

SYNTHÈSE

SCHÉMA DE TRANSPORTS

2018 - 2026

ÉDITO

Le défi des transports du «quotidien» en Île-de-France, et plus particulièrement sur notre territoire, est immense. Les attentes et les besoins sont en effet considérables : accessibilité pour tous, sécurité, fiabilité des temps de trajet, équilibre des dessertes entre les zones de vies et les lieux de travail. Il s'agit notamment de tenir compte de la transformation de nos rythmes de vie et de nos pratiques de déplacements. Avec les opportunités qu'offre le numérique et la nécessité de contribuer à la transition environnementale, de nouvelles questions se posent. Elles doivent conduire à des réponses innovantes, audacieuses et pragmatiques.

Par ses atouts exceptionnels et reconnus, la Communauté d'agglomération Paris-Saclay bénéficie d'une attractivité forte : des entités urbaines marquées par une diversité de villes et de campagnes, de nombreux parcs d'activités économiques, des espaces agricoles et forestiers protégés et enfin, un cluster mondial porté par des établissements académiques de renom et des centres de recherches et d'innovations de dernière génération.

Réussir le projet Paris-Saclay, c'est faire vivre au quotidien l'équilibre des mobilités sur l'ensemble du territoire. Des enjeux de dessertes à l'anticipation des besoins de déplacements, l'accessibilité globale et multimodale de nos 27 communes demeure l'axe central de la réussite collective de ce projet et la condition de l'effort important du territoire en termes d'accueil résidentiel et économique au regard de l'ambition régionale. C'est en ce sens que les élus communautaires ont souhaité porter cette ambition au travers de l'élaboration d'un Schéma de transports.

Cette feuille de route représente 18 mois de co-construction qui ont permis la synergie d'un ensemble d'acteurs : habitants, entreprises, professionnels du transport comme partenaires publics et institutionnels. Déclinée au travers de 15 objectifs et de près d'une cinquantaine d'actions, ce document traduit les principales orientations en matière de déplacements sur notre communauté d'agglomération. Elles sont, pour la grande majorité, issues de l'axe 2 de notre Projet de territoire et s'imprègnent aussi du

schéma des mobilités du Département de l'Essonne, de la feuille de route 2017-2020 du PDUIF, ou encore du Grand Paris des Bus de la Région. Ce Schéma est la traduction d'une ambition forte pour un territoire au potentiel décuplé. Cette vision ambitieuse de la mobilité s'opère au travers de 4 objectifs fondamentaux : rendre les transports en commun plus attractifs, accompagner la pratique du vélo, agir sur la circulation et la voirie comme enfin, favoriser le stationnement à l'échelle de l'Agglomération.

Améliorer la qualité de vie, faciliter le quotidien et répondre aux besoins de déplacements présents et futurs des 318 000 habitants et des 180 000 actifs du territoire, tels sont le défi et l'ambition que partagent les élus de la Communauté d'Agglomération, en lien avec tous les partenaires et opérateurs de la Mobilité en Ile-de-France.



Michel BOURNAT
Président de la
Communauté Paris-Saclay,
Maire de Gif-sur-Yvette



Francisque VIGOUROUX
Vice-président délégué
aux mobilités,
Maire d'Igny

I. LA DÉMARCHE

Le diagnostic du territoire de la Communauté d'agglomération Paris-Saclay a permis de confirmer les points forts et les faiblesses du système de transport actuel. Il a également identifié les futurs besoins en matière de mobilité induits par la dynamique socio-économique du territoire.

PHASE 1 : DIAGNOSTIC DU TERRITOIRE DE L'AGGLOMERATION

1. Un territoire asymétrique, structuré par ses activités économiques et sa topographie

Le territoire de la Communauté d'agglomération Paris-Saclay s'étend sur la partie nord du département de l'Essonne, au sud-ouest de l'agglomération parisienne. Il se compose de 27 communes dans lesquelles se trouvent des pôles d'attractivité majeurs de recherche publique et privée. Les espaces urbanisés, se localisent principalement dans la vallée de l'Yvette et le long des axes de transport (RER B et C, RN20). Ils sont localement confrontés à des discontinuités altimétriques impliquant des liaisons entre les plateaux et les vallées et conditionnant le développement socio-économique et urbain du territoire. L'ensemble de ces singularités façonnent un projet du territoire¹ ayant vocation à faire coopérer la recherche industrielle et académique afin de constituer un lieu d'incubation de l'innovation technologique.

2. Une répartition inégale de la population et des emplois

Le territoire regroupe plus de 318 000 habitants à fin 2018, constituant, ainsi, le pôle d'habitat le plus important de l'Essonne. La répartition de la population y est toutefois hétérogène, à l'interface entre l'hyperdensité métropolitaine et la dominante, plus rurale, des plaines du sud du bassin parisien. Sur le plan économique, le territoire constitue un véritable gisement d'activités dans le département de l'Essonne avec environ 180 000² emplois. Leur répartition se localise spatialement de manière similaire à celle de la population. Un point saillant de cette répartition est la corrélation notable entre la densité de population et l'accessibilité d'une desserte en transport collectif en mode lourd. Ainsi, les zones les plus denses du territoire sont les mieux desservies, notamment par un RER ou un TCSP (transport en commune en site propre).

3. Une mobilité principalement dépendante de la voiture individuelle

La mobilité des résidents du territoire est fortement dépendante des modes individuels motorisés. En effet, environ 87%³ des ménages de l'agglomération disposent d'au moins un véhicule, un taux supérieur à la moyenne de la grande couronne (84%). Cela s'explique, entre autre, par une certaine difficulté des transports collectifs à répondre précisément aux besoins notamment dans les zones pavillonnaires et par une insuffisance d'aménagements cyclables. En outre, cette facilité d'accès à la voiture particulière est confortée par un accès simplifié au stationnement avec la présence d'espaces souvent denses, peu onéreux et peu contraints, tant dans les résidences collectives, les entreprises, les établissements académiques que dans les centres villes. En conséquence, la voiture reste plébiscitée pour la majorité des déplacements, en particulier pour les motifs de domicile-travail.

4. Un réseau routier magistral maillé mais fortement congestionné aux heures de pointe

Si le réseau routier structurant du territoire est suffisamment dimensionné pour assurer une bonne connexion avec les grands pôles urbains et économiques franciliens, il est toutefois fortement congestionné et concentre bon nombre de points durs de circulation, notamment en heures de pointe. Cela induit des retards et des impacts sur la régularité des lignes de bus ne circulant pas en site propre, dégradant ainsi fortement leur attractivité. Le réseau viaire principal est bien maillé, mais tout comme le réseau structurant, présente de la saturation en heure de pointe. Ceci s'explique par un report de certains flux de transit dont la capacité des voies ne permet pas de les accueillir.

5. Réseau de transports en commun : reflet de la polarisation du territoire

Le réseau de transports collectifs du territoire de l'agglomération est composé d'une desserte ferroviaire TGV, deux lignes RER B et C avec 17 gares, d'un réseau de bus formé par 75 lignes exploitées par 11 transporteurs, dont 33 relèvent, par convention, de la compétence partagée entre la Communauté d'agglomération Paris Saclay et Île-de-France Mobilités. L'Agglomération coordonne également un réseau de 16 lignes de navettes gratuites intra-communales.

Hormis le Parc d'activités de Courtabœuf et le secteur de la RN20, les principaux pôles du territoire bénéficient d'une desserte ferroviaire par le RER ou d'un transport en commun en site propre.

6. Réseau de bus : une bonne couverture du territoire, mais un maillage et une offre à développer ou adapter

Le réseau de bus conventionné de la Communauté d'agglomération Paris-Saclay offre une bonne couverture du territoire mais la répartition de l'offre doit être adaptée aux densités actuelles et futures. Les lignes du réseau se distinguent de par leur trafic quotidien avec une dizaine de lignes fortes présentant plus de 2 500 voyageurs/jour et une quinzaine de lignes dont la fréquentation doit nécessairement progresser (moins de 1 000 voyageurs/jour). L'adéquation entre l'offre et la demande doit être mieux optimisée, notamment à certains créneaux horaires avec, comme observé, des taux de remplissage parfois plus faible en heure creuses. En moyenne sur l'ensemble du réseau, un tiers de la capacité totale des véhicules est occupée à chaque course. Ce chiffre reste à relativiser, notamment en heure de pointe, sur les secteurs en développement puisque les bus saturent et sont d'ores et déjà en limite, tant de capacité que de fréquence. La vitesse commerciale reste toutefois globalement satisfaisante hormis sur les axes de la RN20 et de la RN118. Ces différents indicateurs de performance placent le réseau de bus de la Communauté d'agglomération Paris-Saclay dans la moyenne basse des réseaux comparables, tels SQYBUS, réseau de Melun, Phébus Versailles, AMV (Marne-la-Vallée) et TICE (Évry).

Les navettes intra-communales offrent un service local, gratuit et plutôt ciblé sur les heures en complémentarité avec les lignes de bus régulières. Elles bénéficient d'une information dynamique en temps réel disponible grâce à l'application Zenbus. Cependant, leur attractivité est parfois affaiblie dans les cas de doublon avec les lignes régulières, ou par un manque de lisibilité de l'information voyageurs.

7. Modes doux et nouvelles mobilités : des alternatives potentielles à la voiture particulière et à l'autosolisme

S'agissant des liaisons douces, le territoire dispose d'un maillage en pistes cyclables. Cependant, celui-ci reste à compléter et à mieux mailler, car il a été développé soit à l'échelle communale soit à l'échelle départementale, ce qui n'a pas toujours permis d'assurer une bonne continuité des trajets.

S'agissant du covoiturage, le Département de l'Essonne a mis en place sur le territoire 5 aires de covoiturage, dont 4 offrant un service gratuit. Le développement du covoiturage et de l'autopartage comme alternative au véhicule particulier est toutefois conditionné par la capacité du réseau viaire à intégrer la multimodalité, actuellement réduite par la congestion, notamment en heures de pointe ainsi qu'à la capacité de mise en relation des covoitureurs par des outils numériques adaptés et sécurisants.

Ces nouveaux modes assurent aujourd'hui une part d'environ 29% des déplacements sur le territoire, mais présentent un potentiel de développement important.

8. Une dynamique de développement renforçant les pôles existants

Le cluster Paris-Saclay et le reste de l'Agglomération vont connaître dans les années à venir une croissance démographique et d'activités sans précédents. L'évolution sociodémographique, conforme aux prescriptions de l'État (SRHH...) et de la Région (SDRIF), prévoit de nombreux projets de logements déployés au sein des communes (développement de nouveaux quartiers ou densification de quartiers existants). Au total, plus de 21 000 nouveaux logements supplémentaires sont prévus à horizon 2024 portant à 55 000 le nombre de nouveaux habitants potentiels auxquels s'ajoutent pas moins de 25 000 nouveaux emplois. Le renforcement de l'offre de transports en commun est donc incontournable et devra être étudiée afin d'assurer leur desserte et anticiper leur arrivée.

En outre, plusieurs projets d'aménagement et de transport sont également programmés pour accompagner l'évolution du territoire de la Communauté d'agglomération Paris-Saclay. Des projets d'infrastructures de transports vont permettre de renforcer le maillage du territoire, notamment le Tram 12 Express d'Évry à Massy en 2022, puis son prolongement prévu jusqu'à Versailles. La mise en service de la ligne 18 du métro Grand Paris Express avec ses 5 gares en 2026, ainsi que la réalisation de projets de transports en commun en site propre sont également soutenus par l'Agglomération (bouclage des TCSP RN20 Massy- Arpajon /Orly, Massy-Les-Ulis, Polytechnique...).

Enfin, des projets d'aménagement routier vont également permettre de désengorger localement certains points durs du réseau routier et faciliter ainsi la circulation des transports en commun en particulier : les aménagements des échangeurs du Christ-de-Saclay, de Corbeville, du Ring des Ulis et du diffuseur de Mondétour, les couloirs bus sur la RN 118, la N104 et la résorption des points noirs sur la RN20.

9. Des enjeux majeurs pour l'élaboration du Schéma de transports

La prospective des besoins de mobilités sur le territoire de la Communauté d'agglomération Paris Saclay ainsi que la concertation avec les acteurs économiques, académiques, institutionnels, les opérateurs, les associations et les usagers ont mis en évidence plusieurs enjeux auxquels réponds le Schéma de transports. La priorité est accordée aux 5 enjeux suivants :

→ **Améliorer le maillage du territoire et renforcer l'offre sur les liaisons structurantes nord-sud, est-ouest, plateaux-vallées (Plateau de Saclay, Courtabœuf, RN20) tant en fréquence, qu'en jours de fonctionnement et en amplitude**

- > **Améliorer la desserte des pôles d'échanges multimodaux**
- > **Améliorer le niveau de qualité de service du réseau existant en termes de fiabilité, régularité et confort**
- > **Développer, mailler les liaisons cyclables et promouvoir les modes doux**
- > **Favoriser les nouvelles mobilités en zone peu denses (covoiturage, l'autopartage, véhicules autonomes) en transformant les points d'arrêts bus en points de mobilités partagées**

En complément, le Schéma de transports vise également à répondre aux objectifs suivants :

- > **Optimiser les dessertes bus en zones peu dense ou peu fréquentées en proposant des solutions de mobilités adaptées**
- > **Prévoir des actions à court terme pour améliorer la fiabilité du réseau de transports en communs existant (résorption de points durs locaux sur voirie, décongestion des centres villes)**
- > **Prévoir le rabattement des transports en commun et des parkings-relais pour l'accès aux modes lourds (futures stations de la Ligne 18, Tram12Express)**
- > **Intégrer les transports en commun dans la conception des projets de développement urbain et dans la planification des travaux**
- > **Améliorer la sécurité routière et l'accessibilité PMR**
- > **Renforcer la liaison avec le pôle d'Orly (OIN Orly – Rungis Seine Amont)**

Les grands axes de développement des transports en commun sur le territoire de l'Agglomération identifiés dans le cadre du diagnostic sont les voiries permettant l'accès au Plateau de Saclay, au parc d'activités de Courtabœuf, au secteur de Massy-Europe, à Wis-sous-Orly et à l'axe RN20.

PHASE 2 : IDENTIFICATION DES SCÉNARIOS POSSIBLES POUR LE SCHÉMA DE TRANSPORTS

La phase 2 a permis de synthétiser le travail de définition des scénarios proposés pour le plan d'actions du Schéma de transports. Les trois scénarios étudiés ont abouti à un scénario final, décliné en fiches-actions dans la troisième phase de l'étude

Le Schéma de transports doit permettre de structurer la politique des déplacements de la Communauté d'agglomération Paris-Saclay et de la penser dans sa globalité. Il s'agit à travers le Schéma :

- > **De décliner l'axe 2 du Projet de territoire**
- > **De développer la vision des projets sur le territoire et le phasage qui en découle**
- > **D'assurer la cohérence entre les grands projets urbains et la politique locale de déplacements**
- > **D'assurer la cohérence entre les projets de transports, l'urbanisme et le développement économique du territoire**

Pour atteindre ces objectifs, les scénarios du Schéma de transports ont été élaborés sur la base des contributions issues des ateliers, des entretiens, et des retours des partenaires sur l'ensemble des présentations des Comités techniques et Comités de pilotage. Ces pistes d'actions constituent des briques qui ont été positionnées dans l'un ou l'autre des scénarios selon leur niveau d'ambition.

Les trois scénarios identifiés pour le Schéma de transports s'imbriquent dans le temps, et correspondent à trois niveaux d'ambition pour répondre aux enjeux de la Communauté d'agglomération Paris-Saclay :

- > **Un scénario « fil de l'eau » avec peu d'évolutions majeures**
- > **Un scénario intermédiaire pour améliorer l'existant**
- > **Un scénario ambitieux qui cherche à modifier les comportements de déplacement et les choix modaux**

Le choix des actions dans les trois scénarios a été basé sur des critères de faisabilité technique, de coûts de mise en œuvre et de réponses aux enjeux du Schéma de transports.

Scénario retenu

Le choix des élus de la Communauté d'agglomération Paris-Saclay s'est porté sur un scénario intermédiaire, permettant d'afficher une politique plutôt volontariste en faveur des modes alternatifs à la voiture particulière et des mobilités innovantes, tout en proposant des actions financièrement soutenables dans un contexte budgétaire très contraint.

Les actions retenues pour le Schéma de transports (une cinquantaine d'actions répondant à 15 objectifs) sont déclinées en quatre volets thématiques, conformes à la structure d'un plan local de déplacements (PLD) vers lequel pourrait évoluer la démarche, si les conditions étaient prochainement réunies :

1. Rendre les transports en commun plus attractifs
2. Favoriser la pratique du vélo
3. Agir sur la circulation et la voirie
4. Favoriser une politique de stationnement à l'échelle de l'Agglomération

Ces quatre volets sont détaillés dans les fiches-actions, rédigées dans la dernière phase de l'étude.

2. PLAN D'ACTION

LES ACTIONS RETENUES

Cette phase traduit, de manière opérationnelle, les préconisations qui ont été apportées dans le cadre de l'élaboration des scénarios. Les fiches-actions détaillent les mesures prévues dans le cadre du Schéma de transports en reprenant notamment les analyses et approfondissement menés dans les étapes précédentes. Ces actions se déclinent en quatre grands volets, qui sont résumés ci-après.

1. Rendre les transports en commun plus attractifs

Les transports en commun constituent une alternative essentielle aux modes individuels motorisés dans un territoire en fort développement et traversé par des flux importants vers la métropole. Leur attractivité est un levier pour inciter au report modal des utilisateurs de la voiture particulière, habitants, salariés ou visiteurs de l'Agglomération, tout en assurant un service de qualité pour les usagers actuels. Afin de garantir à l'ensemble de la population du territoire un accès aux transports en

commun, ceux-ci doivent être adaptés pour répondre à l'ensemble des besoins identifiés de mobilité.

L'amélioration de l'attractivité des transports en commun passe notamment par une amélioration des amplitudes, fréquences, temps de parcours et par la fiabilité du service. Ceci sera rendu possible par, la mise en place d'une meilleure information voyageur et d'outils dynamiques, par une gestion performante des correspondances entre les modes et par la réalisation de certains aménagements urbains facilitant les manœuvres des bus. Les transports en commun seront d'autant plus fréquentés qu'ils s'adapteront à la ville et que réciproquement la ville s'adaptera à eux.

Plusieurs objectifs sont donc identifiés pour rendre les transports en commun plus attractifs.

→ Renforcer, restructurer et optimiser le réseau de bus sur le territoire de l'Agglomération

Le réseau de bus actuel offre une bonne couverture spatiale du territoire, mais l'offre sur certains secteurs est inadaptée pour répondre à la demande actuelle et future. L'offre de bus sur le territoire semble globalement supérieure à la demande, avec un taux de remplissage moyen des bus de 33%. Sur le réseau de bus de l'Agglomération, certaines lignes sont très chargées et l'offre est parfois très inférieure à la demande - on peut citer l'exemple des lignes de bus 9 ou DM153 dont l'offre devra continuellement être renforcée au gré des développements urbains. Le renfort de certaines lignes est nécessaire, d'autant plus que des projets majeurs comme le cluster scientifique de Paris-Saclay ou l'extension du parc de Courtabœuf accentuent les besoins de déplacements, appelant à une adaptation et un renfort de l'offre bus.

À l'inverse, sur certains secteurs, l'offre de bus apparaît surdimensionnée et inadaptée aux besoins actuels et futurs. Par exemple, certaines navettes gratuites circulant sur le territoire de l'ancienne Agglomération Europ'Essonne sont parfois peu fréquentées et redondantes avec des lignes régulières. De même, certaines lignes de bus de l'ancienne Agglomération du Plateau de Saclay présentent des ratios de voyageurs/courses insatisfaisants pour un mode bus.

En parallèle de la mise en place d'une hiérarchisation des lignes et d'un renfort d'offre dans certains secteurs, ces observations permettent de proposer une restructuration ou une suppression partielle ou totale de lignes de bus ou de navettes en modifiant notamment le tracé de lignes actuelles ou en proposant d'autres solutions de mobilités plus adaptées.

Les nombreux projets de transports en commun à l'étude ou en cours de réalisation sur le territoire devront également s'accompagner d'une restructuration locale du réseau de bus pour éviter les redondances et favoriser l'intermodalité.

-----> **Aménager les pôles d'échanges**

Le territoire de la Communauté d'agglomération Paris-Saclay compte 17 gares ferrées et 10 stations bus-gares routières. Les principaux pôles d'échanges sont Massy-Palaiseau, Orsay-Ville et Épinay-sur-Orge. Ces trois pôles d'échanges sont saturés et des études d'amélioration et d'agrandissement de ces pôles sont en cours.

Il est ainsi nécessaire pour l'Agglomération de poursuivre ces études et de mettre en œuvre les actions finançables avec ses partenaires institutionnels.

Les gares de la future Ligne 18 du métro Grand-Paris-Express vont également permettre de renforcer l'accessibilité de tout le territoire, grâce à l'aménagement de pôles d'échanges de qualité. Il est nécessaire de finaliser les études d'intermodalité des 5 stations de cette ligne et de mettre en œuvre les actions en faveur des différents modes qui auront été décidées dans le cadre de ces études.

-----> **Soutenir les projets structurants**

Plusieurs projets de lignes structurantes sont à l'étude ou en construction sur le territoire de l'Agglomération : la ligne 18 du réseau Grand-Paris-Express, le Tram 12 Express Évry-Massy et son prolongement ultérieur Massy-Versailles sur le tracé du RER C. Ces lignes viendront compléter le maillage et renforcer l'attractivité du territoire depuis les bassins de vie extérieurs. La Communauté d'agglomération Paris-Saclay soutient ces projets et veillera à leur mise en œuvre dans les délais prévus. En parallèle, l'amélioration et la modernisation du réseau ferré existant (RER B, RER C) devra se poursuivre et sera soutenu par l'Agglomération.

Certains axes structurants du territoire ne sont pas desservis partiellement ou totalement par un mode lourd ou un transport en site propre, en particulier les axes Massy-Les Ulis, Massy-Arpajon (RN20) et l'axe RN118. Des projets de TCSP ou de voies bus dédiées sont actuellement à l'étude sur ces axes et la Communauté d'agglomération affirmera son soutien à ces projets, au côté du Département de l'Essonne et des autres EPCI voisins.

-----> **Améliorer la lisibilité de l'information et du réseau de transports en commun, valoriser les actions de la Communauté d'agglomération**

Les lignes de bus circulant sur le territoire de l'Agglomération sont issues de réseaux historiques différents (CA Europ'Essonne, CC Hurepoix, CA Plateau de Saclay) et ne disposent donc pas aujourd'hui d'une numérotation homogène sur l'ensemble du territoire. L'objectif de ce volet est de mettre en cohérence et de simplifier les éléments de compréhension de l'offre bus, avec les propositions de restructuration unitaire. D'autre part, il est prévu de clarifier l'information voyageur et améliorer l'accès à son contenu, en déclinant la nouvelle identité du territoire et sa charte graphique sur les véhicules, en assurant la mise à jour et le suivi des plans du réseau de transport, des navettes et des arrêts de bus, en améliorant l'information disponible aux arrêts, dans les bus et les navettes ou encore en

centralisant sur le site internet de l'Agglomération les plans, horaires de lignes et toutes informations utiles aux usagers et visiteurs (formulaire qualité, compte twitter transport...).

Les actions relatives au transport portées par la Communauté d'agglomération Paris-Saclay ne sont pas assez connues du grand public et ne sont pas assez mises en évidence. Il convient de valoriser la politique de l'Agglomération en termes de transports et de faire connaître au grand public ses actions, par exemple via l'organisation d'événements annuels lors de la « Semaine de la mobilité » notamment, ou la création d'un nom de réseau multimodal « Paris-Saclay Mobilités ».

-----> **Continuer la mise en accessibilité des transports en commun**

Toutes les lignes du réseau de bus identifiées comme prioritaires au Schéma directeur d'accessibilité régional (SDA) ne sont pas encore accessibles aux personnes à mobilité réduite : cette accessibilité doit être assurée par la Communauté d'agglomération avec ses partenaires institutionnels (Région, IDFM).

-----> **Soutenir les plans de mobilités (PDM)**

Compte tenu de la proportion importante que représentent les déplacements domicile-travail sur le territoire de l'Agglomération, la mise en place de plans de mobilités à l'échelle d'une entreprise, de plusieurs entreprises (PDMIE), d'une administration (PDMA) ou d'un établissement scolaire (PDMES) constitue un levier significatif pour modifier les habitudes de déplacement, en faveur de la diminution de la congestion et de la pollution. La réalisation de ces documents est désormais obligatoire pour les établissements de plus de 100 personnes. De nombreuses entreprises sur le territoire n'ont pas encore mis en place de PDM.

Il existe sur le territoire de la Communauté d'agglomération Paris-Saclay plusieurs parcs d'activités importants, regroupant de nombreuses grandes entreprises qui pourraient bénéficier de PDMIE leur permettant de mutualiser les moyens et les actions pour l'amélioration des conditions de transport des salariés.

2. Favoriser la pratique du vélo

Le territoire de la Communauté d'agglomération Paris-Saclay compte actuellement 200 km de voies cyclables, voies vertes et chemins mixtes. Ce réseau est inégalement développé entre les communes : par exemple certains secteurs, notamment les zones d'activités, ne sont pas ou mal connectés au réseau cyclable. Par ailleurs, les infrastructures routières et ferroviaires créent des discontinuités fortes dans le réseau cyclable et le relief marqué du territoire rend certains itinéraires peu accessibles au vélo sans assistance électrique.

Afin de favoriser les déplacements à vélo, en particulier pour les motifs utilitaires (domicile-travail et domicile-études), un travail sera effectué pour lever les

différents freins à son utilisation. Ces freins ont été identifiés lors du diagnostic du Schéma de transports et chacune des actions proposées vise à les dépasser. L'ensemble des actions envisagées dans ce domaine sont identifiées et inscrites au Schéma directeur des circulations douces de l'Agglomération adopté le 27 juin 2018. Ces actions se déroulent en trois temps.

-----> **Planifier le développement du réseau de circulations douces**

Le Schéma directeur des circulations douces a pour objectif de concevoir et de programmer la réalisation des aménagements cyclables sur le territoire et de définir l'ensemble des actions en faveur du vélo.

Les objectifs de la Communauté d'agglomération sont les suivants :

-----> **Favoriser le vélo au quotidien**

-----> **Permettre le partage de la voirie et l'apaisement de la circulation**

-----> **Améliorer les services aux usagers du vélo (jalonnement, ateliers réparation, stationnement, vélo-partage, etc.)**

-----> **Réaliser les aménagements et équipements favorisant la pratique du vélo**

Le Schéma directeur des circulations douces définit la programmation à 5 ans des aménagements cyclables à réaliser. L'ensemble de ces aménagements sont inscrits au Plan pluriannuel d'investissement communautaire. Il comporte donc les actions suivantes :

-----> **Aménager des liaisons douces continues et sécurisées**

-----> **Élaborer un jalonnement incitatif des itinéraires inscrits au Schéma communautaire des circulations douces**

-----> **Entretien du réseau et les équipements communautaires des circulations douces**

-----> **Pacifier la circulation en centre-ville par le déploiement de « zones 30 » et de « zones de rencontre »**

-----> **Créer du stationnement sécurisé pour les vélos en gare et dans les pôles générateurs de trafic.**

Le schéma identifie également des points durs importants à traiter sur le territoire de l'Agglomération et propose la mise en place d'une base de données pour assurer le suivi du réseau cyclable et rationaliser son entretien.

-----> **Promouvoir et animer la politique cyclable**

Au-delà de la planification stratégique et des aménagements cyclables, une véritable politique cyclable passe également par la promotion de ce mode doux, notamment à travers le soutien à un certain nombre d'initiatives locales : soutien aux associations, ateliers, événements autour du vélo, etc. Il est égale-

ment proposé d'étudier la création d'un système de vélos électriques en libre-service autour du campus Paris-Saclay dans le cadre d'un appel à projet régional. Enfin, il conviendra d'animer un réseau partenarial et associatif autour de la pratique du vélo.

3. Agir sur la circulation et la voirie

La voiture particulière représente actuellement plus de 50 % des déplacements quotidiens au sein de l'agglomération Paris-Saclay. Elle occupe une place prépondérante dans l'aménagement de l'agglomération desservie par de larges voiries structurantes qui enregistrent, pour certaines, des trafics très importants, dont celui de transit vers la Paris et la petite couronne.

Cette place de la voiture n'est pas sans impact sur la qualité de l'environnement et la qualité de l'air sur le territoire. La saturation de la circulation routière aux heures de pointe a également des impacts sur la circulation des bus, en allongeant les temps de parcours dans certains secteurs et en affectant la fiabilité du réseau.

Les actions en rapport avec la circulation automobile traiteront donc à la fois de sécurité routière et de qualité environnementale, mais doivent aussi permettre de favoriser le report modal, en résorbant les points noirs routiers identifiés qui affectent aussi les transports en commun.

-----> **Favoriser les aménagements améliorant la performance des transports en commun**

Le réseau de transports en commun du territoire de la Communauté d'agglomération Paris-Saclay est à de nombreux endroits soumis aux aléas de la circulation routière. Les temps de parcours et les vitesses commerciales sur les lignes de bus varient significativement selon les lignes du réseau conventionné. Les lignes de bus les plus rapides et les plus régulières sont souvent les plus fréquentées, preuve qu'une vitesse commerciale élevée et une circulation fluide sont de réels facteurs d'attractivité sur le réseau de bus.

Le report modal de la voiture particulière vers les transports en commun ne pourra être encouragé que si des actions sont menées sur la circulation routière pour favoriser la circulation des bus. Ces actions sont les suivantes :

-----> **Aménager la voirie pour donner la priorité aux TC, notamment la gestion des feux de circulation au niveau des carrefours (en particulier sur la RN20 entre Les Champarts et Linas, et sur la RD117 entre Massy et Épinay-sur-Orge)**

-----> **Aménager des sites propres ou des voies dédiées sur les tronçons les plus saturés et où la maîtrise foncière est possible**

-----> **Réglementer ou supprimer le stationnement sur les axes de transports en commun prioritaires.**

➔ Résorber les points noirs des nœuds d'échanges du réseau routier

La complexité de certains nœuds d'échanges du réseau routier en fait des points durs du réseau, avec des temps d'attente importants dus à leur congestion, impactant les véhicules particuliers comme les bus. Il est nécessaire d'organiser le réaménagement de certains carrefours afin de traiter les points durs des nœuds d'échanges de la circulation routière, notamment les suivants :

- Carrefour de la Route de Chasse à Ballainvilliers
- Carrefour du Christ-de-Saclay
- Ring des Ulis et diffuseur de Mondétour
- Échangeur de Corbeville
- Ring du Pileu

Développer les modes alternatifs

Le territoire est marqué par des infrastructures routières importantes et une part modale de la voiture particulière élevée, générant des coupures urbaines dues aux infrastructures routières très capacitaires, des effets négatifs tels que la congestion, l'émission de gaz à effet de serre, le bruit lié à la circulation automobile ou encore la consommation d'espaces liés à la voiture.

Les modes alternatifs, qui permettent de réduire les impacts négatifs des véhicules particuliers sont encore peu développés sur le territoire. Aussi, l'Agglomération souhaite favoriser le covoiturage et l'autostop dynamique, promouvoir le développement de l'autopartage et de l'électromobilité, ainsi que d'autres projets innovants de nouvelles mobilités.

Ces actions sont complémentaires au développement du réseau bus, particulièrement dans les zones moins denses du territoire. Dans ces secteurs, ces solutions de mobilité pourraient se substituer à l'offre bus et offrir de nouvelles alternatives pour les déplacements. Il s'agit par exemple de faire évoluer les arrêts bus en « points de mobilités partagés ».

4. Favoriser une politique de stationnement à l'échelle de l'Agglomération

Le stationnement automobile est associé à deux importants défis que sont l'utilisation de l'espace public et l'usage de la voiture particulière. À ce titre, il constitue l'un des principaux leviers pour inciter au report modal vers les transports collectifs.

En effet, l'offre globale de stationnement, sa réglementation et les tarifs qui y sont associés, sont des paramètres clés dans la décision des usagers de prendre ou non leur voiture, plutôt qu'un autre mode lorsque celui-ci est disponible. Sur les secteurs où l'offre de transports en commun le justifie, la politique de régle-

mentation du stationnement peut inciter les utilisateurs de la voiture particulière à choisir un autre moyen de transport que la voiture. À proximité des gares, la mise en place ou l'extension de parcs de stationnement sécurisés dédiés au rabattement (parcs relais) sur les modes de transports collectifs lourds est également un levier majeur. Inversement, l'espace dédié initialement au stationnement peut, sur certains axes, être réaffecté à d'autres usages, tels que la circulation des bus, des taxis, ou encore des modes doux (vélos et piétons).

L'objectif est donc double. D'une part, les politiques de stationnement n'étant pas homogènes sur le territoire de l'Agglomération, il serait opportun de travailler avec les communes pour améliorer le contrôle de la réglementation du stationnement sur voirie et coordonner, dans la mesure du possible, les politiques locales de stationnement. D'autre part, l'objectif est d'inciter au report modal vers les transports collectifs, par exemple en communiquant de façon dynamique et en temps réel sur la disponibilité dans les parcs relais et en temps réel sur la disponibilité dans les parcs relais et par la mise en place de parcs de rabattement complémentaires en amont des axes lourds et les lignes fortes du réseau bus restructuré.

TABLEAU DE SYNTHÈSE DES ACTIONS

Volet	N° thème	Objectifs	N° action	Action	Acteurs	Partenaires	Calendrier
VOLET N°1 Rendre les transports en commun plus attractifs	1.1	Renforcer l'offre du réseau bus sur le territoire de l'agglomération	1.1.1	Adopter une nouvelle hiérarchisation des lignes conventionnées par la Communauté d'agglomération	CPS/IDFM		avant 2020
			1.1.2	Renforcer et cadencer l'offre de transports sur le territoire de l'agglomération	CPS/IDFM	Communes	avant 2020
			1.1.3	Suivre les renforts et créations des lignes Express, des lignes RATP et des lignes Noctilien desservant le territoire de l'agglomération	IDFM	CPS Communes	avant 2020
			1.1.4	Suivre et développer le transport à la demande conventionné « Ile-de-France Mobilités » sur le territoire (TAD)	IDFM	CPS Communes	avant 2020
	1.2	Optimiser le réseau de bus sur le territoire de l'agglomération	1.2.1	Restructurer les lignes de bus pour répondre à la nouvelle demande et rendre l'offre plus attractive	CPS	IDFM /Communes	avant 2025
			1.2.2	Réinterroger le modèle économique des navettes du territoire de l'agglomération (lignes existantes et nouvelles demandes)	CPS	Communes	avant 2020
	1.3	Aménager des pôles d'échanges multimodaux qualitatifs	1.3.1	Poursuivre les études d'amélioration et d'agrandissement des pôles d'échanges de Massy-Palaiseau, Épinay-sur-Orge et Orsay	CPS/IDFM	Communes /AMO	avant 2020
			1.3.2	Finaliser l'étude de transfert de lignes entre les gares routières Massy-Alantis et Massy-Vilmorin	CPS/IDFM	Communes /AMO	avant 2020
			1.3.3	Finaliser les 5 études d'intermodalité des pôles Métro du Grand Paris L18	CPS	IDFM/SGP /Communes /CD91	avant 2025
			1.3.4	Aménager et entretenir les stations bus communautaires existantes	CPS	IDFM /Communes	avant 2025
			1.3.5	Étudier l'opportunité de création de gares routières nouvelles, sur les axes lourds en correspondance avec les lignes de bus (RN20, RN104, RN118...) et l'intégration des nouveaux services de cars longues distances.	CPS	IDFM /Communes /CD91/DIRIF	avant 2025
	1.4	Soutenir les projets structurants	1.4.1	Améliorer la desserte par le RER B de la gare du Guichet et soutenir les actions identifiées au titre du Schéma directeur du RER B Sud	IDFM RATP SNCF	CPS	avant 2030
			1.4.2	Soutenir le Tram 12 Express, son extension vers Versailles, ainsi qu'une station supplémentaire Pileu-Vilgénis	IDFM/SNCF	CPS /Communes	avant 2030
			1.4.3	Soutenir le Métro Grand Paris Ligne 18 et l'implantation d'une gare à Camille Claudel	SGP	CPS/Com- munes/IDFM	avant 2030
			1.4.4	Soutenir le maintien ou la reconversion de l'infrastructure Orlyval	IDFM	Région/RATP /CD92/CD91 /CPS /Communes /Agglos limitrophes	avant 2030
			1.4.5	Porter les projets de TCSP : TCSP RN118, TCSP Massy - Arpajon, TCSP Massy - Les Ulis	IDFM /Région /DIRIF CD91-État	CPS Communes	avant 2030
	1.5	Améliorer la visibilité et l'information voyageur du réseau de transports en commun, valoriser les actions de la Communauté d'agglomération	1.5.1	Harmoniser la numérotation des deux réseaux de bus et des Navettes et promouvoir l'identité visuelle de l'agglomération dans l'ensemble de ses actions en matière de mobilités	IDFM/CPS	Transporteurs	avant 2020
			1.5.2	Assurer la mise à jour et le suivi des plans du réseau de transport, des navettes et des gares routières	CPS	Transporteurs	avant 2020
			1.5.3	Soutenir les projets d'information statique et dynamique disponible aux arrêts, dans les bus et les navettes	CPS	IDFM	avant 2020
			1.5.4	Centraliser sur le site internet de l'agglomération les plans de réseaux et les horaires de ligne et mise en place d'une interface pour les réclamations	CPS	Transporteurs	avant 2020
			1.5.5	Programmer annuellement la « semaine de la mobilité », pour mettre en avant les réalisations et innovations Transports du territoire	CPS		avant 2020

Volet	N° thème	Objectifs	N° action	Action	Acteurs	Partenaires	Calendrier
VOLET N°1 (suite)	1.6	Continuer la mise en accessibilité des transports en commun	1.6.1	Poursuivre la mise en accessibilité des arrêts de bus sur les lignes SDA (lignes désignées accessibles par IDFM) et aménager des nouveaux arrêts de bus en fonction des besoins	CPS	IDFM/CD91 /Communes	avant 2025
			1.6.2	Réaménager les arrêts de bus dans le secteur de Courtabœuf : traitement de 13 arrêts de bus (CPRD) et de 3 arrêts avenue du Canada	CPS	CD91 /Communes	avant 2020
	1.7	Soutenir les plans de déplacements	1.7.1	Contribuer aux Plans de Déplacements Inter Entreprises (anciens et nouveaux)	CPS	IDFM /Entreprises /Associations d'entreprises /Club Mobilité Capitale /Dispositif Pro'Mobilité	
			1.7.2	Accompagner le développement des Plans de Déplacement Établissements Scolaires	CPS	IDFM /Établissements scolaires	avant 2025
VOLET N°2 Favoriser la pratique du vélo	2.1	Planifier le développement du réseau circulations douces complémentaires	2.1.1	Définir les liaisons prioritaires, mettre en oeuvre le schéma communautaire des circulations douces et évaluer les réalisations	CPS	EPAPS / CD91 /Communes	avant 2025
	2.2	Réaliser les aménagements et équipements favorisant la pratique du vélo	2.2.1	Aménager des liaisons douces continues et sécurisées et entretenir le réseau et les équipements communautaires des circulations douces	CPS	Communes	avant 2025
			2.2.2	Élaborer un jalonnement incitatif des itinéraires inscrits au Schéma Communautaire des circulations douces	CPS/CD91 /EPAPS	Communes	avant 2020
			2.2.3	Pacifier la circulation en centre-ville par le déploiement de zones 30 et zones de rencontres	Communes /CD91	CPS	avant 2025
			2.2.4	Poursuivre la mise en place de stationnement sécurisé pour les vélos dans les gares de l'agglomération	CPS	IDFM/RATP /SNCF	avant 2020
	2.3	Promouvoir et animer la politique cyclable	2.3.1	Mettre en place un service de vélos-partage (VAE en libre service...)/location courte, moyenne et longue durée	CPS	Region/IDFM /Université Paris-Saclay /EPAPS	avant 2020
2.3.2			Animer un réseau partenarial et associatif autour de la pratique vélo (associations d'utilisateurs, ateliers vélos...)	CPS	Communes /Associations	avant 2020	

Volet	N° thème	Objectifs	N° action	Action	Acteurs	Partenaires	Calendrier	
VOLET N°3 Agir sur la circulation et la voirie	3.1	Favoriser les aménagements améliorant la performance des transports en commun	3.1.1	Aménager la voirie pour favoriser le passage des transports en communs : voie bus, contre-sens bus... (Accès direct A10 via RD446 - SICOMU...)	CPS/IDFM	Communes /CD91	avant 2030	
			3.1.2	Gestion des feux : adapter le phasage aux carrefours par rapport aux besoins des transports en commun, étudier un système de priorité pour les bus sur l'axe RD120	CD91 /CPS /Communes	Communes /CD91	avant 2020	
			3.1.3	Améliorer les conditions de circulation des bus sur la RN20 entre les Champarts et Linas et soutenir les actions préalables au TCSP	CD91	CPS	avant 2020	
			3.1.4	Soutenir une étude de circulation sur le secteur de Chilly-Mazarin / Champlan / Longjumeau et mettre en œuvre les actions partagées et réaménager le carrefour de la Route de Chasse à Ballainvilliers	CD91 /DIRIF	CPS/IDFM /Communes /Exploitants	avant 2020	
			3.1.5	Participer à l'évaluation du fonctionnement du site propre partiel bus sur l'A10 et le 1/2 échangeur (sens province / Massy)	IDFM	DIRIF/CPS	avant 2020	
			3.1.6	Accompagner IDFM dans la recherche de foncier pour implanter des dépôts de bus en vue des développements de l'offre bus	IDFM	CPS /Communes	avant 2020	
	3.2	Résorber les points noirs des nœuds d'échanges complexes du réseau routier	3.2.1	Réaménager le carrefour du Christ-de-Saclay en prolongeant le site propre jusqu'au CEA (RD36)	CD91 /EPAPS	État /CPS /Communes	avant 2020	
			3.2.2	Réaménager le ring des Ulis et l'échangeur de Mondétour	CD91	État / CPS /Communes	avant 2025	
			3.2.3	Réaménager l'échangeur de Corbeville	EPAPS	État /CD91 /CPS /Communes	avant 2025	
			3.2.4	Etudier et réaménager les liaisons urbaines « Ping du Pileu » entre Massy-Vilgénis, Palaiseau - Gare Militaire et ZA Igny	CPS /communes	CD91 /SNCF Réseaux	avant 2025	
	3.3	Développer les modes alternatifs	3.3.1	Favoriser le covoiturage courte distance et l'autostop dynamique, promouvoir le développement de l'autopartage	IDFM/CD91 /CPS	Communes	avant 2020	
			3.3.2	Contribuer aux projets d'électromobilité/éco-mobilité sur l'ensemble du territoire et soutenir les projets innovants pour permettre de nouvelles formes de mobilités	CPS/EPAPS	Region/IDFM	avant 2025	
	VOLET N°4 Favoriser une politique de stationnement à l'échelle de l'agglomération	4.1	Rechercher une cohérence dans la réglementation en matière de stationnement	4.1.1	Rechercher une cohérence de la politique de stationnement liée à l'intermodalité et aux pôles gares	CPS	Communes	avant 2025
				4.1.2	Travailler avec les communes pour améliorer le contrôle de la réglementation du stationnement sur voirie	CPS	Communes	avant 2025
		4.2	Inciter au report modal vers les transports collectifs	4.2.1	Améliorer l'offre et communiquer sur les Parcs de rabattement existants	CPS	IDFM	avant 2020
4.2.2				Promouvoir des projets innovants de comptage, de contrôle et de gestion dynamique des Parcs de stationnement	CPS /Communes	EPAPS /Université /Écoles	avant 2025	
4.2.3				Mettre en place des Parcs de rabattement sur les axes lourds et lignes fortes du réseau TC restructuré (Épinay, Plateau, RN20, RING, Champlan...)	CPS	IDFM /Communes	avant 2030	



Parc Orsay Université - 1 rue Jean Rostand 91898 Orsay cedex

Tél. 01 69 35 60 60 - www.paris-saclay.com

📍 Communauté Paris-Saclay 🐦📷 @comparissaclay

