



**PROJET DE TERRITOIRE – CONSEIL DE DEVELOPPEMENT**  
**Communauté d'agglomération Val d'Yerres Val de Seine**  
**Compte rendu réunion du 09 mars 2017**  
**Collège Transports et mobilités**  
**CAVYVS - 6 bis, Boulevard Henri Barbusse – 91210 DRAVEIL**

**Présents :**

Brinda ALBOU (représentante ville de Crosne) - Abdelkarim BELHORA (représentant ville de Crosne) - Vincent BECK (KEOLIS) - Nathalie BOUZELOC (KEOLIS) - Gilles BESNARD (Conseil Départemental de l'Essonne) - Lise BERNARD (Conseil Départemental de l'Essonne) - Alain CARON (représentant ville de Quincy-sous-Sénart) - Nathalie DELAUNAY (APF 91) - François DESMIER (SADUR) - Gilles DURAND (FNAUT) - Florence FRÉCHET (SNCF) - Valérie GUÉRIN (représentante ville de Montgeron) - Claude HÉLÈNE (représentant ville d'Yerres) - Romain de MONTBEL (STRAV) - Didier LÈGE (ALBATRANS) - Maryvonne NOEL (Circule RER C) - Danièle PRYLÉCKI (représentante ville de Montgeron) - Françoise TARON (représentante ville de Vigneux-sur-Seine) - Janine VIGNALOU (représentante ville de Vigneux-sur-Seine).

**Absents excusés :**

Philippe CHORON (représentant ville d'Epinay-sous-Sénart) - Florian GOURMELON (représentant ville de Vigneux-sur-Seine) - Lydie MIMIS (APF 91) - Jean-Claude PRIEUR (APF 91) - Maryvonne MATEU (Fédération des Circulations douces) - Jean-Luc NICAISE (représentant ville d'Epinay-sous-Sénart) - Jérémy OLIVIER (STIF) - Fabien MAJESTE (STIF) - Pauline REFALO (représentante ville d'Yerres) - Christian HUSSON (représentant ville d'Yerres) - Nicolas SMADJA (représentant ville de Montgeron).

**Administration – Présents :**

Antoine VALTON – Frédéric VINCENT

---

La réunion est ouverte à 19 heures par Monsieur Patrick MOLLET, Président du Conseil de développement.

**1. Introduction des débats par Patrick MOLLET et désignation du rapporteur du collège**

Patrick MOLLET précise les contours de la réunion de collèges thématiques, lesquels ont pour vocation d'assister, par leur expertise technique, les élus dans la formulation des axes du futur projet de territoire.

A ce titre, les participants de chaque collège ont été destinataires du support de travail « Projet de Territoire : les défis d'un développement à taille humaine » projeté à l'occasion de l'installation du Conseil de développement le vendredi 24 février 2017.

De ce fait, les échanges tenus en séance propre à chaque collège porteront sur l'appréciation générale de ce socle de réflexion, les apports de chaque partenaire aux orientations exprimées par les élus, et éventuellement, des pistes nouvelles à apporter au rapport de préconisation.

A l'issue de la tenue de ce collège, les participants se verront remettre un projet de compte rendu assorti d'un rapport de préconisation.

Ce document sera proposé par l'administration en lien avec le rapporteur désigné par le collège. Il sera ainsi soumis à une relecture des participants, lesquels pourront exprimer le cas échéant, des propositions de modification, et y intégrer des éléments supplémentaires.

Ces préconisations finales seront présentées par le rapporteur en séance plénière du Conseil de développement envisagée pour la fin du printemps.

Le collège désigne en qualité de rapporteur **Monsieur Alain CARON**.

## **2. Réseaux de bus**

La société **KEOLIS** opère principalement sur les trois communes de l'ancien Val de Seine et exploite la ligne reliant le territoire communautaire aux pôles d'emploi d'Orly et de Rungis.

Elle souscrit aux objectifs de rattrapage du déficit d'offre et de qualité de service par rapport aux territoires limitrophes, notamment couverts par le réseau de la RATP.

Pour cela, il conviendrait de procéder à une prise en compte des nouvelles réalités de déplacement désormais moins déterminées par la stricte destination vers les gares et des fonctionnements en heure de pointe.

Des pistes de travail concertées avec les services de la Communauté d'Agglomération sont actuellement en cours d'étude autour du développement d'une offre adaptée aux horaires d'emplois décalés, aux retards tardifs en soirée et d'une adaptation aux spécificités propres à la fonction achats/loisirs du week-end.

Il conviendrait par ailleurs de privilégier davantage les liaisons à vocation intercommunale à l'exemple de la ligne Intervals, laquelle gagnerait à circuler à l'avenir sur l'ensemble de la journée.

Le groupe KEOLIS souscrit également aux objectifs d'une meilleure coordination des horaires entre les bus et le réseau ferré, ainsi qu'à la perspective d'extension vers Brunoy de la ligne desservant Orly et Rungis.

Elle déplore également l'absence de commodités affectées aux conducteurs sur le site des gares routières.

La société **STRAV** partage les diagnostics de **KEOLIS** tout en étant plus mesurée sur les horaires de fonctionnement tardifs au regard de certaines expériences mises en œuvre.

En revanche, les offres développées le week-end et en particulier le dimanche ont été couronnées de succès.

Au titre des constats, la STRAV déplore la persistance d'une longue période d'été voyant ainsi une dégradation de l'offre au détriment des usagers demeurant sur le territoire.

La société **ALBATRANS** exploite un réseau de lignes de pôles à pôles d'intérêt départemental.

A ce titre deux lignes relient le territoire communautaire à Evry depuis les gares de Yerres (91.09) et Brunoy (91.01), en semaine ainsi que le samedi.

Il est à regretter notamment les retards pris par la ligne 91.09 en raison de congestions automobiles croissantes freinant la vitesse commerciale. ALBATRANS rappelle la démarche des contrats d'axe initiée sur la ligne 91.01, laquelle avait permis la réalisation de sites propres sur le Val d'Yerres.

Elle souhaite par ailleurs densifier l'offre de la ligne 91.09 en période creuse, compte tenu d'une hausse croissante de validations issues du pôle universitaire d'Evry.

**Abdelkarim BELHORA** souhaiterait que les propositions de développement d'offre des réseaux de bus ne soient pas uniquement focalisées sur les fonctions de rabattement sur les gares et puisse prendre en compte les besoins des entreprises implantées sur le territoire communautaire.

Le **Conseil Départemental de l'Essonne** précise que le Département a adopté le 27 mars 2017 son plan bus intégrant les propositions de développement d'offres issues des collectivités consultées.

Ce Plan a vocation à servir de feuille de route hiérarchisée à défendre auprès du STIF.

Le Département a retenu la pertinence des projets de prolongement de la ligne 191.100 vers Brunoy, pôle consolidé par la refonte des lignes intercommunales du Val d'Yerres, complété par une augmentation des services à destination des quartiers classés au titre de la politique de la ville des communes de Brunoy et d'Epinay-sous-Sénart.

Il appuie par ailleurs la proposition d'une liaison entre les gares de Brunoy et de Boissy-Saint-Léger, afin d'assurer un rabattement vers le RER A en cas de défaillance du RER D.

### **3. Réseau ferré**

Le **RER D** transporte à ce jour près de 615 000 voyageurs au quotidien, mais son exploitation est notamment rendue complexe par la longueur de ses dessertes et ses nombreux embranchements.

A ce titre, le territoire communautaire est concerné par la branche desservant la vallée de l'Yerres (gares de Montgeron-Crosne, Yerres, Brunoy, Boussy-Saint-Antoine), ainsi que celles à destination de Corbeil-Essonnes (gare de Vigneux-sur-Seine).

La fréquentation des gares implantées sur le territoire communautaire a ainsi subi une augmentation de 2,5% sur la période 2011-2015, soit près de 40 000 usagers supplémentaires utilisant chaque jour cette ligne.

Face aux dysfonctionnements réguliers de ce RER liés tant aux installations, au matériel roulant qu'aux incidents voyageurs, un plan d'action à moyen et long terme a été défini en lien avec le STIF.

Il se concrétisera notamment par le déploiement à partir de 2021 de rames de nouvelle génération à plus forte capacité.

Par ailleurs, dès 2019 les trajets à destination du sud-est francilien seront revus afin de prendre en compte les besoins de la branche desservant la vallée de l'Yerres.

Grâce à trois nouveaux trains « Sénart Express », 7 500 places supplémentaires seront proposées entre 7 et 8 heures.

Afin d'assurer une ponctualité accrue en gare de Vigneux-sur-Seine, le nœud ferroviaire de Corbeil-Essonnes sera optimisé avec davantage de trains sans changement de Paris via Evry Courcouronnes « en unités multiples » chaque quart d'heure.

A ce titre, **Abdelkarim BELHORA** souhaite davantage de précisions sur le calcul du taux de ponctualité de 85% déterminé par la SNCF.

La **SNCF** informe le collège que la base d'appréciation de ce critère a été revue en prenant en compte, non plus les trains mais les retards subis par les voyageurs.

L'association **SADUR** représentant les usagers du RER D conteste la validité de ce taux de ponctualité et informe qu'une nouvelle base de calcul impulsée par le STIF devrait apparaître bientôt : elle ne sera plus globale mais donnera le résultat par branche.

Cette association souligne par ailleurs que le nouveau matériel roulant comportera beaucoup moins de places assises, ce qui pourrait nuire à la qualité de confort des usagers sur les gares de la vallée de l'Yerres. **SADUR** souhaite préciser que l'augmentation de trains sur la branche Combs-la-Ville ne se traduira pas vraiment par une fréquence aux 5 minutes car en fait ce sont seulement 3 trains de la pointe du matin qui seront dédoublés, ce qui se traduira par 3 trains beaucoup moins chargés puisqu'en provenance de Combs-la-Ville.

La **SNCF** précise que la régularité sera améliorée à l'horizon 2019, que ces objectifs seront assurés grâce à l'origine des missions de pointe du matin désormais à Combs-la-Ville au lieu de Melun.

L'association **SADUR** plaide pour des solutions permettant une meilleure coordination de l'exploitation des réseaux de bus et ferrés en soulignant les désagréments subis par les usagers dans leurs correspondances, qui plus est sur les derniers services.

Elle soutient également les propositions de création d'une ligne de rabattement entre les gares du Val d'Yerres et de Boissy-Saint-Léger.

**SADUR** précise que l'existence et le bon entretien des sanitaires en gare vont devenir importants puisque les nouvelles rames n'en seront plus équipées. Par ailleurs ces équipements ne sont actuellement accessibles qu'aux porteurs de carte Navigo et non à tous les utilisateurs. Enfin, certains de ces équipements comme à Yerres sont situés en dehors de la gare.

La **STRAV** souligne la complexité d'adapter son offre aux retards liés au mode ferré en rappelant le principe d'exploitation de boucles cadencées.

Il convient à ce titre de penser aux éventuelles réclamations d'usagers aux arrêts situés sur l'ensemble de la ligne.

Elle précise également que l'option d'une desserte de Boissy-Saint-Léger avait été antérieurement menée sans succès, mais qu'une solution peut être envisagée en cas de dysfonctionnement ponctuel.

Cependant, le site de Boissy-Saint-Léger est extrêmement contraint et n'offre pas de capacités suffisantes pour accueillir un report de l'ensemble des lignes issues du Val d'Yerres.

Néanmoins, il est précisé que de nouvelles infrastructures routières (« déviation de Boissy-Saint-Léger ») pourraient changer la donne en termes d'intérêt pour les voyageurs venant du Val d'Yerres.

La **SNCF** précise qu'elle travaille à la construction de mécanismes de substitution avec les opérateurs de bus en cas de travaux sur le réseau.

#### **4. Accessibilité aux Personnes à Mobilité Réduite**

**L'Association des Paralysés de France** rappelle les problématiques de chaînes de déplacement, qui sont loin de se résumer aux seuls handicaps liés aux fauteuils roulants.

En effet, seules quelques gares et lignes de bus sont actuellement conformes au cadre législatif d'adaptation des transports en commun.

Par ailleurs de nombreux obstacles subsistent dans les gares routières, faute d'une maîtrise d'ouvrage coordonnée.

**La SNCF** rappelle que d'importants chantiers ont été menés sur le territoire communautaire ayant abouti à la mise en accessibilité de la gare d'Yerres et, d'ici la fin de l'année 2017, de celle de Boussy-Saint-Antoine.

Des investissements sont par ailleurs prévus sur les gares de Brunoy, Montgeron-Crosne et Vigneux-sur-Seine.

Ces aménagements concernent notamment des portillons adaptés, la mise en place d'ascenseurs, de boucles magnétiques et de services de prise en charge dans les gares.

**La STRAV** rappelle les obligations fixées par les schémas directeurs issus du STIF sur l'aménagement de lignes prioritaires aux points d'arrêts et dans les véhicules.

Cependant, la saturation des gares routières, la spécificité des voiries existantes et la déclivité de certaines communes rendent complexes ces objectifs dans l'absolu, malgré les progrès enregistrés.

## 5. Circulations douces et modes actifs

La **Fédération pour les Circulations Douces en Essonne** déplore que l'approche des circulations douces n'ait pas été prise en compte dans le cadre de la réalisation du futur pôle intermodal de Juvisy.

Elle rappelle les objectifs du Plan Vélo régional distinguant des priorités d'accès à des pôles dimensionnants (gares, îles de loisirs, lycées) et les potentielles déclinaisons à l'échelle des structures intercommunales.

Elle déplore, en dépit des initiatives mises en place, un déficit de jalonnement directionnel et de l'incompatibilité des aménagements en gare avec l'usage des vélos.

Elle souligne également que les voies en site propre actuellement réalisées sur le territoire communautaire ne permettent pas leur utilisation par les circulations cyclables.

Le **Conseil Départemental de l'Essonne** rappelle qu'il est porteur d'un schéma départemental prévoyant la réalisation d'itinéraires de liaisons entre les vallées de la Seine et de l'Yerres, ainsi que vers le massif forestier de Sénart.

L'**Association des Usagers des Transports d'Ile-de-France** regrette que l'itinéraire de la future liaison vélo structurante « Scandibérique/ Eurovéloroute 3 » ait été reporté sur la RN7, créant ainsi un facteur d'insécurité et une faible attractivité pour les usagers potentiels.

Elle préconise ainsi de réétudier un tracé sur la commune de Draveil depuis l'île de loisirs du Port aux Cerises, en privilégiant les aménagements réalisés sur le domaine de la Fosse aux Carpes.

## 6. Eco-mobilités

Le **Conseil Départemental de l'Essonne** rappelle les démarches déjà engagées en faveur de l'aménagement d'aires de covoiturage.

Plusieurs sites ont notamment été identifiés sur le territoire communautaire sur des emprises de surfaces commerciales, aptes à accueillir les 3 à 4 places nécessaires.

Il propose ainsi qu'une concertation puisse être menée avec les gestionnaires de ces sites afin de les sensibiliser à la pertinence de la réalisation de ces emplacements.

## 7. Futures infrastructures liées au Grand Paris

L'association **Circule** représentant les usagers du RER C, souligne l'importance des besoins de déplacement de banlieue à banlieue actuellement difficiles sans une correspondance dans les gares parisiennes.

A l'avenir ces besoins seront pris en compte notamment par les futures lignes en rocades connectées aux Ardoines avec le RER C et à Vert-de-Maisons avec le RER D.

Ainsi il conviendrait de réfléchir éventuellement à une limitation de certaines missions à ces nouveaux pôles d'échanges et de rabattement.

Par ailleurs il conviendrait de pouvoir prolonger la ligne actuelle Orlyval vers la rive droite, ce qui reviendrait à un coût moindre que la construction du nouvel ouvrage de franchissement de la Seine prévu entre Athis-Mons et Vigneux-sur-Seine.

Ce transport léger existant, une fois son intégration dans la grille tarifaire francilienne assurée, pourrait ainsi franchir la Seine par un ouvrage dédié et prolongé par une passerelle affectée aux circulations douces.

Cette solution serait préférable à un ouvrage en souterrain envisagé dans une éventuelle extension de la ligne 18 (Orly-Saclay), coûteux et limitant le nombre de stations. Elle est notamment privilégiée par les acteurs économiques du bassin d'emploi d'Orly et de Rungis.

**Abdelkarim BELHORA** souligne l'importance pour la commune de Crosne de la mise en service à venir d'un téléphérique entre Villeneuve-Saint-Georges et Créteil (Câble A).

Il souhaite à ce titre que les lignes du réseau STRAV puissent assurer une fonction de rabattement vers les sites d'implantation situés à proximité de cette commune.

## **8. Projets d'infrastructure routière**

Le **Conseil Départemental de l'Essonne** rappelle son souhait d'aboutir à la résolution des franchissements actuels de la Seine en privilégiant l'option d'un nouvel ouvrage entre les communes d'Athis-Mons et de Vigneux-sur-Seine.

Cette liaison routière apparaît comme essentielle pour désenclaver la rive droite de Seine et assurer l'accès aux bassins d'emploi d'Orly et de Rungis.

Cette solution pourrait être complétée par une optimisation des ponts de Villeneuve-Saint-Georges et de Juvisy, ainsi que par des modes alternatifs (liaisons douces, bac).

**L'association Circule** rappelle l'opposition des collectivités du Grand Orly à ce nouveau pont et les incidences potentielles en matière de circulations automobiles et privilégie un ouvrage affecté aux transports en commun et liaisons douces.

**La STRAV** se montre prudente sur l'option d'une voie en site propre sur une RN6 transformée en boulevard urbain, sachant que les concentrations d'habitat en sont plutôt éloignées et que des lignes de bus existent déjà pour relier Villeneuve-Saint-Georges et Créteil.

La réunion se termine à 21h00

## Résumé des principales préconisations

---

### 1. Réseaux de bus.

- Adapter l'offre de transports à la réalité des nouvelles formes de déplacement (horaires de travail décalés, fonction achats/loisirs, public sénior), en renforçant la qualité de service en heure creuse, en soirée et le week-end.
- Développer davantage de lignes à vocation intercommunale.
- Assurer l'intermodalité avec les réseaux de RER.
- Diminuer les périodes d'application des grilles horaires d'été.
- Mieux prendre en compte les besoins des entreprises implantées sur le territoire communautaire en matière d'accès et de déplacements de leurs salariés, principalement sur les zones d'activité.
- Consolider la gare routière de Brunoy en qualité de nœud de correspondance des lignes intercommunales du Val d'Yerres.
- Améliorer la desserte en heure creuse et le week-end des quartiers des Hautes-Mardelles à Brunoy et des Cinéastes à Epinay-sous-Sénart.
- Prolonger la ligne desservant les bassins d'emploi d'Orly et de Rungis à la gare routière de Brunoy afin d'assurer plus de correspondances avec les lignes desservant la vallée de l'Yerres.
- Densifier l'offre en heure creuse par une fréquence à 30 minutes au lieu de 60 sur la ligne de bus 91.09 (Yerres-Val de Seine-Evry) afin de s'adapter aux mobilités étudiantes générées par la faculté d'Evry.
- Intégrer les propositions de développement d'offre dans le cadre du Plan Bus Départemental.

### 2. Réseau ferré

- Veiller en général au développement d'une offre de transport ferroviaire en quantité et en qualité satisfaisantes et au respect des engagements pris par la SNCF comme par le STIF
- Améliorer la régularité et la ponctualité de l'exploitation des lignes C et D.
- Mettre en place une capacité de transport supplémentaire en heure de pointe du matin sur la branche du RER D desservant la vallée de l'Yerres.
- Déployer un matériel roulant sur le RER D de plus forte capacité en veillant néanmoins à garantir un nombre équivalent de places assises.
- Etudier un service de substitution par les bus de la STRAV en cas de défaillance du RER D afin de prendre en charge des usagers sur le pôle du RER A à Boissy-Saint-Léger, tenant notamment compte des possibilités nouvelles offertes par l'extension du réseau routier (déviation de Boissy-Saint-Léger).

### 3. Accessibilité aux réseaux et gestion des pôles intermodaux.

- Faciliter la chaîne des déplacements pour les Personnes à Mobilité Réduite.
- Assurer une gestion coordonnée des gares routières et lever les obstacles rencontrés par les différents types de handicap.
- Assurer une meilleure gestion des usages des gares routières entre les réseaux de bus, les stationnements des véhicules particuliers et les modes actifs (marche, vélo).

- Veiller à un temps d'attente minimal des bus en cas de retard des RER, notamment sur les derniers services de soirée.
- Réalisation et aménagements de commodités affectées prioritairement aux conducteurs de bus.

#### **4. Circulations douces et modes actifs**

- Identifier des itinéraires existants et faire des propositions de résorption des obstacles à ces circulations.
- Compléter les initiatives départementales et régionales par la réalisation d'un schéma des liaisons douces à l'échelle communautaire.
- Mettre en place un jalonnement des itinéraires vélos à l'échelle communautaire.
- Etudier un itinéraire de la « Scandibérique/ Eurovéloroute 3 » sur la commune de Draveil entre le site de l'île de loisirs du Port aux Cerises et le pont de Ris-Orangis.
- Aménager les bâtiments des gares permettant l'intermodalité entre le vélo et le réseau ferré.
- Construire une passerelle enjambant la Seine entre l'île-de-loisirs du Port-aux-Cerises à Draveil et le pôle intermodal de Juvisy-sur-Orge.
- Concevoir les futures voies en site propre en y associant des circulations cyclables sûres et en veillant à la continuité des itinéraires.

#### **5. Développement des Eco-mobilités**

- Identifier les emprises commerciales susceptibles d'accueillir des aires de covoiturage.

#### **6. Voirie et axes routiers**

- Identifier les points de congestion automobile et assurer une meilleure fluidité au travers d'une gestion optimisée des carrefours et des feux tricolores.
- Réserver des emprises foncières pour l'aménagement de voies en site propre pour les lignes de bus.
- Soutenir la perspective d'un nouveau franchissement de Seine entre les communes de Vigneux-sur-Seine et d'Athis-Mons, en prenant en compte l'ensemble des types de circulations.

#### **7. Réseau de transport du Grand Paris**

- Limiter certaines dessertes des RER C et D aux gares de correspondances avec la future ligne 15 en rocade sud.
- Prolonger l'actuelle ligne Orly-Val vers les communes de l'agglomération par un ouvrage aérien de franchissement de la Seine.
- Anticiper la mise en service du câble A reliant Villeneuve-Saint-Georges et Créteil par une réorganisation des lignes de bus desservant la ville de Crosne, lesquelles auraient vocation à se reporter vers ce nouveau transport.