

DOSSIER SUR LES TRANSPORTS EN COMMUN

I. SITUATION ACTUELLE

Le réseau actuel de transports collectifs (offre de service et fréquentation)

La zone d'influence de la RD7 entre la porte de Sèvres et le Pont de Saint-Cloud est desservie par un réseau de transports collectifs composé essentiellement de :

- la ligne C du RER et la ligne Transilien Paris-Montparnasse qui assurent des déplacements radiaux.
- les lignes 8, 9, 10 et 12 du métro qui sont également des radiales.
- la ligne de tramway T2 qui assure une liaison de rocade entre Issy Val-de-Seine et La Défense.
- 13 lignes d'autobus dont quatre lignes mobilières (126, 189, 289 et 323) et deux lignes d'intérêt local (TIM et TUVIM).

La ligne C du RER :

Cette ligne permet de rejoindre le centre de Paris d'une part, Versailles et Saint-Quentin en Yvelines d'autre part. La zone d'influence de la RD7 comprend deux gares : Issy-Ville et Issy - Val-de-Seine, pour lesquelles les dernières enquêtes de la SNCF ont respectivement comptabilisé 3440 et 7500 entrants quotidiens.

La ligne Transilien Montparnasse :

Le périmètre d'étude de la RD7 comprend trois gares : Meudon, Meudon-Bellevue et Sèvres - Rive Gauche, pour lesquelles les dernières enquêtes de la SNCF ont respectivement compté 2140, 2480 et 3820 entrants quotidiens.

La desserte à l'heure de pointe du matin est de 4 trains par heure pour les gares de Meudon et Meudon-Bellevue et 8 trains par heure pour Sèvres – Rive Gauche.

Les lignes de métro :

La ligne 8 du métro a son terminus à Balard dans le XV^{ème} arrondissement de Paris. Les lignes 9 et 10 desservent Boulogne-Billancourt au Pont de Sèvres et de Saint-Cloud. La ligne 12 du métro assure une liaison directe avec Issy-les-Moulineaux. La station Porte de Versailles voit sa fréquentation journalière passer de 12 000 à 50 000 entrants en fonction des salons.

Infrastructure de transport	Entrants / jour	Année du comptage
Méto		
Ligne 8		
Lourmel	8 371	2005
Balard	13 531	2005
Ligne 9		
Porte de Saint Cloud	16 146	2005
Marcel Sembat	18 666	2005
Billancourt	6 714	2005
Pont de sèvres	13 162	2005
Ligne 10		
Boulogne Jaurès	11 475	2005
Boulogne Pont de St Cloud	9 525	2005
Ligne 12		
Porte de Versailles	39 700	2001

Entrants journaliers sur le réseau méto

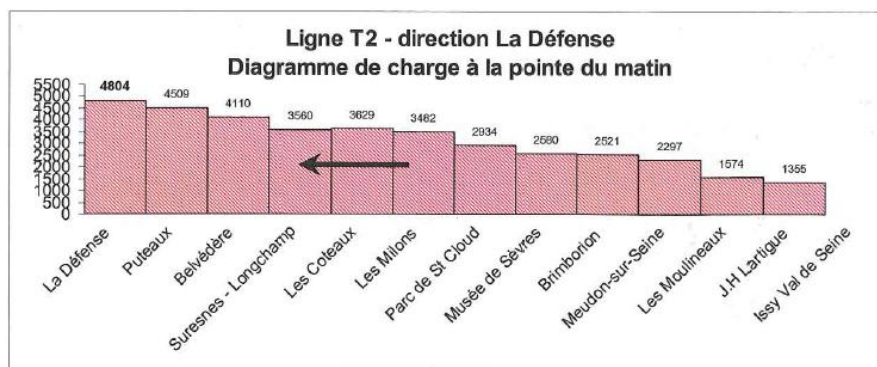
Le tramway T2 :

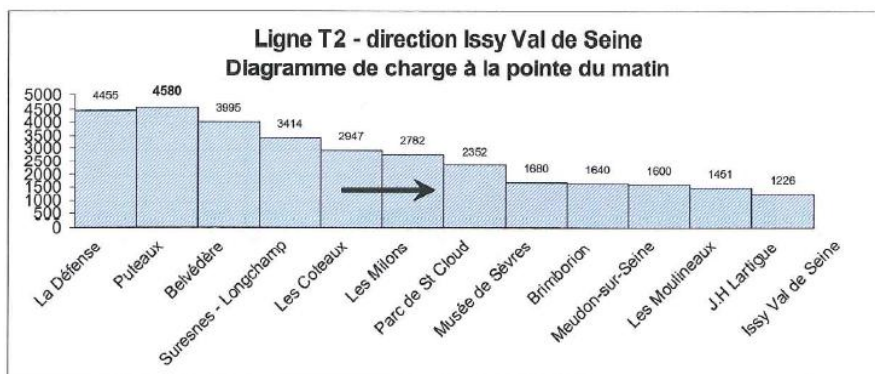
Entré en service en 1997, le tramway T2 longe la rive gauche de la Seine depuis La Défense jusqu'à Issy-les-Moulineaux sur 11,5 km. L'intervalle théorique entre deux tramways était en 2002 de 3mn 30 s. Cet intervalle n'a jamais pu être assuré effectivement compte-tenu de la surcharge de la ligne et de l'irrégularité qui en découlait.

La ligne a fait l'objet en septembre 2005 d'une augmentation importante de la capacité (+87 % par rapport à octobre 2002) avec la mise en service de rames doubles et la garantie d'un intervalle à 4mn 30 s aux heures de pointe.

Cette augmentation de la capacité offerte (portée à 5 700 voyageurs à l'heure de pointe) s'est accompagnée d'une nette progression du trafic journalier entre novembre 2004 à octobre 2006 en passant de 71 530 à 79 963 voyageurs (+ 11,8%), sans rapport évident avec l'augmentation de capacité.

En effet, le nombre total de voyageurs est un indicateur agrégé au niveau de l'ensemble de la ligne. Il convient donc d'analyser en complément le serpent de charge qui représente la fréquentation de la ligne station par station.





Ainsi, en considérant l'heure de pointe du matin, la charge sur l'interstation la plus chargée a augmenté de 16% en direction de la Défense (Puteaux-La Défense : 4800 voyageurs à l'heure) et de 24% en direction d'Issy (Puteaux – Belvédère : 4580 voyageurs à l'heure).

La fréquentation même à l'heure de pointe est donc en deçà de la capacité théorique y compris sur le tronçon le plus chargé. La fréquentation à l'hyper-pointe (le quart d'heure le plus chargé) est cependant par construction plus proche de la capacité maximale, d'autant plus que les fortes charges peuvent générer de l'irrégularité et donc des intervalles moyens plus importants.

L'analyse des serpents de charge montre que les limites éventuelles de capacité concernent surtout la partie de la ligne située au nord de la station Parc de Saint-Cloud. Par conséquent, la portion de la ligne T2 qui longe la section de la RD7 concernée par le projet de requalification présente en tout état de cause une réserve importante de capacité.

La véritable difficulté est de l'adéquation entre les origines – destinations des actifs ou des habitants par rapport aux possibilités de déplacements et de correspondances offertes par le T2.

Les lignes d'autobus :

Le secteur est desservi par de nombreuses lignes de bus : 026, 39, 80, 123, 126, 169, 189, 190, 289, 290, 323, 389, 467, TUVIM et TIM.

Les lignes 126, 189, 289 et 323 appartiennent au réseau principal et ont fait l'objet de comités d'axes. Les comités d'axes 126 et 323 sont en phase de réalisation des travaux. A ce titre, leurs performances (régularité et vitesse commerciale), leurs fréquences et l'amplitude seront augmentées.

La ligne 126 a fait l'objet d'une augmentation de l'offre depuis le 6 novembre 2006 en heure creuse la semaine avec une augmentation de l'amplitude horaire le matin. Le week-end la fréquence à l'heure de pointe et en heure creuse est augmentée.

La ligne 289 a bénéficié d'une augmentation de fréquence le week-end, surtout le dimanche en passant de 21,1 à 16,41 minutes à l'heure creuse.

La ligne 026 a fait l'objet d'un prolongement de son itinéraire du Pont de Sèvres à la Mairie de Boulogne-Billancourt.

Ligne bus	Trafic un jour ouvrable	Date	Fréquence à l'heure de pointe du matin
026	1 670	2004	4
39	10 419	2006	7
123	25 989	2006	15
126	19 154	2006	11
160	7 582	2006	5
169	7 252	2006	5
171	19 507	2006	17
175	12 177	2006	12
179	11 919	2006	5
189	17 086	2006	11

190	7 058	2006	6
279	1 644	2006	5
289	12 264	2006	12
291	2 512	2006	5
295	16 099	2006	10
323	18 287	2006	7
389	1 600	2004	2
467	18 008	2006	5

II. LA POLITIQUE DEPARTEMENTALE DE DEPLACEMENTS

En application du Plan de Déplacements Urbains d'Ile de France, qu'il a approuvé, et du Schéma Directeur, le Département mène une politique de déplacements visant à organiser une mobilité durable autour des principes suivants :

- favoriser les déplacements à vélo et à pied, notamment en améliorant l'accessibilité pour tous (y compris les personnes handicapées) de la voirie et des transports.
- organiser les flux de véhicules en hiérarchisant le réseau viaire : il s'agit de réduire la circulation de transit sur la voirie départementale traversant les quartiers de vie et de permettre une amélioration de la qualité de vie en créant dans l'emprise publique des itinéraires cyclables plus sûrs et des aménagements pour les transports collectifs. En contrepartie, le trafic de transit indispensable à la vie économique emprunte les axes principaux du réseau routier (RD 7 et RD 1) identifiés comme tels dans le plan de déplacements urbains d'Ile-de-France La hiérarchisation du réseau viaire implique donc d'aménager ce nombre réduit d'axes pour canaliser le trafic général et assurer les échanges nécessaires entre les territoires urbains.
- piloter et cofinancer la réalisation d'infrastructures lourdes de transports collectifs structurants en assurant la co-maîtrise d'ouvrage des prolongements des lignes de tramway (T1, T2) et du tramway Châtillon – Vélizy – Viroflay et d'accélérer la réalisation des autres infrastructures en les co-finançant comme les prolongements de métro (ligne 4 et ligne 13).
- soutenir la politique de renforcement de l'offre en acceptant une hausse très importante de sa contribution au STIF, en particulier l'offre des lignes de bus Mobilien et des autres lignes structurantes ainsi que le développement des services Noctilien.

III. L'EVOLUTION DU RESEAU ET DE L'OFFRE DE TRANSPORTS COLLECTIFS

A court terme (Projets décidés et financés) :

RER C :

Une augmentation de la fréquence à l'heure de pointe dans les deux sens a été mise en service en décembre 2007 en passant de 8 à 12 trains par heure aux gares suivantes :

- ✓ Issy - Val de Seine,
- ✓ Issy
- ✓ Meudon - Val Fleury.

Prolongements du T2 :

Prolongement au sud jusqu'à la Porte de Versailles : Ce prolongement s'étend sur 2,3 km avec 4 nouvelles stations. A l'horizon de ce prolongement l'intervalle de passage sera ramené à 4 minutes au lieu de 4mn 30 s actuellement..

Avec une vitesse commerciale de 24 km/h, il attirera à l'heure de pointe, 5500 voyageurs supplémentaires par heure. On estime à 440 par heure le nombre de ces voyages qui sont reportés depuis la voiture particulière.

Ce prolongement, dont la mise en service interviendra le 21 novembre 2009 desservira près de 33 000 habitants et emplois.

Prolongement au nord jusqu'à Bezons : Ce prolongement dont l'ouverture est prévue début 2012, s'étend sur 4,2 km et comprend 7 nouvelles stations. Il desservira 51 000 habitants et emplois (station la Défense exclue). Cette ligne sera utilisée par 12 700 voyageurs par heure et 5 400 sur l'inter station la plus chargée. On estime à 900 par heure le nombre de ces voyages reportés depuis la voiture particulière.

Comité de pôle d'Issy Val-de-Seine :

Le contrat de pôle a été validé, les travaux à réaliser par le Département, RFF, la RATP, la Communauté d'agglomération sont lancés. A très court terme (2009), le pôle d'échange est opérationnel.

Ligne 323 :

La ligne 323 est une ligne Mobilien qui a fait l'objet d'un comité d'axe. Des aménagements ont été réalisés ou vont être engagés sur la RD 50 à Issy-les-Moulineaux. Un couloir bus dans les deux sens sur la rue Rouget de Lisle entre le boulevard Gallieni (RD 69) et la rue Camille Desmoulins a été réalisé. De nouveaux tronçons sont en travaux.

Les aménagements prévus doivent permettre d'augmenter la vitesse commerciale dans le sens Issy - Val de Seine à la Vache Noire de 6 à 10% à l'heure de pointe du matin et 8 à 12% de soir. Dans l'autre sens, l'augmentation attendue est de 12 à 15% le matin et 10 à 14% le soir.

Ligne 126 :

Cette ligne Mobilien fait l'objet d'aménagements en faveur des bus dans le cadre d'un contrat d'axe. Dans le secteur d'étude, un couloir bus est prévu dans le sens Pont d'Issy- Marcel Sembat sur le boulevard de la République entre le pont d'Issy et l'avenue Pierre Grenier, puis dans le sens opposé entre l'avenue Pierre Grenier et la rue du Dôme.

Ligne 289 :

La ligne 289 fait l'objet d'un comité d'axe dont le contrat est validé depuis juillet 2004.

Un aménagement a été réalisé sur la place de la Résistance suite au démontage du viaduc. Il consiste en la mise aux normes PMR des arrêts et l'aménagement d'un couloir bus au niveau de l'arrêt.

Un couloir bus par sens est envisagé sur le pont de Billancourt (boulevard des Îles), ce qui permettrait de favoriser l'approche du carrefour.

Le maître d'œuvre est désigné. Les appels d'offres ont été lancés en août 2009.

Ces travaux devraient être réalisés en 2010-2011.

Les divers aménagements prévus le long de l'itinéraire du comité d'axe permettraient d'augmenter la vitesse commerciale dans le sens Porte de Saint-Cloud – Clamart de 13 à 19% à la pointe du matin et 3 à 5% à la pointe du soir et dans le sens inverse de 7% à la pointe du matin et 7 à 12% à la pointe du soir.

Ligne 389 :

La ligne 389 a été renforcée de 30 % en heure de pointe depuis janvier 2008.

A moyen terme (les projets encore en cours d'étude) :

Navettes fluviales sur la Seine :

Le STIF étudie la mise en place d'un service régulier de voyageurs sur la Seine entre l'écluse de Suresnes et l'écluse de Charenton à l'horizon 2010, fin de l'actuelle convention Batobus.

Dans l'attente de la mise en place de ce service, une expérimentation est conduite pour deux ans sur l'Est de la Seine à partir d'Austerlitz (Voguéo mise en service le 28 juin 2008).

A noter que la fréquentation est décevante, des mesures plus incitatives en matière de tarification ont été adoptées par le STIF en juillet 2009.

TCSP du Val de Seine :

Le projet de TCSP du Val-de-Seine, pour lequel des crédits d'études ont été inscrits au Contrat de Plan Etat-Région 2000-2006, a précisément été envisagé pour desservir le secteur en développement que constituent l'Île Seguin et les terrains Renault, avec un système de transport moderne et performant. Cette infrastructure figure au projet de SDRIF en cours de révision.

Le schéma de principe d'une liaison en tramway entre les stations Meudon sur Seine et Parc de Saint-Cloud, approuvé en juin 2005 par le Syndicat des Transports d'Île de France précise que cette ligne présente un intérêt à condition d'assurer une correspondance avec les lignes SNCF à la gare de Saint-Cloud.

L'étude des différentes hypothèses d'insertion dans Saint-Cloud a été réalisée.

L'hypothèse d'un bus à haut niveau de service est la plus plausible en l'état actuel des réflexions.

A plus long terme, au SDRIF :

Le secteur bénéficiera du prolongement de la ligne de métro 12 jusqu'à Issy Ville, gare à laquelle aboutit également la liaison Croix de Berny – Clamart – Issy dont la partie Croix de Berny – Clamart Centre est inscrite au CPRD 2009-2013.

IV. CONCLUSION

Le Département développe une offre des transports collectifs de nature à offrir une alternative crédible à l'usage de la voiture particulière et réduit le trafic de transit des Cœurs de Ville : aucune infrastructure de transports en commun n'est saturée dans le secteur d'études.

Ainsi, pour ne faire référence qu'au tramway T2, la capacité actuelle est de 5700 voyageurs à l'heure de pointe, alors que l'inter station la plus chargée est de 4800 voyageurs.

Par ailleurs, il convient de tenir compte du besoin réel de l'utilisateur qui peut être captif de l'automobile.

Ainsi, si à l'ouverture de la ligne du tramway T2, l'attractivité du T2 a permis de capter 7,2 % d'utilisateurs venant de la voiture particulière, lors du doublement des rames, seuls 300 des nouveaux voyageurs journaliers du T2 utilisaient un véhicule particulier auparavant.