

Plan Local de Déplacements de la CAMVS

ATELIERS THEMATIQUES DU 7 JUILLET 2017 – TRANSPORTS COLLECTIFS ET INTERMODALITE

INTERVENANTS : Bernard FABRE – CAMVS, Conseiller délégué à la Mobilité / Maire de Boissettes
Laurent CHAPPELLE, SNCF, Unité Gares lignes D et R
Marc LOUBET, Ville de Boissise la Bertrand, Adjoint aux Travaux
Yves COMOY, Association Sauvegarde de Melun
Claude LEROUX, Association Sauvegarde de Melun
Jérôme COTTARD, Association Melun Val de Seine Environnement
Papa Samba GUEYE, CAMVS, Service Mobilité
Maryse DARDAUD, Ville de Seine Port, adjointe chargée de l'Intercommunalité
Dominique THORAILLIER, Département de Seine et Marne, Service des Transports
Pierre-Olivier CAREL, Ile de France Mobilité
Mathieu GOURDIN, Transdev, chargé d'études
Jean-Pierre LANNES, directeur de projet, erea-conseil

REDACTEUR : Jean-Pierre LANNES, directeur de projet, erea-conseil

M. FABRE accueille les participants et présente le rôle et la place de ces ateliers dans l'élaboration du Plan Local de Déplacements.

Les six enjeux identifiés par le bureau d'études sont présentés :

- Améliorer la desserte bus des zones d'habitations et d'emplois existantes
- Réorganiser le réseau bus en lien avec la mise en place du TZen 2
- Créer une desserte vers les secteurs en développement urbain
- Adapter les fréquences des zones desservies
- Aménager des pôles d'échanges multimodaux de qualité
- Améliorer l'accessibilité l'accès au réseau de transports collectifs

et ne font pas l'objet de remarques dans leur formulation.

Infrastructures de transport

Un débat s'engage sur le rôle et l'horizon de réalisation du pont amont. Il est acté qu'il s'agit d'un pont urbain, destiné à éviter que les flux automobiles entre Vaux-le-Pénil ou Livry et le sud de Melun transitent par le centre-ville. Il permettra de soulager la circulation dans le centre et donc d'améliorer le fonctionnement des bus, mais aussi de permettre la mise en place de lignes plus directes entre Vaux-le-Pénil ou Livry et la gare de Melun. Il est programmé à horizon 5 ans minimum.

T'Zen

Un débat s'engage sur le futur T'Zen et son impact sur le réseau Melibus. L'Association Val de Seine Environnement craint que le T'Zen ne conduise à réduire fortement l'offre sur les autres lignes et à imposer des ruptures de charge. M. FABRE et Ile de France Mobilités indiquent que c'est exactement le contraire : non seulement l'infrastructure du T'Zen sera empruntée par d'autres lignes majeures qui leur permettront

de gagner de la vitesse et de la régularité, mais encore le réseau sera restructuré autour du T'Zen pour tenir encore mieux compte des besoins de chacun.

Ile de France Mobilités indique qu'une nouvelle étude de restructuration autour du T'Zen vient d'être lancée.

Stationnement et parcs-relais

Il est observé que les conditions de stationnement font parfois obstacle à l'utilisation du transport collectif. C'est notamment le cas autour de la gare de Ponthierry-Pringy. M. FABRE indique que le voisinage des gares ne pourra pas accueillir tout le monde : rabattants, actifs et visiteurs. Dans le cas de Saint-Fargeau-Ponthierry, le réseau a été restructuré (mise en service novembre 2017) pour que depuis Seine-Port ou Pringy on puisse facilement utiliser le bus pour se rendre à la gare de Ponthierry-Pringy ou à Melun. Ainsi, l'offre sur la ligne O (future ligne entre la gare de Cesson, Seine-Port, la gare de Ponthierry-Pringy et les centres commerciaux de Villiers-en-Bière et Chamlys) sera plus importante que ce que les « standards » d'Ile de France Mobilité (ex-STIF) auraient normalement accepté.

Prévoir des parcs relais est nécessaire, mais les dimensionner de façon trop importante conduit à créer des « aspirateurs à voitures ». Il revient au PLD de déterminer comment positionner le curseur en fonction de chaque situation locale, en matière d'accueil de rabattants, en fonction des disponibilités foncières et des conflits d'usage. On peut aussi développer d'autres formes de rabattement, par le covoiturage ou la mise en place de parcs à vélos Véligo par exemple.

Normalement un parc-relais est disposé en rabattement sur un mode lourd, mais il est possible d'envisager des formes plus légères de parcs-relais branchés sur des lignes conventionnelles à forte fréquence, comme cela se fait souvent en province. On peut ainsi par exemple conventionner avec des centres commerciaux pour la mutualisation d'une partie de leurs parkings, comme à Chamlys notamment. La Ville de Seine Port souligne toutefois le danger d'amener des usagers supplémentaires du transport collectif sur des centres commerciaux périphériques, ce qui peut être au détriment du commerce de centre-ville.

Desserte des zones peu denses

La position du STIF (à présent Ile de France Mobilités) a évolué par rapport au Transport à la Demande (TAD), qui constitue souvent une réponse adéquate pour la desserte des zones peu denses et des communes faiblement peuplées. Il est ainsi désormais possible de mettre en œuvre diverses formes de TAD qui permettent de rapprocher le service des besoins réels tout en offrant des fréquences adaptées.

Le Département indique que le développement du TAD n'aurait pas été possible si les communes n'avaient pas adhéré à une intercommunalité fortement impliquée dans l'organisation de ses transports.

Transdev indique que la desserte du secteur de Villaroche pose un problème très différent de celui des communes peu denses, et que le TAD ne paraît pas être une solution très adaptée, en tout cas en heure de pointe.

L'Association Val de Seine Environnement demande s'il est possible de réutiliser les cars scolaires qui sont stationnés toute la journée. Il est répondu que le taux d'emploi des véhicules est déjà très élevé sur la CAMVS, et que la disponibilité du matériel ne constituait qu'une petite partie de la réponse aux besoins.

Desserte de Livry et Le Mée par le RER

L'Association Val de Seine Environnement indique que la mise en place de RER semi-directs sur la gare de Livry et du Mée avait été étudiée il y a une quinzaine d'années. Ile de France Mobilités indique que pour Le Mée, le Service Annuel (SA) 2019 a prévu la mise en place de semi-directs desservant Melun, Le Mée, Cesson, Lieusaint puis directs jusqu'à Paris. En revanche, il n'y a pas d'évolutions prévues actuellement sur Livry.

Accès à la gare de Melun

L'Association Val de Seine Environnement propose une solution de deuxième accès aux quais pour éviter la traversée d'usagers de Melibus sur l'Avenue Thiers. Ile de France Mobilités répond que cette solution est à l'étude dans le cadre du projet de pôle multimodal. Le Département de Seine-et-Marne fait remarquer que cette proposition ne dessert que le quai allant vers Montereau, ce qui ne répond pas vraiment à la demande.

Accessibilité du réseau

La CAMVS a fait un très gros effort pour la mise en accessibilité de son réseau, qui reste à poursuivre sur les nouvelles communes adhérentes.

La mise en accessibilité de la gare de Melun représente un chantier d'une très grande complexité du fait de la diversité des matériels qui la desservent. Les études sont en cours. En revanche, la mise en accessibilité des gares de Le Mée et de Cesson est programmée.