lignes DM et manque d'offre</p>
<p>Villiers-le-Bâcle</p>	<p>30/03/2015</p>	<p>M. VIGOUROUX Service Mobilité et Transports</p>	<p>Offre scolaire Villiers-Collège Gif et Villiers-Lycée Palaiseau prioritaire.</p> <p>Offre faible le soir depuis Massy</p>	<p>9106-10 Offre le soir et Week-end vers Massy + desserte renforcée du Lycée Camille Claudel</p>
<p>Wissous</p>	<p>24/03/2016</p>	<p>M. VIGOUROUX Service Mobilité et Transports M. BOULEY, M. TOULY, M. ROBERT, M. POUJOL, M. CIRET et M. KITSAIS</p>	<p>Absence d'offre en TC malgré la proximité de l'aéroport.</p> <p>Les lignes contournent la commune.</p> <p>Le réseau Paladin est axé vers Antony pour les scolaire et les parcs d'activités.</p> <p>La ville de Wissous souhaite arrêter ce service porté par la CAHB.</p>	<p>Demande d'une station Ligne 18 du GPE sur territoire communal.</p> <p>Ou création d'une station supplémentaire sur le RER C ou Orlyval.</p>

5. COMPTE-RENDUS DES ATELIERS ET ENTRETIENS AVEC LES PARTENAIRES

Au cours de la première phase d'étude, deux entretiens et trois ateliers ont été organisés avec pour objectifs :

- Alimenter le diagnostic sur l'offre et besoins de transports sur le territoire de la Communauté d'agglomération Paris-Saclay, les points forts et les points faibles de la situation actuelle ;
- Partager une vision future sur les transports de la Communauté d'agglomération Paris-Saclay : vers où veut-on aller ?

Les comptes rendus de ces entretiens et ateliers sont présentés ci-dessous.

5.1 Entretien avec l'Etablissement Public d'Aménagement Paris-Saclay (EPAPS)

OBJET :	Entretien avec l'EPAPS sur le Schéma de Transports de la Communauté Paris Saclay		
Nature de la réunion :	Entretien acteur local		
Date de la réunion :	28/11/16	Rédacteurs :	Camille BORIES Mickaël SCHIL
Date d'édition :	29/11/16	Nb de pages : 7	
MAÎTRE D'OUVRAGE :	Communauté d'agglomération Paris-Saclay		
PROJET :	Elaboration du Schéma de Transports de la Communauté Paris-Saclay		
n° affaire SYSTRA	FR01T16H87		

Annexes

Ordre du jour :

- A. OBJECTIFS DE L'ETUDE ET PRESENTATION DE L'EPAPS
- B. ENJEUX ET PROJETS DU TERRITOIRE
- C. DONNEES D'ENTREE

Liste des participants :

Nom – Prénom	Organisme	Fonction	Mail	Invité	Présence	Diffusion
Emmanuel PRIVAT	Communauté Paris-Saclay	Responsable du service Mobilités et Transports	emmanuel.privat@paris-saclay.com>	X		X
Kévin COMBASSON	Communauté Paris-Saclay	Chargé du développement des transports	kevin.combasson@paris-saclay.com>	X		X

Stéphane SARKISSIAN	EPAPS	Directeur du développement durable	stephane.sarkissian@oin-paris-saclay.fr	X		X
Philippe GAUDIAS	EPAPS	Chef de projet Mobilités	philippe.gaudias@@oin-paris-saclay.fr	X	X	X
Alice TAQUET	EPAPS	Chargée de projets Mobilités	alice.taquet@@oin-paris-saclay.fr	X	X	X
Nadège BOURGIS	SYSTRA	Directrice de Projet	nbourgis@systra.com			X
Mickaël SCHIL	SYSTRA	Responsable de projet	mschil@systra.com	X	X	X
Camille BORIES	SYSTRA	Chargée d'étude	cbories@systra.com	X	X	X

Contenu de la réunion :

A. OBJECTIFS DE L'ETUDE ET PRESENTATION DE L'EPAPS

SYSTRA rappelle les objectifs et le contexte de l'étude, sur la base de ce qui a été présenté en COTECH le 7/11 dernier.

Rôle et compétences de l'EPAPS:

L'EPAPS est juridiquement, depuis peu, un établissement public d'aménagement. Sa principale compétence est donc d'être aménageur sur le périmètre de l'OIN Paris-Saclay. L'EPAPS fait également de la conduite d'opérations sur des projets immobiliers, pour accompagner l'aménagement du campus. Il travaille aussi à la mise en place de services mutualisés pour le campus, et à l'accueil des salariés. Leur objectif est de favoriser les conditions d'implantation des entreprises et écoles, puis la vie sur le campus.

Ainsi, la question des déplacements arrive nécessairement, car c'est le problème majeur et bloquant pour le développement du campus. C'est pourquoi l'EPAPS a publié le document « Mobilité Campus », visant à montrer la stratégie à suivre en termes de déplacements, au vu des aménagements prévus sur le campus par l'EPAPS. Ce document a été fait en concertation principalement avec la Communauté d'agglomération Paris-Saclay et l'Université Paris-Saclay, qui regroupe l'ensemble des établissements d'enseignement supérieur et de recherche existants ou s'implantant sur le plateau dans les années à venir; et a été partagé ultérieurement avec tous les acteurs de la mobilité et de l'urbain. Il a permis de montrer que de nombreux leviers d'action différents existent (complémentaires des modes lourds) pour répondre aux besoins de déplacements croissants du campus. Ce document donne une vision systémique.

L'EPAPS travaille en concertation avec différents acteurs du territoire suivant la thématique :

- Transports en commun : Communauté d'agglomération Paris-Saclay, STIF ;
- Nouvelles mobilités (autopartage) : coordination en cours entre STIF-CPS-EPAPS. L'autopartage est un sujet que l'EPAPS souhaite faire avancer plus rapidement pour accompagner les premiers nouveaux développements urbains ;
- Stationnement : communes et élus, Communauté d'agglomération Paris-Saclay ;
- Infrastructure routière : CD91 et l'Etat (l'EPAPS a un modèle de trafic).

L'EPAPS précise que de nombreuses études sont en cours ou vont être lancés sur le secteur, ce qui est très positif car cela montre une prise en compte plus globale des problématiques de déplacements: maîtrise d'ouvrage pour l'étude des pôles GPE de la ligne 18, étude lancée par le STIF sur les liaisons TC campus-vallée et l'opportunité d'un transport par câble (STIF). Il se montre très

favorable à l'étude stratégique, que constitue le Schéma de transports lancé par la Communauté Paris-Saclay.

L'EPAPS attend du Schéma des transports :

- Une vision long terme de l'évolution des réseaux sur le plateau (qualitatif et quantitatif), en tant qu'aménageur, pour adapter les projets. ;
- Une politique plus globale pour les vélos et le stationnement, au-delà des nouveaux quartiers qu'il aménage, pour favoriser le report modal ;
- L'intégration de l'étude stratégique « Mobilité Campus ».

B. ENJEUX ET PROJETS DU TERRITOIRE

L'EPAPS précise sa vision des enjeux du territoire en lien avec les projets d'aménagements et les contraintes environnementales. Les enjeux sur l'ensemble de la chaîne de déplacements (TC, routiers, stationnement, modes doux) sont ensuite détaillés, ainsi que les besoins recensés et les projets en cours d'études.

○ Projets d'aménagement en cours :

- 800 logements à Gif-sur-Yvette lancés sur le plateau du Moulon pour 2019 ;
- Vague de logements étudiants pour Centrale-Supélec (Quartier du Moulon – 1000 logements), et pour l'ENSAE (Quartier de l'Ecole Polytechnique). Le maire de Palaiseau a donné son feu vert pour la construction des logements familiaux sur sa commune. La consultation est sur le point d'être lancée dans le quartier de l'Ecole Polytechnique. Il y a aussi des changements sur le quartier de Corbeville, avec l'aménagement d'une 3^{ème} ZAC (conditionné par le réaménagement de l'échangeur de la N118), et un groupement de MOE est sur le point d'être notifié ;
- Des projets de pistes cyclables sont intégrés aux espaces publics réalisés par l'EPAPS, mais s'arrêtent à la limite des ZAC. Le rôle de la Communauté d'agglomération Paris-Saclay est de prendre le relais pour assurer les continuités à l'échelle de l'agglomération, en partenariat avec le CD91 sur son réseau.

○ Contraintes environnementales :

Les coteaux entre la vallée et le plateau sont en grande partie classés comme Espaces Boisés Classés (EBC). Il est ainsi quasiment impossible d'élargir le peu de routes de liaison « vallée-plateau », dont la largeur limite le gabarit des bus y circulant. Ces routes sont toutes empruntées par des bus et sont peu nombreuses:

- RD306 (Ligne 10) par des midibus ;
- La route entre Orsay et Moulon (rue du Doyen Joseph Pères): midibus (ligne 7) ;
- La route de Versailles (le long de la N118): il s'agit de la seule voie large. L'enjeu est donc de plus l'exploiter, notamment pour les lignes express 91-XX. Il faudrait d'ailleurs rabattre les lignes non locales desservant aujourd'hui Orsay, sur la gare du Guichet puis elles rejoindraient le plateau par la route de Versailles. Ceci nécessite de revoir la desserte RER B de cette gare au niveau de celle d'Orsay-Ville ;
- Chemin de la Hunière (accès au quartier de l'Ecole de Polytechnique depuis la gare RER de Palaiseau-Villebon) : Ligne 14 en minibus.

Il existe aussi un accès très étroit au plateau depuis la gare de Lozère (non empruntable en bus) par la rue Charles Gounod et le chemin du Rocher de la Vauve.

D'autre part, il y a une zone de protection naturelle, agricole et forestière (ZPNAF) sur le plateau entre les quartiers du Moulon/Corbeville et Saclay, zone traversée par la N118 (voir carte en annexe).

○ **Enjeux sur les TC :**

L'EPAPS constate que les projets avancent grâce au nouveau site propre sur le campus, et à la 91-08 qui dessert désormais EDF.

- Il y a une forte disparité des fréquentations sur les lignes Mobicaps, l'enjeu majeur est de les **hiérarchiser**, et de concentrer l'offre sur les lignes structurantes. Certaines lignes Mobicaps peu fréquentées pourraient peut-être fonctionner sur le même système que les navettes locales de l'ex-CAEE, voire muter vers du T.A.D. ou à plus long terme vers des services du type « véhicules autonomes ». Par ailleurs, ces navettes locales ont des taux de remplissage très faibles.
- Transport par câble : il y a une forte pression politique sur ce sujet, l'étude est donc menée par le STIF. Selon l'EPAPS, la localisation qui fait le plus de sens pour ce type de transport serait de l'Université Paris-Sud à Orsay et Bures-sur-Yvette (beaucoup d'emprises foncières disponibles) au quartier du Moulon, mais le site de l'Université Paris-Sud est un site classé (Domaine de Launay). Pour l'étude sur l'Exposition Universelle de 2025, l'emplacement privilégié serait de la gare du Guichet au quartier de Corbeville.
- Signalétique : L'EPAPS lance en partenariat avec la Communauté Paris-Saclay une étude signalétique à l'échelle de tout le campus et ses liens avec la ville existante. Concernant les déplacements, l'enjeu va jusqu'aux noms des stations du RER B pour aiguiller les flux vers les pôles du campus, et se demande quels sont les acteurs (RATP ?) à solliciter pour travailler sur ces questions. L'enjeu est que les noms donnent l'information de quel quartier du plateau de Saclay est desservi.

○ **Enjeux des pôles d'échanges :**

- Il y a assez d'espace disponible autour des futures gares du métro pour intégrer les besoins d'intermodalité mais il faut les définir rapidement.
- Les besoins en gare routière et parkings ne sont pas uniquement au niveau des gares métro.
- Il attend les futures études d'intermodalité pour connaître les besoins en termes de gares routières et parkings. Les gares routières devront être intégrées à la conception d'ensemble pour garantir la qualité et la cohérence des espaces publics.
- Aménagements vélos à faire aux gares dans la vallée (simples et pas chers). Il n'y a pas de démarche Véligo engagée pour les gares du RER B, malgré des associations cyclistes très affirmées (mais peu entendues).

○ **Enjeux et points durs routiers, projets:**

- Le carrefour de Saint-Aubin a été amélioré suite aux travaux du STIF pour le TCSP. Le nouveau carrefour est plus capacitaire.
- Selon de récents échanges, la circulation se densifie en vallée (est-ce une répercussion des feux de circulation du plateau ?). Les plans de circulation sont faits en local par les communes, donc il est compliqué d'avoir une réflexion globale. Exemple des aménagements type mise en sens unique sont faits dans la vallée, déportant le trafic de transit sur d'autres axes/communes (impact sur tout le secteur non quantifié). Il faudrait avoir une réflexion d'ensemble sur la hiérarchisation et la pacification du trafic dans la vallée.
- Travail avec le CD91 pour le projet sur la RD36 (Christ de Saclay) : actuellement fin de la phase pro et les travaux commenceront en sept 2017.
- Travail avec l'Etat sur l'échangeur de Corbeville (horizon 2020). L'EPAPS est MOA déléguée pour l'Etat.

○ **Enjeux sur le stationnement :**

- La réglementation est faite par commune, manque de réflexion globale, et politique divergente.
- Les VP se garent sur voirie à proximité des gares RER car la voirie est gratuite.
- Le stationnement sera nécessairement payant dans les nouvelles résidences étudiantes. Il faut réglementer le stationnement en voirie dans les nouveaux quartiers pour garantir la rotation.
- L'EPAPS va lancer une expérimentation de stationnement intelligent et mutualisé en 2017 pour aider à la gestion du stationnement.
- Parc-relais : les élus sont très partagés sur la question.
- Stationnement vélos : les arceaux ne sont pas suffisants, il faut du stationnement sécurisé et de masse. C'est le cas dans les nouveaux bâtiments construits dans le campus. Il faut le compléter en particulier par des offres en gare.

○ **Besoins recensés pour les TC:**

- Renforcer l'offre le soir et le weekend. La problématique est de quantifier ce besoin. Une étude a été lancée par Algoé en 2010 faisant ressortir des besoins différents entre les étudiants, doctorants, et chercheurs. Les besoins ont dû évoluer depuis. L'idée serait peut-être de faire une analogie avec d'autres territoires (quel service minimum pour quelle densité ?).
- Il faudrait créer des liaisons bus entre les nouveaux logements du plateau et les centres villes en vallée (services, cinéma). A savoir que des commerces de proximité (supérette, ...) vont s'installer progressivement sur les quartiers du plateau (5 000 m² de commerces prévus dans le quartier du Moulon).
- Il faudrait une 2^{ème} liaison vers Paris, autre que le RER B par Massy. Une ligne express vers le Pont de Sèvres par exemple. Elle est aussi très pertinente dans le sens Paris-Plateau (contre heure de pointe), la N118 n'étant pas encore surchargée dans ce sens en HPM.

○ **Projets/réflexions en cours pour favoriser les déplacements TC/ modes doux, et les nouvelles mobilités:**

- Liaisons plateau-vallée par les modes doux (piétons, vélos) : études en cours de finalisation pour une mise en place fin 2017- 2018. 6 liaisons prioritaires identifiées. Actuellement les cheminements piétons dans le coteau boisé sont catastrophiques.
A contacter : Rémi Tardy (Communauté Paris-Saclay en charge modes doux, stationnement)
- La mise en place de nouveaux services sur le plateau pour éviter que les trajets domicile-travail soient faits en VP :
 - pistes cyclables sur toutes les départementales du plateau (projet CD91-CPS),
 - location longues durées vélos pour les étudiants (tarification solidaire) – les vélos en libre-service ne sont pas une solution adaptée pour les étudiants. Exemple de la mise en place d'un garage vélos solidaire à l'Université Paris-Sud,
 - déploiement bornes de recharge sur le campus (déploiement de l'infrastructure par l'EPAPS),
 - développement des véhicules de service dans les établissements (exemple : l'Université Paris-Saclay dispose de 50 voitures de service, et le CEA 150).
- ZIPcar : faut-il faire un AO groupé pour la gestion de leur flotte ? ou chacun de son côté ? Ce n'est pas tranché, mais il faut être progressif pour répondre aux besoins spécifiques de chaque établissement. L'EPAPS ferait l'infrastructure (bornes de recharge), et les entreprises feraient progressivement muter leurs flottes de véhicules de service en autopartage ouvert ou semi-ouvert. L'EPAPS rencontre actuellement l'ensemble des établissements (entreprises, écoles) du plateau pour définir un modèle et une solution pour ce service d'autopartage (véhicules électriques)

- Autolib' : les communes (ou l'agglomération pour ses 27 communes) doivent adhérer au syndicat mixte Autolib' Metropole pour lancer le projet. L'EPAPS peut aider à identifier les zones, et faire l'interface technique.
- Véhicules autonomes ? réflexion en cours, à titre expérimental. Un partenariat entre Renault, l'Université Paris-Orsay, Transdev et SystemX a été monté pour travailler sur le sujet. Ils ont un projet d'expérience sur le TCSP, dont le dossier a été déposé auprès de l'ADEME (réponse attendue pour janvier 2017). Cela pourrait éventuellement compléter l'offre bus en heure creuse.

○ Pistes de réflexion pour l'amélioration des TC :

- Passage de certaines lignes Mobicaps peu remplies en système de navettes (sur le modèle des navettes locales ex-CAEE) ? a priori les lignes desservant les quartiers du campus ne sont pas concernées car bien remplies. a ligne 7 est assez structurante pour la liaison campus-vallée, la ligne 6 est bien aussi pour la desserte de l'Université Paris-Sud mais la voirie, propriété de l'Université, est en mauvaise état.
- Liaisons campus HEC – quartiers du plateau à renforcer, à minima des pistes cyclables (le CD91 se charge déjà du rond-point du Christ de Saclay). Il faudrait réfléchir à combiner les lignes Phébus Z et ligne 9 par exemple.
- La 91-08 aura sûrement à s'adapter à la demande future, la ligne devra éventuellement évoluer pour la desserte du plateau. Il faut par ailleurs en faire la publicité pour donner de la visibilité à cette nouvelle desserte nord-sud.
- Il n'existe pas de liaison vallée Ouest (Bures-sur-Yvette – logements étudiants) vers les quartiers Corbeville et Ecole Polytechnique.
- Créer une ligne faisant la liaison entre 2 gares RER B en passant par le plateau (sorte de boucle).
- Crochet de la 91-06 par une gare RER B, par exemple celle du Guichet.

Finalement, d'un point de vue plus global, la desserte du quartier du Moulon doit se faire plus par l'axe de la N118 et depuis les gares d'Orsay et le Guichet, à l'inverse du quartier de l'Ecole Polytechnique qui est desservi depuis Massy. D'autre part, les flux de déplacements seront mixtes dès l'arrivée des nouveaux établissements et logements (ne concernent pas que les étudiants), toute la journée, internes et externes au plateau.

C. DONNEES D'ENTREE

- « Mobilité Campus »: l'étude date de 2012, et a été finie en 2014. Mais, cette étude reste tout à fait pertinente. Il s'agit de remettre à jour certains chiffres (=> l'EPAPS fournit ces éléments, et tout document de programmation ayant évolué depuis), et le schéma des modes doux a évolué. Ce document contient des éléments de diagnostic importants. Les chiffres de population et emplois ont effectivement évolué (voir paragraphe ci-dessus correspond aux projets d'aménagements) => L'EPAPS renvoie les nouvelles données (de l'ordre 1500 logements, et 200 000m² d'aménagement supplémentaires).
- La CCI de l'Essonne a lancé un PDIE sur le plateau. Guillaume Delage est le responsable PDIE pour l'Essonne). L'EPAPS envoie son contact.

5.2 Entretien avec le Conseil Départemental de l'Essonne

OBJET : Entretien avec le Conseil Départemental de l'Essonne sur le Schéma de Transports de la Communauté Paris Saclay

Nature de la réunion : Entretien partenaire

Date de la réunion : 08/12/16 **Rédacteurs :** Elhoucine SABRI
Mickaël SCHIL

Date d'édition : 08/12/16

Nb de pages : 5

MAÎTRE Communauté d'agglomération Paris-Saclay

D'OUVRAGE :

PROJET : Elaboration du Schéma de Transports de la Communauté Paris-Saclay

n° affaire SYSTRA FR01T16H87

Annexes

Ordre du jour :

- A. OBJECTIFS DE L'ETUDE ET PRESENTATION DU CONSEIL DEPARTEMENTAL
- B. DIAGNOSTIC ET PROJETS SUR LE TERRITOIRE
- C. LES ENJEUX DU SCHEMA DE TRANSPORTS

Liste des participants :

Nom – Prénom	Organisme	Fonction	Mail	Invité	Présence	Diffusion
Emmanuel PRIVAT	Communauté Paris-Saclay	Responsable du service Mobilités et Transports	emmanuel.privat@paris-saclay.com	X		X
Kevin COMBASSON	Communauté Paris-Saclay	Chargé du développement des transports	kevin.combasson@paris-saclay.com	X		X
Sandrine LECRY	Conseil Départemental de l'Essonne	Chef de service Service Relations Usagers et Transports de Proximité	slecry@cg91.fr	X	X	X
Nadège BOURGIS	SYSTRA	Directrice de Projet	nbourgis@systra.com			X
Mickaël SCHIL	SYSTRA	Responsable de projet	mschil@systra.com	X	X	X
Elhoucine SABRI	SYSTRA	Chargé d'étude	ext.esabri@systra.com	X	X	X
Camille BORIES	SYSTRA	Chargée d'étude	cbories@systra.com			X

Contenu de la réunion :

- A. OBJECTIFS DE L'ETUDE ET PRESENTATION DU CONSEIL DEPARTEMENTAL

SYSTRA rappelle les objectifs et le contexte de l'étude, sur la base de ce qui a été présenté en COPIL le 05/12/2016.

○ **Rôle et compétences du CD91 :**

La principale compétence du Conseil départemental de l'Essonne en matière de Transport concerne désormais la gestion de l'infrastructure routière départementale. Auparavant, le Département était également en charge de l'organisation du transport scolaire par délégation du STIF. Cette compétence a été reprise par le STIF en 2015. Le Département était également en charge des lignes de bus du réseau Albatrans jusqu'il y a 10 ans.

Suite aux élections départementales de mars 2015, les élus départementaux ont souhaité insuffler une nouvelle dynamique et repositionner le Département comme principal acteur de la mobilité sur le territoire de l'Essonne, sur tous les modes de transport. Une réorganisation des services a donné lieu à la mise en place de deux directions : une en charge de l'infrastructure routière et l'autre de la mobilité. Dans ce cadre, le Département prépare pour le début 2017 un schéma de mobilité dans lequel s'inscrivent notamment : un Plan bus, un Plan d'écomobilité et un Plan de transport des marchandises.

Le Département s'est positionné comme un intermédiaire entre les intercommunalités de l'Essonne et le STIF, pour porter les projets de transport sur le territoire, et pour défendre les besoins de transports des habitants de grande couronne.

○ **Plans de développement des transports sur le territoire et attentes du Département**

Le Plan bus préparé par le Département envisage de repositionner le bus dans la mobilité du quotidien. Cette volonté repose sur plusieurs constats. En premier lieu, même si la fréquentation du réseau de bus augmente d'année en année, ce réseau souffre d'une mauvaise image. La part modale pour la voiture particulière reste ultra majoritaire : 55% des Essonnais se déplacent en voiture, contre 4% seulement en bus et 1% en vélo. Par ailleurs, les routes départementales et nationales traversant l'Essonne sont fortement congestionnées. Ainsi, le Département envisage la mise en place d'un certain nombre d'actions et de recommandations pour revaloriser les bus, notamment :

- Offrir une meilleure adéquation de l'offre avec la demande reposant sur une analyse fine des besoins réels des usagers ;
- Recaler la hiérarchisation du réseau (Mobilien, Express, Fortes, Locales) : aujourd'hui, on constate une offre de transport très disparate d'une collectivité à l'autre au sein du Département ;
- Reconsidérer les déplacements du soir et du weekend dans la nouvelle structure de l'offre ;
- Garantir une meilleure visibilité de l'offre pour l'utilisateur ;
- Assurer le confort des lignes ;
- Mettre en place des aménagements ponctuels en fonction des points durs rencontrés sur le réseau, pour faciliter la circulation des bus sans pour autant contraindre davantage la circulation des VP : synchronisation des feux tricolores, priorité des bus aux feux... ;
- Créer de nouveaux pôles d'échange multimodaux sur le modèle du PEM de Briis-sous-Forges (A10) pour faciliter le report modal vers les TC.

Par ailleurs, ce PEM de Briis-sous-Forges est aujourd'hui saturé : certains bus ne peuvent même pas rentrer dans la gare routière (3 cars maximum par sens peuvent accéder au pôle) et malgré une offre théorique d'un car toutes les 5 minutes en heure de pointe, certains usagers doivent parfois attendre jusqu'à 20 minutes pour trouver de la place dans un car. Les parkings du PEM (230 places) arrivent également à saturation. Une adaptation du pôle d'échange de Briis-sous-Forges est donc à prévoir.

Pour le Département, la mise en place d'un pôle d'échange sur le Plateau de Saclay ou dans la zone d'activité de Courtabœuf, au cœur d'importants nœuds de circulation routière pourrait être pertinente.

Le CD91 travaille avec les collectivités dans une logique de concertation sur les besoins et enjeux de transport sur son territoire et assure la transmission des remarques et propositions ainsi que le suivi de l'avancement des projets de transport routier auprès du STIF. Le Département s'assure également de la cohérence de l'ensemble des propositions. Dans ce sens, la numérotation des lignes, relevée comme problème nuisant à la bonne lisibilité de l'offre, a été inscrite dans le Plan Bus 2016 du CD91 ainsi que dans le projet « Grand Paris des Bus » porté par le STIF, traduisant ainsi le besoin d'un travail global sur la cohérence de la numérotation de l'ensemble des lignes à l'échelle du Département et de l'ensemble de l'Île de France.

Le CD91 attend du Schéma de transports de la Communauté d'agglomération Paris-Saclay en particulier :

- Une amélioration ponctuelle des dysfonctionnements relevés au niveau du réseau actuel ;
- Une politique plus globale en faveur des mobilités douces afin de favoriser le report modal vers l'écomobilité.

B. DIAGNOSTIC ET PROJETS SUR LE TERRITOIRE

Le CD91 précise sa vision des enjeux du territoire en lien avec les projets d'aménagements en cours. Les enjeux sur l'ensemble de la chaîne de déplacements (TC, routiers, modes doux) sont ensuite détaillés, ainsi que les besoins recensés et les projets en cours d'études.

○ Diagnostic du réseau routier :

- Les points durs déjà relevés et discutés lors du COPIL sont confirmés par le CD91.
- La RN20 est particulièrement congestionnée. Des remontées de files importantes sont également constatées sur la RN104, entre l'échangeur de Linas et les Ulis (A10 / RN118), voire même au-delà de Linas.

○ Projets d'aménagement en cours ou à l'étude :

- RN118 : pas d'évolution ni d'information complémentaire concernant le projet de couloir bus entre les Ulis et Vélizy ;
- Réaménagement du Christ-de-Saclay : projet en cours ;
- RD36 : le Département de l'Essonne se réserve la possibilité d'un doublement de la RD36 entre le Christ et Châteaufort à terme ;
- Requalification de la RN20 : un projet est à l'étude sur cet axe, avec la mise en place d'un site propre bus ;
- Réaménagement du pôle de Massy : des études ont été menées sur ce pôle identifié comme point noir en termes de circulation et pour les transports collectifs. La gare routière d'Atlantis ne permet actuellement pas d'accueillir plus de bus. L'état d'avancement des études n'est pas connu par le Département, qui n'a pas de vision précise sur le futur de ce pôle d'échange ;
- Grand Paris des Bus :
 - RN118 et RN104 entre Linas et Corbeil : projets de couloir bus inscrit dans une programmation financière,
 - Lignes Express : volonté de renforcer les lignes 91-03, 91-06 et DM153 en priorité.

○ Développement de pôles générateurs

SYSTRA interroge le Département sur d'éventuels projets de pôles générateurs (collèges, espaces culturels ou de loisir...) portés par le Conseil Départemental sur le territoire de la Communauté d'agglomération Paris-Saclay. Le Département ne porte pas de projet de construction de pôles générateurs. La seule problématique, qui pourrait avoir un impact sur des lignes de transport local et sur les navettes scolaires, est une éventuelle nouvelle sectorisation des collèges. Si cela devait intervenir, chaque projet est discuté dans un premier temps entre les services départementaux (Transports et Mobilité, et Collèges) pour étudier les besoins d'adaptation de l'offre de transports, en amont d'une sollicitation des collectivités locales.

○ **Besoins recensés pour les TC :**

- Renfort de l'offre en heures creuses, le soir et le weekend ;
- Renfort des liaisons entre les principaux pôles générateurs de déplacements du Département : Evry, Communauté Paris-Saclay, Orly ;
- Considération du flux Domicile-Etudes important généré par le pôle universitaire d'Evry.
- Volonté de créer ou de renforcer les lignes Express :
 - 91-03 Dourdan – Massy,
 - 91-06 Massy – Saclay (urgent),
 - 91-05 Evry – Massy,
 - DM153 Massy – Arpajon,
 - Ligne Express Saclay – Paris à créer.

Le renforcement des lignes express 91-03, 91-05, 91-06 et DM153 est conditionné par le réaménagement du pôle de Massy – Palaiseau. De même, le renforcement de l'offre sur la 91-03 est conditionné par le réaménagement éventuel de la gare routière de Briis-sous-Forge qui ne permet actuellement pas d'accueillir plus de bus en heure de pointe.

L'offre depuis Dourdan vers Massy pourrait être renforcée depuis Saint-Chéron, où la gare routière située en centre-ville est actuellement sous-utilisée.

Une liaison directe entre le site de TERATEC et du CEA à Bruyères-le-Châtel et Massy-Palaiseau pourrait être mise en place. Le CEA met en place une navette privée sur cette liaison, mais cette navette pourrait être remplacée par une offre régulière (conditionnée par un accès à la gare routière de Massy). Le trajet est faisable en transports publics, mais il demande une rupture de charge.

○ **Projets/réflexions en cours pour favoriser les déplacements TC/ modes doux, et les nouvelles mobilités :**

Le schéma de mobilité adopté par le Département de l'Essonne a pour vocation de favoriser l'écomobilité. Dans ce cadre, le Département est porteur d'un certain nombre d'actions concernant :

- Le covoiturage ;
- Les véhicules électriques ;
- Les circulations douces.

Ces actions ne concernent pas des projets ciblés sur des territoires spécifiques. Par ailleurs, les collectivités sont encouragées à faire des propositions ponctuelles, notamment pour mettre en place des aires de covoiturages ou des bornes électriques sur leurs territoires.

C. LES ENJEUX DU SCHEMA DE TRANSPORTS

SYSTRA présente à Mme Lecry la liste des enjeux pour l'élaboration du Schéma de transports de la Communauté d'agglomération Paris-Saclay, telle qu'elle a été présentée lors du COPIL et aux ateliers. SYSTRA propose à Mme Lecry de compléter cette liste d'enjeux si nécessaire, puis de hiérarchiser ces enjeux.

Le CD91 attribue aux enjeux précédemment identifiés sur son territoire l'ordre de priorité suivant :

○ **Besoins prioritaires et urgents :**

- Améliorer la desserte du pôle d'échanges multimodal Massy-Palaiseau ;
- Préparer l'arrivée de la ligne 18 du GPE ;
- Renforcer la liaison avec le pôle d'Orly (OIN Orly – Rungis Seine Amont) ;
- Améliorer les liaisons routières Est-Ouest ;
- Améliorer les liaisons TC Nord-Sud, en particulier sur la RN20 plus que sur la RN118 ;
- Renforcer certaines dessertes en heures creuses, le soir et le weekend ;
- Mise en place de TAD spécifiques pour la desserte des pôles d'activité ;

○ **Enjeux de seconde priorité, à intérêt local :**

- Renforcer la desserte du plateau de Saclay dans le cadre du développement/extension du cluster scientifique Paris-Saclay ;
- Renforcer la desserte du parc d'activités de Courtabœuf.

Ces deux enjeux plus locaux sont à relier à la nécessité de renforcer la desserte des zones d'activité en heure creuse et en fin d'heure de pointe du soir.

5.3 Atelier avec les transporteurs et les usagers des transports

OBJET :	Atelier avec les usagers des transports et les transporteurs		
Nature de la réunion :	Atelier		
Date de la réunion :	01/12/16	Rédacteurs :	Mickaël SCHIL
Date d'édition :	V1 : 22/12/16		Nb de pages : 20
	V2 : 24/01/17		2

MAÎTRE	Communauté d'agglomération Paris-Saclay		
D'OUVRAGE :			
PROJET :	Elaboration du Schéma de Transports de la Communauté Paris-Saclay		
n° affaire SYSTRA	FR01T16H87		

Annexes

Diaporama de l'atelier

Suggestions envoyées par Djibril-Aurélien DEMBELE-CABOT, membre du de la FNAUT-IDF et du Comité des Usagers du RER B en vallée de Chevreuse (COURB)

Ordre du jour :

- A. OBJECTIFS DE L'ETUDE ET PRESENTATION DU CONSEIL DEPARTEMENTAL
- B. DIAGNOSTIC ET PROJETS SUR LE TERRITOIRE
- C. LES ENJEUX DU SCHEMA DE TRANSPORTS
- A. INTRODUCTION ET OBJECTIFS DE L'ATELIER
- B. LES BESOINS DE DEPLACEMENTS
- C. DIAGNOSTIC DU RESEAU ROUTIER
- D. LES TRANSPORTS EN COMMUN
- E. LES ENJEUX DU SCHEMA DE TRANSPORTS
- F. LES MODES ALTERNATIFS
- G. CONCLUSION

Liste des participants :

Nom – Prénom	Organisme	Fonction	Mail	Invité	Présent(e)	Excusé(e)	Diffusion
Tito GALLI	Conseil Citoyen de Longjumeau	Représentant	titogalli@gmail.com	X		X	X
Farida AMLOU	Conseil citoyen Massy Opéra	Représentante	farida.amlou@gmail.com	X	X		X
Jean-Michel LOURTIOZ	Université Paris-Sud	Vice-président Campus, Patrimoine et Développement Durable	Jean-michel.lourtioz@u-psud.fr	X	X		X
Djibril-Aurélien DEMBELE-CABOT	FNAUT	Membre du CA	dembelecabot@aol.com	X		X	X
Harm SMIT	UASPS/COLOS		Harm.smit@neuf.fr	X	X		X

Bernard CHARPENET	COURB (usagers du RER B Sud) et Conseil citoyen des Ulis	Secrétaire	bmo.charpenet@free.fr	X	X		X
Quentin DEGEZ	Université Paris – Saclay	Représentant élus étudiants université	interassosuvsq@gmail.com	X		X	X
Florian TILQUIN	Université Paris – Saclay	Représentant élus étudiants écoles	http://www.lurpa.ens-cachan.fr/jsp/contact_mail.jsp?CODE=ftilquin&LANGUE=0&ID_OBJET=29908&TYPE_OBJET=ANNUAIREKSUP&RH=DL_LURPA-FR-HAUT	X		X	X
Xavier GANDIOL	ENSTA PARIS TECH	Secrétaire général	xavier.gandiol@ensta-paristech.fr	X	X		X
Hervé LEGUIL	Centrale-Supélec-Campus de Gif	Responsable Services Généraux	Herve.leguil@centralesupelec.fr	X	X		X
Pierre RAMEAU	ÉCOLE POLYTECHNIQUE	Chef des moyens généraux	pierre.rameau@polytechnique.edu	X		X	X
Lionel CHAMPETIER	UASPS/ASEOR	Président UASPS	uasps@wanadoo.fr	X	X		X
Zacombie BEDUOGLU	ASEOR	Vice-présidente	z.beduoglu@club-internet.fr	X	X		X
Christian FAYOT		Usager et contribuable	christian.fayot@wanadoo.fr	X	X		X
Luiza HARFOUCHE-DJEBARA	Conseil citoyen de Longjumeau	Membre	Luiza.harfouche@hotmail.fr	X		X	X
Erick BLANCHARD	CEA	Section Vie Du Centre	Erick.BLANCHARD@cea.fr	X		X	X
Didier LEGE	ALBATRANS	Directeur Commercial	dlege@albatrans.net	X		X	X
Nicolas SILBERZAHN	CEAT TRANSDEV		Nicolas.SILBERZAHN@transdev.com	X		X	X
Philippe TAHMAZIAN	KEOLIS	Directeur du développement	philippe.tahmazian@transports-daniel-meyer.fr	X	X		X
Isabelle BELLANGER	RATP	Directrice Agence de développement Essonne Yvelines	isabelle.bellanger@ratp.fr	X	X		X
Sylvain TSCHARNKE	RATP	Responsable Développement Territorial		X	X		X
Géric BIGOT	SAVAC	Président	g.bigot@savac.fr	X	X		X
Sébastien VAUGRENARD	SAVAC	Chargé d'études	s.vaugrenard@savac.fr	X	X		X
Sylvie HENRY	SNCF	Responsable des relations institutionnelles RER C	sylvie.henry@sncf.fr	X		X	X
Grégory CHAPALAIN	TRANSDEV LES CARS D'ORSAY	Responsable Études et Méthodes	Gregory.CHAPALAIN@transdev.com	X	X		X
Jennifer HEINZLE	TRANSDEV Paris SUD	Chargée d'offre commerciale	Jennifer.HEINZLE@transdev.com	X	X		X
Anne-Lise OPPENEAU	ULYSSE		responsable-exploitation@ulyse-transport.fr	X	X		X

Francis CLAVEAU	MOBICITE	Responsable Exploitation	francis.claveau@ratpdev.com	X	X		X
Patrick DESERT	MOBICITE	Responsable de site	patrick.desert@ratpdev.com	X	X		X
Abdoulaye CISSOKO	Union des Associations des Ulis	Stagiaire du Lycée de l'Essouriau		X	X		X
Jean-Pierre ABBADIE	Communauté Paris-Saclay	DGA – PAM	jean-pierre.abbadie@paris-saclay.com	X		X	X
Emmanuel PRIVAT	Communauté Paris-Saclay	Responsable du service Mobilités et Transports	emmanuel.privat@paris-saclay.com	X	X		X
Kévin COMBASSON	Communauté Paris-Saclay	Chargé du développement des transports	kevin.combasson@paris-saclay.com	X	X		X
Raphaël KRUG	Communauté Paris-Saclay	Chargé de l'Offre et des Infrastructures de Transports	raphael.krug@paris-saclay.com	X	X		X
Clément MOLINA	Communauté Paris-Saclay	Responsable grands projets et mobilité	clement.molina@paris-saclay.com	X	X		X
Gabriela IRIART	Communauté Paris-Saclay	Chargée de mission Politique de la Ville/GUSP	gabriela.iriart@paris-saclay.com	X	X		X
Nadège BOURGIS	SYSTRA	Directrice de Projet	nbourgis@systra.com	X	X		X
Mickaël SCHIL	SYSTRA	Responsable de projet	mschil@systra.com	X	X		X
Camille BORIES	SYSTRA	Chargée d'étude	cbories@systra.com	X			X
Elise LEBOEUF	SYSTRA	Experte SIG	eleboeuf@systra.com	X			X
Matthieu NOËL	PARME Avocats	Avocat associé	mathieu.noel@parme-avocats.com	X			X
Raphaël MORAND	PARME Avocats	Avocat	raphael.morand@parme-avocats.com	X			X

Contenu de la réunion :

A. INTRODUCTION ET OBJECTIFS DE L'ATELIER

Emmanuel PRIVAT, Responsable du Service mobilités et transports de la Communauté d'agglomération Paris-Saclay introduit la réunion.

SYSTRA rappelle les objectifs de cet atelier, qui est le premier atelier pour la 1^{ère} phase de diagnostic du Schéma de transports :

- Alimenter le diagnostic sur l'offre et besoins de transports sur le territoire de la Communauté d'agglomération Paris-Saclay, les points forts et les points faibles de la situation actuelle ;
- Partager une vision future sur les transports de la Communauté d'agglomération Paris-Saclay : vers où veut-on aller ? Quels sont les enjeux du Schéma de transports ?
- Echanger avec les élus sur les aspects contractuels.

Un atelier avec les acteurs économiques de l'agglomération aura lieu le 1^{er} décembre après-midi, et un atelier avec les élus est prévu le 13 décembre.

M. LEGUIL, responsable des services généraux de Centrale-Supélec à Gif-sur-Yvette introduit la réunion en signalant le fait que les lignes 91-06 et 91-10 ne circulent plus sur le site propre du fait de l'installation le long du site propre dans le secteur du Moulon de caravanes de gens du voyage. SYSTRA et la Communauté d'agglomération Paris-Saclay rappellent que ce n'est pas le sujet de l'atelier, mais cet incident introduit la problématique de la qualité de service sur le réseau de transports en commun de l'agglomération. La notion de qualité de service doit être au cœur de la réflexion pour construire et imaginer le futur réseau de transports.

B. LES BESOINS DE DEPLACEMENTS

SYSTRA présente les cartes de flux de déplacements domicile-étude et domicile-travail sur la base des données de l'INSEE 2012.

M. FAYOT (usager à Nozay) signale que les cartes occultent la répartition modale des flux. Les cartes font également abstraction des plages horaires des déplacements. SYSTRA précise que la répartition modale des déplacements est disponible dans la base de données INSEE et a été exploitée. Les données de l'INSEE doivent être complétées par les données d'utilisation du réseau qui permettent d'identifier la répartition des déplacements dans les transports en commun au cours de la journée. Les ateliers avec les usagers et les acteurs économiques, ainsi que les entretiens avec les partenaires permettront de compléter le diagnostic en identifiant des besoins particuliers en dehors des heures de pointe.

Les usagers signalent également que les cartes de flux domicile-travail et domicile-étude ne montrent pas les déplacements travail-travail.

La RATP indique que les enquêtes origine-destination qui sont réalisés dans les bus et sur le réseau ferré permettent de connaître la répartition des déplacements au cours de la journée, et d'ajuster l'offre en conséquence. M. FAYOT signale que ces enquêtes dans les réseaux de transports occultent les personnes qui n'utilisent pas les transports car l'offre ne répond pas à leurs besoins.

M. FAYOT demande donc que les données de déplacements de l'INSEE soient complétées par des chiffres d'enquêtes sur toutes les communes de l'agglomération. Des questionnaires pourraient être publiés dans les magazines des communes pour identifier les origines et destinations des habitants et des travailleurs, leurs modes de transports, et surtout, les raisons pour lesquelles certaines personnes ne se déplacent pas ou n'empruntent pas les transports en commun. Ces enquêtes permettraient non seulement de récupérer des données sur des personnes qui n'apparaissent pas dans les chiffres de fréquentation du réseau de transports en commun ou dans les flux de déplacements de l'INSEE, mais aussi d'optimiser la nature et la fréquence des véhicules de transports.

M. CHARPENET (Comité des Usagers du RER B en Vallée de Chevreuse) indique que des enquêtes assez fines sur les déplacements des usagers ont été réalisées dans le cadre de Plans de Déplacements Inter-Entreprises (PDIE), notamment sur le secteur du plateau de Saclay sud. Le Plan de Déplacement de l'Université Paris-Sud doit être réalisé en 2017. Une enquête a été réalisée auprès des usagers sur la commune des Ulis ; cette enquête a permis une meilleure répartition des bus sur le territoire de la commune et la mise en place de 1,6 million d'euros d'offre supplémentaire en septembre 2013, avec renforcement de la ligne 3 (Les Ulis-Orsay) et 2 (Massy). La fréquentation du réseau de transports en commun a augmenté de 30% depuis le renforcement de l'offre.

Les partenaires soulignent les besoins importants de liaisons entre le plateau de Saclay et le secteur de Courtabœuf / les Ulis. Certains créneaux horaires sont peu desservis et les gens utilisent donc leur voiture pour des déplacements pour des motifs autres que le domicile-travail.

M. CHARPENET indique que le quartier de la Queue d'Oiseau aux Ulis est peu desservi par les transports en commun. D'autre part, des besoins sont identifiés la nuit. La ligne de Noctilien Paris – Massy – Saint-Rémy-lès-Chevreuse (N122) est très utilisée le weekend ; cette ligne ne dessert pas les Ulis alors qu'il y a de la demande identifiée sur la commune. Une demande a été faite au STIF et une étude a été réalisée par celui-ci pour que la ligne Noctilien desserve les Ulis, mais cette demande n'a pas abouti.

Les besoins spécifiques pour les établissements scolaires, en particulier les lycées, doivent être pris en compte pour l'évolution du réseau de transports. Mme AMLOU, représentante du Conseil Citoyen de Massy Opéra souligne les problèmes de desserte du lycée professionnel Jean Perrin à Longjumeau. Beaucoup d'élèves du lycée viennent de Massy, certains d'entre eux mettent plus d'une heure à faire le trajet en bus avec une correspondance. Il manque une ligne de bus direct entre Massy et le lycée Jean Perrin.

C. DIAGNOSTIC DU RESEAU ROUTIER

a. Les problématiques de circulation sur le territoire de l'agglomération et les points durs du réseau routier

M. FAYOT signale les problèmes de signalisation lors de travaux sur le territoire de l'agglomération. Des actions de communications seraient à mettre en place sur chaque commune lors de travaux de voirie.

M. LEGUIL signale les problèmes récurrents de circulation sur le secteur du Moulon. Les feux de circulation au rond-point d'Arsonval génèrent des embouteillages dont il est compliqué de s'extirper en heure de pointe. Pour M. LOURTIOZ de l'Université Paris-Sud, outre les problèmes de feux liés au TCSP sur le plateau, le site propre est mal signalé, et des automobilistes empruntent la voie réservée. Une meilleure signalisation doit être mise en place, accompagnée par une campagne de sensibilisation. La Communauté d'agglomération Paris-Saclay indique que le problème est connu, la signalisation routière a été renforcée depuis la mise en service du site propre, notamment avec la mise en place de panneaux « sens interdit sauf bus ». Le STIF a mandaté le CEREMA pour réaliser un audit sur la conformité de la signalisation et de la circulation sur le site propre Massy-Saclay. M. LEGUIL demande que les autorités de police soient saisies pour faire appliquer la réglementation. La Communauté d'agglomération Paris-Saclay indique que des demandes ont été faites dans ce sens auprès des communes.

M. FAYOT signale des difficultés de giration des bus à certains endroits, notamment à la Ville-du-Bois (tout particulièrement dans le virage du chemin de Saint-Eloi), et des problèmes de sécurité afférents (bus déportés vers la gauche lorsqu'ils tournent, difficulté de croisement des véhicules venant en sens contraire).

Les partenaires complètent la carte des points durs de circulation présentée par SYSTRA en indiquant :

- Des difficultés récurrentes de circulation au carrefour de la Folie Bessin à Villejust ;
- Des remontées de files importantes sur la RN104 depuis Linas vers les Ulis / A10, et au niveau de l'échangeur de Linas depuis les Ulis en heure de pointe du soir ;
- Des difficultés de circulation sur la RD117 entre Ballainvilliers et Villebon-sur-Yvette, et dans le secteur du centre commercial Villebon 2 ;

- D'importantes remontées de files sur l'A126 (entre A6 et A10) et jusque sur l'A6 ;
- Des remontées de files sur la RD36 entre Palaiseau et le Christ-de-Saclay (feux de la Martinière) ;
- Des difficultés de circulation sur la RD306 à Gif-sur-Yvette ;
- Des difficultés de circulation dans le secteur du Moulon, notamment du fait des nombreux chantiers dans le secteur.

M. CHAMPETIER, de l'Union des Associations de Sauvegarde du Plateau de Saclay, signale les problèmes liés aux aménagements routiers pour ralentir et pacifier la circulation. Les voies sont régulièrement rétrécies, notamment en entrée de ville, pour ralentir les voitures, mais les bus ne se croisent plus dans ces rues étroites (par exemple rue Racine et rue Charles de Gaulle à Orsay). Les bus sont ralentis, doivent parfois s'arrêter pour laisser passer le véhicule venant dans l'autre sens, et les temps de parcours augmentent. Il est également signalé que les nouveaux aménagements de la RD128 dans le secteur du Moulon, avec une voie de circulation dans chaque sens, des places de stationnement, un terre-plein central et des arbres plantés de chaque côté, empêchent tout dépassement de véhicule arrêté. Il suffit qu'un véhicule soit arrêté ou en panne pour que toute la rue soit bouchée.

M. TAHMAZIAN (Daniel Meyer) signale que des aménagements nouveaux (feux, stop, jardinières...) sont mis en place tous les mois sur les communes de l'agglomération, notamment à Saclay-les-Chartroux, Ballainvilliers, la Ville-du-Bois. Ces aménagements rallongent significativement les temps de parcours sur certaines lignes de bus.

La Communauté d'agglomération Paris-Saclay indique que des discussions sont en cours avec l'EPAPS pour prendre en compte les transports en commun et les camions dans les aménagements de voirie, et éviter de réduire trop la largeur des voiries. SYSTRA indique que la prise en compte des transports en commun dans les aménagements routiers pourra faire l'objet d'une fiche action dans la troisième phase de l'étude. A titre d'exemple, Saint-Quentin-en-Yvelines a rédigé un cahier des charges pour l'intégration des transports en commun dans les projets urbains sur le territoire de l'agglomération.

La Communauté d'agglomération Paris-Saclay fait remarquer que les Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) occultent les transports en commun. Le service déplacements et mobilité de l'agglomération devrait être impliqué sur tous les gros projets d'aménagement et de développement sur le territoire de l'agglomération, pour donner son avis et faire des recommandations en lien avec les transports collectifs et les mobilités douces.

b. Les projets routiers

SYSTRA présente une carte des projets routiers identifiés sur le territoire de l'agglomération.

M. CHAMPETIER (Union des Associations de Sauvegarde du Plateau de Saclay) s'interroge sur les couloirs de bus sur la RN118. Il n'y a pas de place pour rajouter une voie supplémentaire, et la nationale ne peut pas être élargie. Le problème a déjà été soulevé dans le Contrat de Développement Territorial.

La Communauté d'agglomération Paris-Saclay indique que l'on peut imaginer des sections de voies de bus localisées, pas forcément sur le secteur d'Orsay où la nationale est la moins large. Ces sections localisées permettraient d'améliorer les temps de parcours pour les transports en commun sur tout le linéaire.

M. CHAMPETIER interroge la Communauté d'agglomération Paris-Saclay sur le projet de doublement de la RD36 depuis le Christ-de-Saclay vers Saint-Quentin-en-Yvelines. La réalisation de ce doublement reviendrait de fait à boucler la Francilienne et amènerait un nombre important de camions sur le

plateau de Saclay. Ce n'est pas la Communauté d'agglomération Paris-Saclay qui porte ce projet. Ce sujet est à discuter avec tous les acteurs, notamment le Département de l'Essonne.

D. LES TRANSPORTS EN COMMUN

Pour M. FAYOT, les moyens sont mal répartis sur le réseau de transports en commun. M. FAYOT observe que des cars de 40 à 60 places circulent trop souvent à vide sur le réseau en dehors de certaines heures (à titre d'exemple, il n'y a pas plus de 2 personnes sur la plupart des courses à Nozay pendant les périodes creuses, mais il conviendrait de préciser ce constat sur l'ensemble du territoire). Sur ces courses, les cars pourraient être remplacés par des midibus ou minibus en heures creuses, afin que l'offre corresponde mieux à la demande. A contrario, M. Fayot informe avoir attendu deux heures et demi un bus de la ligne DM11 un dimanche soir entre 18h45 et 21h15 à la gare RER de Massy, et soulève donc la question de l'offre en soirée et les week-ends.

M. TAHMAZIAN, de l'entreprise Daniel Meyer, répond que c'est le STIF qui décide des matériels roulants qui circulent sur chaque ligne. Il est compliqué de faire circuler sur la même ligne des matériels roulants différents à différentes heures de la journée. Cela obligerait le transporteur à disposer d'une double flotte de véhicules, demandant un investissement important (220 à 280 k€ pour un bus standard, 150 k€ pour un midibus) et de la place supplémentaire dans les dépôts pour garer tous les véhicules.

[Hors réunion : M. FAYOT indique avoir déjà exposé la situation dans un courriel du 21 août 2013 destiné au STIF (la CA Europ'Essonne était en copie) et suggéré : « ...Pourquoi ne pas mettre en œuvre des véhicules de moindre capacité, mais en plus grand nombre, afin d'améliorer la fréquence des passages ? Certes, cela nécessiterait l'embauche de quelques conducteurs supplémentaires afin d'assurer le transport aux heures de pointe, mais n'y a-t-il pas là matière à réflexion et à optimisation... ? C'est pourquoi je vous demande de bien vouloir réexaminer les choix qui ont été faits, et de proposer une optimisation de l'exploitation de la ligne DM11 en concertation avec tous les acteurs du domaine. Bien entendu, il ne s'agit pas d'augmenter les subventions, mais de mieux les utiliser, voire, si possible, de réduire les dépenses à la charge des contribuables et des usagers !... ». Le STIF n'a jamais répondu à cette doléance.]

La Communauté d'agglomération Paris-Saclay confirme qu'il y a beaucoup d'offre à certains endroits du territoire de l'agglomération, et cette offre n'est pas forcément nécessaire. La question de la suppression de certaines courses et/ou de la relocalisation de l'offre se pose. SYSTRA précise qu'il s'agit d'un des objectifs du Schéma de transports.

a. Accès au plateau de Saclay

Les partenaires du plateau de Saclay signalent les difficultés récurrentes pour accéder aux écoles et aux entreprises du plateau depuis la gare de Massy-Palaiseau. Les bus des lignes 91-06 et 91-10 sont bondés en heures de pointe du matin (7h30 – 8h30) entre Massy et le Quartier de l'Ecole Polytechnique. A l'inverse, le soir les bus arrivent pleins devant l'ENSTA en période de pointe du soir (16h30 – 18h), et voyageurs qui veulent descendre vers la gare de Massy-Palaiseau doivent souvent laisser passer plusieurs bus avant de pouvoir monter. Les partenaires font remarquer que le site propre dont l'extension a été mise en service en 2016 est déjà à saturation, et s'inquiètent de la situation avec l'arrivée de 4000 personnes dans les nouveaux bâtiments de l'Ecole Centrale en septembre 2017. La Communauté d'agglomération Paris-Saclay précise que des courriers ont déjà été envoyés au STIF pour faire remonter ce problème.

M. CHARPENET (Comité des Usagers du RER B en Vallée de Chevreuse) précise que le système de desserte du plateau de Saclay en transports en commun n'est sur le papier pas si calamiteux que ça, lorsque tout fonctionne normalement. Mais dans l'ensemble, cela ne fonctionne pas correctement.

M. CHAMPETIER (Union des Associations de Sauvegarde du Plateau de Saclay) fait remarquer que le nord du plateau de Saclay est un peu délaissé du point de vue des transports en commun. La desserte du campus d'HEC depuis le Moulon et le Quartier de l'Ecole Polytechnique est oubliée. Le prolongement du site propre du Christ-de-Saclay vers Jouy-en-Josas pourrait être envisagé. La Communauté d'agglomération Paris-Saclay précise qu'une ligne express entre le plateau de Saclay et le Pont de Sèvres est envisagée. Une liaison forte entre Jouy-en-Josas et le sud du plateau pourrait également être envisagée.

M. BIGOT (SAVAC) propose un renforcement de l'offre sur la ligne Mobicaps 10 (liaison gare de Gif / CEA Saclay). Cela permettrait aux personnes en provenance de la Vallée de Chevreuse et plus à l'ouest d'emprunter le RER B et cette ligne pour aller travailler sur le plateau.

b. Le RER B

M. CHARPENET indique que le RER B est très utilisé pour accéder au plateau de Saclay, en provenance de Paris notamment. Les problèmes quotidiens sur la ligne sont usants pour les usagers.

La RATP indique que 870 000 voyageurs empruntent quotidiennement le RER B. Sur une ligne aussi fréquentée, il y a forcément des incidents. Dans le contexte actuel, la RATP fait face à une augmentation des alertes aux colis suspects. Compte-tenu de la longueur de la ligne de RER, les délais d'intervention sont nécessairement rallongés. La demande sur la ligne augmente de 2% par an environ. L'offre a également augmenté sur la ligne, mais il devient compliqué d'augmenter encore plus l'offre sur l'infrastructure existante. Le Schéma Directeur du RER B a identifié plusieurs actions visant à renforcer l'offre et augmenter la régularité :

- La création de tiroirs de retournement à Orsay ;
- La création de positions de garage supplémentaires à Saint-Rémy-lès-Chevreuse ;
- Le remplacement de la signalisation entre Lozère et Palaiseau ;
- La mise en place du pilotage automatique des trains, qui permettra aux trains de rentrer plus vite en gare de Massy-Palaiseau et donc de perdre moins de temps.

c. Les projets de transports

Un projet de transport par câble est évoqué, en particulier par Harm SMIT de COLOS, pour desservir le plateau de Saclay depuis la vallée de l'Yvette et le RER B. Pour les partenaires, le téléphérique pourrait offrir un autre moyen d'accès au plateau depuis le RER B, et il pourrait offrir une liaison entre le plateau de Saclay et la zone d'activité de Courtabœuf de l'autre côté de la vallée. Le téléphérique favoriserait également le report modal pour les habitants de la vallée qui empruntent actuellement leur voiture.

M. LOURTIOZ de l'Université Paris-Sud signale néanmoins que le positionnement envisagé du téléphérique à partir de la gare RER du Guichet ne résoudra pas tous les problèmes de liaison entre la vallée et le plateau de Saclay. L'Université Paris-Sud dispose de deux sites principaux sur le territoire de l'agglomération, à Gif-sur-Yvette et à Orsay, et il y a beaucoup de déplacements entre les deux sites tout au long de la journée. Une offre de transports régulière et fiable entre la vallée et le plateau est importante pour le fonctionnement de l'université.

d. Le métro du Grand Paris et les gares routières

SYSTRA rappelle que 5 gares du métro du Grand Paris sont prévues sur le territoire de l'agglomération : Massy Opéra, Massy-Palaiseau, Palaiseau, Gif-Orsay, CEA St-Aubin. La Communauté

d'agglomération Paris-Saclay interroge les partenaires sur la nécessité de construire des parkings aux abords des gares, et le cas échéant, sur le nombre de places de stationnement à prévoir dans les pôles d'échanges.

Pour M. CHAMPETIER (Union des Associations de Sauvegarde du Plateau de Saclay), il n'est pas nécessaire de prévoir des places de parking aux abords des gares à court terme, mais du stationnement sera peut-être nécessaire à plus long terme, il faut donc réserver de la place pour le stationnement aux abords des gares. M. LOURTIOZ (Université Paris-Sud) signale que le stationnement se réduit significativement sur le secteur du Moulon. Il est nécessaire de prévoir un nombre important de stationnement autour de la future gare de Gif-Orsay, notamment pour les déplacements travail-travail pour lesquels le métro ne répondra pas forcément aux besoins.

M. FAYOT souligne le manque de places de stationnement autour du pôle d'échanges de Massy-Palaiseau. Le stationnement sauvage remonte jusque sur la bretelle de sortie de l'autoroute A10. Pour la Communauté d'agglomération Paris-Saclay, ce phénomène souligne la nécessité de favoriser le report modal plus au sud. La voie de bus sur l'autoroute A10 en direction de Massy ira dans ce sens.

[Hors réunion : M. Fayot fait remarquer que, pour certains usagers, l'utilisation du véhicule personnel est le meilleur, voire le seul moyen d'atteindre directement le pôle d'échange principal ; un report modal, impliquant le recours à un moyen de transport en commun intermédiaire vers le pôle d'échange principal, ne doit pas se solder par un allongement du temps de trajet quotidien de ces usagers.]

La Communauté d'agglomération Paris-Saclay interroge les transporteurs sur la nécessité d'aménager des gares routières à proximité des gares du métro du Grand Paris, afin d'optimiser l'intermodalité. M. TSCHARNKE (RATP) souligne que la desserte par bus nécessite des mètres carrés pour le stationnement des bus. Les gares routières sont donc nécessaires pour les gares du Grand Paris. M. TAHMAZIAN (Daniel Meyer) précise que la place nécessaire dans les gares routières dépend si les lignes sont en passage ou en terminus. Transdev pose la question du devenir de la ligne Mobicaps 14. Transdev souligne également la nécessité de prévoir dans les projets de futures gares routières des espaces permettant le stockage de véhicules pour les temps de coupures et régulations, ainsi que l'accès à des infrastructures tel que des toilettes.

Concernant le dimensionnement des gares routières, l'ensemble des partenaires alerte sur le fait que les gares sont dimensionnées à partir des besoins identifiés à l'instant des études, et non sur la base des besoins futurs. Les gares routières sont donc saturées dès leur mise en service, comme la gare routière de Massy Atlantis. Transdev signale qu'il manque de la place pour le stationnement des bus en régulation à Massy Atlantis. La Communauté d'agglomération Paris-Saclay interroge les transporteurs sur le basculement de certaines lignes en terminus à Massy-Atlantis vers la gare routière de Vilmorin. Les transporteurs ne sont pas opposés au principe de basculement de certaines lignes. Daniel Meyer avait réalisé une étude dans ce sens et identifié des lignes régulières (réseaux Optile et RATP) qui pourraient être transférées. Cependant, les usagers invitent à la prudence sur le basculement de certaines lignes vers Vilmorin. La ligne 2 de Courtabœuf vers Massy-Atlantis offre des correspondances vers les lignes de bus à destination de Massy Opéra. Un basculement de cette ligne vers Vilmorin rendrait cette correspondance moins pratique, d'autant que le tapis roulant sur la passerelle au-dessus des voies du RER ne tourne que dans un sens. M. FAYOT indique qu'il faudrait regarder précisément les flux de voyageurs en correspondance entre deux lignes de bus pour décider du basculement des lignes vers Vilmorin.

M. CHARPENET (Comité des Usagers du RER B en Vallée de Chevreuse) invite à ne pas reproduire les erreurs du passé concernant les gares routières et les places de stationnement. En particulier à la gare d'Orsay Ville, le parking de la gare est sous-dimensionné et saturé.

Les usagers font remarquer que l'on parle beaucoup du rabattement en direction de la gare de Massy-Palaiseau, mais il ne faut pas oublier les déplacements dans l'autre sens, depuis la gare de Massy-Palaiseau, et notamment en direction de Courtabœuf.

E. LES ENJEUX DU SCHEMA DE TRANSPORTS

SYSTRA présente une première liste d'enjeux identifiés sur le territoire de la Communauté d'agglomération Paris-Saclay. Une phase d'échanges a suivi pour avoir un retour des participants sur la complétude et la pertinence de cette liste, et pour hiérarchiser les enjeux.

La liste présentée (en noir) a été complétée et précisée par les éléments suivants (en rouge) :

- Améliorer la desserte du pôle d'échanges multimodal de Massy-Palaiseau (saturation, et nécessité d'extension des gares routières) ;
 - Améliorer l'accès routier à Massy depuis l'A10 ;
 - Renforcer la desserte du Plateau de Saclay dans le cadre du développement/extension du cluster scientifique Paris-Saclay ;
 - Renforcer la desserte du Parc d'Activités de Courtabœuf (24 000 emplois, et 12 000 visiteurs/jour) : aucun réseau mode lourd ;
- Ces 2 derniers points sont regroupés par les participants au sein d'un même enjeu : « Renforcer les liaisons Plateaux – Vallée ».
- Préparer l'arrivée de la ligne 18 - métro du Grand Paris ;
 - Renforcer la liaison avec le pôle d'Orly (OIN Orly – Rungis Seine Amont) ;
 - Améliorer les liaisons routières - et donc TC – Est <-> Ouest ;
 - Améliorer les liaisons TC Nord-Sud ;
 - Renforcer certaines dessertes en heures creuses, le soir et le weekend ;
 - Améliorer la desserte actuelle ;
 - Optimiser les réseaux de transports en commun (optimisation des dépenses, meilleure adéquation des moyens avec la demande, refonte des horaires) ;
 - Intégrer les transports en commun dans la planification des projets de développement du territoire, et dans la planification des travaux ;
 - Rechercher des solutions alternatives aux transports en commun.

Trois enjeux principaux sont identifiés et hiérarchisés par les participants :

1. Améliorer la desserte existante ;
2. Optimiser les réseaux de transports en commun (meilleure distribution des moyens sur le territoire, amélioration des taux de remplissage) ;
3. Renforcer les liaisons Plateaux – Vallée.

Concernant les enjeux plus locaux du Schéma de transports, Mme IRIART, chargée de mission Politique de la Ville à la Communauté d'agglomération Paris-Saclay, fait remonter les problèmes de desserte en transports en commun du Quartier Bièvre-Poterne à Massy. Le quartier est desservi par la navette gratuite de Massy, mais la navette est régulièrement pleine. Ce constat est partagé par M. MICHELIN, Directeur du centre social Bièvre-Poterne, dans le cadre d'un entretien téléphonique. Les habitants du quartier favorisent la navette gratuite par rapport aux lignes régulières payantes pour se rendre dans le centre de Massy, d'autant que la ligne 119 du réseau RATP ne dessert le quartier que dans un sens. Il serait intéressant de renforcer les fréquences de passage de la navette, notamment le midi.

Mme IRIART attire l'attention sur les quartiers prioritaires de la Politique de la Ville, ou sur les quartiers fragiles du territoire en général. Les enjeux « géographiques » prioritaires identifiés semblent liés par exemple à la desserte du Plateau de Saclay ou l'évolution de la gare Massy-

Palaiseau, mais peut-être qu'il existe d'autres enjeux « plus locaux » : Des secteurs où les habitants rencontrent des difficultés socio-économiques et pour lesquels la présence de transports en commun de qualité est indispensable pour l'accès à l'emploi par exemple. Mme IRIART suggère que le diagnostic du Schéma de Transports soit en mesure d'identifier de tels quartiers.

M. CHARPENET (Comité des Usagers du RER B en Vallée de Chevreuse) insiste sur la nécessité de conserver des dessertes sur tous les quartiers de l'agglomération, à toutes les heures, y compris en heures creuses et la nuit.

F. LES MODES ALTERNATIFS

a. Mise en place d'horaires décalés

Les partenaires évoquent la mise en place d'horaires décalés dans les entreprises de l'agglomération. Cette solution permettrait de décharger les transports en commun et le réseau routier aux heures les plus fréquentées de la journée. Les horaires pourraient également être désynchronisés en fonction des secteurs. Le développement du télétravail pourrait aussi participer au déchargement des transports en commun en heures de pointe.

b. Les vélos

M. CHAMPETIER (Union des Associations de Sauvegarde du Plateau de Saclay) indique que des liaisons douces pour les vélos et les piétons sont progressivement mises en place sur le plateau de Saclay. M. CHAMPETIER et M. FAYOT insistent sur le fait que les pistes cyclables doivent être aménagées de façon convenable, c'est-à-dire sans alternance incessante entre les côtés droit et gauche de la chaussée, et le cas échéant avec une bordure de trottoir présentant la plus faible dénivellation possible. Les associations sont impliquées sur le développement des aménagements cyclables. Le développement de ces aménagements doit se faire en coordination avec les réseaux de transports en commun.

Les usagers demandent que des garages à vélo sécurisés soient installés à proximité des gares et des centres commerciaux sur le territoire de l'agglomération.

La RATP indique que le développement du programme Véligo a commencé le long du RER B. Un modèle économique doit être trouvé avec les collectivités pour partager les coûts d'investissement et le risque.

M. CHARPENET mentionne le service Colibri qui met à disposition des entreprises des packs de 5 vélos électriques.

c. Covoiturage

Les usagers mentionnent le service de covoiturage dynamique Smart Stop qui existe sur le territoire de l'agglomération. Pour les usagers, l'agglomération doit renforcer sa communication sur les services de covoiturage existants, par exemple en publiant dans le magazine de la Communauté Paris-Saclay une liste des sites internet et applications de covoiturage existant sur le territoire.

M. CHARPENET souligne néanmoins que les solutions de covoiturage ont un potentiel marginal au niveau local. Blablacar a par exemple abandonné le covoiturage sur des courtes distances. Par contre il existe une offre d'autostop connecté, entre autre autour du plateau de Saclay : OUIHOP <http://ouihop.com/>. La Communauté d'agglomération Paris-Saclay répond que le covoiturage concerne 1 à 2% des déplacements, mais c'est en augmentant l'offre que la demande pourra augmenter.

d. Transports à la demande

Afin d'optimiser la desserte en heures creuses des zones à faible densité urbaine, M. FAYOT propose qu'une offre à base de transport à la demande soit examinée ; certaines communes hors Communauté d'agglomération Paris-Saclay y recourent déjà, et une opération de benchmarking auprès de ces communes serait certainement fort utile. Toutefois, par souci d'économie, une telle offre ne devra pas être redondante avec celles déjà en service (lignes de bus, navette Europ'Essonne, ...).

G. CONCLUSION

L'ensemble des partenaires s'accordent sur la nécessité d'optimiser le réseau de transports existant sur le territoire de l'agglomération, dans un contexte général de baisse de financement des transports publics et de réduction de l'impact écologique.

ANNEXE : SUGGESTIONS POUR LA REUNION TRANSPORT ENTRE LA CPS, LES TRANSPORTEURS ET LES ASSOCIATIONS D'USAGERS DES TRANSPORTS

Djibril-Aurélien DEMBELE-CABOT, membre du de la FNAUT-IDF et du Comité des Usagers du RER B en vallée de Chevreuse (COURB)

1. Les améliorations

○ Ligne CAPS 11

- Créer un véritable service de soirée le vendredi soir avec un dernier départ de bus à 0h20.
- Prolonger le service du samedi soir de 35 minutes.
- Créer un service du dimanche pendant les grandes vacances scolaire.

○ Ligne 3 des Cars d'Orsay

Mettre un bus articulé le vendredi soir et le samedi soir pour faire face à une surcharge de la ligne à 23 heures.

○ Ligne 5 des Cars d'Orsay

Proposer des intervalles de 10 minutes maximum à l'heure de pointe du matin pour pallier à la suppression de la ligne 4 qui ne dessert plus l'arrêt Tournemire. Depuis la rentrée scolaire 2016, il y a moins de bus à cet arrêt. D'autre ligne seront donc saturées ?

○ Ligne 91-06 C et D

Prolonger la pointe du soir d'une heure car les personnes travaillant sur le plateau peuvent travailler en horaire décalé ou sortir après 19h-19h15

○ Ligne 91-10

Mettre des bus jusqu'à 0h30 pour assurer une meilleure desserte :

- Du quartier Camille Claudel à Palaiseau, du futur quartier du Moulon à Gif-sur-Yvette, et des écoles d'ingénieurs ;
- Mieux rentabiliser le site propre.

2. Les nouvelles lignes

Créer une liaison express les Ulis – Orsay – Versailles Europe via Jouy-en-Josas. Ligne exploitée par la société Albatrans (Phébus interurbain groupe Kéolis, la Savac et Transdev Cars d'Orsay).

3. Les prolongements de lignes

- Prolonger la ligne 91-02 Orsay-Dourdan d'Orsay au Pont de Sèvres en créant de nouvelles gares autoroutières à Orsay Mondétour (pour les Ulis), Orsay centre et sur le plateau du Moulon et Vélizy
- Prolonger la ligne 91-08 Polytechnique au Pont de Sèvres.

La liaison avec le Pont de Sèvres était une demande que Paul Loridant fait depuis plus de 30 ans et permet de relier les Ulis et le à une ligne de métro.

4. Le Noctilien 122

Assurer une desserte Noctilien des Ulis par la ligne 122 (projet envoyé au STIF en 2009) afin d'assurer une continuité de l'offre en transport 24h/24 7 jours sur 7.

5. Les voiries

Créer un site propre bidirectionnel sur l'autoroute A10 et la N 118 entre Dourdan et le Pont de Sèvres.

5.4 Atelier avec les acteurs économiques du territoire

OBJET :	Atelier avec les acteurs économique de l'agglomération Paris-Saclay		
Nature de la réunion :	Atelier		
Date de la réunion :	01/12/16	Rédacteurs :	Mickaël SCHIL
Date d'édition :	V1 : 22/12/16	Nb de pages :	202
	V2 : 25/01/17		
MAÎTRE D'OUVRAGE :	Communauté d'agglomération Paris-Saclay		
PROJET :	Elaboration du Schéma de Transports de la Communauté Paris-Saclay		
n° affaire SYSTRA	FR01T16H87		

Annexes

Diaporama de l'atelier

Ordre du jour :

- A. INTRODUCTION ET OBJECTIFS DE L'ATELIER
- B. LES BESOINS DE DEPLACEMENTS ET LE RESEAU DE TRANSPORTS EN COMMUN
- C. DIAGNOSTIC DU RESEAU ROUTIER
- D. LES ENJEUX DU SCHEMA DE TRANSPORTS
- E. LES MODES ALTERNATIFS
- F. POINTS DIVERS

Liste des participants :

Nom – Prénom	Organisme	Fonction	Mail	Invité	Présent(e)	Excusé(e)	Diffusion
Philippe ELIAS	POLVI	Secrétaire général	Philippe.ELIAS@cea.fr	X	X		X
Luc BENOITEAU	ADEZAC	Administrateur	Luc.benoteau@ge.com	X	X		X
Béatrice MILHAC	EDF	Responsable des transports pour EDF R&D	beatrice.milhac@edf.fr	X	X		X

Nom – Prénom	Organisme	Fonction	Mail	Invité	Présent(e)	Excusé(e)	Diffusion
Béatrice BIANCHINI-BURLLOT	EDF	Directrice du site d'EDF Lab Paris-Saclay	beatrice.bianchini-burlot@edf.fr	X	X		X

Nom – Prénom	Organisme	Fonction	Mail	Invité	Présent(e)	Excusé(e)	Diffusion
Guy-Edouard VERSTRAETE	ACECEE	Vice-Président en charge de l'Aménagement du Territoire et du Développement Economique	gevr2@gmail.com	X		X	X
Jean-Paul MORAUX	ADEF	Président	celine.kernanet@chpolansky.fr	X		X	X
Laurent CHARPENTIER	Association IGNY Entreprises	Vice-président	l.charpentier@id-casting.com	X	X		X
Pierre DUMONT	ASVL	Président	pierre-dumont@delacommune-dumont.fr	X		X	X
	Association entreprises Gometz-le-Châtel		dfavard@gometzlechatel.fr	X		X	X
Thierry SMITH	Association PUZZLE	Président	smith@smithcorporate.fr	X		X	X
Jacques ERGAND	Association entreprises Les Glaises	Président	j.ergand@jei.fr	X	X		X
Jean-Marc PIEL	Alcatel-Lucent International Nokia/établissement de Paris-Saclay	Président commission Transports	Jean-marc.piel@nokia.com	X	X		X
Yves FEIEREISEN	Alcatel-Lucent International Nokia/établissement de Paris-Saclay	Commissaire Transports	yves.feiereisen@nokia.com	X	X		X
Guillaume DELAGE	CCI Essonne	Chef de projet développement durable	g.delage@essonne.cci.fr	X		X	X
Christine OTELE	CEA Saclay	Responsable Transport	christine.otele@cea.com	X	X		X
	Centre commercial Villebon 2			X		X	X
Jean-Philippe MOUGEOT	Centre commercial La Ville du Bois	Directeur	f.bonnefoy@figa-groupe.com	X		X	X
Hugo REY	Centre commercial Ulis 2	Directeur	sabrina.delorme@espace-expansion.fr	X		X	X
M. MAZIERES	Centre commercial Cora Massy	Directeur	ma@cora.fr	X		X	X
	Centre commercial Intermarché Gif-sur-Yvette			X		X	X
Hervé RAPEL	Centre commercial Leclerc Massy	Directeur	directeur.massy@scadif.fr	X		X	X
	DATA IV		contact@data4group.com	X		X	X
	Carrefour France			X		X	X

Nom – Prénom	Organisme	Fonction	Mail	Invité	Présent(e)	Excusé(e)	Diffusion
	SANOFI			X		X	X
Pierre BUISSON	Agence AME/Unibail		pierre.buisson@agence-ame.fr	X	X		X
Francisque VIGOUROUX	Communauté Paris-Saclay	Vice-président délégué aux Mobilités et aux Transports		X	X		X
Jean-Pierre ABBADIE	Communauté Paris-Saclay	DGA – PAM	jean-pierre.abbadie@paris-saclay.com	X		X	X
Emmanuel PRIVAT	Communauté Paris-Saclay	Responsable du service Mobilités et Transports	emmanuel.privat@paris-saclay.com	X	X		X
Kévin COMBASSON	Communauté Paris-Saclay	Chargé du développement des transports	kevin.combasson@paris-saclay.com	X	X		X
Raphaël KRUG	Communauté Paris-Saclay	Chargé de l'Offre et des Infrastructures de Transports	raphael.krug@paris-saclay.com	X	X		X
Clément MOLINA	Communauté Paris-Saclay	Responsable grands projets et mobilité	clement.molina@paris-saclay.com	X			X
Nadège BOURGIS	SYSTRA	Directrice de Projet	nbourgis@systra.com	X	X		X
Mickaël SCHIL	SYSTRA	Responsable de projet	mschil@systra.com	X			X
Camille BORIES	SYSTRA	Chargée d'étude	cbories@systra.com	X	X		X
Elise LEBOEUF	SYSTRA	Experte SIG	eleboeuf@systra.com	X	X		X
Matthieu NOËL	PARME Avocats	Avocat associé	mathieu.noel@parme-avocats.com	X	X		X
Raphaël MORAND	PARME Avocats	Avocat	raphael.morand@parme-avocats.com	X	X		X

Contenu de la réunion :

A. INTRODUCTION ET OBJECTIFS DE L'ATELIER

M. VIGOUROUX, Vice-président mobilités et transports de la Communauté d'agglomération Paris-Saclay introduit la réunion.

SYSTRA rappelle les objectifs de cet atelier, qui est le premier atelier pour la 1^{ère} phase de diagnostic du Schéma de transports :

- Alimenter le diagnostic sur l'offre et besoins de transports sur le territoire de la Communauté d'agglomération Paris-Saclay, les points forts et les points faibles de la situation actuelle ;
- Partager une vision future sur les transports de la Communauté d'agglomération Paris-Saclay : vers où veut-on aller ? Quels sont les enjeux du Schéma de transports ?
- Echanger avec les élus sur les aspects contractuels.

Un atelier avec les usagers des transports en commun et les transporteurs a eu lieu le 1^{er} décembre au matin, et un atelier avec les élus est prévu le 13 décembre.

M. VIGOUROUX, Vice-président transports de la Communauté d'agglomération Paris-Saclay insiste sur la distorsion temporelle entre les attentes à court-terme des entreprises et les usagers, et les réglementations administratives qui ralentissent tous les processus.

M. ELIAS (POLVI/CEA) insiste sur la nécessité de disposer d'un service de transports en commun qui respecte le cahier des charges. La qualité de service doit être assurée, et les horaires prévus doivent être respectés. Le CEA fait circuler une quarantaine de bus sur des lignes navettes privées, les transporteurs sont pénalisés en cas de retard sur ces lignes. Il doit en être de même sur les lignes régulières.

B. LES BESOINS DE DEPLACEMENTS ET LE RESEAU DE TRANSPORTS EN COMMUN

SYSTRA présente les cartes de flux de déplacements domicile-étude et domicile-travail sur la base des données de l'INSEE 2012, et invite les acteurs économiques à réagir sur les besoins de déplacements identifiés sur le territoire.

a. Le plateau de Saclay

Les partenaires indiquent que des Plans de Déplacements Inter-entreprises (PDIE) ont été réalisés sur les secteurs du Quartier de l'École Polytechnique et sur le secteur de Courtabœuf. Les données doivent être transmises à SYSTRA pour être utilisées dans le cadre du Schéma de transports.

M. ELIAS indique que le CEA serait prêt à supprimer ses navettes privées si l'offre régulière de transports en commun était satisfaisante. Les pénalités pour les transporteurs sont trop peu pénalisantes sur les lignes régulières par rapport aux contrats d'exploitation pour les navettes privées. Ces pénalités doivent être revues dans les nouvelles conventions. M. ELIAS propose la mise en place d'une prime à la personne transportée. Avec une telle prime, un chauffeur serait incité à attendre que les passagers descendent d'un RER en gare de Massy-Palaiseau plutôt que de partir à vide. La Communauté Paris-Saclay indique que la culture client ne correspond pas à la notion de service public.

M. ELIAS signale un manque de desserte entre les UliS et le Guichet.

Le confort et la régularité de la ligne Mobicaps 10 ont été améliorés. Les salariés du CEA sont également satisfaits de la ligne Mobicaps 9, notamment parce que les bus attendent les passagers qui descendent des trains en gare du Guichet.

M. ELIAS signale une nouvelle fois la frustration des salariés des entreprises du plateau de Saclay et en particulier du CEA car les bus ne passent pas à l'heure. Pour M. ELIAS, mieux vaut assurer les passages à l'heure des bus plutôt que de renforcer les fréquences. M. ELIAS indique également que le système d'information dynamique ZenBus a été mis en place sur les lignes de navettes privées du CEA. Ce système permet aux utilisateurs de connaître en direct l'heure d'arrivée de leur bus depuis leur ordinateur ou leur smartphone.

M. ELIAS et Mme OTELE (CEA) indique que les flux en provenance et à destination du CEA à St Aubin sont faibles pendant la journée, avec un léger pic le midi. Les bus ne répondent de toute façon pas aux besoins de déplacements en cours de journée. M. ELIAS note néanmoins que les bus de la 91-06 sont remplis toute la journée. L'exploitant Kéolis a d'ailleurs noté que seulement 25% des déplacements sont effectués pendant les heures de pointe.

Le CEA n'indique pas d'échanges importants identifiés entre les différents établissements du CEA.

M. ELIAS demande que tous les RER B s'arrêtent à la gare du Guichet, pour offrir un point d'accès supplémentaire au plateau de Saclay depuis le RER B, et pour décharger le pôle d'échanges de Massy-Palaiseau. En parallèle, les fréquences de passage sur la ligne Mobicaps 9 doivent être assurées. M. ELIAS signale par ailleurs un retour des utilisateurs vers la Mobicaps 9 car la ligne 91-06 est surchargée. La Communauté Paris-Saclay indique une fréquentation de 10 300 voyageurs par jour en moyenne sur la 91-06, en hausse de 14% entre 2014 et 2015, et de 2 200 voyageurs par jour sur la Mobicaps 9. En moyenne, la fréquentation sur l'ensemble du réseau de bus de l'agglomération a augmenté de 10% entre 2014 et 2015.

Mme BIANCHINI-BURLLOT et Mme MILHAC indiquent de gros problèmes de régularité sur la ligne 91.08 qui dessert le plateau depuis le terminal du T6 à Vélizy : beaucoup de retards, d'absence de service sans information aux usagers, irrespect du code de la route...

b. Le secteur de Courtabœuf

M. FRAUDEAU (APIS DEVELOPPEMENT) signale un manque de régularité sur la ligne Mobicaps 22. L'intervalle théorique de 7 minutes en heures de pointe sur les lignes 2 et 22 n'est pas tenu. Les temps de parcours sur l'autoroute A10 vers Massy sont trop longs. Il n'y a pas assez de fréquence en heures creuses, et les bus s'arrêtent trop tôt le soir. Les usagers font également remonter un manque de fréquence après 17h30. SYSTRA et la Communauté Paris-Saclay signalent que l'aménagement du couloir de bus sur l'A10 vers Massy va permettre de réduire et fiabiliser les temps de parcours, et améliorer la qualité de service.

L'entreprise GE, installée à Massy jusqu'en 2015, a déménagé à Villebon-sur-Yvette, sur le secteur de Courtabœuf. M. BENOITEAU (GE / ADEZAC) indique que les besoins de déplacements entre Massy et Courtabœuf sont importants. Les horaires des bus entre Massy et Courtabœuf ne sont pas respectés, et il manque des bus en heures creuses (après-midi), notamment pour les visiteurs. Par ailleurs, certains salariés travaillent en horaires décalés (15h – 23h) et n'ont pas de bus correspondants à leurs horaires de travail. M. BENOITEAU signale également un manque d'information pour les voyageurs, notamment en cas de perturbation et de retard sur les lignes. Il faudrait également renforcer la fréquence de la ligne 2 qui dessert le site de GE.

c. Le secteur d'Igny

M. CHARPENTIER (Igny Entreprises) signale que les lignes 15 et 19 sont à améliorer, notamment en termes de temps de parcours. Il n'y a pas assez de passages le matin de bonne heure, les employés de certaines entreprises industrielles embauchant à 7h. Il manque également de l'offre sur ces lignes le soir. Les salariés prennent leur voiture plutôt que les transports en commun car les horaires et les fréquences de passage des lignes de bus ne répondent pas à leurs besoins.

Les salariés qui travaillent à Igny ne font pas remonter de gros problèmes sur la ligne B du RER. En revanche, beaucoup de salariés habitent dans les secteurs d'Evry et Corbeil et empruntent le RER C pour arriver à Igny. Ils signalent de nombreux trains annulés.

M. VIGOUROUX, Vice-président transports de la Communauté Paris-Saclay et Maire d'Igny, précise que la zone industrielle d'Igny est frontalière de Massy. 500 salariés travaillent dans cette zone industrielle. Les salariés sont frustrés d'être si proches de Massy et de mettre autant de temps à venir travailler. Il manque une liaison directe, rapide et fiable entre Massy et Igny. D'autant plus que la navette de Massy s'arrête aux portes de la zone industrielle.

d. Le secteur de Nozay-Villarceaux

Le site de Nokia à Nozay qui accueillait 2000 salariés en accueille maintenant 4000, suite à des regroupements de sites. La carte de flux domicile-travail a donc évolué depuis 2012. Les personnels sont disséminés sur l'ensemble de la Région Île-de-France ; seuls 400 salariés habitent sur le territoire de l'agglomération. Un Plan de Déplacement Entreprise (PDE) a été réalisé pour le site de Nokia Nozay, les informations du PDE peuvent être transférées à SYSTRA pour l'étude du Schéma de transports. Nokia indique par ailleurs qu'une enquête sur la provenance des employés du site a été lancée, avec un taux de retour de 25%.

M. FEIEREISEN et M. PIEL (Nokia Nozay) indiquent que le site de Nokia à Nozay est desservi actuellement par une ligne régulière depuis/vers Massy (ligne DM11C). Les salariés qui empruntent cette ligne sont plutôt satisfaits. La fréquence en heures creuses est suffisante. Néanmoins, un besoin entre Nozay et Orsay / la vallée de Chevreuse est identifié pour les salariés. La ligne DM10S effectue ce trajet, mais dans le sens Marcoussis vers les Ulis le matin, les Ulis vers Marcoussis le soir. Pour les salariés du site Nokia, le besoin est identifié dans le sens inverse.

La Communauté Paris-Saclay demande si des besoins sont identifiés entre Nozay Villarceaux et Saint-Michel-sur-Orge / Sainte-Geneviève-des-Bois. MM. FEIEREISEN et PIEL indiquent que des lignes régulières desservent déjà Saint-Michel-sur-Orge et Sainte-Geneviève-des-Bois depuis Nozay et Marcoussis. Des petites modifications de tracés pourraient être envisagées pour desservir le site de Nokia à Villarceaux. Les habitants des communes limitrophes au sud et sud-est de l'agglomération Paris-Saclay sont obligés de prendre leur voiture pour aller travailler car un trajet en transports en commun impliquerait une à deux correspondances. Une offre renforcée et fiable vers le sud de Nozay serait utile pour les salariés. Il faudrait également mieux organiser les correspondances sur des pôles d'échanges le long de la RN20. Ces pôles d'échanges doivent aussi être clairement identifiés pour les usagers.

M. VIGOUROUX indique que la Communauté d'agglomération Paris-Saclay a identifié quatre axes structurants pour le développement des transports en commun sur le territoire de l'agglomération :

- Axe nord/sud : RN20 ;
- Axe nord/sud : RN118 (depuis/vers le Pont de Sèvres) ;
- Axe est/ouest : le site propre Massy-Saclay avec la ligne 91-06 ;
- Axe est/ouest : au sud du territoire, un besoin identifié entre Villejust, Nozay, Epinay et Saint-Michel-sur-Orge.

Ces quatre axes structurants sont à affiner dans le cadre du schéma de transports.

Les représentants de Nokia indiquent que 500 embauches sont prévues en France à court terme, dont 80% sur le site de Nozay Villarceaux. Le site est isolé et il convient de renforcer les transports en commun pour mieux desservir le site.

La Communauté Paris-Saclay demande si des besoins sont identifiés entre Nokia Villarceaux et les laboratoires de Marcoussis ou vers le cluster scientifique du plateau de Saclay. MM. FEIEREISEN et PIEL indiquent que la ligne DM11C relie déjà les deux sites de Nokia (anciennement Alcatel-Lucent). Concernant les grandes écoles du plateau, des partenariats se développent actuellement, et la liaison

entre le site de Nokia et les grandes écoles n'est pas assurée pendant la journée. Il manque également de la fréquence aux heures creuses vers Massy (intervalle de 30 minutes actuellement, à renforcer). Nokia prévoit d'embaucher des jeunes ingénieurs en sortie d'école ou des stagiaires, les écoles du plateau sont naturellement visées, et il faut pour attirer les étudiants proposer une offre de transports en commun satisfaisante.

Nokia dispose actuellement de lignes de navettes privées. Il y a quatre allers-retours par jour entre Nozay et le Pont de Sèvres, 150 personnes utilisent cette navette tous les jours (taux de remplissage de 80% environ). Il existe également des navettes depuis les sites historiques d'Alcatel, il y a un aller-retour par jour sur ces lignes. En particulier, il y a une navette qui relie Argenteuil à Nozay en passant par La Défense et le Pont de Sèvres. Le trajet peut mettre jusqu'à 1h30 en heure de pointe. Il y a également une navette entre Fleury-les-Aubrais (Orléans) et Nozay, avec un arrêt intermédiaire. Cette navette est une alternative intéressante à la voiture particulière.

e. Projets de transports en commun

Les partenaires insistent sur le besoin d'une gare supplémentaire sur le tracé du tram-train Massy-Versailles. Cette gare est envisagée à proximité du Ring du Pileu (RD444) à la limite des communes de Massy et Igny. Cette gare permettrait de mieux desservir le campus de Safran et les habitations supplémentaires prévues dans ce secteur en pleine mutation, mais également de « désenclaver » la zone industrielle d'Igny, très mal desservie aujourd'hui.

Mme BIANCHINI-BURLLOT interroge la Communauté Paris-Saclay sur le projet de TCSP sur la RN20. La Communauté Paris-Saclay indique que la RN20 est un des principaux axes nord-sud du département. Cet axe est fortement congestionné. Il existe actuellement de nombreuses poches foncières abimées et peu valorisées le long de la RN20. La traversée de la RN20 pour les piétons et les automobilistes est également un vrai problème. La requalification de la RN20 demande un projet global cohérent, porté par le département, l'agglomération et les communes. Un syndicat mixte d'étude a d'ailleurs été créé. Il s'agira de décider du type de développement à mettre en place le long de la RN20 : résidentiel uniquement, ou mixte résidentiel et commercial. Néanmoins, le STIF demande une augmentation du nombre de salariés et d'habitants le long de la RN20 pour soutenir l'aménagement d'un site propre bus, alors que les communes demandent que l'aménagement du site propre se fasse en parallèle du développement du secteur.

Concernant le projet de transports par câble entre la vallée de l'Yvette et le plateau de Saclay, M. ELIAS (POLVI) signale que le tracé envisagé partirait de la gare RER du Guichet. Il pourrait être intéressant que le câble parte de la gare d'Orsay Ville pour relier l'Université Paris-Sud sur le Plateau, et en correspondance avec le métro du Grand Paris à la gare Orsay-Gif. De l'autre côté de la vallée, le câble pourrait monter vers le secteur de Courtabœuf.

Concernant l'accès au parc d'activité de Courtabœuf, les partenaires s'accordent à dire qu'il manque un mode de transport lourd. L'aménagement d'un TCSP entre Courtabœuf et Massy ne répondra pas à l'intégralité de la demande. Le téléphérique entre Courtabœuf, le RER B et jusqu'à la ligne 18 du métro du Grand Paris pourrait être intéressant.

L'association « Igny Entreprises » approuve pleinement et émet un avis très favorable au projet de la ligne 18 qui permettra notamment un accès direct à l'aéroport d'Orly. Toutefois, cette ligne 18 n'aura de réel intérêt pour les entreprises de la zone qu'à condition que soit mis en place un transport direct et le plus rapide possible entre la zone d'activité et la future gare de Palaiseau.

Il est également demandé par les partenaires que la liaison entre Massy et Saint-Quentin-en-Yvelines soit renforcée.

Enfin, les partenaires demandent que des valideurs soient installés à toutes les portes des bus circulant sur les sous-lignes de la 91-06. Cela permettrait de faciliter la montée des voyageurs, notamment en gare de Massy-Palaiseau. Il est également nécessaire de rééquilibrer la charge dans les véhicules.

C. DIAGNOSTIC DU RESEAU ROUTIER

Mme BIANCHINI-BURLLOT et Mme MILHAC (EDF R&D) s'interrogent sur le déneigement des circulations sur le secteur d'EDF : au-delà du plan de déneigement publié sur le site internet de la ville de Palaiseau, qui est en charge du déneigement des voies autour du site EDF sur le secteur Polytechnique et sur les voies du TCSP ? Il est nécessaire d'avoir une vision globale des plans de déneigement entre responsabilité CPS, Albatrans et municipalité. La Communauté Paris-Saclay précise qu'Albatrans est en charge du déneigement du site propre.

M. FRAUDEAU (APIS DEVELOPPEMENT) demande si le Ring des Ulis et le diffuseur de Mondétour sont suffisants pour absorber toute la demande en entrée du secteur de Courtabœuf, même après leur réaménagement. M. FRAUDEAU signale que l'arrivée dans le secteur de Castorama et surtout de Costco devrait générer des flux supplémentaires. Le demi-échangeur de Courtabœuf sur l'A10 est utile pour desservir le secteur, mais il serait également utile de le transformer en échangeur complet.

La Communauté Paris-Saclay informe les partenaires que les travaux de réaménagement du carrefour du Christ-de-Saclay ont commencé. Le rond-point va être transformé en carrefour à feux. Les travaux préparatoires (déviations des réseaux) pour le métro du Grand Paris (ligne 18) devraient commencer en 2017. Le site propre bus qui s'arrête actuellement au Christ-de-Saclay devrait être prolongé au-delà vers Saint-Quentin-en-Yvelines (site propre à une voie dans le sens Saint-Quentin-en-Yvelines vers Saclay), dans le cadre du doublement envisagé de la RD36. Concernant les travaux des échangeurs de la RN118, les travaux sont actés et ont déjà commencé pour certains carrefours. L'échangeur de Corbeville va être réaménagé avec des carrefours à feux.

Mme BIANCHINI-BURLLOT et Mme MILHAC (EDF) signalent des problématiques de sécurité routière sur le plateau de Saclay. En particulier sur la RD36, la signalétique au sol est mauvaise et insuffisante. D'autre part, l'éclairage de nuit est interdit car une partie du secteur est protégée, cela crée des problèmes de visibilité et de sécurité pour les usagers.

SYSTRA présente une carte des points durs du réseau routier sur le territoire de l'agglomération Paris-Saclay. Les points durs supplémentaires indiqués par les participants à l'atelier seront ajoutés sur la carte pour illustrer le diagnostic.

D. LES ENJEUX DU SCHEMA DE TRANSPORTS

SYSTRA présente une première liste d'enjeux identifiés sur le territoire de la Communauté d'agglomération Paris-Saclay. Une phase d'échanges a suivi pour avoir un retour des participants sur la complétude et la pertinence de cette liste, et pour hiérarchiser les enjeux.

La liste présentée (en noir) a été complétée et précisée par les éléments suivants (en rouge) :

- Améliorer la desserte du pôle d'échanges multimodal de Massy-Palaiseau (saturation, et nécessité d'extension des gares routières) ;
- Améliorer l'accès routier à Massy depuis l'A10 ;
- Renforcer la desserte du Plateau de Saclay dans le cadre du développement/extension du cluster scientifique Paris-Saclay ;

- Renforcer la desserte du Parc d'Activités de Courtabœuf (24 000 emplois, et 12 000 visiteurs/jour) : aucun réseau mode lourd ;
- Ces 2 derniers points sont regroupés par les participants au sein d'un même enjeu : « Renforcer les liaisons Plateaux – Vallée ».
- Préparer l'arrivée de la ligne 18 - métro du Grand Paris ;
- Renforcer la liaison avec le pôle d'Orly (OIN Orly – Rungis Seine Amont) ;
- Améliorer les liaisons routières - et donc TC – Est <-> Ouest ;
- Améliorer les liaisons TC Nord-Sud ;
- Renforcer certaines dessertes en heures creuses, le soir et le weekend ;
- Améliorer le service existant, par des actions simples et de bon sens ;
- Améliorer la sécurité routière ;
- Améliorer l'accessibilité PMR.

Trois enjeux principaux sont identifiés et hiérarchisés par les participants :

6. Améliorer le service existant ;
7. Améliorer la desserte du pôle d'échange multimodal de Massy-Palaiseau ;
8. Renforcer les liaisons Plateaux – Vallée (plateau de Saclay, parc d'activité de Courtabœuf).

M. ELIAS souligne qu'il est nécessaire de mettre des actions derrière les enjeux identifiés. Les actions doivent être priorisées et identifiées comme des actions à court-terme ou des actions à plus long terme. SYSTRA précise que l'objectif du Schéma de transports est justement d'établir des fiches actions sur le scénario d'évolution du réseau qui aura été retenu à la fin de la seconde phase de l'étude.

Les partenaires s'accordent à dire que la sécurité dans les bus est également un enjeu. Plusieurs remontées d'usagers ont été faites sur la vitesse excessive des bus, sans respect des limitations de vitesse (ligne 91.08 par exemple).

Concernant l'accessibilité PMR, la formation des conducteurs de bus doit être généralisée. Les systèmes embarqués (palettes) doivent également fonctionner dans tous les véhicules. La Communauté Paris-Saclay indique que 70% des 1100 points d'arrêts du réseau de bus du territoire de l'agglomération sont accessibles. Il reste des véhicules non équipés et des conducteurs non formés, donc les lignes ne peuvent pas être déclarées accessibles pour les PMR. A ce jour, seules 4 ou 5 lignes du réseau sont considérées comme accessibles. Il faut que 70% des arrêts d'une ligne soient aménagés, que tous les véhicules soient accessibles et que tous les conducteurs soient formés pour qu'une ligne soit déclarée accessible PMR.

E. LES MODES ALTERNATIFS

SYSTRA interroge les acteurs économiques sur l'existence de solutions alternatives à l'autosolisme.

a. Covoiturage

Le CEA travaille en partenariat avec OuiHop pour développer une offre de covoiturage instantané (via une application mobile). Néanmoins, ce service ne semble pas fonctionner pleinement car il n'y a pas assez de piétons qui utilisent le service. Pour les trajets domicile-travail, le covoiturage instantané ne fonctionne pas bien car les salariés souhaitent pouvoir planifier un peu leurs déplacements.

EDF travaille avec l'entreprise Kankaroo pour proposer du covoiturage dynamique. Les usagers peuvent dialoguer en amont de leur trajet pour planifier. Des animations seront organisées en interne chez EDF pour faire connaître le service et pour les gens puissent se rencontrer.

Nokia essaye également de promouvoir OuiHop, après avoir testé les applications Sharette et Karos. Il y a actuellement 200 personnes inscrites au service sur le site de Villarceaux, mais le nombre de trajets effectués reste faible. Nokia a également testé le service de La Roue Verte, mais le système de géolocalisation n'est pas fiable et les bases de données ne sont pas à jour. Le service n'est plus utilisable au bout de quelques années.

La Communauté Paris-Saclay signale que le covoiturage représente 1 à 2% des déplacements au sein de l'agglomération. L'agglomération a mis en place une plateforme avec Blablacar pour promouvoir le covoiturage, mais elle s'est rendue compte que les usagers finissent par s'organiser seuls, sans passer par la plateforme.

b. Vélos

M. VIGOUROUX (Communauté d'agglomération Paris-Saclay) signale des difficultés pour l'aménagement des voies cyclables sur le territoire de l'agglomération. Il existe deux types de voies cyclables : les pistes cyclables en dur (bitume) et les voies vertes, dont le revêtement ne convient pas à tous les cyclistes. Compte-tenu du contexte environnemental, notamment sur le plateau de Saclay, il sera impossible de développer un réseau cyclable complet sur l'ensemble du territoire de l'agglomération. MM. FEIEREISEN et PIEL signalent également des coupures urbaines pour les cyclistes et les piétons, par exemple pour le franchissement de l'A10 sur le pont de Courtabœuf.

Les entreprises du parc d'activité de Courtabœuf notent une demande pour des vélos électriques. Mais il manque un parking à vélo protégé à Massy, et un système de recharge des batteries.

Une expérimentation a été mise en place à Orsay, avec location de vélos électriques à la journée.

La Communauté d'agglomération Paris-Saclay va travailler avec le service Clem' (Mopeasy) pour développer des solutions d'autopartage de vélos électriques sur le territoire de l'agglomération. Des stations pourraient être installées sur la voie publique. Des subventions peuvent être obtenues de la Région Ile-de-France, mais l'agglomération devra financer le reste.

c. Autopartage

Le CEA est intéressé par une offre d'autopartage type AutoLib. L'installation d'une station AutoLib devant le site du CEA à Saclay pourrait favoriser l'utilisation des transports en commun, les salariés ayant à leur disposition des voitures qu'ils peuvent utiliser le midi (par exemple pour aller faire des courses).

La ville d'Igny est intéressée par AutoLib, même si le système AutoLib est actuellement centré vers Paris. Les flux en provenance et à destination d'Igny sont partagés entre Paris et les Hauts-de-Seine d'un côté, et le plateau de Saclay de l'autre. AutoLib est installé à Verrières-le-Buisson (3 stations), l'entreprise hésite à s'installer sur la commune d'Igny. La commune doit apporter la démonstration qu'il y a un intérêt commercial à implanter le système d'autopartage sur la commune. L'association Igny Entreprise indique également son intérêt pour une solution d'autopartage type AutoLib à Massy et Igny, à proximité de la zone industrielle.

Une expérimentation du partage de la flotte de véhicule d'entreprises va être lancée par l'EPAPS. Le CEA est intéressé pour y participer.

F. POINTS DIVERS

Mme BIANCHINI-BURLLOT (EDF) s'interroge sur le devenir des PDIE qui ont été réalisés par les entreprises du territoire de l'agglomération. Les entreprises ont notamment travaillé sur

l'aménagement des accès aux points d'arrêts du réseau de transports en commun, sur les horaires de passage des bus et sur la localisation des arrêts. La Communauté d'agglomération Paris-Saclay précise que le Schéma de transports n'annulera pas les PDIE. Le travail réalisé par les entreprises est important et complémentaire du travail de la Communauté d'agglomération.

M. VIGOUROUX indique qu'un questionnaire pourrait être publié dans le magazine municipal d'Igny pour interroger les habitants et les salariés sur leurs déplacements, afin de disposer d'une vision plus globale et remettre à jour les chiffres de l'INSEE de 2012. Le travail pourrait être fait en collaboration avec Igny Entreprises et avec le service Transports et Mobilités de la Communauté d'agglomération Paris-Saclay. SYSTRA rappelle néanmoins que la base de données de l'INSEE est la seule base de données existante sur les flux domicile-travail qui soit complète et statistiquement fiable. Les réponses à un questionnaire dans les entreprises ou dans les communes pourraient être intéressantes pour renforcer la connaissance des déplacements sur le territoire, mais les résultats seront forcément incomplets et statistiquement biaisés.

5.5 Ateliers avec les élus de la Communauté d'agglomération Paris-Saclay

OBJET :	Atelier avec les élus de la Communauté d'agglomération Paris-Saclay		
Nature de la réunion :	Atelier		
Date de la réunion :	13/12/16	Rédacteurs : Camille BORIES Raphaël MORAND	
Date d'édition :	V1 : 21/12/16 V2 : 25/01/17	Nb de pages : 7	
MAÎTRE D'OUVRAGE :	Communauté d'agglomération Paris-Saclay		
PROJET :	Elaboration du Schéma de Transports de la Communauté Paris-Saclay		
n° affaire SYSTRA	FR01T16H87		

Annexes

Diaporama de l'atelier

Ordre du jour :

- A. INTRODUCTION ET OBJECTIFS DE L'ATELIER
- B. LES ENJEUX DU SCHEMA DE TRANSPORTS
- C. LES CONVENTIONS CT2 ET LE STATUT D'AOP
- D. CONCLUSION

Liste des participants :

Nom – Prénom	Organisme	Fonction	Mail	Invité	Présence	Diffusion
Francisque VIGOUROUX	Communauté Paris-Saclay	Vice-Président Mobilité et transports		X	X	X
Jean-Pierre ABBADIE	Communauté Paris-Saclay	DGA – PAM	jean-pierre.abbadie@paris-saclay.com	X		X
Emmanuel PRIVAT	Communauté Paris-Saclay	Responsable du service Mobilités et Transports	emmanuel.privat@paris-saclay.com	X	X	X
Kévin COMBASSON	Communauté Paris-Saclay	Chargé du développement des transports	kevin.combasson@paris-saclay.com	X	X	X
Raphaël KRUG	Communauté Paris-Saclay	Chargé de l'Offre et des Infrastructures de Transports	raphael.krug@paris-saclay.com	X	X	X
Clément MOLINA	Communauté Paris-Saclay	Responsable grands projets et mobilité	clement.molina@paris-saclay.com	X		X

Nadège BOURGIS	SYSTRA	Directrice de Projet	nbourgis@systra.com	X	X	X
Mickaël SCHIL	SYSTRA	Responsable de projet	mschil@systra.com	X		X
Camille BORIES	SYSTRA	Chargée d'étude	cbories@systra.com	X	X	X
Elise LEBOEUF	SYSTRA	Experte SIG	eleboeuf@systra.com			X
Matthieu NOËL	PARME Avocats	Avocat associé	mathieu.noel@parme-avocats.com	X		X
Raphaël MORAND	PARME Avocats	Avocat	raphael.morand@parme-avocats.com	X	X	X
Xavier MATHARAN	PARME Avocats	Avocat associé	xavier.matharan@parme-avocats.com	X	X	X
Marc VIVIEN	Ballainvilliers	Maire adjoint, DD transport	Marc.vivien@mairie-ballainvilliers.fr	X	X	X
Christophe DEBONNE	Bures-sur-Yvette	Conseiller municipal	c.debonne@gmail.com	X	X	X
Dominique LELCHAT	Champlan			X		X
Pierre GARNIER	Chilly-Mazarin	Maire adjoint		X	X	X
Maurice LEGOUGE	Epinay-sur-Orge					
Jean-François SEZNEC	Epinay-sur-Orge	Délégué transports	bsez nec@free.fr	X	X	X
Jean HAVEL	Gif-sur-Yvette	Conseiller municipal	Havel.j@wanadoo.fr	X	X	X
Jean-Pierre LHUISSIER	Gometz-le- Chatel			X		X
Jacky CARRE	La Ville du Bois			X		X
Ouiam HAMMAN	Les Ulis		ouia@msn.com	X	X	X
Rui MATIAS	Linas			X		X
Mohamed BOUZZAOUI	Longjumeau			X		X
Gilles GUILLAUME	Marcoussis			X		X
Mustapha MARROUCHI	Massy		m.marrouchi@mairie-massy.fr	X	X	X
Bernard LAFFARGUE	Massy		b.laffargue@mairie-massy.fr	X	X	X
Thierry SYTTER	Montlhery			X		X
Christian FOURNES	Nozay			X		X
Denis TOULLIER	Nozay			X		X
Marie-Pierre DIGARD	Orsay		Marie-pierre.digard@mairie-orsay.fr	X	X	X
Baptiste DANEL	Orsay	Urbaniste, responsable aménagement	Baptiste.danel@mairie-orsay.fr	X	X	X
Catherine VITTECOQ	Palaiseau		Catherine.vittecoq@mairie-palaiseau.fr	X	X	X
Valérie NOVAT	Saclay		Valerie.novat@saclay.fr	X	X	X
Ghislaine SOTIROPOULOS	Saint-Aubin			X	X	X
Delia COPLE	Saint-Aubin			X	X	X
Christian AUGER	Saulx-les- Chartreux			X	X	X

Philippe LOISON	Saulx-les-Chartreux			X	X	X
Vincent CHERRIER	Saulx-les-Chartreux			X	X	X
Jean-Laurent PANCIATICI	Vauhallan			X		X
Thomas JOLY	Verrières-le-Buisson			X		X
Jean-Paul MORDEFROID	Verrières-le-Buisson			X	X	X
Monique BERT	Villebon-sur-Yvette			X	X	X
Michel CINOTTI	Villebon-sur-Yvette			X	X	X
Serge PLUMERAND	Villejust			X		X
Laurent POUJOL	Wissous			X		X

Contenu de la réunion :

A. INTRODUCTION ET OBJECTIFS DE L'ATELIER

Emmanuel PRIVAT, Responsable du Service mobilités et transports de la Communauté d'agglomération Paris-Saclay introduit la réunion.

SYSTRA rappelle les objectifs de cet atelier, qui est le troisième et dernier atelier pour la 1^{ère} phase de diagnostic du Schéma de transports :

- Alimenter le diagnostic sur l'offre et besoins de transports sur le territoire de la Communauté d'agglomération Paris-Saclay, les points forts et les points faibles de la situation actuelle ;
- Partager une vision future sur les transports de la Communauté d'agglomération Paris-Saclay : vers où veut-on aller ? Quels sont les enjeux du Schéma de transports ?
- Echanger avec les élus sur les aspects contractuels.

Ont déjà eu lieu le 1^{er} décembre : un atelier avec les transporteurs et les usagers, et un atelier avec les acteurs économiques.

B. LES ENJEUX DU SCHEMA DE TRANSPORTS

SYSTRA présente une première liste d'enjeux identifiés sur le territoire de la Communauté d'agglomération Paris-Saclay. Une phase d'échanges a suivi pour avoir un retour sur la complétude et la pertinence de cette liste, et pour hiérarchiser les enjeux. Un tour de table de l'ensemble des communes représentées a été effectué.

La liste présentée (en noir) a été complétée et précisée par les éléments suivants (en rouge) :

9. Améliorer la desserte du pôle d'échanges multimodal de Massy-Palaiseau (saturation, et nécessité d'extension des gares routières) ;
10. Améliorer l'accès routier à Massy (pour les TC notamment) depuis l'A10, et depuis l'Ouest du territoire ;
11. Renforcer la desserte du Plateau de Saclay dans le cadre du développement/extension du cluster scientifique Paris-Saclay ;

12. Renforcer la desserte du Parc d'Activités de Courtabœuf (24 000 emplois, et 12 000 visiteurs/jour) : aucun réseau mode lourd ;
⇒ Ces 2 derniers points correspondent à un besoin de veiller à la desserte efficace de toutes les ZA en général.
13. Préparer l'arrivée de la ligne 18 - métro du Grand Paris ;
14. Renforcer la liaison avec le pôle d'Orly (OIN Orly – Rungis Seine Amont) ;
15. Améliorer les liaisons routières - et donc TC – Est<->Ouest sur l'ensemble du territoire ;
16. Améliorer les liaisons TC Nord-Sud sur l'ensemble du territoire ;
17. Renforcer certaines dessertes en heures creuses, le soir et le weekend, et en période estivale ;
18. Améliorer l'existant, notamment par des actions à court terme, comme la résorption de points durs locaux sur voirie impactant le réseau TC (congestion dans les centres villes) ;
19. Prévoir du rabattement TC sur des parkings pour l'accès aux modes lourds (futurs stations de la ligne 18), pas seulement à Massy ;
20. Repenser la desserte des gares RER par les bus (en lien avec le niveau de service RER) ;
21. Assurer la desserte sur l'ensemble du territoire ;
22. Développer de nouvelles mobilités (covoiturage, autopartage, voitures autonomes) et les mobilités douces (vélos).

Chaque représentant de commune a indiqué les 3 enjeux prioritaires pour lui. Il en ressort les enjeux suivants :

N° de l'enjeu	Enjeu	Nombre de voix
3	Renforcer la desserte du Plateau de Saclay	10 voix
4	Renforcer la desserte du Parc d'Activités de Courtabœuf	7 voix
13	Assurer la desserte sur l'ensemble du territoire	7 voix
7	Améliorer les liaisons routières - et donc TC – Est<->Ouest sur l'ensemble du territoire	5 voix
8	Améliorer les liaisons TC Nord-Sud sur l'ensemble du territoire	4 voix
10	Améliorer l'existant, notamment par des actions à court terme	4 voix
9	Renforcer certaines dessertes en heures creuses, le soir et le weekend, et en période estivale	3 voix
1	Améliorer la desserte du pôle d'échanges multimodal de Massy-Palaiseau	3 voix
12	Repenser la desserte des gares RER par les bus	2 voix
14	Développer de nouvelles mobilités et les mobilités douces	2 voix
5	Préparer l'arrivée de la ligne 18 - métro du Grand Paris	1 voix
11	Prévoir du rabattement TC sur des parkings pour l'accès aux modes lourds, pas seulement à Massy	1 voix

Ainsi les enjeux qui ont été identifiés comme majeurs et prioritaires sont :

- Renforcer la desserte du Plateau de Saclay dans le cadre du développement/extension du cluster scientifique Paris-Saclay ;
- Renforcer la desserte du Parc d'Activités de Courtabœuf (24 000 emplois, et 12 000 visiteurs/jour) : aucun réseau mode lourd ;
- Assurer la desserte sur l'ensemble du territoire.

Les enjeux 9 et 10 sont très proches, car il s'agit de prioriser des actions à court terme pour améliorer et renforcer le réseau existant.

C. LES CONVENTIONS CT2 ET LE STATUT D'AOP

Ces aspects sont développés par Me Xavier Matharan, co-fondateur du cabinet Parme Avocats.

Dans un premier temps, Me Matharan rappelle le contexte relatif à l'organisation des transports publics en Ile-de-France :

- La Région comme autorité planificatrice des transports publics ;
- le STIF comme autorité organisatrice des services de transports publics réguliers de personnes.

Me Matharan précise que c'est en tant qu'autorité organisatrice des services de transports publics réguliers de personnes, que le STIF peut déléguer tout ou partie de ses attributions à des collectivités locales ou à leurs groupements dans le cadre d'une convention dite « *convention de délégation de compétences* » qui deviennent alors des « autorités organisatrices de proximité » (AOP).

Me Matharan évoque le caractère limité de la délégation de compétences de cette convention dont la Communauté d'agglomération Paris-Saclay est bénéficiaire sur le secteur du plateau de Saclay.

Dans ce contexte Me Matharan présente les trois scénarios qui s'offrent à la Communauté d'Agglomération :

- Première hypothèse : conserver à l'identique les compétences actuellement déléguées par le STIF ;
- Deuxième hypothèse : demander au STIF une délégation de compétences accrue avec des moyens complémentaires ;

Si la Communauté d'agglomération Paris-Saclay choisit d'adapter les conventions partenariales (accord tripartite STIF/AOP/transporteur), cela aura un coût.

- Troisième hypothèse : renoncer partiellement ou totalement aux compétences déléguées par convention de délégation.

Dans cette dernière hypothèse, Me Matharan présente l'article 36 de la Loi n° 2010-597 relative au Grand Paris qui prévoit la constitution d'un syndicat mixte de transports entre l'Etablissement public de Paris-Saclay et les communes ou leurs groupements compétents en matière de transports qui – sous certaines conditions qui ont été évoquées – pourrait devenir Autorité Organisatrice des services de transport pour la desserte des organismes exerçant des activités d'enseignement supérieur et de recherche, et des entreprises.

Quelle que soit la décision de la Communauté d'agglomération Paris-Saclay, elle n'aura ni de levier d'action sur le réseau des modes lourds ni sur les lignes extra-communautaires.

○ Echanges : questions/réponses

- Les entreprises peuvent-elle être incluses dans le Syndicat Mixte ?

Non : Un syndicat mixte est composé de personnes publiques.

- Qui pourra être le Président du Syndicat Mixte ?

Le président du syndicat mixte est élu parmi les membres de son comité syndical, à la majorité qualifiée des deux tiers : donc éventuellement un élu.

- A qui le VT (versement transport) reviendrait dans le cas de la création du Syndicat Mixte ?

- ⇒ Si la Communauté d'agglomération Paris Saclay renonce au statut d'AOP, et qu'un Syndicat Mixte est créé, une réunion sur le sujet VT aura lieu entre le STIF et la Communauté d'agglomération Paris Saclay.

A défaut d'accord sur les conditions de participation financière, et selon les dispositions précitées, la détermination par le représentant de l'Etat dans la région d'Ile-de-France des conditions de participation financière du STIF au Syndicat Mixte « en tenant compte du produit du versement de transport perçu par cet établissement dans le périmètre d'intervention du syndicat mixte ».

D. CONCLUSION

Les représentants des communes concluent la réunion en insistant sur les aspects suivants:

- Ils souhaitent avoir des éléments financiers complémentaires pour le cas de la création d'un Syndicat Mixte.
- Aujourd'hui, une des problématiques est l'impossibilité pour la Communauté d'agglomération Paris Saclay d'attribuer des pénalités aux transporteurs.
- Il faut montrer que le territoire de la Communauté d'agglomération Paris Saclay a de l'ambition (marquée d'autant plus par la candidature à l'exposition universelle de 2025).

Par ailleurs, les demandes du porte-parole du maire d'Epinay-sur-Orge sont intégrées dans l'étude.

6. RETOURS DES PARTENAIRES

Ce chapitre regroupe toutes les contributions reçues des partenaires au cours de la phase de diagnostic de l'étude.

6.1 Contributions des communes

Cette section compile les retours des communes à un questionnaire envoyé par la Communauté d'agglomération Paris-Saclay suite au Comité de pilotage du 5 décembre 2013 et à l'atelier du 13 décembre portant sur quatre questions :

- Quel est l'état des lieux de l'offre en transports en commun sur votre commune ?
- Quels sont les points durs de circulation (congestions et difficultés) sur votre commune ?
- Quels sont vos projets urbains sur votre commune (date de livraison et volume) ?
- Quels sont vos besoins en transports en commun et modes alternatifs ?

6.1.1 Ballainvilliers

Réponse du 13/01/2017 – Marc VIVIEN, Maire-adjoint en charge du Développement Durable, Transport, Sécurité

Quel est l'état des lieux de l'offre en transports en commun sur votre commune ?

La commune de Ballainvilliers est essentiellement desservie par les lignes DM151, DM 153, et DM 17 ainsi que les navettes Longjumeau/Ballainvilliers. Pour les lignes DM151 et DM 153 le service est correcte, alors que pour la DM 17 le service est totalement inacceptable, cette ligne qui relie Ballainvilliers à la Gare d'Epinais en 10 mn n'offre que 6 passages le matin et 7 le soir avec une fréquence complètement déséquilibrée et inadaptée à la correspondance des trains, contrairement à ce que voudrait nous faire croire le transporteur. La DM 17 ne fonctionne pas aux heures creuses

Quels sont les points durs de circulation (congestions et difficultés) sur votre commune ?

Aux heures de pointe la route de Chasse et toutes les rues qui mènent à la nationale 20. Les habitants des villes voisines traversent la commune pour rejoindre la N20. Le samedi même phénomène des villes avoisinantes, pour se rendre au centre Commercial de la Ville du Bois.

Quels sont vos projets urbains sur votre commune (date de livraison et volume) ?

Réalisation d'un programme immobilier sur le secteur des hauts Fresnais prévu 2018/2019 (156 logements prévus)

Quels sont vos besoins en transports en commun et modes alternatifs ?

Amélioration du service de la DM17 avec un fonctionnement toute la journée et une fréquence de 20 mn aux pointes et 40 mn aux creux. Une liaison entre le quartier de Villebouzin et le centre-ville. La réalisation du TCSP sur la N20 afin de désengorger le trafic routier dans Ballainvilliers.



6.1.2 Bures-sur-Yvette

Réponse du 21 avril 2017 – Fabrice SERRIS, Directeur des Services Techniques à la Mairie de Bures-sur-Yvette

Quel est l'état des lieux de l'offre en transports en commun sur votre commune ?

Voir DIAG TRANSPORTS ci joint

Quels sont les points durs de circulation (congestions et difficultés) sur votre commune ?

Voir première page du DIAG, ce sont les axes structurants, à savoir :

- Route de Chartres (problématiques aux rond points, 8 mai 45, Bois Marie, Commandant Robin)
- Rue de la Guyonnerie
- Rue Charles de Gaulle (problématiques aux carrefours)

Quels sont vos projets urbains sur votre commune (date de livraison et volume) ?

Voir Tableau Projets ci-joint

Quels sont vos besoins en transports en commun et modes alternatifs ?

- Transports en commun : Plateau de la Hacquinière mal desservi. A prévoir.
- Modes alternatifs : besoins en pistes cyclables selon le PLU et les aménagements prévus dans le projet Véloscénie et les liaisons Plateau Vallée. Développement des circulations douces.

N°	PROJET	Début travaux	Fin Travaux
PROJETS VILLE			
1	REAMENAGEMENT GRANDE MAISON	24/04/2017	31/07/2018
	69 rue Charles de Gaulle		
	Foyer des personnes âgées, salles de musiques, locaux pour associations, salle polyvalente (mariage, conseil,...), restaurant		
2	REHABILITATION GS L.GARDEY	01/07/2018	2018/2020
	Uniquement réhabilitation des bâtiments A et B (école élémentaire)		
	Avenue E. Herriot		
3	STATIONNEMENT/PARKINGS PUBLICS	30/06/2017	30/06/2018

N°	PROJET	Début travaux	Fin Travaux
	Parc relais souterrain proche gare de Bures (125 places)		
	Parc relais aérien proche gare de la Hacquinière (53 places)		
4	CENTRE DE SOINS INFIRMIERS ILOT SUD	01/09/2017	31/12/2017
	Rue du Général Leclerc		
5	MAISON MEDICALE ILOT SUD	01/01/2018	31/05/2018
	Rue du Général Leclerc		
6	LOCAL 60m² ILOT NORD	01/01/2018	31/05/2018
	Impasse de la Station		
7	Réaménagement parc des Avettes	01/01/2018	31/05/2018
	Rue de la Vierge		
PROJETS VILLE/UPS/EPAPS/CPS/CD91/RIDF			
UEC1	ENS (Espace Naturel Sensible)	01/01/2018	31/06/2018
	Rue de la Guyonnerie		
	Ouverture au public/ Réaménagement		
UEC2	REAMENAGEMENT VALLEE/ CAMPUS VALLEE		
UEC3	LIAISONS PLATEAU VALLEE		
UEC4	LIAISONS DOUCES		
UEC5	VELOSCENIE		
UEC6	Réaménagement de la rue de Gometz et de la Hacquinière	2018	2020
UEC7	Réaménagement Rue du Général Leclerc/ Rue CDG		
UEC8	MEDIATHEQUE ILOT NORD	01/09/2017	31/12/2017
UEC9	REHABILITATION DES RESIDENCES CROUS		
	509 logements étudiants		
PROJETS PRIVES			
P1	ILOT MAIRIE	en cours	31/12/2017
	ILOT NORD: 147 LOGEMENTS		

N°	PROJET	Début travaux	Fin Travaux
	ILOT SUD: 36 LOGEMENTS Avec parc paysager		
P2	MAISON MASSABIELLE		
	CENTRE D'HEBERGEMENT ET DE REINSERTION SOCIALE (100 places) CRECHE+ RESIDENCE SENIOR (70 logts)		
P3	GAMBETTA AV. M FOCH		
	32 logements		
P4	ICEO INSTITUT D'OPTOMETRIE 134 ROUTE DE CHARTRES	Réunion le 12/12 avec ICEO	2017/2019
	RESIDENCE UNIVERSITAIRE FOYER JEUNES TRAVAILLEURS TOTAL 229 LOGEMENTS	Réunion riverains le 20/12	
P5	OCEANIS VOIE KASTLER	30/05/2017	31/12/2018
	39 logements		

2. Les transports et déplacements

2.1. Le réseau routier

La circulation dans la commune de Bures sur Yvette se caractérise d'une part par les axes est-ouest qui sont des axes structurants et d'autre part par des axes nord-sud avec une circulation plus complexe.

Les axes est-ouest

Il s'agit d'axes structurants tous encombrés par une circulation dense et rendus dangereux par la vitesse excessive des véhicules :

- ✓ La RD 988 (route de Chartres) reste une route de liaison départementale, non traitée en voie depuis Gometz le Châtel et l'intersection de la rue Edouard Herriot. Cet axe est difficile à emprunter en raison de la forte circulation engendrée par les liaisons entre le plateau de Saclay et la vallée de l'Yvette. Il est classé dans le réseau routier structurant à l'Ouest de son intersection avec la RD 188, la partie Est faisant partie du réseau d'accompagnement.

Cet axe est apparenté à l'itinéraire G « Dourdan / Limours / Pôles économiques Nord » du Schéma directeur de la voirie départementale (SDVD), liaison radiale rurale et interurbaine mettant en relation, à travers l'Hurepoix, les pôles de Dourdan, Limours, avec les espaces économiques Nord du département (parc d'activités de Courtaboeuf, plateau de Saclay, pôle de Massy).

La RD 988 a fait l'objet d'un projet de requalification sur le tronçon situé entre le carrefour avec la rue de Montjay et Gometz-le-Chatel, visant à sécuriser et à redistribuer l'espace viaire au profit des modes doux. A ce titre, une piste cyclable a été créée dans le cadre de l'aménagement de l'itinéraire n°17 du Schéma départemental des circulations douces. Ce réaménagement de la voie se poursuit actuellement sur le reste de la voie.



- ✓ La RD 95 (rue Charles de Gaulle) est une rue étroite, parfois sinueuse. Elle est inadaptée au trafic de transit et la vitesse apparaît dangereuse sur toute sa longueur. Cet axe est également concerné par un projet de requalification en traverse, dans la section comprise entre la limite communale et la rue du docteur Collé, et pour lequel une étude de faisabilité a été réalisée et validée par la commune. Cette opération a été différée pour donner la priorité au projet de réaménagement de la RD 988.
- ✓ La rue de la Guyonnerie est une voie qui reçoit une circulation importante et croissante. Elle permet le transit des véhicules entre le plateau de Saclay, l'Université et les axes de circulation du fond de vallée. Il s'agit d'une ancienne voie rurale demeurée très étroite.

Les circulations nord-sud

Les circulations sont compliquées par différents types de difficultés :

- ✓ En fond de vallée, le franchissement de la voie ferrée n'est possible dans la commune qu'en trois points : par le souterrain de la Hacquinière, par la rue de Gaulle à la hauteur du rond-point du 8 mai 45 et par un souterrain au niveau du passage du Villevert. Faute d'accès direct au centre-ville, les Buessois habitant au sud de la voie ferrée doivent passer par l'un ou l'autre des deux premiers ronds-points ; leurs véhicules se retrouvent alors sur la rue Charles de Gaulle et augmentent le volume des trafics convergeant vers le centre.
- ✓ Au nord, depuis l'ouverture du collège et suite à des modifications de circulation liées à la sécurité des enfants, la zone pavillonnaire du Vieux Parc accueille de fait une circulation de transit source de nuisance en quartier pavillonnaire.
- ✓ Au sud, sur le territoire de Bures, un seul axe, la route de Montjay, relie Bures au plateau des Ullis. Certains problèmes sont soulevés : les voitures arrivent trop vite sur le rond-point de la route de Chartres et les trottoirs ne sont pas continus, ce qui constitue un danger pour les piétons.
- ✓ Au sud-ouest, les rues de la Vierge et de la Hacquinière qui drainent le trafic vers la gare de la Hacquinière et le centre-ville ont une configuration inadaptée.

En plusieurs endroits de la ville, aux heures de pointe, le trafic de transit engorge certaines rues des zones pavillonnaires rendant la circulation dangereuse, difficile et inadaptée.

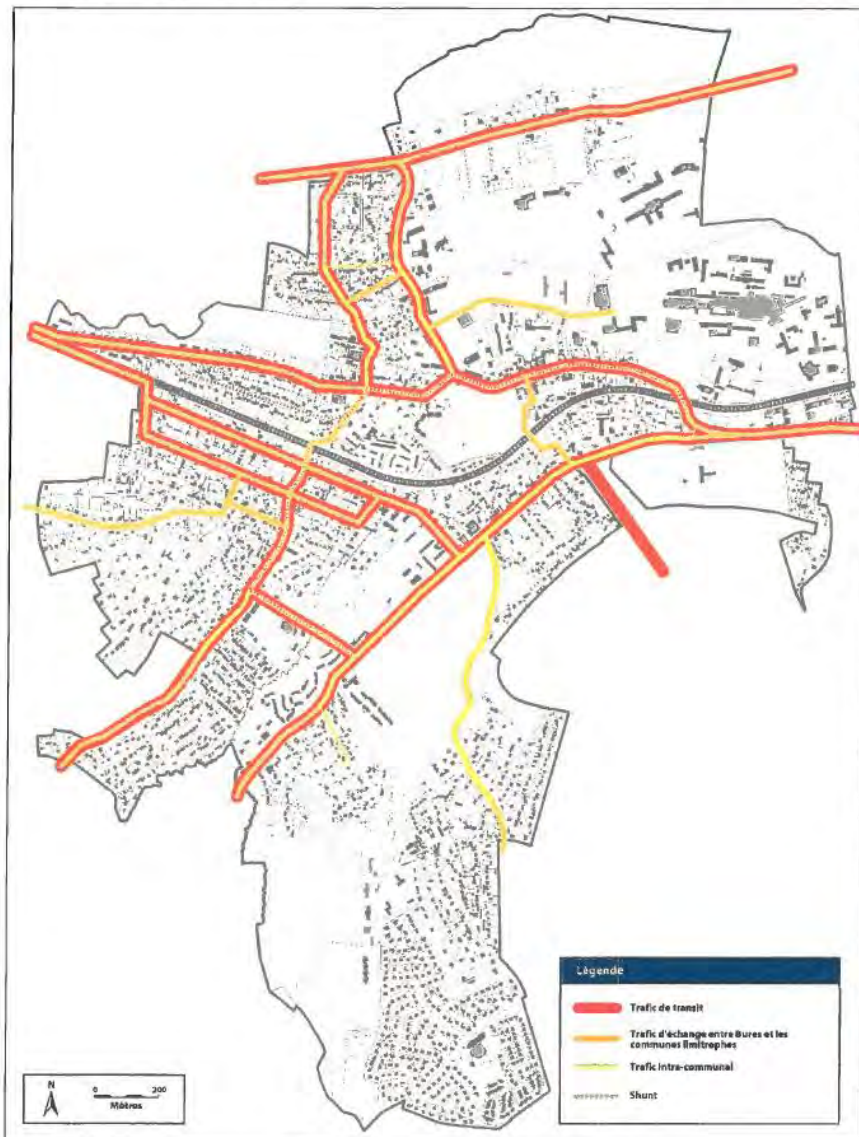


Souterrain au niveau du passage du Villevert



Route de Montjay

Carte des principaux flux routiers



Source : Etude circulation 2006, CODRA

2.2. Le stationnement :

L'offre en stationnement aujourd'hui recensée sur la commune (hors Université) est la suivante :

- **Offre en stationnement unilatéral à alternance semi mensuelle sur voirie**

Cette réglementation est la règle générale sur la commune. Elle est appliquée à la majorité des voies communales qui offrent du stationnement.

- **Offre en stationnement sur parkings publics**

- parking du marché, rue Charles de Gaulle (52 places).
- parking de La Poste, sur la place de La Poste (22 places, zone de stationnement payant avec 45 minutes gratuites et fractionnables par jour),
- parking de la gare de Bures, rue du général Leclerc (75 places).
- parking des tennis de la Vierge, rue de la Vierge,
- parking rue du maréchal Foch (gare de La Hacquinière),
- parking de la mairie, impasse de la Station, ouvert de 18h à 8h en semaine et toute la journée les samedis, dimanches et jours fériés.

- **Offre en stationnement dépose minute**

Des emplacements « dépose-minute » ont été aménagés devant certains équipements, à savoir les 3 groupes scolaires ainsi que la maison de la Petite Enfance.

- **Offre en stationnement zone bleue sur voirie**

Les places concernées par ce dispositif (stationnement limité à 1h30) sont situées rues Charles de Gaulle (23 places devant le marché) et du Général Leclerc, sur les parkings de La Hacquinière (55 places et 31 places) et le parking face à la résidence « La Bourdonnière », le long de la route de Chartres, ainsi que 18 places derrière les halles ou encore le long de la rue Descartes devant et derrière le centre culturel Marcel Pagnol.

- **Offre en stationnement payant**

Une zone de stationnement payant a été instituée sur la commune. Les voies concernées sont les rues du Général Leclerc, Charles de Gaulle, Descartes, Maurice Audin, la place de la Poste et le passage du Villevert.

- **Offre en stationnement spécifique**

Par ailleurs, plusieurs places de stationnement spécifique existent sur la commune. Il s'agit de places réservées aux personnes ayant un handicap (GIG-GiC). On retrouve ces places aux parkings de la Poste, du marché, de la Hacquinière, mais aussi le long des rues Descartes, Charles de Gaulle, du Docteur Collé, de la route de Chartres ou encore du boulevard Georges Seneuze. Il s'agit aussi de places taxis (boulevard Georges Seneuze), livraisons (avenue du Maréchal Foch, passage du Villevert) ou encore transport de fonds.

Sur le domaine de l'Université, uniquement sur la commune de Bures, on dénombre¹

Six parcs de stationnement d'une surface importante et plusieurs d'une capacité réduite, représentant environ :

1100 places de stationnement sur Bures, sur un total de 5590 existantes sur le Campus, dont

¹ Source Vignal Dugontier Keridou

Implantation	Nombre de places	Accessibles aux Buressois
Entrée campus – est bât. 232	80	oui
Entre Yvette et prairie COSEC	180 + 100	oui
STAPS	100	
Inst. Elect. Fond. (IEF)	60	
Lab; Acc. Lin. (LAL) bât 200	180	
1° et 2° cycles bât. 332 et 333	200 + 200	

En 2011, le bureau d'études Sareco a réalisé une étude spécifique sur le stationnement. Celle-ci a porté sur une zone d'étude composée du centre-ville, du quartier de la Guyonnerie, et des secteurs autour de la gare de Bures et de la gare de la Hacquinière.

L'étude a conclu qu'il n'y avait pas de saturation de la voirie. En effet lors de l'inventaire ont été recensées 1091 places de stationnement et 704 demandes autorisées (64,5%), il y avait donc 387 places vides soit 35,5%. Cependant des disparités entre les différents secteurs ont été observés.

Le quartier de la Guyonnerie ne présente pas de problèmes de stationnement, le taux d'occupation ainsi que le taux de congestion sont faibles. Aux heures d'entrée et de sortie des scolaires, quelques difficultés de stationnement ont pu être observées mais elles restent très ponctuelles.

Dans le secteur de la gare de la Hacquinière, ont été observé un taux d'occupation faible mais un taux d'interdits élevé ce qui augmente sensiblement le taux de congestion. Le parking de la gare est cependant systématiquement plein et les autres usagers doivent donc stationner dans les voies adjacentes. Cela entraîne une concentration de la demande autour de la gare.

Dans le secteur de la gare de Bures, les résultats sont sensiblement les mêmes que pour le secteur autour de la gare de la Hacquinière. Les deux parkings à proximité de la gare (celui de la gare et celui situé sur la commune des Ulis) sont systématiquement pleins. Par ailleurs l'enquête de rotation (réalisée en centre-ville) a révélé que pour certaines places situées vers le marché, en zone gratuite, il y avait très peu de rotation. Ces places sont très certainement utilisées par les usagers de la gare ce qui pose problème pour le fonctionnement du marché et des commerces.

Dans le centre-ville, aucune saturation n'a été observée.



2.3. Les transports en commun

Le RER

La commune de Bures-sur-Yvette est desservie par le RER B, reliant Saint Rémy les Chevreuse à Paris. Elle bénéficie de deux gares : La Hacquinière et Bures-sur-Yvette.

La ville se situe à 38 minutes du centre de Paris au départ de Bures sur Yvette.

Le nombre de trains est compris entre 150 et 250 par jour. Ces trains circulent entre 5h07 et 1h06 (au départ de la gare de Bures sur Yvette)

La ligne B est en connexion à Massy avec la ligne C. A court terme, le réseau sera développé notamment par la réalisation du tram-train assurant la liaison vers Evry au départ de Massy.

Le RER permet un accès rapide aux aéroports de Roissy et d'Orly via Orlyval et à la gare TGV de Massy.

En théorie la ville de Bures sur Yvette bénéficie d'une bonne desserte ferrée, mais dans la pratique, la saturation du trafic et le nombre important d'incidents altèrent considérablement la régularité et la ponctualité des trains principalement aux heures de pointe.

Le réseau de bus

Il existe 9 lignes de bus passant par Bures-sur-Yvette, elles sont desservies par deux organismes, à savoir, la SAVAC avec :

- La ligne 39-05 : Orsay - Fontenay-les-Bris
- La ligne 39-07 : Orsay - St Arnoult en Yvelines
- La ligne 39-14 : Orsay - Les Ulis - Gometz – Vaugrigneuse
- La ligne 39-15 : Janvry - Briis-sous-Forges

Et les cars d'Orsay avec :

- La ligne 20 : Bures-sur-Yvette (Briand) à Bures-sur-Yvette (Guyonnerie)
- La ligne 3 : CC Ulis 2 - Orsay RER
- La ligne 4 : CC Ulis 2 - Bures-sur-Yvette RER
- La ligne 5 : Courtaboeuf Sud - Les Ulis Aubrac - Orsay RER
- La ligne 8 : Bois Persan - Orsay RER - Couturier

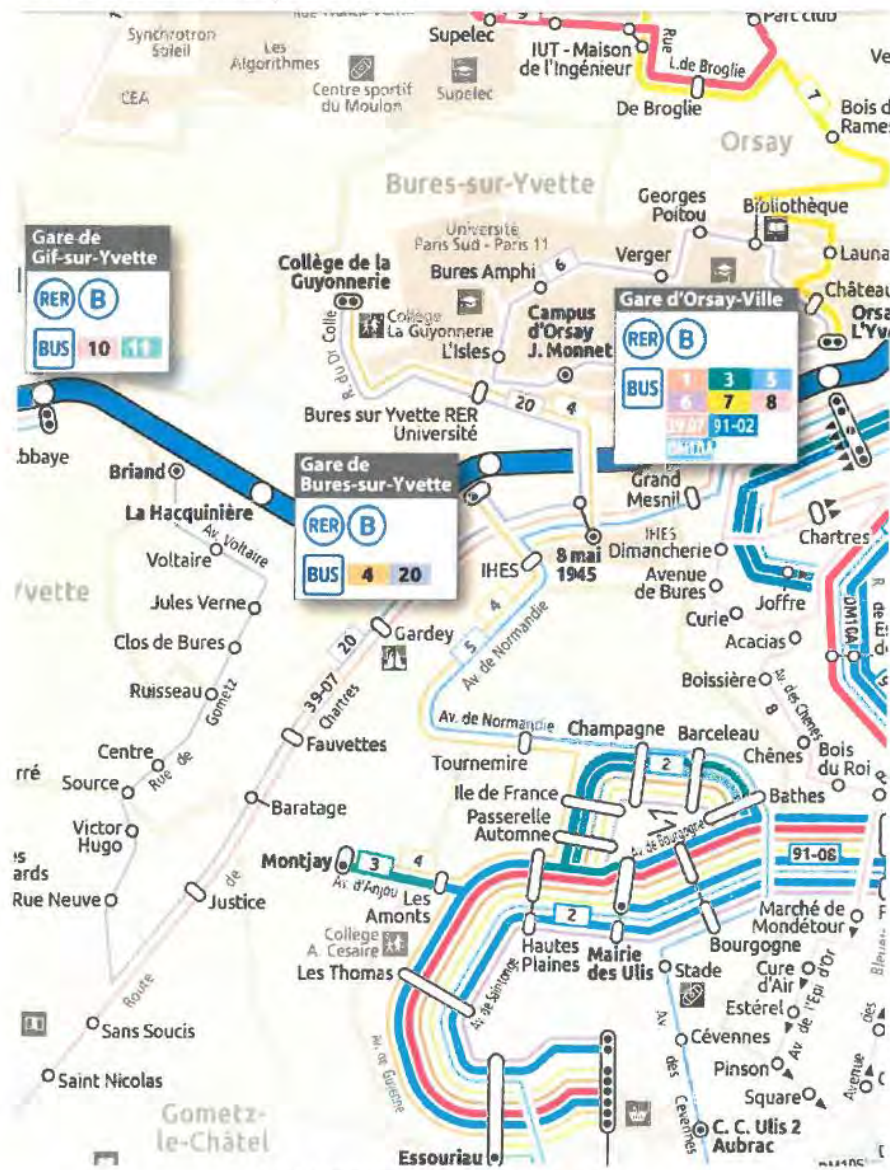
Le réseau de transports en commun est géré par la Communauté d'agglomération Paris Saclay.

Citons aussi le service de minibus gratuit qui est à disposition des personnes retraitées pour faciliter l'accès aux destinations de proximité. Il se fait à partir du domicile des personnes pour les destinations choisies.

Il existe également une ligne de bus de nuit, le Noctilien, avec la ligne N122, la Hacquinière RER –Châtelet.

Malgré une desserte correcte de la commune par le réseau de transports, celui-ci pourrait être amélioré en travaillant sur les fréquences ou encore en développant les correspondances entre les lignes.

Carte de la desserte en transports en commun



Source : Communauté d'agglomération Paris Saclay

6.1.3 Champlan

Réponse du 26/01/2017 – Christian LECLERC, Maire de Champlan

Quel est l'état des lieux de l'offre en transports en commun sur votre commune ?

Il existe aujourd'hui deux lignes de bus sur la commune :

- Le bus RATP 199 géré par le STIF et la RATP (dont la capacité maximale est déjà atteinte aux heures de pointes).



- La lignée F gérée par la Communauté d'Agglomération Paris Saclay pour faciliter l'accès aux commerces de Massy et de Villebon-sur-Yvette, Champlan n'ayant que quelques commerces de proximité.



Quels sont les points durs de circulation (congestion et difficultés) sur votre commune ?

Ellipse rouge : Route de Versailles en direction de Palaiseau et du plateau de Saclay (au niveau de l'école de la Butte) – chemin d'accès vers la RN 188 puis l'A 126

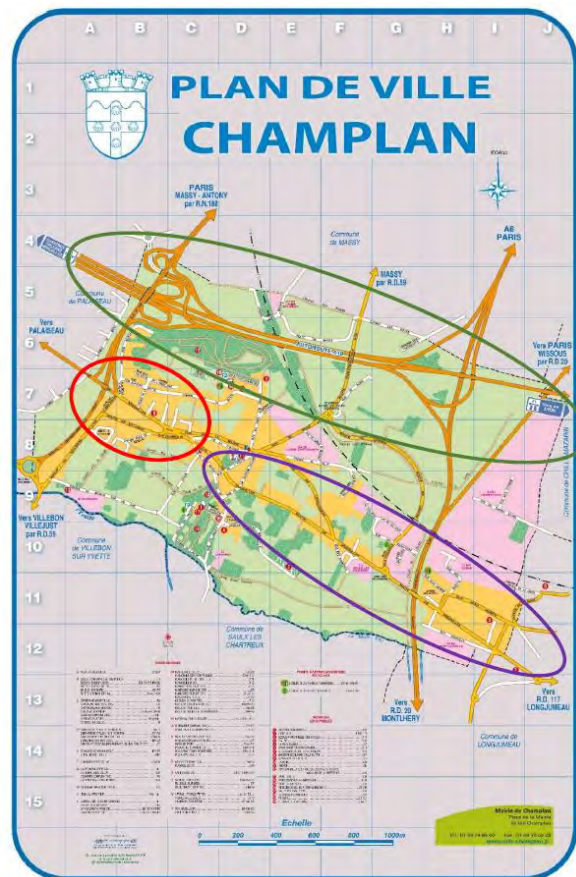
Cette congestion amène un danger sérieux pour les enfants se rendant à l'école de la Butte. Un agent

de police municipal participe à la sécurisation de ce lieu aux heures d'entrée et de sortie des enfants. Ce problème peut avoir un impact jusqu'à la Mairie (soit 1 kilomètre).

Ellipse violette : route de Versailles en direction de Longjumeau - chemin d'accès vers l'A6

Cette congestion importante, résultat de la difficulté à rejoindre l'A6 en traversant Longjumeau (notamment le rond-point du Québec qui est complètement saturée aux heures de points) en direction de Chilly-Mazarin peut amener des bouchons pouvant aller jusqu'à la rue de l'Yvette (2,5 kilomètres).

Ellipse verte : fort ralentissement sur l'Autoroute A126 provoqué par la saturation de la RN188



Quels sont vos projets urbains sur votre commune (date de livraison et volume) ?

Le PLU est en cours d'élaboration, le débat du PADD en Conseil Municipal se tiendra très prochainement.

Avec une évolution attendue de 1.327 habitants, la commune de Champlan devrait compter 4.061 habitants d'ici 10 ans et se verra dotée d'une zone d'activité économique de 20ha autour de la gare de Tram-Train amenant des centaines d'emplois.

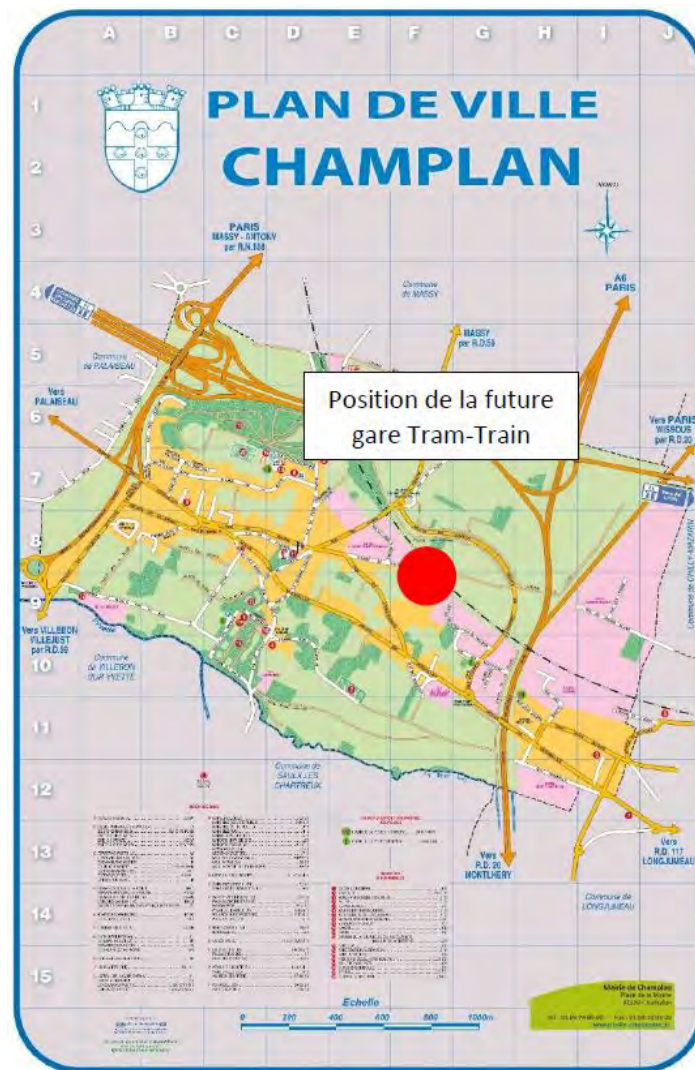
Ces deux éléments amènent de nouveaux besoins et demandent donc de nouvelles possibilités d'interconnexion afin de répondre aux attentes des villes du Sud de l'agglomération et délester la gare de Massy (voir étude CODRA).

Quels sont vos besoins en transports en communs et modes alternatifs ?

Localisation de la gare à l'échelle de la commune

La mise en place du Tram Express Sud Massy-Evry en 2019 s'accompagne d'une gare sur la commune

de Champlan. Cette gare sera desservie par trois lignes de bus complémentaires (d'après les études STIF-RATP) ainsi que d'un arrêt du bus 199. Sa localisation est précisée sur le plan de la commune.



Situation dans le cadre du projet STIF

Le projet du STIF se compose de deux quais de 85 mètres de long et d'un ouvrage de franchissement souterrain pour les piétons.

Dans le but de décongestionner la gare de Massy, plusieurs lignes de bus nouvelles ainsi qu'un arrêt du bus 199 vont également voir le jour.

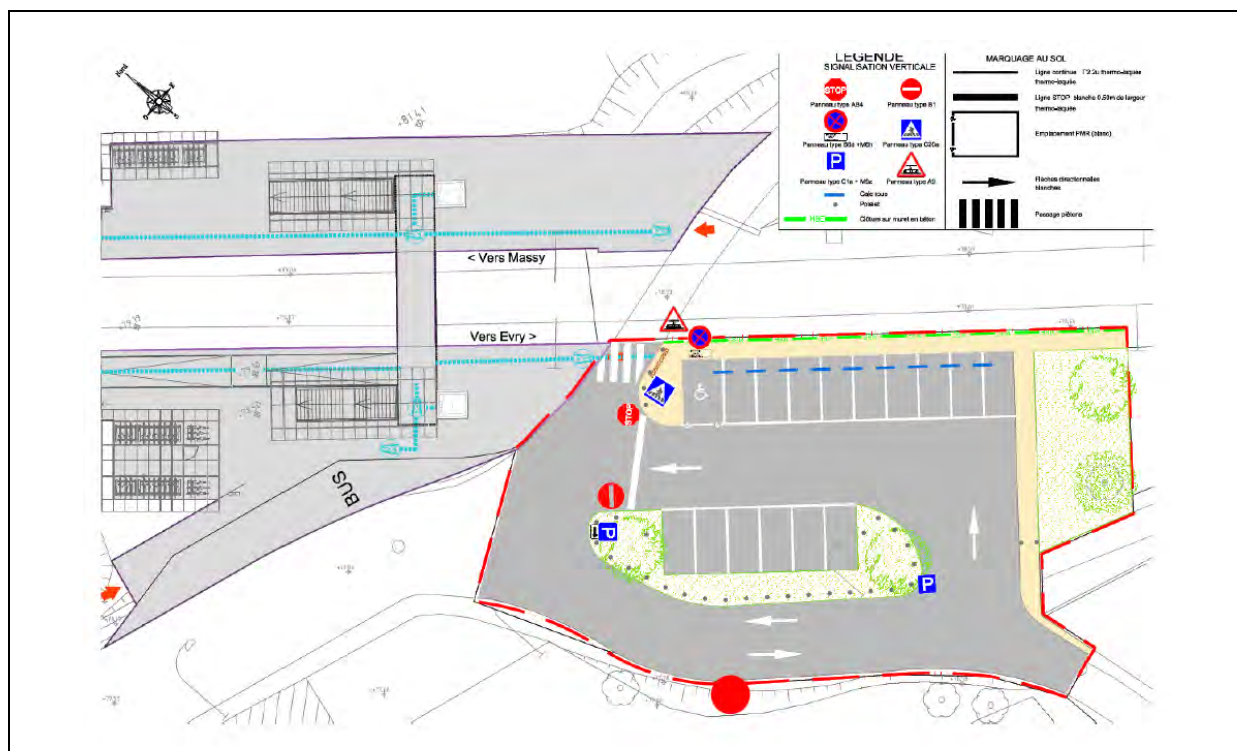
Or, au croisement de la rue de Longjumeau et du Chemin de Chilly, le rayon de giration n'est pas suffisant pour un bus (Ellipse rose). Une nouvelle voie est donc nécessaire (le point 1 sur la carte) afin de rendre accessible la gare. Pour ce qui est de la zone d'activités, deux nouvelles routes sont nécessaires : les points 2 et 3.

Un ouvrage de franchissement qui permet de relier l'ensemble de ses voiries semblent donc indispensables afin que la gare de Champlan soit un vrai pôle multimodal (Bus, circulations douces, TSE Massy-Evry ...) et à la hauteur des enjeux de l'agglomération et du Sud Essonne.

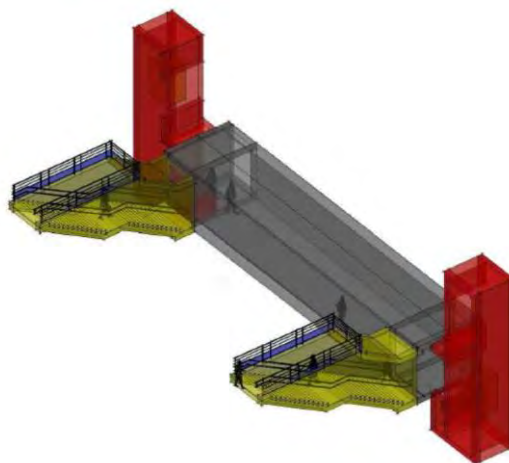


Projet du STIF dans le cadre de la création de la gare de Champlan

Cette gare, présentée dans le plan ci-dessous, ne prend pas en compte le pont-rail, infrastructure au combien nécessaire pour la viabilité de ce site.



Une infrastructure pour le franchissement des piétons est prévue et prendra la forme de ce schéma :



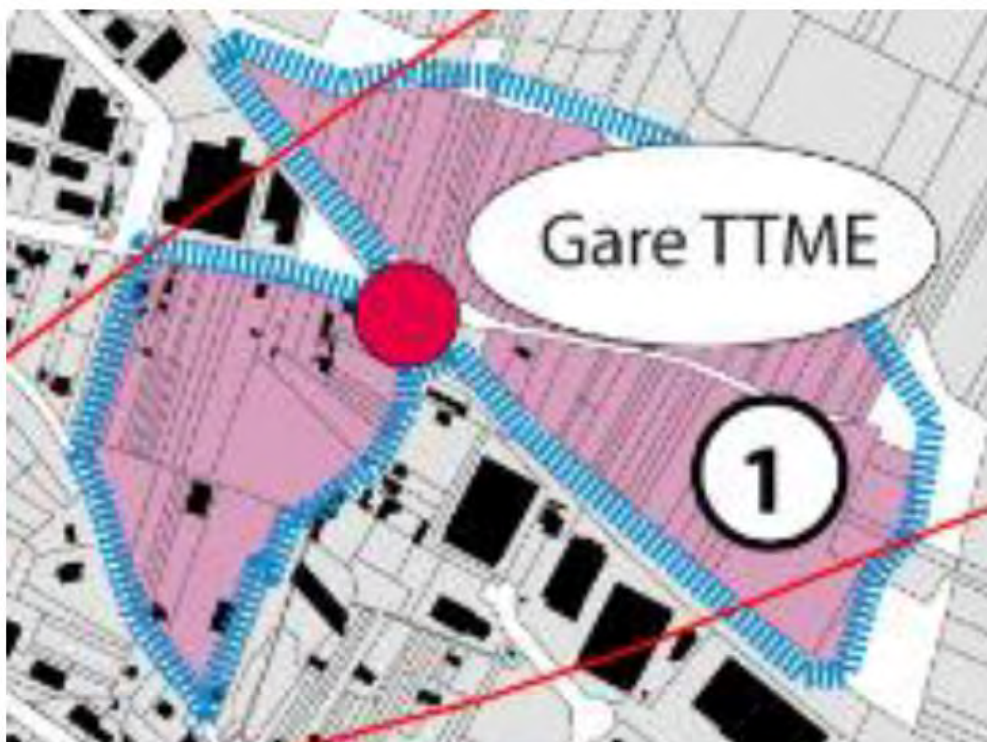
La commune de Champlan s'étonne que, concernant le projet de TTME / TSE qui représente 511 millions d'euros, la réalisation du pont-rail (évaluée à environ 12 millions d'euros) représentant 0,02% de l'enveloppe globale ne soient pas réalisés par le STIF et ses partenaires, porteurs institutionnels du projet.

Le pont-rail, un impératif au devenir de la gare de Champlan

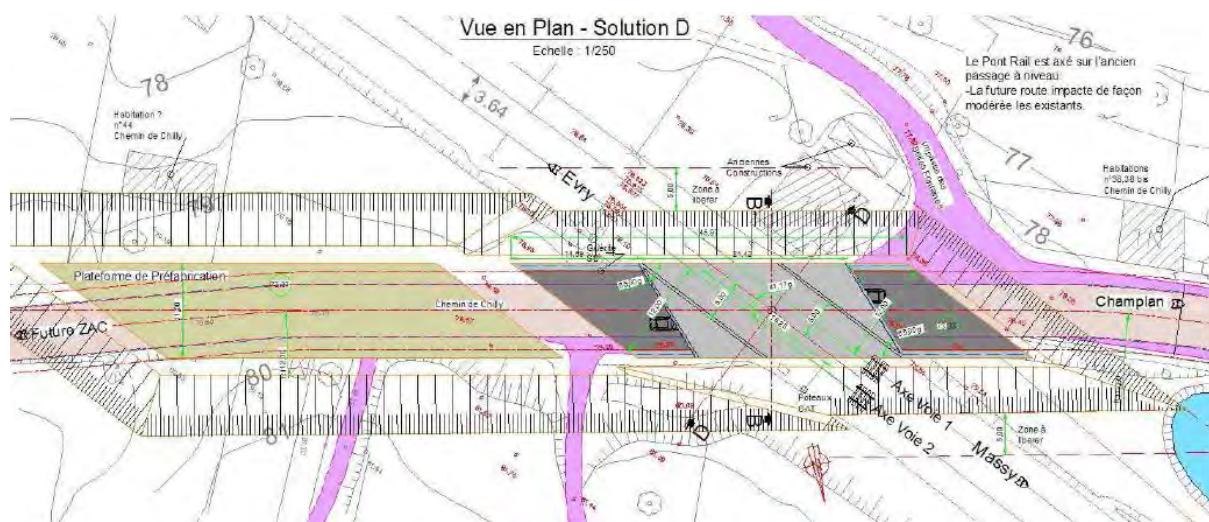
L'étude CODRA de septembre 2015 souligne que les aménagements proposés ne sont pas à la hauteur des enjeux. De nombreux éléments méritent d'être soulignés :

- Un espace de stationnement insuffisamment dimensionné autour de 15 places alors qu'il en faudrait 420 places (soit 10.500m²) pour être à la hauteur des enjeux ;
- Un espace de stationnement et de retournement afin d'accueillir convenablement les trois lignes de bus prévus ainsi que les taxis ;
- L'absence d'un espace dit de « dépose minute » pour faciliter le report modal.

La création de ce pôle multimodal ne peut s'envisager sans la construction d'une infrastructure lourde permettant le franchissement des rails du RER C-Tram Express Sud Massy Evry par des véhicules légers et lourds. Ce pont-rail devrait se localiser au niveau du point rouge sur l'image ci-dessous.



D'un coût de 10,5 M € hors taxe en euros constants de 2011 (chiffage de décembre 2014 de la SNCF INFRA), le pont rail proposé ne saurait être financé par la collectivité. Ce coût n'inclut évidemment pas la maîtrise foncière de l'opération.



La gare de Champlan est amenée à devenir la porte Sud de la Bonde de Massy avec la création probable de navettes qui relieront Champlan – la Bonde – Massy centre/Massy Opéras, afin de délester la gare de Massy.

Nous nous tenons à votre disposition pour organiser une réunion qui nous permettra d'échanger sur les enjeux et nos attentes.

27.04.2018*020848



☎ 01.69.74.86.63
☎ 01.69.10.09.28

Communauté Paris-Saclay		
Date	Original	Copie
Président	(1)	8
Etus		8
DG		8
Cabinet		8
Communication		
Ressources		
Population		
Aménag./mob.	(1)	
Dev. Eco		
Techniques		
Assemblées		

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
Département de l'Essonne

MAIRIE DE CHAMPLAN

91160

Monsieur Michel BOURNAT
Président de la Communauté
d'agglomération Paris-Saclay
1 rue Jean Rostand
91400 Orsay

Réf. : CL/SH/BC/2018-895
AR : 1A 137 830 7032 0

CHAMPLAN le 26 AVR. 2018

OBJET : Observations de la commune de Champlan sur le schéma de transport de la Communauté Paris-Saclay

Monsieur le Président,

Depuis la réunification des territoires de l'ex CAEE et de l'ex CAPS, notre agglomération Paris-Saclay s'attèle à l'élaboration d'un schéma de transports qui revêt une importance majeure dans le développement et l'attractivité de nos territoires communaux. En effet, ce schéma doit unifier un nouvel espace intercommunal et lui donner une cohérence géographique, économique et sociale.

Pour ce faire, des principes indéniables ont été définis collégalement lors des comités de pilotage. L'amélioration du niveau et de la qualité de service des transports, du maillage du territoire, de la desserte des pôles d'échanges multimodaux, ainsi que le développement de la pratique des nouvelles mobilités, sont, de prime abord, des principes tout à fait prégnants.

Cependant, à la lecture du projet de schéma de transport et du tableau de recensement des fiches actions qui en découlent (dans leurs versions présentées lors du bureau communautaire du 21 mars 2018), ces grandes orientations ne se retrouvent malheureusement pas dans les faits, et je suis étonné de certains choix qui ont été opérés par vos services.

De ce fait, il m'apparaît nécessaire de déterminer les objectifs du schéma que l'on souhaite réaliser avant même d'élaborer ses principes et ses actions.

Le schéma de transports doit ainsi avoir une vision prospective visant à s'adapter à la modernisation et à l'évolution de nos territoires. Champlan n'a cessé de mettre en avant le fait que l'élaboration du schéma de transports doit avoir pour but :

- d'une part le désenclavement des petites communes souffrant pour la plupart d'un déficit de l'offre de transports, créant ainsi un déséquilibre et une discontinuité entre les territoires ;

- et d'autre part, la prise en compte des besoins grandissants des petites communes dus à leur croissance démographique, et au développement de leurs aménagements et équipements publics ;

La dernière version du schéma de transport recense près de 60 actions mais aucune d'entre elles ne répond aux besoins évoqués par Champlan lors des comités techniques, alors même que j'avais recensé et transmis les besoins de la ville à vos services.

Toute correspondance doit être transmise impersonnellement
à Monsieur le Maire de CHAMPLAN – Place de la Mairie – 91160 CHAMPLAN
☎ 01.69.74.86.60 OU 86.51 – Télécopie 01.69.10.09.28 – contact-mairie@ville-champlan.fr

J'ai également rencontré M. VIGOUROUX, Vice-Président en charge du transport, afin d'échanger sur nos attentes. Malheureusement, nos conclusions n'ont pas été prises en compte, et je tiens par ce courrier à rappeler nos attentes ainsi que de manifester mon désaccord sur l'actuel projet de schéma de transports.

La future implantation du pôle gare T12 Express Champlan

Champlan se prépare à accueillir un équipement structurant qui va bouleverser son paysage territorial en profondeur. L'implantation de la gare du T12 Express et la création d'une ZAC attenante font naître de nouveaux enjeux tant pour la commune que pour l'intercommunalité.

Je tiens d'ailleurs à vous remercier vivement d'avoir validé le lancement des études d'opportunité de la création de la zone d'activités économiques autour de la station de Champlan et du démarrage de notre groupe de travail avec l'administration de la CPS.

L'augmentation de la population champlanaise et du nombre d'emplois sur la commune qui est déjà aussi important que la population totale - vont susciter des demandes nouvelles en termes de transports. Avec 3500 emplois sur la commune et près de 1000 supplémentaires prévus, la gare de Champlan va accueillir près de 2 000 voyageurs jours (Etude CODRA).

→ Ces nouveaux flux doivent donc être anticipés afin de faciliter la chaîne des déplacements sur l'ensemble de la ligne du T12 Express, et de les intégrer de façon réfléchie dans l'environnement urbain existant et au sein de la circulation intra-communale ;

→ De plus, cette gare doit également jouer un rôle dans la décongestion de la gare de Massy-Palaiseau, et doit donc être reliée aux différents pôles multimodaux proches.

Pour relever ces défis, le schéma de transport de la CPS doit absolument intégrer le lancement d'une étude pôle gare T12 Express Champlan pour garantir l'efficacité du projet en termes :

→ D'accessibilité (voies d'accès, dépôt voyageurs, stationnement pour les bus, cars, taxis, emplacements vélos sécurisés, parkings relais, modes doux...);

→ D'interconnexion, en étudiant la possibilité de mise en place de nouvelles lignes de bus afin d'inscrire ce site en complémentarité fonctionnelle avec les stations les plus proches ;

→ D'intégration, dans un environnement rural existant qui présente un potentiel de développement économique, avec la présence de foncier disponible pour l'accueil d'activités économiques.

La gare T12 Express de Champlan présente un fort potentiel pour l'avenir des déplacements au sein du territoire intercommunal, et va devenir un point névralgique qui doit être pris en compte dans le développement d'une offre de transport juste et maîtrisée.

L'étude CODRA, réalisée lors de la réflexion sur le projet de la gare T12 Express de Champlan, précise les aménagements jugés indispensables à la viabilité du projet de gare, pour qu'il puisse répondre aux enjeux de déplacements et devienne un véritable pôle multimodal, ci-après rappelés :

- 420 places de stationnement (et non seulement 200 comme indiqué par vos services dans l'action 4.2.3) ;
- le dimensionnement convenable de la gare routière (accueil de 4 à 6 bus) ;
- la construction d'un pont-rail permettant le franchissement des rails du RER C et du T12 Express.

Je souhaite que la création de ces aménagements soit incluse dans le schéma de transport de la CPS pour 2022, date de livraison de la gare de Champlan, soit bien plus tôt que l'échéance évoquée par vos services (2030).

La stratégie à mener est ainsi de faire de la gare T12 Express Champlan la porte Sud de la Bonde de Massy afin de délester partiellement Massy et d'offrir une solution efficace et multimodale pour les communes du sud de notre Communauté d'Agglomération.

Ce projet répond à la demande d'offres de transport, aux enjeux économiques du territoire, à l'attractivité de nos zones d'activité, à la fluidification du trafic ainsi qu'au renforcement de la continuité et de l'hétérogénéité de l'offre de transports.

Il est donc essentiel de doter la gare T12 Express de Champlan de tous les aménagements nécessaires à la viabilité et à l'optimisation de ce projet.

La Ligne de Bus 199

En me référant à la carte fournie par vos services, j'ai cru comprendre que la ligne de bus 199 ne desservira plus la route de Versailles et passera uniquement par la route de Villebon. Ce qui est incompréhensible car jamais discuté avec la ville de Champlan et découvert dans le document du comité de pilotage du 8 mars 2018.

Si tel était le cas, ce changement engendrerait de facto **une perte d'offre de transports inacceptable** car aujourd'hui, le bus 199 et la navette communautaire sont les seules offres dont disposent les Champlonais pour se déplacer. Bien au contraire, une réflexion sur l'augmentation de la fréquence de passage et du nombre d'arrêt des bus 199 sur Champlan est nécessaire afin d'adapter cette ligne souvent engorgée lors des heures de pointes. Il est également possible de réfléchir à une optimisation du tracé de la ligne 199 de la RATP qui doit passer par la future gare de Champlan.

Les navettes communautaires

C'est avec stupéfaction que j'ai appris, lors du bureau Communautaire du 23 Mars 2018, que la CPS envisageait de faire peser le coût total des navettes communautaires sur les budgets communaux - soit, pour ma ville, un coût annuel de près de 135 000 euros - ce qui induirait que les navettes n'auraient dorénavant de communautaires que leur nom et leur trajet ! Alors qu'il s'agit véritablement d'un engagement pérenne de l'intercommunalité qui appartient aux coups partis sur lequel il est impossible de revenir. Dans le cas contraire, il faudrait revoir l'intégralité des autres engagements de l'agglomération.

C'est également la meilleure façon pour que ce service très apprécié de nos administrés, notamment les plus âgés et les plus vulnérables, meure, car vous n'êtes pas sans savoir que les communes n'ont pas les moyens de le financer à elles-seules du fait des restrictions budgétaires qu'elles subissent depuis 2012. La suppression des navettes communautaires gratuites déliterait notre offre de transports favorisant ainsi l'isolement de certaines personnes, le développement des inégalités sociales, le déclin de l'attractivité et du développement de notre territoire.

Rappelons également que Champlan ne dispose pas de commerces de proximité et que la fonction essentielle de la navette communautaire est d'assurer une liaison pérenne vers les zones de commerces de CORA Massy et Villebon 2. Ainsi, la substitution du service des navettes par un éventuel transport à la demande ne serait pas envisageable au vu du profil des usagers actuels de la navette.

Ce sont les raisons pour lesquelles je ne partage pas du tout l'orientation qui semble se dessiner sur la remise en question du financement actuel de ce service public par l'intercommunalité qui serait au détriment des ex communes de la CAEE. Pour ces communes, ce service est une véritable attente de la population et satisfait pleinement nos administrés.

Bien au contraire, je propose qu'au vu de son succès et de sa fréquentation, une étude soit menée afin de cerner la faisabilité d'une transformation de la navette communautaire F en ligne régulière par la RATP, ce qui aurait pour effet d'allègement intégral de la charge supportée par la CPS et la ville.

Un schéma de transport équilibré, équitable et ambitieux

De manière plus générale, nous déplorons que le schéma de transports présenté ne soit réfléchi qu'en fonction des deux principales zones du territoire de l'intercommunalité à fort potentiel économique. Au-delà des besoins générés par les grands projets du plateau de Saclay ainsi que par le pôle d'activités et d'emplois représenté par Massy, les autres territoires, comme Champlan, sont légitimes à exister et ne doivent pas être oubliés dans ces réflexions.

En effet, bien que Champlan soit une petite commune, elle génère une importante richesse économique qui se verra amplifiée par la création de la ZAE de la Gare de Champlan dont bénéficiera la Communauté d'Agglomération.

D'ailleurs, les zones précitées sont des espaces où l'offre de transports est déjà très conséquente. Nous devons arrêter de renforcer nos points forts et commencer par surmonter nos difficultés en homogénéisant l'offre de transport et en favorisant le report de trafic. Les déplacements ne s'apprécient pas en termes de frontières communales mais sur le territoire intercommunal dans son ensemble.

Enfin, je tiens à rappeler que notre communauté d'agglomération doit élaborer d'autres documents cadres, comme la feuille de route de la qualité de l'air de la Région Ile-de-France voulue par le Ministre de la transition écologique et solidaire en réponse à l'injonction du Conseil d'Etat, ainsi que le plan de protection de l'atmosphère, qui ont un lien fort et indissociable avec le schéma de transports.

Il est donc indispensable qu'un travail transversal avec la commission « protection de l'environnement » soit mené en la matière afin de rendre le schéma de transport plus efficace et ambitieux. Je citerai, par exemple, ma proposition visant à la création d'une zone de circulation restreinte (ZCR) appelée maintenant zone de basse émission qui interdirait les poids lourds de 6h du matin à 22h dans un rayon de 30 km autour de Paris et qui serait contrôlée par l'utilisation des portiques écotaxes avec une réflexion sur la livraison en véhicule propre 30 km autour de Paris comme l'euro-métropole de Strasbourg l'organise sur le dernier kilomètre.

J'ai bien conscience que la CPS doit élaborer le schéma de transports en prenant en compte des contraintes financières fortes. Toutefois, toutes les mesures que je propose relèvent du bon sens commun, de l'efficacité et de l'équité entre les différents territoires de notre Communauté d'Agglomération.

Construisons ensemble une agglomération équilibrée qui vient en aide aux territoires les plus fragiles, les moins bien équipés et les moins bien desservis. Nous, petites communes, apportons du foncier pour créer de la richesse et de l'emploi. En retour, nous voulons recevoir des services et des accompagnements financiers à la hauteur de l'effort consenti.

En espérant vivement que mes observations attireront votre attention et seront prises en compte par vos services, je reste à votre disposition pour nous entretenir sur ce sujet.

Je vous prie de croire, Monsieur le Président, en l'assurance de ma considération distinguée.

Le Maire
Christian LECLERC



6.1.4 Chilly-Mazarin

Réponse du 23/01/2017 – Laurence RENOUE, Chargée des relations avec les intercommunalités, les acteurs économiques et les commerçants locaux

En retour de votre mail, voici les éléments apportés par Monsieur GARNIER, Adjoint au Maire chargé de l'Aménagement et de l'Urbanisme de la ville de Chilly-Mazarin.

1/ Suite au document transmis le 21 octobre 2016 par la CPS dans le cadre de l'étude sur la desserte transports sur la ville, je vous joins la double page du 100%mag de janvier 2017 qui récapitule les différentes lignes de transports en commun sur la ville.

2/ Il y a quatre axes de congestions sur la ville : l'avenue Mazarin, l'avenue Pierre Brossolette, la rue de Gragny et la rue Pierre Mendès France. L'accès à l'autoroute est également saturé par le trafic lié aux arrivées des véhicules provenant des communes voisines : Longjumeau, Ballainvilliers, Epinay Sur Orge, Savigny plateau et Morangis.

3/ Il y a cinq projets urbains sur la ville entre 2018 et 2020 :

- **Eco-quartier Découflé**, avenue François Mouthon.
Livraison en plusieurs tranches entre 2018 et 2020. Environ 500 logements collectifs (dont 25% de logements sociaux), 8 à 10 commerces, une école primaire de 16 classes, une crèche familiale de 60 berceaux environ, un hôtel de 80 chambres, une résidence jeunes actifs, une résidence personnes âgées.
- **Rues Pierre Mendès France/Auguste Blanqui**
Livraison en 2019 /2020. Environ 215 logements collectifs (dont 25 % de logements sociaux).
- **Résidence Sociale de France (RSF)**, rue de Launay
Livraison début 2019. Environ 100 logements (T1 et T2) pour personnes âgées et une maison de santé pluridisciplinaire (médecins, kiné...)
- **Programme Marignan**, rue de Launay
Livraison en 2020. Environ 80 logements (programme privé), répartis en petits immeubles avec sous-sols.
- **Rues Passerelle/Paul Bert**,
Livraison en 2019. Environ 50 logements (dont 25% de logements sociaux),

4/ La commune souhaite que la mise en circulation du Tram train Massy-Evry augmente la fréquence du nombre de trains en circulation et améliore leur ponctualité.

Des accès facilités à la gare et à l'autoroute permettraient d'améliorer la fluidité du trafic (bretelles d'accès supplémentaires : dans le haut de la ville en direction de Paris au niveau des Mares Juliennes et en direction de Lyon par la D120).

Des extensions des lignes de bus sur les quartiers en construction sont à envisager, tout comme la prolongation de la ligne 492 jusqu'à la gare (terminus actuel place de la Libération).

Une étude pour l'implantation et de développement d'AutoLib et VLib est souhaitée par la municipalité.

La ville envisage un point d'arrêt supplémentaire au square Condorcet de la navette municipale.

100% actu

INTERCOMMUNALITÉ

Faciliter vos déplacements

38 arrêts de bus à Chilly dont 30 aux normes d'accessibilité PMR (Personne à Mobilité Réduite)


Chilly bien desservie ! Le réseau géré par le STIF (Syndicat des Transports d'Ile-de-France), autorité organisatrice, est bien présent sur la commune avec 12 lignes qui marquent l'arrêt à Chilly-Mazarin. Un nombre important qui reste peu connu des usagers. Pour vous aider à vous repérer, voici tous les plans de lignes dont celui de la navette « Chilly Bus ». Ne passez pas à côté !

Navette gratuite : 22 places et 27 places, 3 itinéraires différents
Gérée par la Communauté d'agglomération Paris-Saclay, la navette est gratuite, accessible à tous les habitants, y compris en situation de handicap. Elle fonctionne toute l'année, du lundi au dimanche. Depuis cette année, à la demande du Maire, elle passe plusieurs fois par jour aux Champast. C'était un engagement de la campagne.

Les 12 autres lignes (RATP, Transdev, Meyer, Albatrans)

100% actu

INTERCOMMUNALITÉ



Ligne 297 Porte d'Orléans-Longjumeau
Fonctionne toute l'année, du lundi au dimanche, de 6h35 à 0h35 en semaine et jusqu'à 0h35 le week-end.

Ligne 299 Porte d'Orléans-Morangis
Fonctionne toute l'année, du lundi au samedi.

Ligne DM 151 Paris-Argajon
Fonctionne toute l'année, du lundi au dimanche. De 5h à 20h30 en semaine.

Ligne 91-10 Orly-Moulon / Saclay-St-Quentin
Fonctionne du lundi au dimanche.

Ligne 399 Massy RER-Juvisy RER
Fonctionne toute l'année, du lundi au dimanche.

Ligne 492 Chilly RER-Savigny-sur-Orge
Fonctionne du lundi au samedi.

Ligne N21 (Noctilien) : Châtelet-Chilly-Mazarin
Fonctionne toute l'année, du lundi au dimanche, de 23h40 à 05h.

Ligne 108 : Porte d'Orléans-ZI de la Croix-Blanche
Fonctionne toute l'année, du lundi au samedi.

Ligne 1021 : Paris-Méréville
Fonctionne toute l'année, du lundi au samedi.

Ligne 1020 : Paris-Angerville
Fonctionne toute l'année, du lundi au samedi.

Ligne 55 : Massy RER-Lieusaint-Moissy RER
Fonctionne toute l'année, du lundi au vendredi, de 6h45 à 19h30.

Ligne 107 : Massy RER-ZI de la Croix-Blanche
Fonctionne toute l'année, du lundi au dimanche.

Chilly

6.1.5 Epinay-sur-Orge

Réponse du 16/01/2017 – Dominique DECUGNIERE, Premier adjoint au Maire d'Epinay-sur-Orge

ETAT DES LIEUX DE L'OFFRE DE TRANSPORTS

- Lignes de bus : 114, 116, navette gratuite intracommunautaire
- Lignes de bus intercommunales : 107, etc.
- RER ligne C : 2 stations (Epinay-sur-Orge, Petit Vaux)

POINTS DURS DE CIRCULATION

- Accès (entrée / sortie) autoroute A6 aux heures de pointe : rue de Petit Vaux, RD 257, place des Houches, route de Corbeil, quartier gare...
- Accès RN20 -> Ballainvilliers

PROJETS URBAINS

- Nouveau quartier de la Croix Ronde : 530 logements (De 2019 a 2027, à raison d'environ 70 à 80 logements par an) + 11 ha d'activités
- Quartier « pôle gare » et centre-ville (à partir de 2018) : 250 logements à l'horizon 2025

BESOINS EN TRANSPORTS EN COMMUN ET MODES ALTERNATIFS

- Renforcer l'offre de transport interne et de rabattement vers la gare (114)
- Faire fonctionner les lignes internes en heures creuses
- Modes alternatifs ?

6.1.6 Gif-sur-Yvette

Réponse du 18/01/2017 – Michel BOURNAT, Maire de Gif-sur-Yvette, et Jean HAVEL, Conseiller délégué aux Transports

En réponse à votre message relatif au schéma de transports, je vous précise ci-dessous les attentes de la ville de Gif :

Concernant l'offre en transports en commun sur la commune

S'agissant des lignes régulières giffoises, l'offre est considérée comme satisfaisante et permet de répondre aux besoins des différents types d'usagers (actifs, lycéens, etc.). Elle doit cependant prendre en compte l'évolution de la population et l'arrivée des grandes écoles, dès cette année, sur le Moulon.

Il conviendrait donc de mettre en place des liaisons directes, sans rupture de charge, au niveau de la gare de Gif entre les lignes 11 et 10, et ce aux heures de pointe entre les deux plateaux (Chevry et Saclay).

Concernant les points durs de circulation

La principale difficulté de circulation (automobile et transports en commun) porte essentiellement, le matin aux heures de pointe, sur la route de Belle-image pour rejoindre depuis la vallée le plateau de Saclay.

Il faut noter que la saturation de la N 118 génère un trafic de transit parasite important dans certains quartiers de la ville.

Concernant les projets urbains

Outre l'aménagement du futur quartier J. Curie (partie giffoise du plateau de Moulon), à noter la réalisation d'un programme immobilier d'environ 50 logements collectifs (du T2 au T5) sur le site du parking du Golf de Gif-Chevry. Ce programme qui sera livré en juin 2019, est situé à proximité de la rocade de Frileuse et de l'arrêt Maupertuis (Lignes 11 et 12)

Concernant les besoins en transports en commun

Le principal besoin de développement des lignes giffoises porte essentiellement sur la nécessité de renforcer la liaison Vallée (gare de Gif) – Plateau de Saclay :

- A court terme : renforcer la liaison avec le futur quartier J. Curie, la plus directe possible.
- A l'horizon 2023 : proposer une offre entre la gare de Gif et la future gare de métro (ligne 18) au niveau du Christ de Saclay.

Pour la desserte du quartier J. Curie, il convient d'étudier une possibilité d'insertion, à partir du rond-point de Saint-Aubin, sur la voie du TCSP ;

S'agissant des modes alternatifs, prévoir la création et le développement des liaisons piétonnes et cyclables Vallée/Plateau de Moulon et ce principalement via le campus du CNRS.

Ces demandes sont limitées mais impératives. Pour mémoire, le nouveau quartier de Moulon à Gif représentera à moyen terme (2021) environ 6 000 habitants auxquels il faudra ajouter les salariés des établissements.



6.1.7 Gometz-le-Châtel

Réponse du 18/01/2017 – Lucie SELLEM, Maire de Gometz-le-Châtel

Quel est l'état des lieux de l'offre en transports en commun sur votre commune ?

Transport scolaire pour rejoindre l'école en bus assuré par la commune.

Pour la ligne 39-07 : depuis l'extension des horaires, l'offre et le service semblent satisfaisants, aucune demande supplémentaire des utilisateurs ne nous est parvenue.

Pour la ligne 12 : ligne de plus en plus utilisée, avec livraison d'une résidence de 60 logements sociaux aux Delachés, nécessité de prévoir un maintien du service pendant les mois d'été. Les arrêts de bus sur la commune ne sont pas aux normes.

Quels sont les points durs de circulation (congestions et difficultés) sur votre commune ?

Route de Chartres : Ralentissement le matin vers Orsay et le soir vers Limours

CD 35 - chicane du rond-point de Grivery : important ralentissement le matin vers les Ulis jusqu'au giratoire Bertin, avec délestage dans le quartier Saint Clair, même si le nouveau plan de circulation a bien amélioré la situation. Important ralentissement le soir vers Limours dès le rond-point de L'Essouriau aux Ulis.

Quels sont vos projets urbains sur votre commune (date de livraison et volume) ?

Pas de projets conséquents en dehors de livraison de nouveaux logements le long de la route de Chartres et Haut des Vignes en petites unités (ligne 39 - 07) et aux Delachés (ligne 12).

Quels sont vos besoins en transports en commun et modes alternatifs ?

Le maintien de la ligne 12 pendant les mois d'été.

Covoiturage : pas d'aire de stationnement possible sur la commune (une aire de stationnement vient d'être mise en place à Gometz la Ville dans la zone d'activité), relai possible via les sites internet des villes et de la CPS?

6.1.8 Igny

Réponse du 21/02/2017 – Nathalie BREMARD, assistante du Maire d'Igny

Les chiffres demandés pour le questionnaire :

A court terme :

- Ruchères 237 logements en cours de construction dont 48 déjà livrés (sur Gommonvilliers Marcel Cachin) livraisons 2017/2018/2019.
- Bellevue 35 logements en construction (en entrée de Bourg) livraison fin 2017.
- Langevin Wallon 85 logements (Centre Bourg) livraison fin 2019.

D'autres projets sont prévus à plus long terme (St Nicolas 10 logements (Bourg) pas encore programmés; 60 logts sur l'ancienne caserne des pompiers en entrée de Bourg, 20 logts sur le terrain Martinon, etc...)

Réponse du 17/01/2017 – Jean-Pierre MEUR, Maire de La Ville du Bois

1- Quel est l'état des lieux de l'offre en transports en commun sur votre commune ?

- Il est nécessaire de rééquilibrer la ligne DM 17B en termes de rotation le matin et le soir. Il manque en effet un départ le soir en gare d'Epinay (trou d'une heure environ actuellement).
- Absence de transport au niveau de la ligne DM17B, les WE et les jours fériés, ce qui est problématique pour les non motorisés don les jeunes en particulier.
- Il n'y a pas de liaison au niveau de la DM 17B avec la gare routière de Nozay ce qui ne permet pas aux usagers de la ligne de rejoindre Massy (gare RER B)
- La fréquence des rotations sur la ligne DM 17B devrait être réduite à ½ heure, car au-dessus ce n'est pas très incitatif pour les usagers.
- Il manque une traversée sécurisée sur la RN20 entre le pont des belles Dames et la Grange aux cercles.

2- Quels sont les points durs de circulation (congestions et difficultés) sur votre commune ?

- La circulation sur la RN20 est globalement difficile dans le sens Paris le matin et dans le sens Arpajon le soir.
- Le rond-point du centre commercial Carrefour est réellement un obstacle en terme de circulation routière.
- Le centre-ville ancien de la Ville Du Bois est aussi un obstacle aux heures de pointe st de sorties scolaires (25 bus scolaires ou collégiens ou lycéens)

3- Quels sont vos projets urbains sur votre commune (date de livraison et volume) ?

- Les projets en cours et future sont centrés sur la RN 20 . Aujourd'hui nous avons environ 7500 hts, en 2020 nous comptons sur 1000 habitants de plus (avec ce qui est en cours de réalisation).

4- Quels sont vos besoins en transports en commun et modes alternatifs ?

- Le besoin le plus important est d'améliorer le fonctionnement de la ligne DM17B, afin de pouvoir faire la liaison entre Epinay (ligne C du RER) et Massy (ligne B du RER), via la gare routière de Nozay, et ceci 7 jours / 7 (éventuellement avec une réduction de la fréquence

de rotation les WE et les jours fériés.

6.1.10 Les Ulis

Réponse du 23/12/2016 – Williams ERNST, Directeur des services techniques aux Ulis

1/ Etat des lieux

Les élus estiment qu'une liaison par TCSP entre Massy et les Ulis est manquante à l'offre TC

2/ Les points durs

A certaines heures de pointe :

les avenues de Normandie, des Champs Lasniers, et la sortie de l'avenue des Cévennes sur la RD 35 saturée jusqu'au ring

Bien que sur la commune de Bures l'arrêt situé avenue des Ulis est trop proche de l'intersection avec l'avenue d'Anjou. Les automobilistes découvrent au dernier moment le bus à l'arrêt. Cette situation est estimée dangereuse. Par ailleurs la distance de cet arrêt avec le suivant semble n'être que de 240 mètres.

3/ Les Projets urbains

A l'entrée sud Est de la ville à côté de la Chaufferie 350 logements sont prévues (le troisième bâtiment est en construction)

En centre-ville construction de deux immeuble pour 123 logements

A l'ouest dans la ZAC des Amonts construction de 129 logements

4/ Les besoins

Suite à la modification de la ligne 4 obtenir les autres modifications qui étaient prévues et tardent à venir car les usagers sont mécontents de la disparition de leurs arrêts

Obtenir enfin le passage du Noctilien

Obtenir un TCSP reliant Massy au centre commercial des Ulis

6.1.11 Linas

Réponse du 20/01/2017 – Thomas BOILLOT, Responsable Urbanisme à Linas

Quel est l'état des lieux de l'offre en transports en commun sur votre commune ?

Cf. état des lieux réalisé par les services de la Communauté d'agglomération (du 8 juin 2016).

Faible d'un point de vue de la fréquence (DM 13, 9...) mais cohérente d'un point de vue des rabattements (Gares RER de Brétigny, Saint Michel, Arpajon, Massy et Paris...). Certains arrêts sont peu fréquentés à ce jour (arrêt UTAC de la DM 13, mais un projet immobilier de 300 logements environ va être livré en face de cet arrêt). Le nombre d'usagers peut varier de façon significative entre les lignes et en fonction des horaires. L'affluence de la DM 151 et de la 91.05 (Albatrans) est importante.

Quels sont les points durs de circulation (congestions et difficultés) sur votre commune ?

La circulation est moins fluide en heures de pointes sur le trajet de la DM 13, intra-Linas (DM 9?). Un problème significatif est rencontré sur le haut de la rue de la Division Leclerc du fait du stationnement intempestif lié aux commerces (bar, garage, boulangerie), malgré la création d'un rond-point. Dans le cas de véhicules mal stationnés, le bus ne peut effectuer sa giration pour prendre la rue de la Division Leclerc, et doit par conséquent prendre la N20 en alternative et ne dessert alors l'arrêt Mairie. Du fait de la desserte très aléatoire de cet arrêt, de moins en moins d'usagers attendent le bus à cet endroit. La congestion est aussi constatée sur la DM 151 en heure de pointe sur sa portion de RN20. Idem pour la 91.05 sur la Francilienne.

Quels sont vos projets urbains sur votre commune (date de livraison et volume) ?

Cf. projets inscrits au PLU ci-dessous (p.58 du diagnostic)

	surface en hectare	logements	logements sociaux en %	nombre de logements sociaux	densité en logements / ha	Horizon de réalisation habitant et emplois au minimum en
projet 3C élargi +Bas Sablons	1.5	78	77%	60	52	2017
RN20	1.2	170	100%	170	142	2018
ITM	2.9	150	50%	75	52	2019
Guillerville	3.6	150	50%	75	42	2017
ER17	1.5	100	100%	100	67	2020
A. Lamblin	0.16	15	100%	15	94	2019
2 rue de la Garenne	0.13	17	29%	5	131	2016
Vermont concept OCV	0.15	23	17%	4	153	2017
Scooteria	0.15	24	100%	24	160	2018
Allée Villa Gabriel	0.05	8	100%	8	160	2017
entrée de Ville av. Boillot	0.25	35	100%	35	140	2018
9 rue de la Fontaine (SNI)	0.13	6	100%	6	46	2016
51 rue de Guillerville	0.07	4	100%	4	57	2017
Amaryllis	1.1	190	32%	60	173	2018
Sous total	12.89	970	66%	641	75	

Quels sont vos besoins en transports en commun et modes alternatifs ?

Projet de navettes initialement prévu avec Europ'Essonne, mais non abouti pour la Commune de Linas. Objectif : rabattage des usagers depuis les quartiers vers la gare routière du Château d'eau de Linas, puis amélioration de la desserte des centres voisins (administrations d'Arpajon, marché de Montlhéry, ..) et des gares RER de St Michel sur Orge et Brétigny.

Augmenter les fréquences de certains bus DM 9 et 13.

Instaurer en plus un parcours inversé pour la DM 9 (aujourd'hui uniquement un rabattement Linas Saint Michel)

Améliorer la desserte du centre-ville avec la création d'arrêts bus au niveau de « la lampe » ou « la Sallemouille) sur la RN20, dans les deux sens. Dans un premier temps avec liaison piétonne par le souterrain existant le long de la Sallemouille. Puis dans un second temps, avec l'aménagement d'un carrefour rond-point traversant sur la RN20, station du futur TCSP.

6.1.12 Longjumeau

Réponse du 19/01/2017 – Stéphane MARCHE, Directeur des Services Techniques

Quel est l'état des lieux de l'offre en transports en commun sur votre commune ?

- Ligne C du RER dessert deux gares sur Longjumeau : Gare de Balizy / Gravigny et la Gare de Longjumeau.
- Lignes de la Navette CPS :
 - o Ligne A circulaire Longjumeau
 - o Ligne B circulaire Ballainvilliers Morangis
 - o Ligne C Longjumeau Morangis
 - o Ligne D Longjumeau Ballainvilliers
 - o Ligne E Marché Bio
- Lignes BUS RATP :
 - o 199 Massy Palaiseau RER – Longjumeau
 - o 297 Place Steber – RER Anthony
- Lignes BUS Daniel Meyer :
 - o DM12 Massy – Saulx les Chartreux
 - o DM151 Paris Arpajon
 - o DM152 Paris Nozay
 - o DM153 Massy Arpajon
- Lignes BUS CEAT Transdev :
 - o 107 ZI Croix Blanche – Gare RER Massy TGV
 - o 108 ZI Croix Blanche – Porte d'Orléans
 - o 1020 Place GI Leclerc – Denfert Rochereau
 - o 1021 Gare de Mereville – Denfert Rochereau
- Senart Bus :
 - o Lieusaint – Massy gare RER

Quels sont les points durs de circulation (congestions et difficultés) sur votre commune ?

Au regard de sa situation géographique, entre notamment l'A6, l'A10 et la N20 la Ville de Longjumeau est saturée aux heures de pointe avec des sites totalement congestionnés :

- Rond-point du Québec
- Rue Maurice (entrée de ville avec Saulx les Chartreux)
- Route de Versailles / Av du Maréchal Leclerc (entrée de ville avec Champlan)
- Route de Corbeil (entrée de ville avec Epinay sur Orge)
- Remontée de file du pont sur A6 à Chilly-Mazarin.

Ces points de congestion ont un impact important sur la fiabilité des transports en commun.

Quels sont vos projets urbains sur votre commune (date de livraison et volume) ?

A ce jour, la ville à connaissance des projets immobiliers suivants :

- Haut de Gravigny : 191 logements environ
- Rue de Verdun : environ 160 logements dont 120 chambres étudiantes
- Rue Gabriel Bertillon : environ 55 Logements
- Rue Effiat angle Michel de Gaillard : 29 logements

Il s'agit de PC déposés dont la ville ne maîtrise pas les échéanciers

Quels sont vos besoins en transports en commun et modes alternatifs ?

Plusieurs échanges ont eu lieu entre la Ville de Longjumeau et les services de la CAEE puis CPS, vous trouverez à cet effet en pièce jointe :

- Une présentation des adaptations des lignes de bus (fichier zippé) : échange entre Rémi BETIN et Clément MOLINA
- Un compte rendu de réunion CPS fait sur la base des éléments ci-dessous :

Restructuration des lignes de Bus dans le cadre du projet Tram Train

- *Desserte de la Gare de Longjumeau :*

Actuellement la Gare de Longjumeau ne fait pas l'objet d'une mise en relation Bus / RER. Le futur aménagement de la liaison piétonne entre la rue de l'industrie et le quai nord de la Gare permettra de faciliter la desserte de la Vigne au loup et la connexion avec l'arrêt Chemin blanc.

Il est proposé que les bus empruntent la rue Pipien puis l'avenue de la Gare au lieu de la rue Bertillon afin de desservir la gare RER. Cette modification permet en outre de faciliter la circulation au niveau du carrefour Mitterrand / Bizet / Bertillon.

- *Horaires de la DM 12 :*

Concernant les horaires de la nouvelle DM 12, le premier bus de 7h47 est jugé trop tardif pour pouvoir acheminer sereinement les usagers des lycées Perrin et Ferry, qui compte tenu du trajet à pied arrivent systématiquement en retard.

- *Ligne 107 :*

Desserte de l'hôpital : Demande de modification du tracé actuel afin de desservir l'hôpital de Longjumeau

Desserte de la gare de Gravigny Balizy : demande de l'extension de la ligne afin de desservir la gare RER de Gravigny Balizy.

- *Noctilien N21*

Avis favorable pour la prolongation de la ligne Noctilien N21 jusqu'à l'Hôpital de Longjumeau

- *Ligne 297 :*

Il convient d'étudier comment la rue Léontine Sohier et l'ensemble de ses établissements et services publics peuvent être desservis par la ligne. L'axe allée du cimetière / rue des Chanterelles est à envisager.

- *ANRU*

Le dossier doit être une opportunité pour désenclaver l'intérieur des quartiers sud.

En outre, la ville de Longjumeau est très attachée au développement d'une liaison entre Longjumeau et le plateau de Saclay.

Annexe Technique – Projet Restructuration Bus TTME

Le 24 février 2016

Sur la base d'un document élaboré par le STIF en date du 15 décembre 2015, il est détaillé, commune par commune, les évolutions du réseau bus proposées à horizon de mise en service du Tram-Train Massy-Evry, fin-2019.

Lors d'une réunion d'échanges en date du 9 février 2015 entre les communes concernées par le tracé du TTME, il en ressort les remarques suivantes :

Les élus rappellent les lacunes du STIF sur le volet « réseau bus ». Lors des études de réalisation des stations du TTME, le rabattement en bus, voiture, vélos et marche à pied a été largement sous-estimé. Ce dossier est une attente forte des communes.

Ils précisent également que certains projets d'évolution de lignes présentés dans cette étude sont des demandes anciennes et que le calendrier de mise en œuvre doit être dissocié du TTME car répondant à des besoins existants. La phase travaux du TTME va également générer des besoins/adaptations à très court termes.

Toutes les demandes d'amélioration d'offres bus doivent a minima, augmenter les fréquences en heures de pointes et en heures creuses, les amplitudes horaires matin et soir, et améliorer l'offre du Weekend.

Epinay-sur-Orge :

- **Ligne 114/116** : accord pour étudier le renforcement de l'offre sur la ligne 114/116. Une troisième sous-ligne était envisagée en 2014. Relancer cette hypothèse.
- **La navette gratuite** d'Epinay offre un service local qui attire une population différente des usagers des lignes régulières. Aujourd'hui, il n'est pas envisagé de supprimer ce service, même si son itinéraire peut être revu pour ne pas faire doublon.
- Un **arrêt de bus sur la RD257** avant d'entrer dans le futur pôle gare d'Epinay n'est pas une bonne solution. Il met en avant les lacunes de l'aménagement de la future gare routière en impasse. D'une part, ce point d'arrêt allonge la correspondance piétonne entre le bus, le RER C et le TTME. D'autre part, à termes les bus risquent de shunter purement et simplement la gare routière.
- Des attentes d'amélioration d'offres sont encore attendues sur la **ligne CEAT 107** qui aujourd'hui, n'arrive pas à charger toute la clientèle, essentiellement aux heures de pointe du matin avec la présence de nombreux collégiens/lycéens.
- **Les lignes TICE 402 et CEAT 10.15** provenant de l'agglomération voisine Cœur d'Essonne doivent tenir compte des capacités d'accueil physique du pôle d'Epinay. Ces lignes ont vocation à utiliser la future gare routière.
- L'évolution de la **ligne DM17B** est fortement attendue à très court terme. L'évolution de cette ligne jusqu'au parc d'activité de Courtabœuf et Orsay, via Ballainvilliers, La Ville Du Bois, Nozay et Villejust, est une demande émanant du schéma de déplacement de 2010. Le transporteur Daniel Meyer a été sollicité officiellement par l'EPCI et le STIF pour étudier cette évolution.

Chilly-Mazarin :

- La **requalification du parking de Chilly-Mazarin est abandonnée** en l'état. Des projets de desserte bus, utilisant cet espace, peuvent être étudiés. Les solutions et espaces dédiés au

bus ne doivent pas supprimer de places de stationnement voiture. Un espace semble répondre aux demandes d'évolutions des lignes de bus en rabattement sur la gare de Chilly. La commune demande que cet aménagement soit intégré au projet TTME et financé par le STIF.

- Sur la ligne **RATP 297**, la commune ne se prononce pas sur les évolutions impactant la commune de Morangis. Il est toutefois demandé que des courses en soirée continuent d'emprunter l'autoroute, comme en journée. Les liaisons directes en bus vers/depuis Paris sont très demandées.

Longjumeau :

- Sans donner d'avis sur les scénarios soumis à Morangis, les quartiers situés autour de la gare de Gragny-Balizy sont très mal desservis par les transports en commun. Seule la navette intercommunale franchit la voie ferrée. Il convient de conserver une liaison avec le secteur du pont des Maures.
- Accord sur un prolongement de la ligne **Noctilien N21** jusqu'à Longjumeau, aujourd'hui terminus à Chilly-Mazarin.
- Demande que la ligne **RATP 297** puisse emprunter la rue Léontine Sohier afin de desservir un établissement scolaire et le parc des Sports.
- Propose que la ligne **CEAT 107** puisse desservir la gare de Gragny-Balizy
- La ligne **DM12** au départ de Gragny-Balizy doit être calée sur les heures d'entrées et de sorties des collèges et lycées du centre-ville.
- La commune étudie la **requalification de la rue Pipien** pour offrir une correspondance bus/TTME de qualité à la gare de Longjumeau pour les lignes CEAT107, DM151, CEAT10.20/21 et 55 express.

Champlan :

- Le projet de ZAC autour de la future station de Champlan est inscrit dans le projet de PLU en cours de révision.
- L'adaptation de la ligne **RATP 199** pour assurer une correspondance en gare de Champlan n'est pas satisfaisante. Même avec la création d'une voirie communale supplémentaire au sud de la station, inscrite au PLU, la ligne ne dessert correctement la station que dans un seul sens. La proposition du STIF est à revoir. La demande de réalisation d'un pont-rail est la solution pour une desserte bus de qualité en correspondance avec le TTME.
- La **création d'une nouvelle ligne** régulière peut être étudiée sur l'actuel itinéraire de la navette de Champlan.
- La **création ou déviation d'une ligne** de bus provenant des communes situées au sud de Champlan doit être étudiée. Le temps de parcours sur l'A10 de 17mn est sous-estimé aux heures de pointes. En empruntant la RN20 et en complétant l'échangeur situé au sud-ouest du Parc d'Activités de la Vigne aux loups, une liaison vers la future station de Champlan serait grandement optimisée.

Massy :

- Globalement, les propositions de restructuration du réseau de bus ne tiennent pas compte des projets de **TCSP RN20 et Massy-Les Champarts**.
- La ville de Massy est favorable à la proposition d'une **nouvelle ligne de bus régulière** sur l'itinéraire de l'actuelle navette F pour assurer la desserte de la ZAC de la Bonde, du secteur commercial, d'un collège, des gares du TTME, jusqu'au pôle des gares de Massy.
- Il est toutefois étonnant de voir des propositions de lignes de bus emprunter des aménagements viaires aujourd'hui financés par la ville, écartés hier par le STIF lors des études amont du TTME.



6.1.13 Marcoussis



Ville de Marcoussis

Maire-adjointe en charge du développement économique 20 janvier 2017
Direction des finances et du
développement économique
Affaire suivie par Alexandra VINCENT
Tél : 01.64.49.64.24

Liberté Egalité Fraternité

République Française - Département de l'Essonne

COMMUNAUTE PARIS SACLAY
Parc Orsay University
1 rue Jean Rostand
91898 ORSAY Cedex

**Objet : Questionnaire relatif à l'atelier des décideurs
Schéma de transports**

Madame, Monsieur,

Pour faire suite à l'atelier du 13 décembre dernier et notamment la demande du groupe de travail des membres du COPIL, je me permets d'apporter quelques réponses à vos interrogations.

Concernant tout d'abord l'état des lieux (horaires et fréquences en pièce jointe), il s'avère que l'offre en transports en commun sur notre commune n'est aujourd'hui pas suffisante notamment aux horaires d'entrée et de sortie de bureau.

En effet, Marcoussis connaît de grosses difficultés de circulation routière notamment aux heures de départ au travail le matin sur la RD446 de la jonction avec la D3 jusqu'au « ring des Ulis » et aux heures de retour du travail sur la RD446 du rond-point de Bellejame à la RN20. Une solution de déstagement en utilisant la route entre la RD446 et le cimetière de l'Orme aux Moineaux via un accès sur l'A10 par l'aménagement de la voie de service entrante existante pourrait permettre de limiter le nombre de véhicule accédant au « ring des Ulis ».

Concernant nos projets urbains à venir, ces derniers sont les suivants :

- Réaménagement de la Place de la République réalisé en 2017,
- Projet du Chêne Rond, livrable en 2019, comprenant 149 logements,
- Projet de la Route de Briis, livrable en 2019, comprenant 49 logements,
- Projet de la Rue Alfred Dubois, livrable en 2019, comprenant 18 logements,
- Projet de l'Avenue du Maréchal Delattre de Tassigny, livrable en 2019, comprenant 36 logements.

Enfin, concernant nos besoins en transports en commun et modes alternatifs, comme évoqué précédemment, il est impératif que soit augmentée la fréquence des lignes de bus aux horaires d'entrée et de sortie de bureau avec notamment une ligne directe à destination de la gare de Massy qui serait une solution indéniable à la forte demande de nos administrés.



La navette intercommunale, quant à elle, ne rencontre pas le succès escompté, un redéploiement sur un autre parcours pourrait permettre de répondre à d'autres demandes de sites excentrés tel que notre hameau de Beauvert ou le quartier de la Ronce.

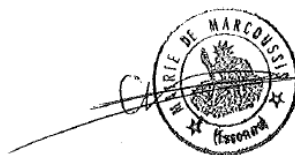
Dans le cadre de l'exploitation du site des Arrachis prévu pour accueillir un éco pôle (2 pastilles au SDRIF) et pour faire suite aux différents échanges avec le service développement économique de la CPS, un projet de gare autoroutière sur le modèle de celle de Briis-sous-Forges pourrait être envisagé via un accès à la Francilienne. Ce dispositif trouverait une cohérence globale dans la mise en place d'un TCSP à destination de Paris et en provenance d'Evry. Une étude de faisabilité et d'opportunité pourrait permettre de mettre en lumière le potentiel de ce site.

Concernant enfin les modes alternatifs, il s'avère que Marcoussis dispose déjà de deux aires de covoiturages et envisage prochainement de créer deux sites de tiers lieux (un espace de télétravail et un autre de fab lab) et de s'équiper de bornes électriques afin de permettre le rechargement des véhicules de la commune et des Marcoussisiens.

Restant à votre disposition,

Veuillez agréer, Madame, Monsieur, l'expression de mes salutations distinguées.

Catherine DELAITRE



6.1.14 Massy

Réponse du 25/01/2017 – Florent RASTOIX, Directeur Adjoint, Direction Urbanisme de Massy

Au regard de nos échanges, je me permets d'axer les réponses uniquement sur les points les plus importants (liste non exhaustive).

Quel est l'état de l'offre en transport en commun de votre commune de votre commune ?

Merci de nous transmettre un diagnostic complet pour vérification.

Quels sont les points durs de circulation routière ?

- Accès à Massy par l'A10 (quartiers Atlantis).
- Accès à Atlantis par la RD 188.
- Accès à l'A6/A10 depuis RD188
- Accès à la RD444
- Congestion RD444 – Ring du Pileu
- Pont A10 et carrefour des quatre fourchettes
- Capacité d'écoulement sur la RD120
- Congestion RN20

Quelques pistes pour l'amélioration des points durs :

- Améliorer la capacité de la RD 120 seul axe Est-Ouest de Massy (carrefour de Vilgénis, Ring du Pileu, doublement OA au-dessus de l'A10).
- Développer le stationnement réglementé.
- Examiner la banalisation du site propre existant entre les quartiers ATLANTIS et VILMORIN et PALAISEAU Centre.
- Ouverture du site propre aux taxis, aux navettes vers Saclay.

Quels sont les projets urbains sur votre commune ?

VOIR PADD (transmission possible si vous ne l'avez pas).

- **Quartier ATLANTIS :**
 - o Place du Grand Ouest (3 T 2017)
650 logements – Multiplexe – Palais des Congrès – Hôtel – Groupe scolaire – commerces.
 - o Ampère Sud (3 T 2019 à 3 T 2021)
500 logements
Bureaux
Groupe scolaire (18 classes) (2018/2019)
Gare Massy-Europe du TTME/T12 (fin 2019).
- **Quartier VILMORIN** (fin du quartier)
450 logements (livraison 2018 – 2019).
- **Quartier VILGENIS** livraison 2019 – 2021 – 2023
1 000 logements (3 phases)
Groupe scolaire (18 classes)
Parc public
Crèche

Des projets de bureaux et d'activité :

- Sur ATLANTIS (bureaux) livraison 2019 – 2023
- Sur Massy-Europe (activités) : environ 40 000m² activités restantes livraison 2018 – 2020 – 2022.

Quels sont les besoins de Transports en commun et mode alternatifs ?

- Réalisation du TTME (T12) et son prolongement jusqu'à Versailles et obtenir un arrêt supplémentaire au Pileu (Igny, Massy, Palaiseau)
- Développer le TCSP Massy → Courtabœuf (1 seul sens), le long de l'A10 et connecter avec le TCSP Massy-Saclay.
- Créer un parking P + R sur le pôle multimodal de Massy.
- Poursuivre le TCSP Saclay-Massy jusqu'au Champarts et ensuite RN 20 et Orly (Nord et Sud).
- Interconnecter les pistes cyclables et desservir les ZAE.
- Accroître la régularité du RER B (mise en œuvre du schéma directeur ligne B Sud).
- Soutenir et accélérer les travaux SNCF Réseau de Massy-Valenton, permettant d'améliorer l'offre sur la ligne RER C (Massy-Orly-Paris).
- Améliorer les gares routières de VILMORIN et ATLANTIS (réorganisation, agrandissement, gestion) en préservant les projets urbains.
- Piloter et coordonner les opérateurs sur les gares routières.
- Préparer l'arrivée du GPE L18 sur les 2 gares de Massy (Massy-Opéra et Massy TGV) y compris parkings nécessaires (reconstitution des places impactées et besoins supplémentaires)

6.1.15 Montlhéry

Réponse des 19/01 et 20/01/2017 – Fabienne GRAS, Chargée des affaires juridiques à la Mairie de Montlhéry

Etat des lieux des transports

La commune est desservie par les lignes régulières Daniel Meyer (groupe Kéolis).

Les lignes concernées sont DM 10S, DM11A, DM11E, DM153 et DM11G.

Le détail des lignes figure sur le site Internet des transports Meyer <http://www.transports-daniel-meyer.fr/Telecharger-les-horaires-en-format.html>

Pour les scolaires, primaires et collégiens, il s'agit de transports scolaires spéciaux mis en place par le STIF, la commune intervenant en qualité d'organisateur local.

Les points durs identifiés :

- Le matin de 8h à 9h Bd du Téméraire et Bd Mouchy. De nombreux automobilistes souhaitant éviter la RN20 transitent par la rue des Sablons et la rue des Moulins pour rejoindre les Bds du Téméraire et Mouchy le matin à partir de 7h30.
- Le samedi avec le marché en centre-ville et aux heures d'entrées et sorties des écoles et collège.
- La RN 20.

Les besoins :

- La fréquence des cars pour le RER C (gare de Saint-Michel-sur-Orge) est trop faible aux heures de pointe 7h/8h30 et 17h/19h30,
- Un arrêt de bus au niveau de la piscine serait apprécié,
- Une navette directe vers une gare RER,
- Des bus directs vers Paris sans avoir à traverser tout Longjumeau.

Réponse du 23/01/2017 – Fabienne GRAS, Chargée des affaires juridiques à la Mairie de Montlhéry

Voici les dernières observations formulées par nos élus :

L'état des lieux de l'offre de transport :

- Le maillage est bon mais la fréquence des transports est à améliorer vers la gare de Saint Michel sur Orge (ligne C).

Les points durs identifiés :

- RN20 : traversée de Montlhéry environ 55 000 voitures/jour
- La RD 35 (route des Templiers) : environ 18 000 voitures/jour
- La route de Marcoussis : environ 6 000 voitures/jour
- Des embouteillages sont constatés sur les voies Communales empruntées par les automobilistes pour contourner ces « points durs ».

L'accès au centre-ville et la circulation autour de la place est perturbée voire ralentie par les automobilistes qui ne font que transiter en venant du sud et qui souhaite aller à Marcoussis ou sur le plateau de Nozay

La cote Paul Fort est saturée le matin et le soir par les employés des sociétés situées sur le plateau de Nozay et Marcoussis

Le contour de Montlhéry par la route qui part de St Michel et qui passe derrière la piscine est saturée le matin.

Les besoins :

- Une meilleure fréquence des bus pour aller à la Porte d'Orléans via la N20
- Une meilleure fréquence des bus le matin et le soir pour rejoindre les gares RER de Massy ou St Michel
- Créer une ligne de bus pour pouvoir rejoindre la gare de Brétigny (pour un accès plus rapide à Paris en RER C)
- Créer une ligne de bus pour rejoindre le pôle Universitaire de Saclay ou la gare RER d'Orsay
- Mettre en place ou adhérer à une plateforme de covoiturage pour rejoindre, Paris (porte d'Orléans), le pôle Universitaire de Saclay ou la gare RER d'Orsay ou de Massy.

Les modes alternatifs :

- Améliorer le covoiturage avec parking dédié et développer la circulation douce (vélo...)

6.1.16 Nozay

Réponse du 13/01/2017 – Denis TOULLIER, Conseiller délégué à l'environnement et aux nouvelles technologies

1) Quel est l'état des lieux de l'offre en transports en commun sur votre commune ?

Transport satisfaisant en direction de Massy et de St Geneviève des bois. Cependant offre trop limitée en weekend et période scolaire. Il serait souhaitable d'avoir également quelques bus en fin de soirée, jusqu'au dernier RER.

De nombreuses lignes font défaut aux habitants et vous trouverez le détail de nos besoins dans le point 4

2) Quels sont les points durs de circulation (congestions et difficultés) sur votre commune ?

Le tronçon de la RD35 entre Nozay et Montlhéry est extrêmement chargé dans le sens Est Ouest le matin et Ouest/Est le soir. Personne allant travailler sur Courtabœuf/Plateau de Saclay

Le réaménagement de la route de Chasse (VDB/Saulx/Villebon) permettrait de drainer une partie de cette circulation Est/Ouest

3) Quels sont vos projets urbains sur votre commune (date de livraison et volume) ?

Notre PLU va être arrêté fin Janvier 2017. Il prévoit la création de 500 logements supplémentaires à l'horizon 2025. La majorité de ces logements seront implantés en partie Nord (Villarceaux/Lunezy, proche du centre NOKIA Paris Saclay)

4) Quels sont vos besoins en transports en commun et modes alternatifs ?

Nous pouvons dans un premier temps dire que les transports actuels sont toujours articulés selon les anciennes instances dirigeantes. Courtabœuf a 2 réseaux de transports disjoints, reflet de nos anciennes organisations CAPS-CAEE.

Il n'existe pas de liaison avec le territoire central de Paris Saclay où sont et seront concentrés les universités et pôles de recherche.

Vu la situation géographique de Nozay, des modes de transport lourds ne sont pas envisageable. Il convient donc de créer et développer un réseau de bus express.

Nous sommes desservis par des axes routiers importants N118, A10 et RN20, formant un triangle autour de notre territoire.

- La liaison DM11 Massy/Nozay est vitale pour les habitants (5 000) mais également pour les salariés du site Nokia Paris Saclay (500 à 1 000 voyageurs jour). Nous souhaiterions que cette ligne soit plus directe entre Massy/Courtabœuf/Nokia Paris Saclay
 - moins de cabotage sur Villejust,

- une liaison par la route de l'Hurepoix pourrait réduire le temps de trajet à 10mn. Cependant conserver un arrêt à Clos de Launay afin de toujours desservir Villejust.
 - Le TCSP permettra de réduire les temps de parcours
 - il est important de travailler également sur les temps de marche entre la desserte à Massy et l'accès aux RER B et C qui est de plus en plus éloignée des quais. Une bonne lecture des points de ramassage au départ de la gare de Massy serait un plus pour motiver les voyageurs occasionnels
-
- Des bus à destination d'Orsay ou des pôles universitaires ou de recherche.
 - De nombreuses circulations douces sont présentes sur notre territoire, mais nos cyclistes rencontrent des difficultés pour rejoindre Villebon sur Yvette/Plateau de Saclay/Grandes Ecoles. Dans la continuité de celles existantes, Il faudrait créer des circulations douces afin de connecter le plateau de Nozay à la vallée de l'Yvette et au cœur de Paris Saclay. Un schéma directeur avait été réalisé par la CAEE qu'en est-il aujourd'hui ?
 - Créer une voie express principale Est/Ouest partant d'Epinay vers Massy considérée comme axe importante. Cela reviendrait à prolonger le DM17B, qui s'arrête majoritairement à Nozay Louise Weiss....et qui devrait être systématiquement prolongée jusqu'à Nokia, puis vers le plateau de Saclay
 - Liaison vers Les Ulis, renforcement de la ligne régulière/scolaire DM10A limitée aux horaires du lycée de l'Essouriau, Mutualisation avec des lignes au départ de Marcoussis et étendre cette ligne jusqu'à Orsay
 - Liaison courte pour rejoindre le futur TCSP RN20 Arpajon/Montlhéry/Longjumeau, devant mener à la gare de AntonyPole (Ligne 18)
 - Actuellement il est impossible de rejoindre le pôle commercial de Villebon 2 ou la gare de Palaiseau Villebon (Franchissement de l'A10 limité à la Rue de Villiers, totalement encombrée matin et soir et à proximité d'une école)
 - Nous sommes favorable à la création d'un point de collecte sur la RD35 ainsi que la création d'un Parking Relais sur notre commune au niveau du RD35.

6.1.17 Orsay

Réponse du 22/01/2017 – Marie-Pierre DIGARD - 1ère ADJOINTE AU MAIRE Environnement, mobilités, transition énergétique & Innovation

Quel est l'état des lieux de l'offre en transports en commun sur votre commune ?

Ligne de Bus :

13 lignes de Bus du réseau Mobicaps

Les liaisons vallée-plateau de Saclay ont une tendance lourde à saturation future avec l'ouverture des établissements sur le plateau de Saclay.

Les liaisons avec les Ulis sont les plus fréquentées.

RER :

Deux gares sur la commune : Orsay -ville (2M Voyageurs/an entrants) et le guichet (800 0000 voyageurs /an entrants).

La mauvaise régularité de la ligne B sur la branche Saint Rémy impacte la qualité du service.

Quels sont les points durs de circulation (congestions et difficultés) sur votre commune ?

Nationale 118 dans la traversée de la commune.

Les 3 échangeurs sorties Orsay-Ville, Corbeville, Mondétour qui induisent des congestions dans la commune aux heures de pointe sur le boulevard Dubreuil, la rue de Versailles, la route de Montlhéry, la rue Charles de Gaulle (axes Nord-Sud) , et les axes Est-Ouest venant de Villebon et Bures.

D'une façon générale l'accessibilité au Sud Plateau et à la Zone de Courtabœuf aux heures de pointe.

Quels sont vos projets urbains sur votre commune (date de livraison et volume) ?

Sur les secteurs du Guichet et du Centre d'Orsay , dans un délai de 1 à 5 ans = 600 logements, au plus.

Sur le secteur de Corbeville- Orsay, voir avec l'EPAPS

Quels sont vos besoins en transports en commun et modes alternatifs ?

Développer tous les modes alternatifs pour accéder aux 2 plateaux , Courtabœuf et Saclay.

Téléphériques à partir de la Gare du Guichet vers les 2 plateaux

Services en masse de vélos électriques à partir des gares du RER B

Ligne 18 du grand paris : Gare Orsay-Gif (Estimation 3M voyageurs / ans entrants) sur le territoire de la commune. Livraison fin 2023 sur une ligne ouverte partiellement entre Orly et Saclay.

Cette gare desservira la partie ouest du nouveau campus Paris-Saclay

RER B gare du Guichet : Demande de renforcement de la desserte du guichet en contre pointe afin de desservir plus facilement la partie Ouest du Plateau de Saclay dès à présent. En attente de réponse STIF

RER B : gare d'Orsay : création en cours d'un tiroir de manœuvre entre Orsay et bures afin de renforcer la fiabilité de la desserte aux heures de pointes avec les train terminus Orsay. Ouverture en 2019

6.1.18 Palaiseau

Réponse du 17/01/2017 – André PAYA, Directeur des Services Techniques et de l'Aménagement de la Ville de Palaiseau

Quel est l'état des lieux de l'offre en transports en commun sur votre commune ?

L'offre en transport en commun est assurée par les lignes MOBICAPS (1,14,18,19), les lignes RATP/STIF 119, 91.06, 91.10, 199, DM 12, DM 153, Noctilien N122 et les RER B et C (4 gares : Massy-Palaiseau, Palaiseau, Palaiseau-Villebon et Lozère).

Elle a été impactée par la perte de la desserte du quartier du Pileu par la ligne 15 en 2015.

Quels sont les points durs de circulation (congestions et difficultés) sur votre commune ?

Les congestions sont surtout marquées en entrées de ville (rond-point de Gutenberg, avenue Stalingrad, quartier de la Mesure) et le long de l'axe de la RD 117 avec notamment le carrefour de l'éléphant (avenue Stalingrad/avenue de Paris).

Les principales difficultés sont situées :

- aux abords de la gare de Massy-Palaiseau,
- sur les axes des routes départementales (RD 117, RD 36, RD 444, RD188).

Quels sont vos projets urbains sur votre commune (date de livraison et volume) ?

- réalisation de 60 logements rue Blaise Pascal (livraison 2019)⁵
- réalisation de 90 logements rue Tronchet (livraison 2019-2020)⁶
- réalisation d'une résidence étudiante de 1040 lits rue E. Baudot (livraison 2018)⁷
- opération d'aménagement secteur gare de Palaiseau , îlot Ferrié/paveurs de Montrouge (400 logements environ dont 200 pour étudiants et résidence RPA + parking P+R de 150 places – livraison 2020-2022)
- opération d'aménagement du Quartier de Camille Claudel (phase 2 de 500 logements engagement suspendue à la création de la 2ème gare sur la ligne 18)
- opération de la ZAC de l'école Polytechnique (1 500 logements familiaux, 2600 logements étudiants, centres de recherche et d'enseignements, activités économique). 1^{ère} livraison de 650 logements vers 2021/2022.

Quels sont vos besoins en transports en commun et modes alternatifs ?

La ville a remis un bilan des besoins au STIF (élaboration en lien avec la CPS). (voir document ci-joint)

L'offre de liaisons plateau-vallée et Est/Ouest sont à compléter au regard du développement du

⁵ Impact vraisemblable sur la gare de Palaiseau

⁶ Idem

⁷ Impact sur la gare de Massy-Palaiseau

territoire (quartier Camille Claudel et ZAC de l'École Polytechnique).

Les besoins complémentaires en modes alternatifs portent sur les éléments suivants :

- Déploiement d'une offre de véhicules électriques (Autolib)
- Déploiement d'une offre de vélos à assistance électrique
- Aide à l'utilisation des 2 roues (station Véligo aux abords des gares de RER)
- Création de parking relais aux abords des gares existantes et à venir (ligne 18)

Pour information, la ville déploie le dispositif zone 30 sur l'ensemble du quartier de Lozère au cours du 1er trimestre 2017 en vue d'un déploiement sur l'ensemble de la commune en 2017-2018.

6.1.19 Saclay

Réponse du 06/01/2017 – Christian PAGE, Maire de Saclay

Quel est l'état des lieux de l'offre en transports en commun sur votre commune ?

L'offre bien développée au niveau de la liaison Saclay-Orsay, en particulier pour les scolaires et les collégiens de Fournier et aux heures scolaires, il serait cependant intéressant de la "dédiée" scolaire et d'en faire une plus rapide aux heures d'entrée et sortie des collégiens et lycéens; elle n'est pas développée pour la liaison Saclay-Gif qui pourtant comporte un lycée de la carte scolaire élargie. Il n'y a pas d'offre adaptée pour les lycées qui ont cours le samedi à Orsay ou aux Ulis.

Une offre est peu développée pour les salariés à des heures plus tardives, en particuliers au départ de Massy pour « monter » sur le Plateau de Saclay après 18h45.

Une offre peu développée pour regagner rapidement la gare RER du Guichet serait un plus notamment aux heures de pointe (pour les scolaires qui iraient vers Gif) ou le soir (pour les salariés).

Une offre inexistante pour les habitants pour se rendre à la piscine communautaire de la Vague, en particulier l'été.. depuis le nord de Saclay (Val d'Albian).

Vous noterez la mise en place par la municipalité d'une navette Bourg/Val pour permettre aux enfants de pratiquer les activités associatives.

Quels sont les points durs de circulation (congestions et difficultés) sur votre commune ?

Toutes les routes passant par le carrefour du Christ de Saclay sont saturées matin et soir. Difficultés jusqu'au rond-point de HEC en autres.

La sortie Saclay en provenance d'Orsay en surchargée et bloque la circulation de la N118

La RD36 est bouchée jusqu'à polytechnique et aussi depuis Villiers le bacle

Seule la RD60 semble fluide.

La montée de Gif ne semble pas s'être améliorée depuis l'arrivée du TCSP.

Quels sont vos projets urbains sur votre commune (date de livraison et volume) ?

- 110 logements livrés fin 2017 début 2018 (Bourg)
- 58 logements livrés en 2018 (Bourg)
- 25 logements livrée en 2019 (Val d'Albian)

Potentiel de 700 logements après 2020.

Quels sont vos besoins en transports en commun et modes alternatifs ?

Absence de liaison fréquente entre les deux quartiers de la ville Bourg / Val éloignée de 4km.

Conséquence : aujourd'hui, il est plus facile de se rendre, pour les habitants du Val, sur la commune limitrophe de Jouy grâce au GHP (bus qui fait une rotation régulière toutes les 10 min) que de se rendre à Orsay, en journée, par le 9.

(problème car les infrastructures sportives et culturelles de la ville sont réparties sur le bourg et le val. Au Bourg , la médiathèque et le conservatoire sont par exemple très difficiles d'accès pour les enfants et les jeunes du Val).

Besoin d'entretenir correctement les pistes cyclables existantes (le long de la N118) et d'en développer d'autres sécurisées qui relieraient le bourg et le Val et de poursuivre vers le plateau. Vélos classiques et vélos électriques.

Besoin de poursuivre une piste cyclable et piétonnière protégée en direction de la ferme de Viltain et le long de la RD446.

Besoin de créer des parkings de covoiturage même si le parking du Simply sert aujourd'hui beaucoup de parking de desserte avant l'utilisation de transports vers d'autres axes (Jouy/GHP pour utiliser le RER).

Il y a pas ou peu de liaison directe entre le plateau de Saclay et la plaine de la Vallée de la Bièvres (gare RER de Vauboyen). Téléphérique ?

Améliorer la liaison pour regagner Vélizy depuis le Val alors que beaucoup d'habitants y travaillent.

Développer une station d'auto lib au Christ de Saclay : permettrait de faire le lien Val/bourg avec la station créée à HEC.

6.1.20 Saint-Aubin

Réponse du 18/01/2017 – Ghislaine SOTIROPOULOS, Maire Adjointe, commune de Saint-Aubin

Quel est l'état des lieux de l'offre en transports en commun sur votre commune ?

- très bonne desserte pour Massy
- peu ou pas de transports en commun en soirée, le dimanche, pendant les vacances scolaires et les jours fériés
- absence de desserte en direction de St Quentin en Yvelines, Buc, Versailles, le T6
- Orsay/Gif : offre trop faible en heure creuse

Quels sont les points durs de circulation (congestions et difficultés) sur votre commune ?

- Route du golf (CV1) entre carrefour de Saint Aubin et Villiers le Bâcle lié à la congestion du rond-point du Christ de Saclay.
- RD 306 entre côte de la belle image et Christ de Saclay le matin et RD 306 entre christ de Saclay et côte de la Belle Image le soir

Quels sont vos projets urbains sur votre commune (date de livraison et volume) ?

Livraison de l'immeuble de bureau du projet ICE entre Soleil et les Algorithmes fin 2017 (15000m²)

Quels sont vos besoins en transports en commun et modes alternatifs ?

Transports en commun :

- liaison RER B Guichet <> Christ de Saclay <> HEC <> RERC Jouy <> Tramway T6, ZAC Vélizy, CC Vélizy2
- liaison Christ de Saclay <> ZA Buc <> Gare des Chantiers à Versailles
- liaison en site propre entre CEA, Christ de Saclay <> Pont de Sèvres, métro 9.
- liaison Saint-Aubin-Gif renforcée sur les horaires scolaires

Modes alternatifs à la voiture individuelle :

- proposer différentes solutions de covoiturage dynamique pour les courts trajets en complément de l'offre transport en commun
 - o installation de panneau lumineux temps réel au christ de Saclay, au guichet (notamment en heure creuse) et pourquoi pas devant certains arrêts de bus
 - o promotion d'application type Oui Hop (autostop temps réel) <http://www.ouihop.com>
- proposer une offre Autolib sur le plateau de Saclay pour rejoindre Paris, Versailles,...
- expérimenter une offre de vélos électriques en location longue durée aux particuliers pour les trajets domicile travail et en parallèle, équiper les gares, notamment celle du Guichet, de stations vélos sécurisées.
- renforcer et multiplier les parkings relais.



6.1.21 Saulx-les-Chartreux

Réponse du 19/01/2017 – Philippe LOISON, Conseiller délégué aux Transports :

L'état des lieux des transports en commun de Saulx les Chartreux :

DM 12 (Gare RER de Massy – Saulx les Chartreux – Longjumeau/Gravigny RER)

= => Un bus toutes les 15 mn en heures de pointe et toutes les 30 mn en heures creuses

= => Premier départ à 5h40 depuis le Rocher de Saulx et dernier passage vers 21h30 à la Grande Fontaine

Cette ligne étant la seule à traverser notre commune, nous rencontrons de nombreuses difficultés de fréquences et de délais trop long pour rejoindre les gares RER, particulièrement celle de Massy.

DM153 (Gare RER Massy – Arpajon)

Cette ligne longe Saulx les Chartreux en ne s'arrêtant qu'à un seul arrêt (Les Dévodes) à proximité de Saulx mais permet aux Salucéens proche de cet arrêt d'avoir une alternative au DM12 pour rejoindre la gare de Massy.

Points durs de circulation :

= => *Rue de la Division Leclerc :*

Notre village à la particularité de n'avoir qu'une route en sens unique pour la traversée du centre-ville ce qui occasionne de nombreuses difficultés de circulation aux heures de pointes et en cas de livraison ou de ramassage des déchets par exemple. L'unique ligne de transport en commun perd trop de temps et ne peut donc pas respecter ses horaires ce qui implique de nombreuses plaintes retards des Salucéens.

= => *Rue de Lunezy – Route de Montlhéry :*

Aux heures de pointes du soir particulièrement (entre 16h et 18h) , cette portion de route est totalement saturée par les automobilistes qui coupent par là pour rejoindre la RN20 au niveau de la Ville du Bois en venant de Villebon, Nozay et Villejust.

= => Dans certains quartiers d'habitation, les routes et les rues étant très étroites, les bus doivent être très vigilent et à très faible vitesse.

Projets urbains

Actuellement notre commune est en cours de construction d'un parc immobiliers incluant des maisons individuelles et des immeubles. En 2016 plus de 400 personnes sont arrivée à Saulx. Ce projet de construction en cours de réalisations prévoit l'arrivée à Saulx les Chartreux d'environ 1500 à 2000 nouveaux habitants d'ici à 2021.

De plus à plusieurs endroits dans notre commune des projets de constructions se mettent en place.

Il est donc évident que notre offre de transport n'est et ne sera pas à la hauteur.

Besoins en transports en commun

Actuellement seul Daniel Meyer exploite une ligne de bus passant par Saulx les Chartreux alors que la RATP est basée juste à côté (Massy-Palaiseau).

Nous aurions souhaité que plusieurs lignes de bus passent, se croisent à Saulx les Chartreux afin de permettre aux Salucéens de pouvoir se rendre dans plusieurs directions alors qu'actuellement ils ne peuvent QUE prendre la DM12 ou leurs voitures perso.

Notre commune est très bien située par rapport aux grands axes. (RN20, proximité des A6 et A10, proximité N118).

Notre emplacement géographique est à proximité de grande communes comme Massy, Antony, Palaiseau, Villebon, Chilly, Montlhéry. Ou de commune en expansion comme Nozay, Villejust et Ballainvilliers

Notre environnement économique, industriel et commercial est riche des nombreuses zones comme Villebon 2, Carrefour La Ville du Bois, Castorama Ballainvilliers, Cora-Leroy Merlin Massy, etc...

6.1.22 Vauhallan

Réponse du 16/01/2017 – Rodolphe AUBERT, Secrétaire général de la Commune de Vauhallan

Etat des lieux de l'offre de transports :

L'état des lieux de l'offre est moyennement satisfaisant, la cause en est le point de la correspondance entre la ligne 15 et 119, pour se rendre sur Bièvres, Clamart, où Vélizy. La ligne 16 Orsay-Igny très peu d'usagers l'utilisent.

Points durs de circulation :

- le rétrécissement au niveau de l'Eglise
- revoir la traversée dangereuse à l'arrêt Bouton d'or, aucune protection des usagers n'est assurée ni par un passage piétons, ni par un feu tricolore.

Projets urbains :

- 24 logements près de l'arrêt les Castors livraison fin mars 2017
- 12 logements Allée des Ecoles fin 2017
- 9 logements aux Ateliers municipaux au centre du village
- Chemin de Limon, 110 personnes travaillent aux Jardins de Cocagne,

Nos besoins transports :

- le prolongement d'une ligne vers le plateau de Saclay, pour rejoindre le site propre du Christ de Saclay
- suppression du point de correspondance à Igny entre la ligne 119 et la 15 car c'est un échec qui décourage nos administrés.
- réfléchir sur une nouvelle offre. Pourquoi pas le prolongement de la ligne 16 jusqu'à Bièvres à l'arrêt de la Gare, afin de permettre aux usagers d'avoir un choix plus large soit de prendre le train pour Versailles Chantiers, le bus 33 pour Chaville en passant par Vélizy au niveau de l'arrêt Rober Wagner ou le 15 vers Vélizy
- point de vente de tickets au Tabac de Vauhallan
- actuellement nos jeunes n'ont aucune possibilité d'aller facilement vers les points indiqués ci-dessus.

6.1.23 Verrières-le-Buisson

M. Ghislain CASIMIRO, Directeur des Services Techniques, a transmis le 17/01/2017 à la Communauté d'agglomération Paris-Saclay une note remise à jour relative à la Mobilité et aux Transports à Verrières-le-Buisson.

Ville de Verrières le Buisson

Le 23/3/16

Jean Paul Mordefroid, Adjoint au Maire

T : 06 81 83 83 98 – Mel : jp.mordefroid@wanadoo.fr

Mobilité, transports, circulation, stationnement à Verrières-Le-Buisson

Cette note vise à répondre aux points inscrits à l'ordre du jour selon le mail de M. Ehrlich le 8/3/16. Elle a été retouchée après la réunion.

Zoom sur le secteur VERRIERES LE BUISSON

1/ Réseau RER :

- Pas de station sur le territoire ; VLB est desservi principalement par les stations :
 - o Du RER B : **Antony** (accessible par 2 lignes de bus : RATP N°196 et Paladin N°8), les **Baconnets** (accès voiture ou vélo) et **Massy-Verrières** (accessible à pieds d'une partie de la ville)
 - o Du RER C : **Igny** (accessible par bus RATP 294) et **Massy-Verrières**
- VLB est adhérente à l'**Association des villes du RER B** pour obtenir l'amélioration du fonctionnement (capacité, régularité, confort,...)
- Besoin de **parkings a vélo** abrités et sécurisés à proximité des stations (Massy-Verrières, Igny, ainsi que Antony, et Les Baconnets, demande déjà faite à la CAHB).

2/ Réseau bus⁸ :

- Ligne RATP 196 (Antony RER – Massy-Palaiseau RER C) : ligne principale structurante ; fonctionne tous les jours de 5h à 0h30. (Quid desserte spécifique vers Amblainvilliers ?)
- Ligne RATP 294 (Chatillon-Montrouge Métro – Igny Gare SNCF) : impact secondaire ; fonctionne tous les jours de 5h30 à 0h30 ; fréquence faible le samedi et le dimanche.
- Ligne RATP N63 (Noctilien : Paris Montparnasse – Massy-Palaiseau RER C) : fonctionne de 0h30 à 5h30.
- Ligne Paladin 8 (Antony RER – Mairie de Verrières) : ligne secondaire ; fréquence 20 min ; remplissage insuffisant à partir de la Zone d'activités des Petits ruisseaux (cf. Etude CAHB 2013⁹)
- Ligne Paladin 18 (Collège Sophie Barat – Collège Jean Moulin) : fonctionne aux horaires scolaires. Satisfaisante dans un sens, peu utile dans l'autre.
- Ligne Phébus 50 (ex VAN) (Antony Gare de Fontaine-Michalon à Vélizy-Villacoublay Centre commercial). Elle emprunte la Voie Georges Pompidou, en périphérie de la ville (4 arrêts sur VLB).

⁸ Tous les plans figurent encore sur le site de la CAHB.

⁹ Voir « 131128 Présentation Paladin_V2.ppt »

La mise aux normes PMR des arrêts de bus a été est très avancée pour les lignes RATP :

- Ligne 196 : **Tous** sauf 1 arrêt (Voie de la Vallée : emplacement contesté par un riverain)
- Ligne 294 : **Tous** sauf 2 à La Croix Pasquier (pente) et 1 à Amblainvilliers (achat de parcelle en cours)

Pour les lignes **Paladin** :

- Ligne 8 : Pas de mise au nom compte tenu de l'hypothèse de fermeture de la ligne.
- Ligne 18 : Arrêts très partiellement mis aux normes

NB : Une ligne de **transport scolaire** (de Vaupéreau au centre-ville ; un circuit « Collège Jean Moulin » et un circuit « Ecoles primaires ») : depuis 2014 à la demande de la ville¹⁰, elle transporte ensemble les enfants hébergés aux Accueils éducatifs de la Bièvre et les enfants du secteur Vaupéreau-Amblainvilliers.

Les trois **principaux déficits en matière de bus** concernent :

- la desserte du quartier de Grais (habitat collectif)
- l'accès par bus à Massy Opéra (Services sociaux) et à Palaiseau (Pôle Emploi)
- une relation directe avec le Plateau de Saclay (Universités)

3/ Schéma de déplacement

3.1/ Structure viaire

- 2 axes majeurs traversent la ville
 - o Bd Juin - Bd Foch - Rue d'Estienne d'Orves - Rue de Paris
 - o Rue Gabriel Péri - Rue H. Grellou - Rue des Gâtines
- Un contournement qui capte la plus grande part du trafic de transit
 - o La RD 60 (Voie Pompidou)
 - o La rue Marius Hue
 - o La voie de la Vallée

NB : ces 3 voies sont très « vertes »

- La trame viaire est complexe : sinuosité des tracés, sens uniques, gabarits étroits (en centre ville). La desserte locale est souvent en boucle ou en impasse

3.2/ PLD de la CAHB (Voir note 3)

Points faibles : les circulations douces, les PDE.

¹⁰ Suite aux résultats négatifs d'une étude d'un TAD pour le secteur Amblainvilliers-Vaupéreau dans le cadre du PLD de la CAHB.

3.3/ Etude circulation à Verrières (2015) (§ rédigé par R. Bouler)

Principales conclusions :

- le trafic automobile de transit est moins important qu'imaginé,
- la Voie de la Vallée de la Bièvre, la rue Marius Hue, et la Voie Pompidou jouent un rôle important dans le contournement de la ville ; cependant, quelques points d'amélioration ont été relevés par l'étude, essentiellement aux heures de pointe :
 - o fluidification du carrefour RD60/bd Maréchal Juin
 - o réglage des feux vers A86 afin de fluidifier là aussi l'accès à la A86 en désengorgeant le RD60 et les voies d'accès s'y déversant de Verrières.
 - o balisage vertical (en cours de mise à jour).
- 4 axes secondaires utilisés comme axe de traversée de la ville (très étendue) doivent être aménagés pour plus de sécurité.
- La vitesse moyenne des véhicules est acceptable. Néanmoins, afin de développer des moyens de déplacements doux, l'idée de limiter la vitesse à 30 km/h dans tout le territoire communal (hormis l'axe principal transverse – Est Ouest et les voies périphériques) fait son chemin.
- Le stationnement automobile reste une préoccupation en centre ville (zone bleue non payante), surtout les jours de marché. Le stationnement résidentiel sur l'ensemble de la ville est problématique, les Verriérois ayant souvent plus de 2 véhicules par foyer.
-

3.4/ Etude préalable au PLU (2015)

86% des ménages sont motorisés et plus de 46% possèdent 2 voitures ou plus¹¹ (35 % en Essonne).

Pour les trajets domicile/travail, 21 % des Verriérois utilisent les transports en commun (27% en Essonne) et 65 % utilisent la voiture (61 % en Essonne).

4/ Circulations douces

4.1/ Plan Vélo

En 2010, à l'occasion de la mise en place des contre-sens cyclables, la ville a conçu un **Plan Vélo**¹² en concertation avec les utilisateurs. Compte-tenu des pentes (du Bois vers la Bièvre et, globalement, du Nord au Sud), des itinéraires à iso-altitude ont été dessinés sous forme de bandes cyclables sur voirie partagée, de préférence à l'écart des axes chargés en circulation automobile.¹³

Ce plan fait le lien avec les pistes cyclables de la Coulée verte du Sud parisien, de la Voie de la Vallée de la Bièvre et de la Voie Georges Pompidou. Ces circuits sont respectés, mais modérément utilisés. Cependant des Verriérois vont à Paris à vélo (par le Coulée verte) pour leur travail.

Les besoins :

- maintenir l'existant (signalétique au sol, même si, avec le passage de la ville à 30 km/h, il n'y aura plus besoin de marquage, en principe, mais plutôt d'information des Verriérois ;
- augmenter le nombre de parkings et de garages à vélos à proximité des gares, des écoles, et des services publics et privés ;
- faire le lien avec les pistes et bandes cyclables des communes limitrophes (y compris circuits touristiques) et assurer le maillage du territoire

¹¹ Non compris les voitures de fonction.

¹² Voir dépliant « Plan Vélo »

¹³ Voir « 110509_Présent°_Circulation_V1.ppt »

- subventionner l'achat de vélos électriques (?)
- anticiper le départ à la retraite de M. Clévédé (vendeur et réparateur de cycles en centre-ville)

4.2/ Circulation piétonne

Verrières bénéficie de nombreuses promenades (Mail Vilmorin, Allée de Swanley, Allée d'Hovelof,...)

Les travaux de mise en conformité des trottoirs et de la voirie pour l'accessibilité aux PMR sont en cours.

Des « zones de rencontre » ont été créées en centre-ville et aux abords des écoles.

3 circuits « Pédibus » ont été tracés (Ils ne fonctionnent plus cette année faute de parents volontaires). La ville continue cependant de sécuriser ces axes pour faciliter et développer le trajet vers les écoles pour des enfants non accompagnés (passages piétons supplémentaires, barrières de protection,...).

5/ Véhicules électriques : Autolib + bornes de charges dans parking

Le projet Autolib a été étudié à partir de 2013 suite aux demandes de bornes de recharge électrique émanant de la population, et avec l'installation du dispositif dans des communes limitrophes.

Pour 15 000 habitants, nous avons considéré que 3 stations suffisaient¹⁴. Leur localisation, en concertation avec la population, s'est imposée compte tenu de la répartition des activités et des logements dans la ville.

La ville de Verrières a adhéré au Syndicat mixte Autolib en juin 2014.

Les travaux ont duré un peu plus longtemps que prévu. Le financement des travaux a été assuré par la commune. Une subvention du Conseil Régional a été obtenue pour les 3 bornes de charge pour tiers (1 par station).

La station *Avenue Foch* (La Poste) a été mise en service en mars 2015, les deux autres en avril.

Le bilan à fin 2015¹⁵ fait apparaître que :

- le système fonctionne bien (avec des indisponibilités en été)
- il est bien accepté par les Verriérois et répond à une attente (abonnement recharge)
- l'activité est plus faible que la moyenne des communes mais progresse régulièrement (les résultats par station ou par habitant sont comparables à ceux de Sceaux et Chatenay-Malabry) à l'époque de leur démarrage).
- il est limité par un double phénomène « pendulaire » (chaque jour et chaque WE)

*Origine et destinations (données : mois de décembre 2015)
(Les trajets concernent ± 55 % des communes équipées)*

Départs vers...	Nombre	%	Arrivées de...	Nombre	%
TOTAL	451	100 %	TOTAL	453	100 %
... VLB	71	15,7%	... VLB	71	15,7%
... Paris*	242	53,7%	... Paris	220	48,6%
... Hauts de Seine	100	22,1%	... Hauts de Seine	131	28,9%

¹⁴ Une quatrième station aurait pu être installée dans une zone d'activité à la périphérie de la ville (Petits Ruisseaux), mais l'incertitude sur le statut futur de ces zones a dissuadé de s'engager dans cette voie.

¹⁵ Voir « Note bilan Autolib 2015 VLB V2.doc »

(dont 92 Sud)	(62)	(13,75)	(dont 92 Sud)	(94)	(20,75%)
(dont Antony)	(6)	(1,3%)	(dont Antony)	(40)	(8,8%)
... 94 (9 communes)	30	6,6	... 94 (8 communes)	25	5,5%
... 78 (1 commune)	4	0,9%	... 78 (2 communes)	3	0,7%
... 93 (3 communes)	4	0,9%	... 93 (2 communes)	3	0,7%
(Total VLB-92 Sud-94)	(163)	(36,14%)	(Total VLB-92 Sud-94)	(190)	(41,94%)

* Trajet gratuit à partir du 14 /12/16

Les perspectives portent sur :

- la poursuite de l'expérimentation sur l'équilibrage des stations
- la communication vers les utilisateurs potentiels¹⁶ et l'intérêt des nouveaux tarifs :
 - o offre « prêt à rouler » au 1/2/16
 - o offre « famille » ou « tribu » ou « colocation » : à venir en 2016
- l'extension du réseau vers Paris-Saclay (au moins Massy, Palaiseau, Igny,...)
- la visibilité d'une aire de co-voiturage sur le Parking des Prés-Hauts (à valoriser comme espace de transports multi-modes).

En parallèle, **4 places de stationnement équipées de bornes de charge** ont été installées dans le parking souterrain sous la mairie. La recharge est gratuite. Ces places sont bien utilisées, entre autres, pour le véhicule de fonction de M. le Maire (une Zoé).

6/ Gares routières de plus de 4 quais et Parcs de stationnement de plus 100 places ? : NC

En résumé, les besoins de VLB auxquels la CPS a compétence pour répondre :

Bus :

- Service de « **navettes** » intercommunales **de** Verrières (Prés-hauts, Poste, Grais) **à** :
 - o Massy-Opéra (services sociaux)
 - o Gare SNCF Massy TGV (accès par le bon côté)
 - o Palaiseau (Pôle Emploi)
- Appui pour achever la **mise en accessibilité des arrêts de bus**.
- **Le maintien** d'une ligne de bus identique à la **Ligne Paladin 18** (Collèges)
- La redéfinition de la **ligne Paladin 8** :
 - o Conserver le tronçon d'Antony-RER à VLB - Zone d'activité des Petits ruisseaux
 - o Revoir la seconde partie de VLB - Zone d'activité des Petits ruisseaux à Mairie de Verrières
 - o Déplacer l'arrêt de bus « Mairie »
- Recherche d'un itinéraire de **bus entre Verrières-Le-Buisson et le Plateau**
- Création d'une navette intercommunale reliant plusieurs communes et établissements (conservatoire, piscine,...)
- Ligne RATP 196 : l'arrêt « Paron » devienne un arrêt de régulation de ligne.

Vélo :

- Installation de **parkings à vélo** abrités et sécurisés à proximité des stations : Massy-Verrières, Massy-Palaiseau, Igny
- Fiabilisation d'un itinéraire cyclable, autant que possible en site propre (sur voirie suffisamment

¹⁶ Voir la page consacrée à Autolib dans le Mensuel de VLB de février

- solide pour résister aux racines !), permettant de joindre le Plateau de Saclay (Universités)
- Cartographie et mise en cohérence des **voies cyclables** : création d'un véritable **maillage intercommunautaire**
 - Financement (subvention) de **vélos électriques**

Véhicules électriques :

Extension du périmètre du dispositif **Autolib** dans une réflexion globale **sur le territoire CPS :**

- o A proximité des transports et des zones d'activités économiques (Massy, Palaiseau,...)¹⁷.
- o Au contact de centres d'activités et d'emplois importants sur le Plateau (cf. demandes déjà exprimées par Polytechnique, CEA,...) notamment pour des trajets vers Massy voire vers Paris.
- o En analysant précisément les besoins de secteurs communs à plusieurs villes (par ex. : Le Pileu)

Développement durable :

Définir des objectifs et des actions en matière de transports et de déplacements pour limiter la consommation d'énergie fossile et la production de GES sur le territoire CPS (cf. PCET).

En complément à cette note relative aux transports et à la mobilité, la Ville de Verrières-le-Buisson apporte les éléments suivants :

Réponse du 18/01/2017 – Ghislain CASIMIRO, Directeur des Services Techniques

Nous sommes en pleine élaboration du PLU et à travers celui-ci des projets d'aménagement urbain, dont un Eco Quartier, vont éclore. Ce dernier remplacera à terme la ZAE des Petits Ruisseaux située au sud de la commune. Par contre, nous ne pouvons aujourd'hui calibrer précisément le nombre de logements attendus mais ce sera quelques centaines.

Pour le reste des opérations immobilières, il est trop tôt pour arrêter des périmètres précis et des programmes détaillés, mais elles devraient se situer à proximité des trajets des lignes de bus existantes.

6.1.24 Villebon-sur-Yvette

Réponse du 12/01/2017 – Monique BERT, Adjointe au Maire en charge des Espaces Publics

Quel est l'état des lieux de l'offre en transports en commun sur votre commune ?

La commune est desservie par des lignes régulières dites de rabattement sur les 2 gares RER (Lozère et Palaiseau-Villebon) pour la population résidente et vers la gare RER/TGV de Massy principalement pour les actifs de Courtabœuf, doublées par un réseau de lignes scolaires et d'un

¹⁷ Qui a compétence pour autoriser les véhicules électriques à circuler sur les voies réservées au TCSP ?

transport à la demande :

- Lignes portées par la CPS :
 - o L 18 : satisfaisant
 - o L 19 : satisfaisant mais l'abandon de la desserte du quartier des Chênes est encore trop récent pour avoir un retour
 - o L 21 : En attente d'amélioration avec le site propre Courtabœuf - Massy
 - o L 22 : En attente d'amélioration avec le site propre Courtabœuf - Massy
 - o DM 12 : Itinéraire incohérent ; l'abandon de la desserte de la Prairie ne satisfait personne et le gabarit des bus à travers le Hameau de Villiers est aberrant
 - o DM 153 : La ligne vient compenser l'ancienne ligne DM 12 mais les horaires ne correspondent pas aux besoins des zones d'activité
 - o Scolaires : En attente de restructuration à la rentrée 2017-2018
 - o Navettes gratuite le weekend : satisfaisant
- Lignes portées par la Ville :
 - o Transport à la demande via le CCAS (piscine, centre commercial, marchés...)
 - o Pti'bus le mercredi pour la desserte des équipements publics sportifs et culturels

Quels sont les points durs de circulation (congestions et difficultés) ?

- Le rond-point de la Prairie (Centre commercial Villebon 2)
- Le respect des horaires remonte comme étant la principale récrimination de la part des usagers
- La saturation progressive du RD 59
- La traversée pour les piétons du RD 59 au niveau du carrefour de Villiers jugée dangereuse
- Le carrefour à feux à l'intersection de la rue de Palaiseau et de la rue des Maraîchers

Quels sont vos projets urbains sur votre commune (date de livraison et volume) ?

- Extension du centre-ville sur les terrains de la DGA avec création de plus de 400 logements, d'une résidence étudiante de 270 logements et d'un nouvel axe structurant desservant la Mairie (pas avant 2020)
- Le développement du Parc de l'Atlantique (Courtabœuf 9) avec l'arrivée de plusieurs sociétés et la réactivation du Grand Dôme
- Construction d'un EHPAD de 96 lits
- Construction d'un centre d'hébergement pour polytraumatisés

Quels sont vos besoins en transports en commun et modes alternatifs ?

- Auto partage et vélo électrique à étudier
- Transport en commun à créer pour la desserte du Parc de l'Atlantique
- Transport en commun avec accès rapide à la gare TGV de Massy à partir du Grand Dôme
- Adaptation des gabarits des bus à la fréquentation et à la topographie des villes
- La restructuration de la DM 12
- Le projet de liaison directe Courtabœuf - Gare de Lozère par des bus à faible gabarit

6.1.25 Villejust

Réponse du 23/03/2017 – Pascale BABOIN, Cabinet du Maire de Villejust

Vous trouverez en pièce jointe une partie des éléments demandés, notamment sur l'urbanisation qui avait déjà été transmis dans le cadre du PLH.

Monsieur TRICKOVSKI complètera les informations sur le volet points durs de circulation et besoin de transports.

insee	commune	PrésentbaseParisSaclay	Identifiant	nom_opération	adresse	public_privé
91666	Villejust	Non	VILJ1	OAP secteur du Bois des Vignes	Route de Nozay / Chemin du Rocher	Privé
91666	Villejust	Non	VILJ2	OAP Le Bourg	RD 118 / Rue de Saulx	Privé
91666	Villejust	Non	VILJ3	OAP Rue des Pavillons	Rue des Pavillons	Privé
91666	Villejust	Non	VILJ4	Fretay	55, Grande Rue - Fretay	Privé

promoteur	baillieur	etat_avancement	type_programmation	lgt_prev	accession	accession_sociale	LLS
Inconnu	Inconnu	En cours d'étude	Programme mixte	En cours de définition			
Windsor Promotion	IMMOBILIÈRE 3F	Tranche 1 livrée, Tranche 2 à l'étude	Programme mixte	Tranche 1=34	16	0	18
Inconnu	Inconnu	En cours d'étude	Programme mixte	En cours de définition			
SAREAS IMMOBILIER	IMMOBILIÈRE 3F	PC délivré le 10.07.2016	Programme social	12	0	0	12

LLS_étudiants	autre_hébergement	type_hébergement	Contraintes	TemporalitéPLH
			Foncier	Agrément prévu en 2018
0	0		Foncier et techniques	Agrément Tranche 2 prévu en 2017
			Foncier et techniques	Agrément prévu en 2017
0	0			Agrément obtenu en 2016

6.1.26 Villiers-le-Bâcle

Réponse du 22/04/2017 – Patrice GILBON, Maire de Villiers-le-Bâcle

Etat des lieux de l'offre en transports en commun :

Diminution du service de transport de la ligne 10 alors que le besoin est réel (arrêt de la ferme de Voisins le Thuit).

Les points durs de circulation :

Encombrement sur le RD36 du rondpoint de Villiers au Christ de Saclay aux heures de pointes (sera accentué lors des travaux prévus au Christ).

Important trafic sur la place du village et sur la route de Saint Aubin aux heures de pointe.

Pas de projets urbains sur la commune

Pas de remarques sur les besoins

6.1.27 Wissous

Réponse du 31/01/2017 – Laurent POUJOL, Adjoint au Maire en charge de la voirie, des travaux publics, des marchés publics et des services techniques

Pour faire suite à vos questions, je vais essayer d'y répondre précisément.

Néanmoins un groupe a la CPS existe sur les transports, et de réunion ont eu lieu avec le directeur de Cabinet Monsieur Patrick KITSAIS dernièrement en mairie.

Quel est l'état des lieux de l'offre en transports en commun sur votre commune ?

Les offres des transports sur la ville sont les lignes suivantes :319 -91.10-297

Pour ce qui est du Palladin je ne connais pas son avenir sur la ville de Wissous

Quels sont les points durs de circulation (congestions et difficultés) sur votre commune ?

Pour le moment je ne peux pas répondre à cette question

Quels sont vos projets urbains sur votre commune (date de livraison et volume) ?

(voir avec monsieur KITSAIS, ou monsieur BOULEY chargé de l'urbanisme je n'ai pas cette information)

Quels sont vos besoins en transports en commun et modes alternatifs ?

Les réponses peuvent vous être apportées par votre collègue qui a eu une réunion avec le Dir cab de Wissous

6.2 Retour du STIF

Questionnaire adressé au STIF le 05/12/2016 :

ELABORATION DU SCHEMA DE TRANSPORTS DE LA COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION PARIS-SACLAY

Entretiens avec les partenaires – STIF

1. QUESTIONS GENERALES

1.1 Contexte et enjeux du territoire de la Communauté d'agglomération Paris-Saclay

- Quels sont selon vous les enjeux (actuels et futurs) en termes de transport pour le territoire ? Pour le réseau TC, routier ? Comment hiérarchiserez-vous ces enjeux ?
- Quels sont les générateurs (attracteurs et émetteurs) actuels et futurs de déplacements ?
- Quelles sont les contraintes majeures : environnementales ? physiques ? institutionnelles ?
- Avez-vous noté des dysfonctionnements majeurs liés à la mobilité/liés à la congestion routière/ liée à la qualité de l'offre de TC bus sur ce territoire ?
- Quels sont les projets en cours de réalisation sur le territoire (aménagement, voirie, restructuration TC, circulations douces) ? Quels sont leurs horizons de mise en service ? Quel est leur état d'avancement ou de validation ?
- Avez-vous étudié des pistes d'amélioration des axes de transport/amélioration de l'offre bus (restructuration, amplitude horaires et fréquence, régularité, modes innovants, information voyageurs et tarification...) ?

1.2 Historique des études et des projets passés en transport

L'objectif est de *retracer l'historique des études réalisées*, des décisions prises et de ce qui les a motivées.

- Quelle(s) étude(s) avez-vous réalisée(s)/fait réaliser sur le territoire (ou sur une partie) ? Quand ?
- Quelles en ont été les conclusions ? Quelles suites ont été données ?
- Des décisions ont-elles été prises suite à ces études ? Des projets retenus ? Si oui, quel est l'horizon de mise en œuvre ? Si non, pourquoi ?
- Quelles sont les études prioritaires qui pourraient/doivent alimenter le schéma de transports ?

1.3 Opportunités et perspectives d'évolution

- Pensez-vous que le Schéma de transports peut venir appuyer certaines de vos actions / certains de vos projets sur le territoire de l'agglomération ? Quelles sont les problématiques auxquelles le Schéma de transports doit à votre avis répondre ? Comment doit-il s'articuler avec les autres documents de planification ?
- Quel est votre vision future sur les transports de la Communauté d'agglomération Paris-Saclay – vers où veut-on aller ?
- Comment pourrait-on favoriser le report modal ? (alternative à la voiture particulière)
- Comment peut-on intégrer des solutions de mobilité nouvelles sur le territoire de la Communauté d'agglomération Paris-Saclay ? Connaissez-vous des exemples de mise en œuvre, et de réussite ? Avez-vous des éléments de planning et financiers ?

1.4 Données d'entrée

- Pouvez-vous nous transmettre des données et documents utiles au diagnostic ? (informations et/ou SIG)
 - Pôles générateurs de déplacements
 - Projets urbains : logements/activités
- Documents de planification, documents de programmation (à jour)
- Etudes d'aménagements (urbains, voirie, pôles d'échanges), de transports, de restructuration des réseaux, etc.

2. QUESTIONS STIF

- Comment est coordonnée la gestion des lignes Albatrans et RATP avec les autres lignes du territoire conventionnés (CPS) ?
- Y a-t-il une raison pour cette gestion différente des lignes sur un même territoire ?
- Y a-t-il d'autres intercommunalités franciliennes qui ont lancé, ou ont pour projet de lancer, l'élaboration d'un schéma de transports ou un PLD ? Comment le STIF est-il impliqué dans l'élaboration de ces Schéma de transports et/ou PLD ?
- Avez-vous déjà localisé des futurs projets de gares routières et P+R sur le territoire ? Y a-t-il des études en cours ? Pour ces projets, pouvez-vous nous donner les principes de mise en œuvre, des éléments de planning et financiers ?

Réponse du STIF au questionnaire :

De : Antoine PEQUIGNOT [mailto:antoine.pequignot@stif.info]

Envoyé : vendredi 9 décembre 2016 17:43

Objet : RE: Schéma de transport Communauté Paris-Saclay - Entretiens partenaires

Bonjour,

Un retour sur votre questionnaire dont je vous remercie pour l'envoi.

Le diagnostic de l'étude que nous démarrons sur la desserte TC du Sud du plateau de Saclay pourra apporter des réponses aux questions 1.1 et 1.2.

Sur les pistes d'amélioration de l'offre bus (dernier point de la question 1.1), nous avons transmis la question à la Direction de l'Exploitation, et vous transmettrons la réponse s'ils ont des réflexions en cours à signaler.

Les questions 1.3 ont trait aux principes des Plans Locaux de Déplacement (démarche à laquelle le schéma de transport de la CPS se substitue), de leurs objectifs, et de la façon dont ils doivent s'articuler avec les autres documents de planification.

Sur les pages du site du PDUIF dédiées aux PLD vous pourrez trouver toute la littérature du STIF sur les attendus d'un PLD, un guide pour les élaborer. Lors des Assises de la mobilité de 2015 certaines collectivités ayant réalisé des PLD avaient témoigné.

Sur les solutions de mobilité nouvelles, nous répertorions également tout un ensemble de bonnes pratiques mises en œuvre en Île-de-France.

En ce qui concerne les « questions STIF » (point 2) :

- Nous avons transmis à la direction de l'exploitation les deux premières questions qui la concernent.
- Au sujet des PLD, il n'y a pas de démarche en cours actuellement. Le rôle que joue le STIF dans leur élaboration est précisé dans le guide cité plus haut.
- Sur les projets de gares routières et P+R, nous sollicitons également la direction de l'exploitation, mais il ne devrait pas y avoir de projet/étude en cours sur le territoire de la CPS sans qu'elle en soit partie prenante.

Je vous joins par ailleurs comme promis à toutes fins utiles l'extraction de l'EGT 2010 que nous avons réalisé sur le périmètre de la CPS.

Restant à votre disposition,

Bien cordialement,

Antoine Pequignot

Chargé de mission mobilité et planification



DDAET Division Etudes Générales

39bis - 41, rue de Châteaudun

75009 PARIS

tel : +33 (0)1 82 53 80 79

antoine.pequignot@stif.info

Fiche territoriale - Cadrage et équipement

Communes du territoire d'étude

Ballainvilliers	91 044
Bures-sur-Yvette	91 122
Champlan	91 136
Chilly-Mazarin	91 161
Épinay-sur-Orge	91 216
Gif-sur-Yvette	91 272
Gometz-le-Châtel	91 275
Igny	91 312
Linas	91 339
Longjumeau	91 345
Marcoussis	91 363
Massy	91 377
Monthéry	91 425
Nozay	91 458
Orsay	91 471
Palaiseau	91 477
Saclay	91 534
Saint-Aubin	91 538
Saulx-les-Chartreux	91 587
Vauhallan	91 635
Verrières-le-Buisson	91 645
Villebon-sur-Yvette	91 661
La Ville-du-Bois	91 665
Villejust	91 666
Villiers-le-Bâcle	91 679
Wissous	91 689
Les Ulis	91 692

Extraction depuis les données de l'Enquête Globale Transport 2010

Source : EGT 2010-STIF-OMNIL-DRIEA

jeudi 24 novembre 2016



Fiche territoriale - Cadrage et équipement

Dans la suite de la note, tous les chiffres présentés correspondent aux données redressées.

Ces données localisées peuvent notamment être comparées aux données départementales et infra-départementales disponibles sur le site Internet de l'Omnil (www.omnil.fr), rubrique EGT/EGT2010/Fiches par département.

Équipement des ménages et des personnes

Les chiffres ci-dessous fournissent l'équipement des ménages et des personnes résidant sur le territoire.

Répartition des ménages selon l'équipement en voiture

Pas de voiture	13%
Une voiture	46%
Deux voitures ou plus	40%

Nombre moyen de voiture par ménage

1.36

Répartition des ménages selon l'équipement en deux-roues motorisés

Ménages équipés en deux roues motorisé	9%
--	----

Répartition des personnes de 5 ans et plus selon la possession d'un abonnement aux transports collectifs

Non abonnés	73%
Navigo	11%
Imagine R	8%
Autres abonnements	8%

Extraction depuis les données de l'Enquête Globale Transport 2010

Source : EGT 2010-STIF-OMNIL-DRIEA

jeudi 24 novembre 2016



Fiche territoriale - Mobilité

Les chiffres ci-dessous décrivent les déplacements réalisés un jour de semaine, par les résidents du territoire. Ces déplacements peuvent être réalisés en lien avec le territoire (de nombreux déplacements se faisant dans la commune de résidence) mais également en-dehors du territoire.

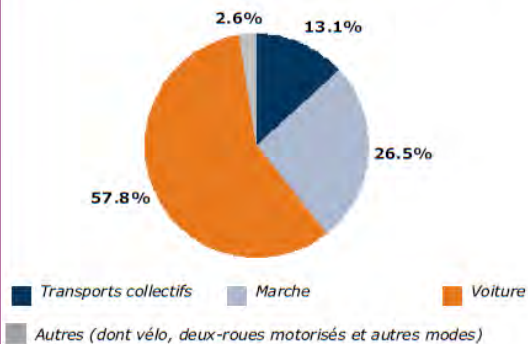
Mobilité des résidents un jour de semaine - par mode

Mobilité des résidents (y compris en-dehors du territoire)

4.09 déplacements par personne et par jour

Répartition par mode (y compris en-dehors du territoire)

Mode des déplacements des résidents



Ensemble des déplacements des résidents (y compris en-dehors du territoire)

Portée et durée par mode des déplacements internes à l'Ile-de-France	Portée moyenne en kilomètres	Durée moyenne en minutes
Transports collectifs	11.1	58
Marche	0.4	13
Voiture	5.3	20

Extraction depuis les données de l'Enquête Globale Transport 2010

Source : EGT 2010-STIF-OMNIL-DRIEA

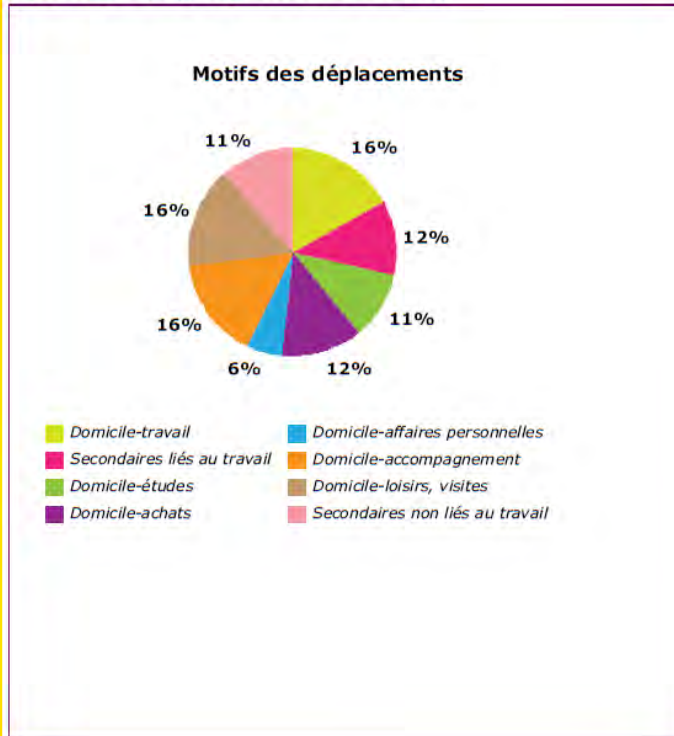
jeudi 24 novembre 2016



Fiche territoriale - Mobilité

Mobilité des résidents un jour de semaine - par motif

Répartition par motif (y compris en-dehors du territoire)



Extraction depuis les données de l'Enquête Globale Transport 2010

Source : EGT 2010-STIF-OMNIL-DRIEA

jeudi 24 novembre 2016



Fiche territoriale - Déplacements

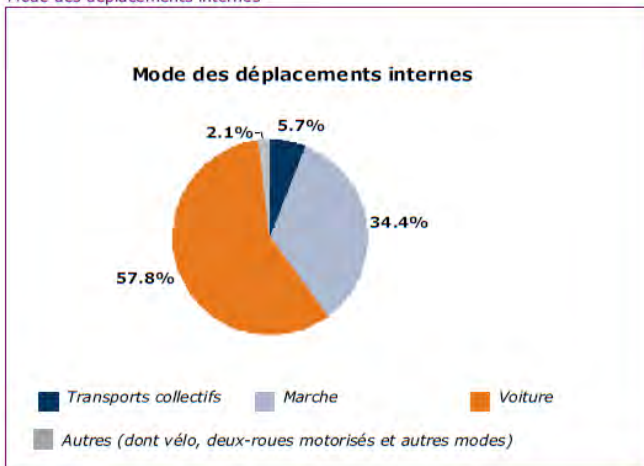
Les chiffres ci-dessous décrivent les déplacements réalisés un jour de semaine, en lien avec le territoire.
Tous les déplacements ayant leur origine et/ou leur destination dans une des communes du territoire sont pris en compte. Une partie de ces déplacements est donc réalisée par des personnes résidant hors du territoire.

Déplacements en lien avec le territoire un jour de semaine

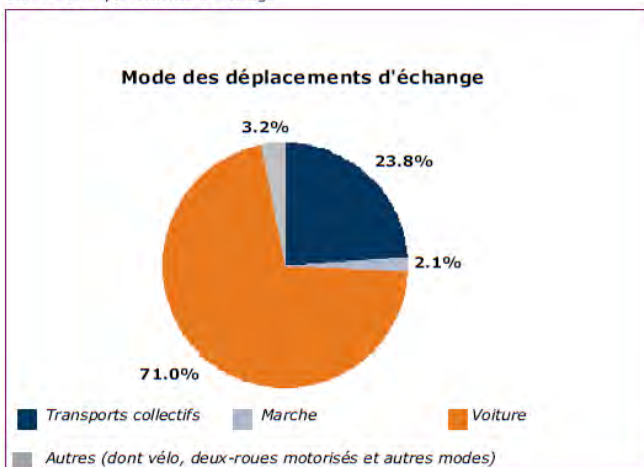
Déplacements en lien avec le territoire

Internes au territoire	759 000	dont	94%	réalisés par les résidents
Echanges avec l'extérieur	597 000	dont	47%	réalisés par les résidents

Mode des déplacements internes



Mode des déplacements d'échange



Extraction depuis les données de l'Enquête Globale Transport 2010

jeudi 24 novembre 2016

Source : EGT 2010-STIF-OMNIL-DRIEA



Fiche territoriale - Déplacements

Ensemble en lien avec le territoire (interne et échange)		
Portée et durée par mode des déplacements internes à l'Ile-de-France	Portée moyenne en kilomètres	Durée moyenne en minutes
Transports collectifs	12.7	61
Marche	0.5	14
Voiture	7.3	23

Extraction depuis les données de l'Enquête Globale Transport 2010
Source : EGT 2010-STIF-OMNIL-DRIEA

jeudi 24 novembre 2016



6.3 Retour des représentants d'usagers

6.3.1 M. Fayot

Message du 02/02/17 16:28

De : "Christian FAYOT" <christian.fayot@wanadoo.fr>

A : kevin.combasson@paris-saclay.com

Copie à : cabinet@igny.fr, emmanuel.privat@paris-saclay.com, raphael.krug@paris-saclay.com, clement.molina@paris-saclay.com, gabriela.iriart@paris-saclay.com, florian.ehrlich@paris-saclay.com, "Secrétariat du Maire de Nozay" <mairie.nozay91@wanadoo.fr>, accueil@mairie-nozay91.fr

Objet : Approche pour la refonte du PLD

Monsieur,

J'ai participé, en tant qu'usager et contribuable, à la réunion du 1er décembre 2016 concernant la refonte du Plan local de déplacements au sein de la CPS.

Vous l'aurez constaté, je me sens fortement impliqué sur le sujet des transports terrestres, et ce depuis plusieurs années, sans, jusqu'à présent, être entendu des acteurs du domaine : en particulier, le STIF ne m'a jamais répondu et ne semble pas enclin à redresser une situation que je lui ai pourtant décrite comme inapte.

Il est en effet insoutenable de constater que, en journée, des bus de très grande capacité sillonnent notre Territoire quasiment à vide.

Cette inadéquation manifeste entre les moyens mis en œuvre d'une part, et le besoin d'autre part doit désormais cesser, tant pour les conséquences financières, que pour l'impact écologique qu'elle induit.

C'est pour cela que j'ai continué à m'investir et que j'ai rédigé le document joint dans lequel je propose une approche visant à refondre l'offre de transports terrestres du futur Plan local de déplacements.

Je suis à votre disposition pour vous rencontrer à nouveau et examiner avec vous cette approche, afin que la situation puisse évoluer favorablement pour les usagers et les contribuables résidant sur le territoire de la CPS.

Dans l'attente, veuillez agréer, Monsieur, l'assurance de mes plus sincères salutations.

Christian Fayot

Message du mercredi 8 mars 2017 16:55

De : "Christian FAYOT" <christian.fayot@wanadoo.fr>

À : COMBASSON Kevin

Cc : Francisque VIGOUROUX; PRIVAT Emmanuel; KRUG Raphael; MOLINA Clément; IRIART Gabriela; EHRLICH Florian; Secrétariat du Maire de Nozay; accueil@mairie-nozay91.fr

Objet : Projet de PLD et applications de navigation communautaire

Monsieur,

Dans le cadre de la refonte du Plan local de déplacements, la Communauté de Paris-Saclay a organisé une réunion avec les usagers le 1er décembre 2016.

Pour faire suite à cette réunion, le 2 février dernier, je vous ai transmis une réflexion personnelle portant spécifiquement sur les moyens de transport terrestres.

Je souhaiterais connaître vos commentaires sur ce document et savoir s'il est possible d'**intégrer mes propositions dans le futur PLD**.

Par ailleurs, je viens de prendre connaissance de l'article suivant relatif à l'utilisation des **applications de navigation communautaires** dans le but d'améliorer les conditions de circulation urbaine :

http://www.journaldunet.com/economie/transport/1192534-uber-et-waze-ouvrent-leurs-donnees-pour-seduire-les-ville/?een=6e35dedc09d2f68c1fe695f62090ac74&utm_source=greenarrow&utm_medium=mail&utm_campaign=ml50_datauberetwaze

La Communauté d'agglomération de Versailles Grand Parc y aurait déjà eu recours, et aurait ainsi pu réaliser de substantielles économies, notamment lors de manifestations de grande envergure.

Il me semble qu'une opération de "bench-marking" sur le sujet avec la CA Versailles Grand Parc pourrait être fort utile en vue de l'organisation des manifestations futures au sein de la CPS ; et ainsi être évaluées bien avant l'organisation éventuelle des J.O. ou encore de l'Expo Universelle.

Dans l'attente, veuillez agréer, Monsieur, l'assurance de mes plus sincères salutations.

Christian Fayot

6.3.2 Collectif OIN Saclay (COLOS)

Message du vendredi 2 décembre 2016 15:13

De : COLOS [<mailto:colos@sfr.fr>]

À : PRIVAT Emmanuel

Objet : TR: desserte du plateau de Saclay

Bonjour Monsieur Privat,

Lors de la réunion d'hier sur le schéma de transport de la CPS, vous avez exprimé le besoin de solutions alternatives. Or, j'en ai une à vous proposer : la solution CarLina, développée par la société d'ingénierie française SEA.

CarLina est non seulement une technologie de transport innovante au ratio performance/prix extraordinaire, c'est aussi un concept d'aménagement urbain puisqu'elle vise à débarrasser nos paysages urbains ou périurbains de l'emprise de l'automobile, tout en s'inscrivant résolument dans

une perspective de développement durable. Son faible coût permet d' envisager son utilisation dans des situations de desserte où des solutions classiques ne pourraient être supportées économiquement par des collectivités territoriales.

Ci-joint une présentation résumant la problématique et la solution proposée.

Je vous transmets ci-après notre message récemment adressé à Stéphane Beudet, vice-président du STIF, situant CarLina dans le contexte de la desserte du plateau de Saclay.

Y est évoquée une étude de cas pour relier Bures-sur-Yvette au plateau de Moulon ; ci-joint cette étude, réalisée par SEA. Elle comporte une variante reliant le campus universitaire existant dans la vallée de l'Yvette au nouveau campus du plateau de Moulon. Cette liaison correspond au besoin évoqué hier par Jean-Michel Lourtioz. À notre connaissance, il n'y a pas d'autre technologie de transport capable de répondre à ce besoin de façon aussi adéquate. Une liaison par câble serait certes réalisable, mais le respect des réglementations (layon d'une dizaine de mètres) nécessiterait des abattages conséquents.

Vous pouvez transmettre ce message à l'ensemble des participants à la réunion d'hier.

Cordialement,

Harm Smit,
coordinateur de COLOS.

Message du vendredi 14 octobre 2016 10:11

De : COLOS [<mailto:colos@sfr.fr>]

À : Stéphane Beudet

Objet : TR: desserte du plateau de Saclay

Bonjour Monsieur Beudet,

En tant que coordinateur du [Collectif OIN Saclay](#) (COLOS), je me permets d'attirer votre attention sur quelques aspects de la desserte du plateau de Saclay.

Étude sur la desserte du plateau de Saclay

Depuis de nombreuses années, notre collectif, qui se veut une force de proposition, approfondit la problématique de la desserte du plateau de Saclay. En quelques lignes, notre position peut se résumer comme suit (1).

Le principal problème sera celui de la circulation routière, car il s'agit d'un territoire à faible densité de population et habitat diffus, où les modes de transports collectifs existants ne peuvent économiquement concurrencer les voitures. Ce problème est exacerbé par la configuration topographique du plateau (entouré de vallées encaissées), qui ne permet pas d'élargir les routes d'accès. Pierre Veltz, l'ancien directeur de l'Établissement public Paris-Saclay, a reconnu ne pas avoir de solution à ce problème.

Le projet de métro de la Ligne 18 du Grand Paris Express n'est que marginalement utile : cette ligne servirait à véhiculer des usagers du plateau habitant Paris ou sa petite couronne, ce qui ne représente que 22 % des usagers du plateau ; elle serait inutile pour les autres usagers, qui habitent très majoritairement en Essonne. En outre, elle arriverait longtemps après l'arrivée des établissements sur le plateau. Par ailleurs, nous savons que l'État n'a pas l'ombre du premier centime pour la financer.

Pour assurer le transport des usagers parisiens, il suffit de s'appuyer sur les RER B et C existants, qui passent à proximité immédiate du plateau et dont la capacité est amplement suffisante, mais auxquels il faut adjoindre des rabattements vallée-plateau. Pour ce faire, nous préconisons la mise en place d'une liaison par téléphérique urbain, qui dessert également le parc de Courtaboeuf et relie les plateaux de Saclay et de Courtaboeuf entre eux. Une telle desserte est également utile aux usagers de ces deux plateaux qui résident dans l'Essonne et ont accès au RER B et est donc susceptible d'engendrer un report modal qui diminue la pression sur la circulation routière. Nous avons présenté cette approche lors d'une [réunion publique à Polytechnique le 23 juin 2015](#), en présence de votre prédécesseur, Pierre Serne. Nos propositions ont reçu un accueil très favorable auprès des acteurs locaux et nous étions agréablement surpris de constater que Valérie Pécresse préconise également un large recours aux liaisons par câble, y compris pour le plateau de Saclay.

Un communiqué du STIF en date du 13 juillet 2016 annonce des études sur de futures liaisons par câble, dont une spécifique pour la desserte de la partie est du plateau de Saclay, mais celle-ci seulement à l'automne 2017. Ce délai nous semble incompatible avec l'urgence créée par l'installation prochaine des établissements sur le plateau.

Il importe d'observer que la liaison par câble proposée relierait le RER B au secteur de Corbeville, qui se trouve être candidat pour accueillir le village global de l'Exposition universelle de 2025. Dans son rapport [Moderniser le réseau ferroviaire francilien](#), le Cercle des Transports montre que, pour accueillir les JO de 2024 et/ou l'Expo de 2025 à Paris, il est impératif de rénover les réseaux existants, ce qui absorbe toutes les ressources financières disponibles (évaluées à environ 26 milliards, celles de la SGP y compris), obligeant ainsi à reporter après 2025 tout investissement dans des opérations nouvelles, hormis celles déjà lancées (Ligne 15 sud, prolongements d'EOLE et des lignes 11 et 14). Rappelons que le Cercle des Transports réunit des experts de haut niveau (anciens hauts fonctionnaires, dirigeants d'entreprises, universitaires), qui connaissent très bien leur sujet ; il serait déraisonnable, voire irresponsable, de prendre leur avis à la légère. Si néanmoins la Ligne 18 se construisait, elle aurait très peu de chances d'être prête à temps et n'aurait d'ailleurs pas de gare à Corbeville. Il y a donc lieu de valider rapidement la faisabilité de la liaison par câble.

Solution innovante pour la desserte locale du plateau de Saclay

Le communiqué du STIF déjà cité mentionne une "étude globale de la desserte de la partie est du plateau". Il n'est jamais trop tard de lancer une telle étude globale !

Comme le disait l'urbaniste Marc Wiel, l'Île-de-France a beaucoup moins besoin d'infrastructures lourdes et ruineuses comme le GPE que de celles, légères, qui améliorent la mobilité interne aux territoires (2). C'est le cas aussi dans le territoire qui englobe Paris-Saclay. Par exemple, le fait d'avoir éclaté l'Université Paris Sud entre le campus dans la vallée de l'Yvette et celui du plateau crée un besoin de se déplacer entre Bures-sur-Yvette et le plateau de Moulon. Ce type de liaison ne peut être réalisé économiquement avec des moyens de transport classiques, il nécessite d'employer une technologie aux coûts très nettement inférieurs, tant en investissement qu'à l'exploitation.

Or, il y en a une qui mérite d'être étudiée : celle développée sous le nom de CarLina par une petite société d'ingénierie française (SEA). C'est une solution innovante de "mobilité du futur", dont ci-

joint une plaquette de présentation ; [informations complémentaires sur le site de SEA](#).

Le potentiel de ce nouveau mode de transport "made in France" semble trop important pour ne pas au moins lui accorder le bénéfice du doute et donc d'en explorer les possibilités d'application, d'autant plus qu'elle a de bonnes chances d'être retenue pour réaliser une liaison entre New Delhi et Gurgaon en Inde, ce qui facilitera son adoption ailleurs. D'ailleurs, notre interlocuteur auprès de POMA, avec qui on traite des téléphériques urbains, m'a dit que sa société suit de près les développements de ce type et que celui-ci lui paraît particulièrement attrayant ; elle serait intéressée à en fabriquer les véhicules, qui sont assez semblables aux cabines de téléphérique. CarLina est en effet une alternative à la desserte par câble, sauf là où il y a d'importants obstacles à franchir. De par la légèreté de son infrastructure, l'insertion paysagère de CarLina est plus aisée que celle des téléphériques.

Nombreux sont ceux qui comptent sur la voiture autonome pour soulager les problèmes de circulation routière. À notre avis, compte tenu des problèmes de sécurité, cette technologie ne sera exploitable dans un avenir prévisible que sur des voies dédiées, ce qui pose un problème d'espace disponible, comme pour les TCSP, et ne garantit pas de résoudre les problèmes de congestion routière. En comparaison, CarLina a fait le choix de voies aériennes, libérant ainsi l'espace au sol et éliminant tout problème de congestion donc d'aléas de temps de trajet.

Soulignons aussi l'aspect environnemental, qu'il s'agisse de l'inexorable transition énergétique ou de la pollution atmosphérique. Alors que les modes de transport existants ne cessent d'alourdir la facture énergétique - tel le GPE qui doublera la consommation électrique du réseau de transport francilien -, CarLina vise résolument une dépense énergétique à la portée de sources d'énergie renouvelable.

Son faible coût kilométrique (inférieur à 1 M€) et sa forte capacité de débit (celle d'un RER) rendent cette solution très pertinente pour améliorer la desserte interne aux territoires franciliens, y compris et surtout dans des quartiers nouveaux. En effet, selon l'expert Jean-Pierre Orfeuil, CarLina est une solution valable, mais doit affronter l'obstacle de la rupture avec l'existant, si bien qu'il faudrait de préférence commencer par la déployer dans des quartiers nouveaux où elle ferait d'emblée partie de leur ADN. Sur le plateau de Saclay, cela vaut pour la desserte tant de la frange sud que du secteur de Satory, ou encore pour celle du domaine de l'Expo universelle dans l'hypothèse où celle-ci serait attribuée à la France et le site de Corbeville retenu pour le village global.

Nous proposons donc que l'étude globale à mener par le STIF intègre la solution CarLina dans ses réflexions. Nous en avons également informé le président de la Communauté Paris-Saclay, Michel Bournat.

La société SEA a réalisé une étude de cas concernant la liaison évoquée ci-dessus entre Bures-sur-Yvette et le secteur de Moulon, qu'elle est sans doute prête à venir vous présenter si vous le souhaitez.

Restant à votre disposition,

Cordialement,

Harm SMIT,
coordinateur de COLOS.

(1) Ces points sont développés plus avant dans [notre avis sur la Ligne 18](#).

(2) *Grand Paris – Vers un Plan B*, éd. La Découverte, 2015.

Vers une solution de mobilité performante, abordable et durable

Cette note passe en revue – sans inutilement entrer dans des détails techniques – les problèmes liés aux modes de transport existants en milieu urbain ou périurbain, du point de vue de leur usage et de leur impact environnemental.

Elle décrit ensuite comment un nouveau mode de transport permet de pallier les inconvénients des modes existants et d'aboutir à une solution environnementalement durable.

Problèmes liés aux modes de transport urbain existants

Caractéristiques d'usage

En matière de modes de transport, il est souvent de bon ton – notamment dans les milieux écologiques, où cette question relève de l'idéologie – de considérer que les voitures sont à proscrire, car assurant un transport individuel et polluant, et que les transports collectifs (TC : bus, tramway, train, métro) sont la solution idéale, car collective et plus propre. Cela s'est traduit, depuis des décennies, par des politiques de déplacement visant à réduire la part de l'automobile par transfert modal vers les TC, surtout des TC en site propre. Pourtant, la voiture (particulière ou utilitaire) présente des avantages substantiels indéniables :

- La voiture passe à peu près partout, car elle est peu encombrante, assurant ainsi la couverture complète d'un territoire urbain ; en effet, les villes ont progressivement été organisées à cet effet. Les TC n'ont pas cette agilité.
- La voiture se prête au trafic relativement léger ou individuel, les TC sont trop lourds pour pouvoir y prétendre.
- La voiture est disponible 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7, les TC ne sont pas disponibles à des heures tardives et nocturnes et peu disponibles en week-end.
- La voiture est disponible rapidement, avec les TC c'est impossible du fait de leur lourdeur et leur coût élevé.
- La voiture offre un degré de confort (places assises garanties) inaccessible aux TC, en particulier aux heures de pointe.
- Une voiture utilitaire transporte des objets encombrants, ce n'est pas le cas des TC.
- La voiture donne l'impression de rapidité, de liberté, de service de déplacement de porte à porte, les TC ne peuvent y prétendre.

L'ensemble de ces avantages interdisent à la ville d'imposer l'usage des TC contre celui de la voiture. En outre, le coût des infrastructures de TC et du matériel roulant est énorme (mais pas toujours apprécié comme tel par les usagers), tant en investissement qu'à l'exploitation. En conséquence, les TC ne sont jamais rentables (seule exception : le funiculaire de Montmartre) et leur exploitation repose très largement sur les entreprises (par le biais du "versement transport") et sur les pouvoirs publics, la billetterie ne couvrant qu'un tiers des dépenses.

Plus la clientèle est dispersée et peu nombreuse, comme c'est le cas dans les territoires peu densément peuplés, plus les TC sont difficiles à financer et à rendre attractifs en termes de qualité de service (fréquence, temps de trajet, proximité des stations, amplitude). C'est pourquoi dans les zones peu denses (y compris la grande couronne francilienne), les TC sont bien moins pertinents que les voitures. Ils le sont d'ailleurs de moins en moins au fur et à mesure que la réduction des dotations de fonctionnement aux collectivités territoriales diminue la capacité de celles-ci à entretenir des lignes de TC, souvent très sous-occupées pendant les heures creuses.

De son côté, la voiture a aussi de gros inconvénients, en particulier la congestion routière, la difficulté de stationnement et la pollution. Les solutions d'autopartage – en évitant qu'une voiture soit toujours utilisée "en solo" – peuvent soulager quelque peu ces problèmes, mais en milieu urbain les gains ainsi obtenus sont assez faibles, raison pour laquelle BlaBlaCar a abandonné son offre de services pour les courtes distances.

Nombreux sont ceux qui comptent sur la voiture autonome pour soulager les problèmes de circulation routière ; c'est même devenu une sorte de pensée unique, qui absorbe quasiment tous les crédits de recherche sur les transports. De l'avis de l'institut de recherche VEDECOM, dont c'est le sujet d'étude principal, cette technologie ne sera exploitable dans un avenir prévisible, en raison des problèmes de sécurité, que sur des voies dédiées, ce qui pose des problèmes de disponibilité d'espace et de coût de réalisation. En outre, intrinsèquement elle n'a pas la capacité de résoudre les problèmes de congestion et son modèle économique reste à trouver.

Un mode de TC a pris son essor récemment : le téléphérique urbain. Il présente des caractéristiques de vitesse et de débit similaires à celles d'un tramway et a pour avantages son fonctionnement automatique, sa non interférences avec les transports au sol, sa faible emprise au sol et ses coûts d'investissements et de fonctionnement plus modestes que ceux des autres modes de TC. Son insertion paysagère peut cependant poser problème.

Enjeux environnementaux

La transition énergétique n'est pas une option, elle est vitale pour l'humanité, en raison tant des émissions de gaz à effet de serre (GES), qui provoquent le dérèglement climatique, que de l'épuisement progressif des ressources énergétiques non renouvelables.

À des degrés divers, tous les modes de transport motorisés sont consommateurs d'énergie, qu'elle soit thermique (voiture, bus) ou électrique (tramway, train, métro). Le Grand Paris Express est un exemple emblématique : il fera plus que doubler la consommation électrique du réseau de transport francilien. Le téléphérique urbain consomme également de l'électricité, mais bien plus modestement que les modes ferroviaires.

De même, tous les modes de transport motorisés contribuent à la pollution atmosphérique et à l'émission de GES, soit directement, soit indirectement à travers la production de l'électricité, qui repose pour une grande part sur des centrales thermiques alimentées par des carburants fossiles (charbon, pétrole et gaz). En outre, les voitures et bus à moteur diesel rajoutent à la pollution de l'air par leurs émissions de particules fines. Enfin, il est maintenant reconnu que la pollution sonore des modes de transport autres que les véhicules électriques et les téléphériques urbains est nuisible à la santé publique.

L'amélioration des performances énergétiques des modes de transport existants a déjà fait l'objet de nombreuses études et ne peut plus guère être que marginale.

Expression de besoin d'un nouveau mode de transport urbain durable

Le besoin fondamental est de déterminer une solution environnementalement durable de transport optimal en zone urbaine, applicable en tout lieu. Il s'agit de développer non seulement une nouvelle technologie de transport, mais avant tout un nouvel outil d'aménagement urbain permettant de dessiner un nouveau modèle ville-mobilité, débarrassé de l'emprise oppressante de l'automobile.

En grands traits, ce besoin se décline comme suit.

Exigences primitives

- Transport
 - Transporter de point à point, sans rupture de charge, les personnes et les biens sur un territoire avec :
 - une latence minimale (temps maximal garanti d'attente + transport),
 - une disponibilité 24h/24, 7j/7,
 - le pouvoir de s'adapter souplement aux évolutions du territoire sans le contraindre,
 - la capacité d'aller partout et de tout transporter afin de pouvoir remplacer l'automobile.
- Durabilité
 - Libérer la ville des nuisances anciennes : automobile, circulation, pollutions atmosphérique et sonore.
 - Employer des solutions simples et rustiques.
 - Éviter les émissions de GES, les polluants, le bruit.
 - Employer des matériaux recyclables.
- Optimisation
 - Consommation d'énergie minimale, compatible des énergies renouvelables.
 - Vitesse maximale modérée, vitesse commerciale plus élevée que pour l'existant.
 - Application de l'architecture la plus efficace : la plus sûre, performante, simple, économique.

Exigences dérivées

- Architecture
 - Déploiement d'un seul système intégré sur tout le territoire traité.
 - Déploiement d'un automate cellulaire (performances et sécurité maximales, coût minimal).
 - Voitures autonomes guidées pour atteindre immédiatement l'objectif coût/service.
 - Granularité fine pour réoccuper enfin la niche de l'automobile.
 - Formulation universelle pour restituer la flexibilité d'emploi de l'automobile.
- Forme urbanistique
 - Composante réseau :
capacité de couvrir tout ou partie d'un territoire de 10 à 30 km de diamètre.
 - Composante sol :
pour compléter la desserte du territoire, des moyens simples mais coordonnés au réseau permettent une desserte totale au sol sur les 100 à 200 derniers mètres.

Une solution nouvelle et innovante : CarLina

Pour répondre au besoin exprimé, la solution CarLina propose un nouveau mode de TC, qui vise à apporter au maximum les avantages de l'automobile sans en reproduire les inconvénients que sont la gestion routière, la difficulté de stationnement et l'impact environnemental.

CarLina est une sorte de mini-métro automatique surélevé, avec des véhicules d'un format un peu inférieur à celui de petites voitures électriques. CarLina peut être vue comme un réseau de voitures autonomes guidées, mais beaucoup plus simples et même rustiques, tout en allant plus loin en termes de service rendu du fait de l'intégration complète en un seul système.

CarLina fonctionne avec des rails "intelligents" sur lesquels cheminent des plateformes génériques également dotées d'intelligence et équipées de quatre roues motorisés électriquement. Les plateformes communiquent avec les rails et entre elles. L'intelligence des rails est très limitée (incorporée à intervalles réguliers dans des petites puces de communication et de contrôle, dont le coût est négligeable par rapport à celui du rail en acier). L'intelligence embarquée dans les plateformes est plus élaborée, mais n'occupe qu'un faible volume.

La plateforme supporte la totalité des fonctions de service et de sécurité du réseau. Les normes de sécurité et de sûreté de fonctionnement de CarLina sont celles du domaine aérospatial.

Chaque plateforme peut porter une "capsule", dont il peut exister différentes variantes : habitacle de personnes, benne de fret, équipements techniques, etc. Ci-contre l'illustration d'une capsule de type habitacle à quatre places assises, montée sur sa plateforme, dont les roues cheminent à l'intérieur des rails.



L'interface mécanique entre plateforme et capsule est standard, donc neutre par rapport aux fabricants de capsules.

Les voies portant les rails sont surélevées, typiquement à une hauteur de 3 à 4 m, sont larges de 1 m, autoportantes et épaisses de 30 cm ; les deux voies étant espacées d'un mètre, la largeur totale d'une ligne aller-retour est de 3 m. L'emprise au sol est très faible, les voies étant soutenues par des poteaux d'un diamètre inférieur à 20 cm, espacés de 10 à 12 m.

Grâce à l'intelligence embarquée, le trafic est pré-ordonné en temps réel, de façon à éviter toute congestion et à garantir un temps d'attente borné (inférieur à 3 minutes) et un temps de trajet certain.

Bien que la vitesse de déplacement des plateformes soit modeste (36 km/h en ville, 60 km/h à l'extérieur), la capacité de débit est de l'ordre de 30 000 passagers par heure dans chaque sens. Ce débit important dérive de la granularité fine et de la capacité de CarLina à atteindre un taux d'occupation des voies beaucoup plus élevé que celui des modes de transport ferroviaires classiques, les capsules ayant tendance à se regrouper en "peloton" et les stations étant disposées en évitement.

Le fonctionnement de CarLina est entièrement automatique et repose sur une architecture totalement distribuée, de sorte qu'il n'y a pas besoin d'un centre de contrôle externe, ce qui réduit au strict minimum le coût d'exploitation.

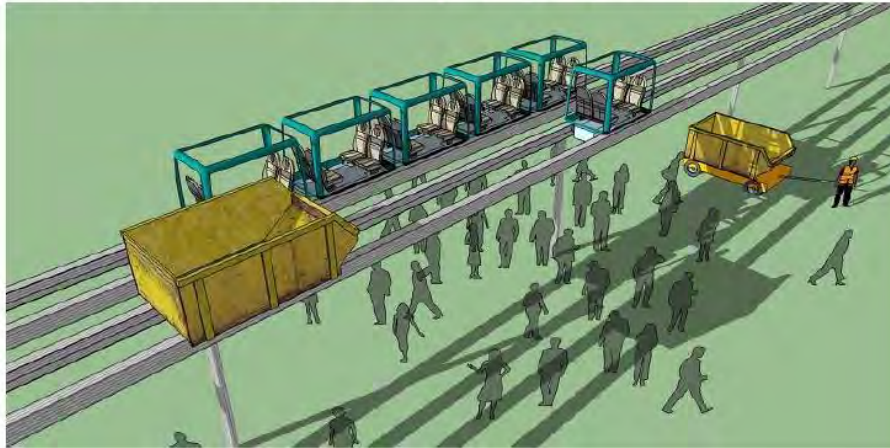
Le coût kilométrique des voies de CarLina est évalué à moins de 1 M€, soit 100 fois moins que celui d'un métro automatique, et 15 fois moins que celui d'un téléphérique urbain.

Typiquement, les stations sont espacées de 200 m et les lignes également de 200 m. On crée ainsi une bande de 200 m de large où l'usage des voitures et camions de livraison est plus lent, plus cher et moins disponible à CarLina, et ce jusqu'à une distance de 10 km de la zone bâtie dense. Par extension, on obtient un espace urbain que 99 % bâti ou piétonnier, sans circulation automobile, bitume, priorités, passages protégés, bruit... La légèreté de son infrastructure permet à un réseau CarLina d'être modifiée ou étendue – et au besoin d'être démontée – assez facilement, ses matériaux (acier, aluminium) étant par ailleurs recyclables. Étant silencieux et non polluant et ne consommant pas plus d'énergie par passager qu'un vélo électrique, cette solution s'inscrit très favorablement dans la perspective de la transition énergétique.

La figure ci-dessous illustre plusieurs fonctions de CarLina : transport de masse (formation spontanée de pelotons), individuel/isolé/nocturne..., fret, servitude terminale au sol. À noter également :

- L'élément de mobilité au sol figuré en arrière-plan – la composante sol du réseau – est capital : c'est ce qui permet très simplement, en remplaçant avantageusement le trafic de livraison/ambulancier/technique, de compléter le service qui rend l'automobile superflue.

- Le transport du fret avec 100 m de marche aux extrémités demeure bien plus rapide qu'avec les modes classiques, par la circulation ininterrompue de la composante réseau.
- La plateforme porte indifféremment les charges illustrées. La collectivité territoriale qui exploite le réseau peut ainsi configurer rapidement son parc : il faut 10 mn pour changer une plateforme de "voiture" à "wagon".



Du point de vue de l'urbaniste, comme l'insertion de CarLina s'accompagne du retrait progressif du trafic viaire et de ses nuisances, il convient de comparer l'état complet avant et après la mise en place de cette solution.

Le potentiel de CarLina est très important. Les principaux obstacles à son adoption seront probablement sa rupture avec les modes de transport actuels et l'inertie importante de ceux-ci. En revanche, son faible coût et son faible encombrement permettent de l'insérer en des lieux inaccessibles, financièrement et/ou physiquement, aux modes de transport classiques. Pour autant, CarLina n'a pas vocation à aller dans toutes les petites ruelles, le réseau empruntera surtout les axes principaux ; par exemple, sur des boulevards où la distance entre façades est de 20 m ou plus, l'intégration ne pose aucun problème selon l'avis des paysagistes.

Le faible coût de CarLina permet par ailleurs d'envisager des expérimentations très peu risquées. Le meilleur contexte pour ce faire serait celui du développement d'un quartier nouveau, car cette technologie pourrait y être intégrée d'emblée avec l'habitat et y rencontrerait le moins de résistance – ou encore le contexte de points de blocage spécifiques où aucune autre solution ne serait efficace, et de toute manière plus chère.

Fiche technique de CarLina

Tous véhicules

Propulsionélectrique/batterie
 Bruit < 40 dB (silencieux)
 Nuisances Néant
 Consommation Minimum théorique
 Masse plateforme automotrice à vide 150 kg
 Masse totale version passagers 500 kg
 Masse totale version fret 700 kg

Transport des passagers

Débit maximal/ligne 30 000/h
 Vitesse commerciale ville 36 km/h
 Vitesse commerciale extérieur 60 km/h
 Temps d'attente < 1 mn
 Trajet point-à-point sans escale

Transport de marchandises

< 500 kg dans le trafic normal
 500 kg < < 1 t hors heures de pointe
 Conteneur 20/3 t trafic de nuit

Modalités de mission

Mode haut débit planifié, réservation
 Mode taxi attente en station < 3 mn
 Fret accompagné planifié/taxi
 Fret autonome planifié
 Convois spéciaux grand volume planifié, nocturne

Taille du réseau

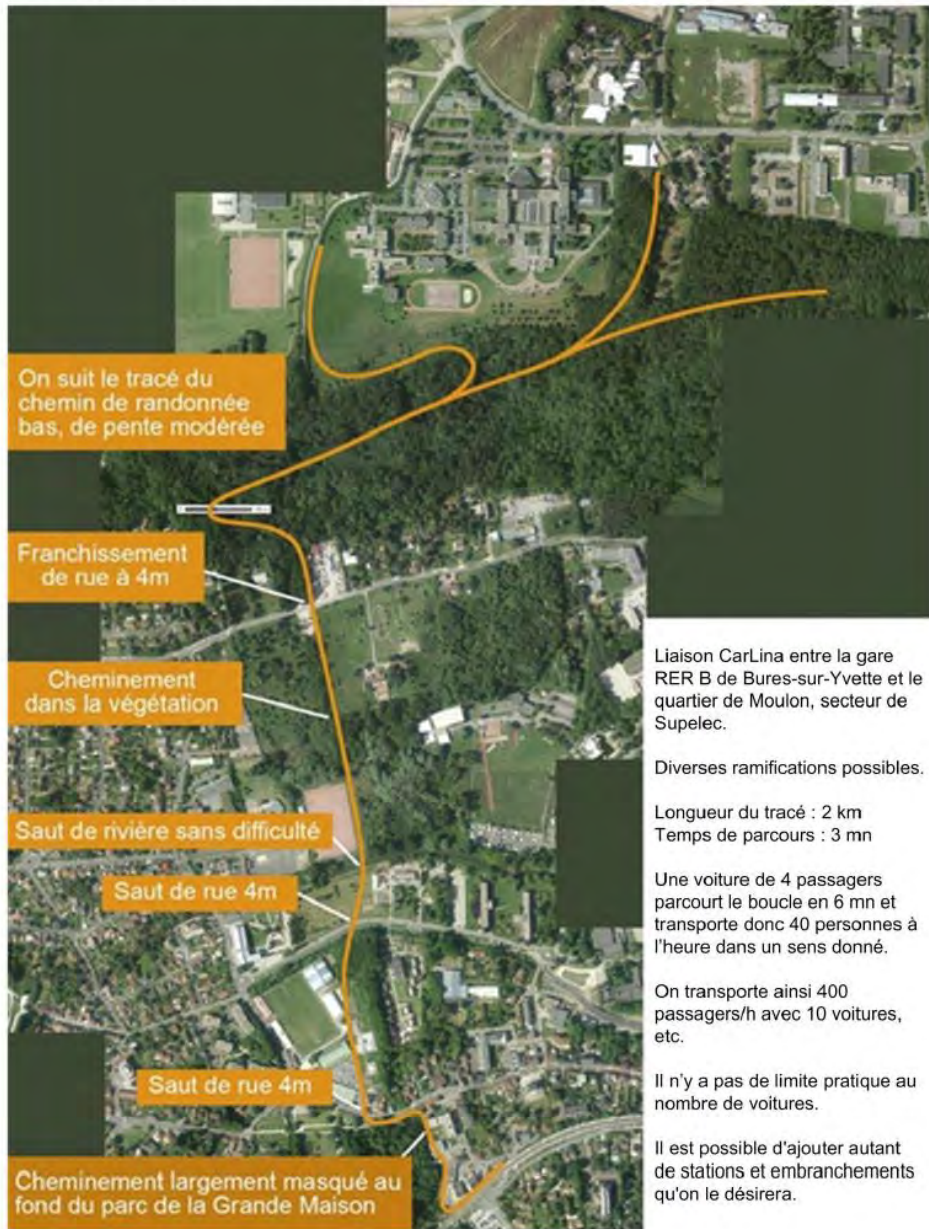
Nombre maximal de véhicules 65 000/réseau
 Nombre de stations sans limite
 Nombre de mailles de réseau sans limite

Coût du réseau

Voie < 1 M€/km, + si obstacles
 Station 100 k€ + ascenseur PMR
 Voiture passagers 35-60 k€ selon équipement
 Plateforme automotrice fret 25 k€
 Plateforme automotrice technique sur spécifications

Monter avec CarLina sur le plateau de Saclay depuis Bures-sur-Yvette

SEA, étude préliminaire, publication initiale : avril 2016, mise à jour : octobre 2016



Problématique

Rallier le quartier de Moulon depuis Bures-sur-Yvette est un besoin de transport pour lequel on n'a pas identifié à ce jour de solution satisfaisante. Nous exposons dans cette note la manière dont nous pouvons répondre à ce besoin avec CarLina en étudiant le tracé qui relie la gare de RER B Bures-sur-Yvette au quartier de Moulon à proximité de Supelec.

Solution basée sur CarLina

Comment gravir la pente

Le sommet est à 160 m, la rivière à 60 m, il y a juste 100 m à monter et surtout la pente, qui est le point technique dimensionnant, est un problème déjà résolu : il y a en effet deux chemins de randonnée qui prennent le coteau en biais comme il se doit et ne demandent d'effort ni au piéton ni à une machine. Techniquement, c'est la pente maximale qui impose le choix de motorisation d'un véhicule roulant, et on cherchera donc à monter en pente douce.

Le terrain permet de choisir assez librement la pente qui convient, nous avons choisi une valeur maximale confortable de 5%.

Quelles difficultés sur le terrain

Sur la pente. Les poteaux supportant nos voies, légers et espacés de 10 m, permettent de franchir très facilement un terrain plutôt régulier, et donc de fixer une trajectoire idéale sans demander d'effort spécial au viaduc que nous posons.

En quittant la gare de Bures. Nous avons cherché pour l'exercice le cheminement le plus discret possible. En sortant vers la Hacquinère, les voies longent immédiatement le parc de la Grande Maison, par le passage de Villevert au niveau du mur et donc invisibles du parc.

On pénètre quand-même le fond du parc sur une centaine de mètres pour aller franchir la rue Charles de Gaulle et passer sur le parking du marché couvert. Nous avons tout à fait conscience des questions d'impact à traiter, mais ne pouvons que montrer ce que cette technique permet. Dans le parc, on profite d'un cheminement peu ou pas visible grâce aux arbres. Nous cheminons autour de 3 m d'altitude à ce moment-là.

Au fond de la vallée. Le parking ouvre sur un délaissé passant derrière les installations sportives, et masqué par elles, et conduit sur 750 m à la rue de la Guyonnerie qui se franchit en terrain libre. Cette série de facilités depuis la gare de Bures est providentielle, la règle étant plutôt l'urbanisation pavillonnaire entre le RER et le plateau. À la Guyonnerie, l'altitude est déjà de 88 m, les voies sont à 92 m à ce passage.

Les franchissements requis. On élève les voies à 4 m pour passer au-dessus des points suivants :

rue Charles de Gaulle (48°41'47.73"N 2°09'37.55"E)

voie de la Faculté (48°41'57.04"N 2°09'37.87"E)

rue de la Guyonnerie (48°42'12.21"N 2°09'33.97"E)

Ces trois passages ne présentent aucune difficulté, la voie ne diffère pas du reste à ces endroits, elle peut être un peu plus élevée. Il y a également un saut de rivière :

l'Yvette (48°41'59.85"N 2°09'37.89"E)

A ce niveau il y a aussi un chemin piéton, on passe à 3 m 50. On cherche à passer assez bas pour rester masqué ou au moins très peu visible le long du trajet vers le bois de la Guyonnerie, qui est très favorable.

Le Bois de la Guyonnerie. En pénétrant le Bois à la hauteur du Bas Moulon, les voies deviennent vraiment invisibles. Il n'est pas nécessaire de dévaster la pente boisée pour le chantier : la voie elle-même sert de route pour poser les pieds et les rails les uns après les autres. On veillera à éviter les abattages en relevant très précisément les positions et en cheminant au mieux. La voie légèrement courbée est plus intéressante qu'une ligne droite (de toute manière le terrain l'impose) pour absorber les dilatations. On peut ainsi souder la voie d'un bloc et l'avoir parfaitement lisse.

Lieu probable où l'on débouche sur le plateau : 48°42'26.05"N 2°09'56.05"E. De là, le réseau peut se ramifier dans toutes les directions.

Distance, temps de parcours

Le point d'arrivée restant à déterminer, la distance que ce trajet représente est assez précisément de 2 km.

A la vitesse 'commerciale' (moyenne) de 10 m/s, la montée s'effectue en 200 s, soit 3 mn et 20 s.

Les voitures redescendent à vide à 60 km/h ou 1 km/mn, le cycle complet est donc de 5 mn 20s.

A raison de 11,25 cycles par heure, le débit de la ligne en heure de pointe est de $11,25 \times 4 = 45$ passagers/h.

On assure donc, par exemple, un débit de 1800 passagers/h en pointe avec 40 voitures, ce nombre étant très extensible.

Énergie consommée (calcul simplifié)

- 1) On calcule l'énergie à dépenser pour fournir l'énergie potentielle à la montée et celle récupérée à la descente.
- 2) Ces résultats sont ensuite augmentés de 10% pour tenir compte des frottements (extrêmement faibles) et du rendement des chaînes de propulsion qui est excellent.
- 3) On se place dans un cas très défavorable : 4500 passagers à monter en une heure de pointe avec 100 voitures.

A la montée

- énergie pour monter une voiture de 4 passagers pesant 5000 N, de 100 m : 500 KJ
- pour $4500/4 = 1125$ voitures en une heure : 562,5 MJ
- énergie récupérée à la descente des voitures vides (50% seulement récupérés) : 150 KJ/voiture, et 168,75 MJ au total
- énergie totale consommée en une heure : $562,5 - 168,75 = 393,75$ MJ
- puissance consommée pendant une heure : 109,375 kW (pour information : c'est la puissance d'un seul moteur Renault DCI 2.0 de 150 ch)

A la descente

- On ne récupère encore que la moitié de l'énergie mais cette fois les passagers sont dedans.
- Le réseau va donc rendre de l'énergie à EDF, ce qui est de loin le meilleur moyen de la stocker.

Équipements et services supplémentaires

L'architecture entièrement distribuée de CarLina dispense de tout centre de contrôle.

Il serait possible d'ajouter des stations intermédiaires, mais dans le cas présent cela semble inutile.

On pourrait ajouter un parking à voitures CarLina, mais dans le cas d'un simple aller-retour elles peuvent très bien attendre sur la voie, dans un endroit pas trop visible.

On comptera un atelier d'entretien, ou plutôt un laboratoire ; il devrait y avoir des établissements sur le plateau susceptibles de participer à ce genre d'activité.

Le système assure le transport automatique du fret, de colis, d'objets divers incluant les palettes et jusqu'au conteneur standard de 20' jusqu'à 3 t max, en circulation de type "convoi spécial" : les deux voies utilisées à sens unique pendant 5 à 6 minutes.

Cette possibilité d'intermodalité permet d'éviter un trafic de camions de 3,5 t voire un peu plus vers/ depuis les laboratoires du plateau. Il conviendrait pour en profiter d'aménager correctement l'interface entre plateformes et train à la gare de Bures.

Coût

Le coût approximatif des voies pour cette liaison (2 km) est de 2 M€.

Le coût d'une voiture est variable en fonction de l'équipement dont elle est dotée. Il est estimé que son prix peut varier de 35 k€ à 60 k€, mais cette fourchette est susceptible d'évoluer dans le temps.

Cependant, on peut envisager que la ligne serve de support d'essais à l'homologation (qui se formalisera ensuite) et que la collectivité locale et l'Université y auraient un statut d'hébergeur de prototype et se prêteraient aux essais, à la publicité et à l'apprentissage des règles d'urbanisme et d'environnement. Il serait alors possible de mettre en œuvre des voitures simplifiées, dépourvues de certaines fonctions comme le routage automatique (absence d'aiguillages), la mise en peloton (vu le faible trafic), le contrôle d'accès, l'identification, la vidéosurveillance embarquée, la climatisation et le chauffage, la fermeture automatique des portes. Ces fonctions pourraient être rajoutées ultérieurement.

En effet, pour SEA, monter sur le plateau de Moulon est l'application idéale à bien des titres, en particulier par la cohérence avec l'activité de recherche et d'innovation qui y sont voulues, et les compétences disponibles localement.

Dans ces conditions, le prix d'une voiture peut être ramenée à 25 k€. Sur cette base, le coût du matériel roulant constitué d'une flotte de 40 voitures assurant un débit de 1800 passagers/h (ce qui est probablement bien au-delà du besoin réel) serait de 1 M€.

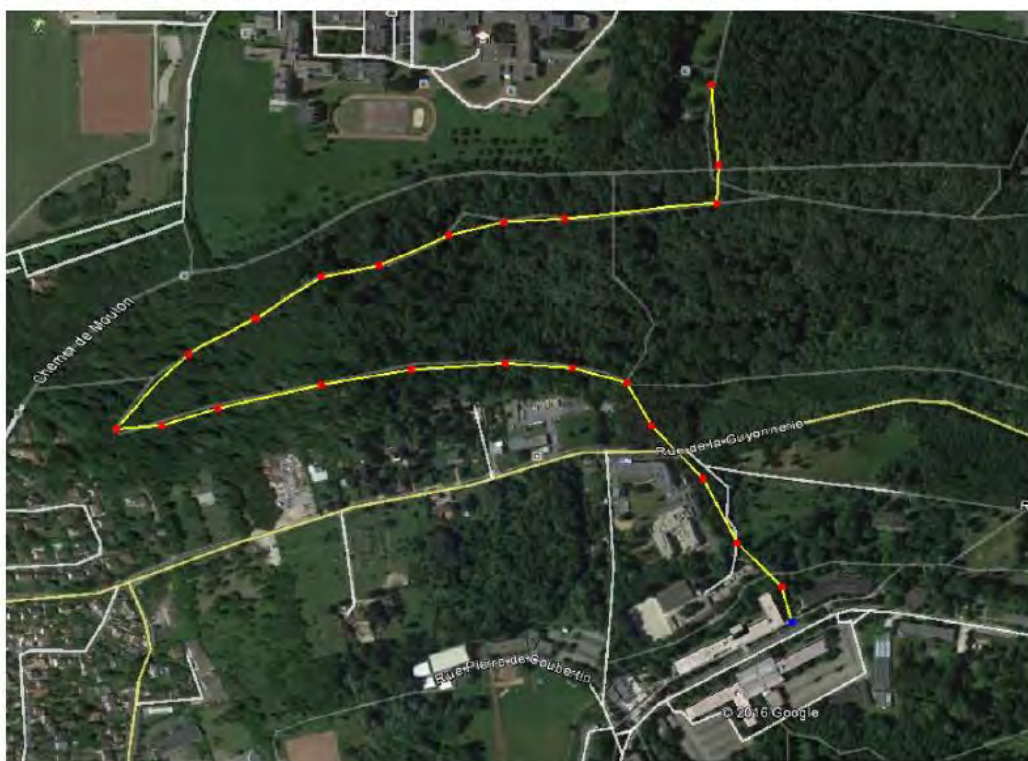
Soit un coût total pour les voies et les voitures d'environ 3 M€.

Variante : liaison Bures-sur-Yvette Université, entre plateau et vallée

Le développement des installations universitaires sur le plateau au nord de celles de la vallée, pose le problème de relier ces deux sites pour des échanges fréquents dans la journée de travail. Il semble indiqué de rechercher un moyen léger, compatible des niveaux de financement accessibles à l'Université.

CarLina répond a cette demande de manière simple.

Le tracé est partiellement le même que pour la liaison avec la gare RER de Bures, mais au bas du coteau en venant de Moulon, au coude du chemin Saint Michel, oblique à l'est vers les bâtiments de la vallée. Il comporte moins de franchissements de voie d'eau/de rue mais ceux-ci sont insensibles de toute façon, CarLina enjambant ces obstacles. Ci-dessous la représentation schématique de ce tracé (en réalité les angles sont plus arrondis).



On transporte aussi bien des passagers que du fret jusqu'à des masses importantes, entre labos du haut et du bas.

Le trafic est moindre et demande donc moins de voitures. Il est difficile d'en estimer le nombre mais il peut être de l'ordre d'une dizaine.

Ce trajet offre une excellente complémentarité avec celui de la gare RER, parce que les trafics sont complémentaires. Les voitures circulant aux heures de pointe sur la branche RER restent utiles en journée sur celle des laboratoires.

La fréquentation par des personnes de toutes nationalités et bien éduquées laisse entrevoir une exploitation positive de cette installation pour donner une image positive, technique et environnementale, à l'étranger.

La longueur du trajet étant de 1 km, le coût des voies s'établirait à environ 1 M€, et dans l'hypothèse d'une flotte de 10 voitures simplifiées comme indiqué ci-dessus, le coût du matériel roulant serait de 0,25 M€.

Soit un coût total voies + voitures d'environ 1,25 M€.

Une autre variante à étudier serait celle qui relie la gare RER à Moulon en traversant le domaine universitaire.

