

Seine-et-Marne

Liaison de trois
pôles
commerciaux
pour une
diminution de
l'utilisation de la
voiture



CAZAU Marie

Tuteur: M. Hervé BAPTISTE

DIPLOME UNIVERSITAIRE:
INGENIEUR 1^{ère} Année

2008-2009

35 Allée Ferdinand de Lesseps
37200 Tours
www.polytech.univ-tours.fr
Tél: 02 47 36 14 52
Courriel: polytech.da@univ-tours.fr

Seine-et-Marne (77): Liaison de trois pôles commerciaux pour une diminution de l'utilisation de la voiture

Remerciements

Je souhaite remercier toutes les personnes qui m'ont aidée à mener à bien ce projet.

Je tiens tout d'abord à remercier M. Baptiste, mon tuteur pour ce projet, ainsi que M. Boutet, qui m'a aidé à me centrer bien avant l'attribution des tuteurs.

Je tiens ensuite à remercier le personnel de la mairie de Villeparisis et tout particulièrement celui du service urbanisme, ainsi que M. Bouche pour ses conseils et son temps. Je remercie également le personnel de la mairie de Claye-Souilly.

Je remercie aussi tout particulièrement M. Fauvage et son équipe du Conseil Général de la Seine-et-Marne pour leur patience, leur disponibilité et leur temps m'ayant permis de découvrir le côté « travaux » de l'aménagement.

Enfin je remercie ma famille et mes amis grâce qui j'ai pu tester et faire évoluer mes idées par leur vision d'utilisateur.

Introduction

Ce projet d'aménagement est un travail consistant à établir le diagnostic d'un espace choisi puis à proposer des aménagements à effectuer sur cet espace. J'ai voulu travailler sur des communes de région parisienne: Villeparisis et Claye-Souilly car elles sont traversées par deux voies de communication importantes à savoir l'autoroute A104 et la RN3. La première, aussi nommée Francilienne, structure la région parisienne dans son ensemble et devrait à terme constituer une sorte de périphérique géant autour de Paris, la seconde, autrefois appelée route d'Allemagne puisqu'elle allait de la porte de Pantin à Paris jusqu'à des villes allemandes comme Sarrebruck, sert essentiellement aujourd'hui à relier Meaux à Paris et est donc aussi appelée route de Meaux.

A ce croisement on rencontre également trois zones commerciales et d'activité importantes pour les communes alentour puisqu'elles drainent un trafic important. Mais les voies de communication importantes ne laissent que très peu de place pour d'autres moyens de transport que la voiture et bien que la prise de conscience soit en cours, il reste beaucoup de choses à faire pour diminuer la place de la voiture en région parisienne.

Tout cela engendre des problèmes de circulation en plus de ceux qui existent indépendamment de la présence de ces zones commerciales. De plus, s'agissant d'autoroute et de route nationale, les acteurs se trouvent être non seulement les communes qui sont consultées pour les travaux mais aussi le conseil général de Seine-et-Marne. Pour une autoroute il s'agit habituellement de l'Etat, mais dans ce cas, des accords ont été trouvés et c'est le département qui s'en occupe.

J'ai donc eu l'idée de proposer un service de transports en commun, plus important que celui existant et ne permettait pas de relier les trois zones commerciales. Cependant cela pose certains problèmes, en effet, ouvrir de nouvelles lignes de bus peut sembler une bonne idée, mais il faut qu'elles soient utilisées et rentables sans quoi elles sont condamnées à disparaître très vite, il a donc fallu réfléchir au moyen de pérenniser une ligne de bus qui risque de ne pas attirer beaucoup lors de son installation.

Ce projet soulève des enjeux sociaux dus à l'importance de la population concernée, économiques puisque trois pôles commerciaux sont concernés et que l'intersection permet de rejoindre non seulement ces pôles mais aussi d'autres pôles importants de la région Ile-de-France. Il y a enfin forcément des enjeux écologiques, non seulement à cause du contexte international mais aussi parce qu'il s'agit de voies où beaucoup d'automobiles circulent, en périphérie immédiate de l'agglomération parisienne qui est connue pour les efforts écologiques qu'il lui reste à faire.

Nous verrons donc au cours de ce rapport les solutions envisagées.

Sommaire

Remerciements	4
Introduction.....	5
Sommaire	6
Première partie : Etude des caractéristiques des communes considérées	8
1. La région Ile de France.....	9
a. Généralités	9
b. Données socio-économiques	9
c. Transports et déplacements.....	10
2. Villeparisis.....	13
a. Situation géographique	13
b. Démographie	14
c. Transports et déplacements.....	14
d. Organisation spatiale.....	17
3. Claye-Souilly	18
a. Situation géographique	18
b. Démographie	18
c. Transports et déplacements.....	19
d. Organisation spatiale.....	21
Seconde Partie : Enjeux	23
1. Le développement urbain local.....	24
2. La circulation d'un pôle commercial à l'autre	24
3. L'image des villes	24
4. L'enjeu environnemental	24
Troisième partie: Propositions d'aménagements et solutions envisagées.....	25
1. Des travaux en cours	26

a. Présentation	26
b. Enjeux soulevés	27
c. Phasage.....	27
d. Limites	27
2. Des travaux en cours, point de départ des transformations.....	29
a. Des transports en commun mieux adaptés	29
b. Faire des transports en commun un mode de déplacement utilisé	33
3. Une proposition en dehors des travaux	36
Conclusion	39
Bibliographie et Webographie	40
Table des illustrations.....	41

Première partie : Etude des caractéristiques des communes considérées

1. La région Ile de France

a. Généralités

La région Ile-de-France est l'une des 26 régions françaises, et comporte huit départements classés en trois catégories : Paris pour la première, les Hauts-de-Seine, la Seine-Saint-Denis et le Val-de-Marne pour la petite couronne et le Val-d'Oise, la Seine-et-Marne, les Yvelines et l'Essonne pour la grande couronne. On appelle Grand Paris l'ensemble Paris et petite couronne mais cette définition peut changer légèrement selon le point de vue adopté. La région s'étend sur 12 011 Km², comporte 1281 communes et est principalement urbaine mis à part la Seine-et-Marne, notre territoire d'étude.

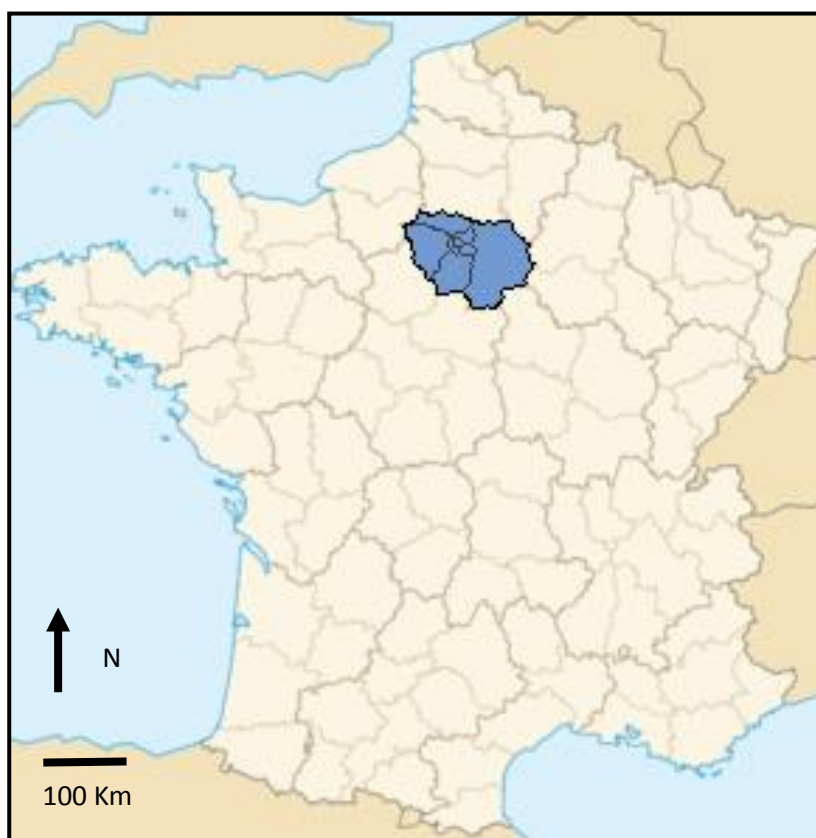


Figure 1: Région Ile-de-France

b. Données socio-économiques

La population totale de la région est de 11 694 000 habitants (janvier 2008) ce qui fait de l'Ile-de-France la région la plus peuplée avec 18% de la population française regroupée dans à peine 4% des communes. Les caractéristiques de la population francilienne sont sa jeunesse, puisque 56,8% à moins de 40 ans, son espérance de vie parmi les plus longues de France et son important taux de natalité, une naissance sur cinq à lieu en région Ile-de-France. Enfin c'est la région qui accueille le plus d'immigrants depuis les années 30. (Source: le conseil général d'Ile-de-France)

Plus de 80% des emplois sont dans le tertiaire, en 1999 le nombre d'actifs s'élevait à 5 492 151 personnes et le taux de chômage était de 6,9% en décembre 2007.

c. Transports et déplacements

i. Généralités

Pour ce qui est des déplacements, les actifs peuvent beaucoup se déplacer pour le travail. En effet, près de 2,5 millions de personnes travaillent et résident dans le Grand Paris et ne nous concernent donc pas forcément, mais également plus de 750 000 personnes travaillent dans le Grand Paris et vivent en grande couronne et 230 000 personnes vivent dans le Grand Paris et travaillent en grande couronne. Ce sont ces personnes qui se déplacent souvent le plus et qui utilisent les grandes voies de circulation comme l'autoroute A 104 qui fait presque le tour de Paris à une distance d'environ 30 à 40 km des portes de Paris, ou encore la RN3 ou l'A 1 qui permettent de relier l'intérieur et l'extérieur de la région.

ii. Les déplacements pour achats en Ile-de-France

Les caractéristiques des déplacements pour achats des franciliens sont intéressantes. Tous d'abord, elles sont classées selon deux éléments particuliers: la périodicité des achats, à savoir ceux de nature quotidienne, ceux de nature hebdomadaire ou bi-hebdomadaire et ceux de nature exceptionnelle. Le second type de classement s'effectue selon le lieu d'achat: petit commerce, supérette, supermarché, grande surface, hypermarché, centre commercial, grands magasins, marché et marché aux puces. Les déplacements sont aussi décrits par leur moment, leur origine et destination et leur mode. En semaine (du lundi au vendredi) les déplacements pour achats sont au 4^{ème} rang des déplacements tandis que le week-end, ils passent en 2^{nde} place après ceux pour loisirs.

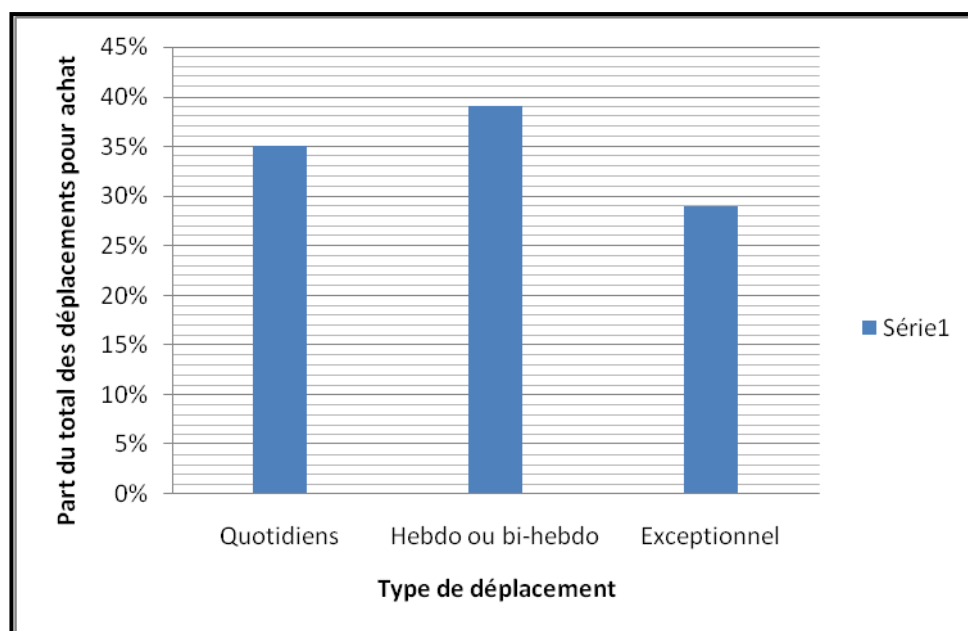


Figure 2: Déplacement pour achat selon la périodicité

Pour ce qui est des différentes périodicités, sur une semaine complète, les déplacements pour achats hebdomadaires ou bi-hebdomadaire sont les plus nombreux: 39% de l'ensemble des déplacements pour achat, suivent les achats quotidiens à hauteur de 35% et enfin ceux pour achats exceptionnels à

26%. En semaine, les déplacements pour achats quotidiens et ceux pour achats hebdomadaires ou bi-hebdomadaire sont au même niveau : 37-38% tandis qu'en fin de semaine, les déplacements pour achats hebdomadaires dominent largement : 45%. (Source : Les Cahiers de l'Enquête Globale de Transport N° 7, Les déplacements pour achats)

En semaine ce sont d'abord les petits commerces qui sont les plus fréquentés peu importe la périodicité de l'achat, à hauteur de 28% mais dès que l'on regarde les achats quotidiens, cette part monte à 49,5%. Par contre, les déplacements pour achats hebdomadaires ou bi-hebdomadaire se font en priorité dans les grandes surfaces (y compris les centres commerciaux) à hauteur d'environ 66%. Pour ce qui est des achats exceptionnels, même si la lisibilité est moins bonne, on se rend compte que les grandes surfaces, grands magasins et centres commerciaux recueillent chacun entre 15 et 16% de ces déplacements ce qui représente une part importante.

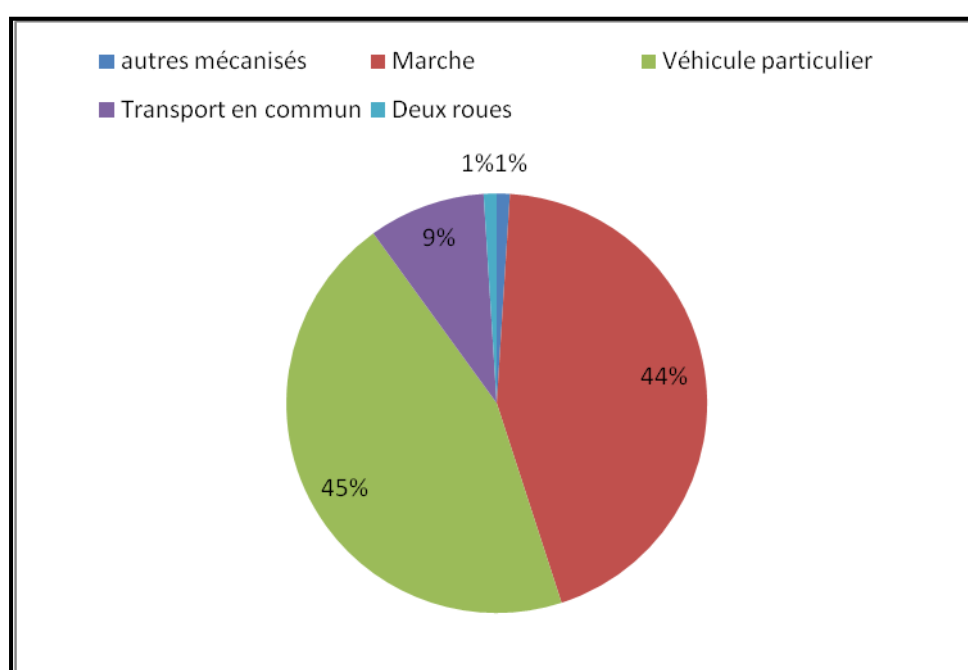


Figure 3: Moyens de transport pour l'ensemble des déplacements pour achat

La voiture et la marche à pied sont les principaux moyens de transports utilisés pour les déplacements pour achats : respectivement 45 et 44% c'est-à-dire que moins d'un déplacement sur dix se fait en transport en commun. Cela peut s'expliquer par différentes choses. Tout d'abord, pour les achats quotidiens parce que le lieu d'achat est très proche du domicile d'où le fait que 72% des déplacements se font à pied ou quand il s'agit de rentrer directement du travail et d'aller faire des courses sans repasser par le domicile, ou encore parce que les transports en commun ne sont pas forcément efficaces pour relier domicile et lieu d'achat, ou enfin pour une question pratique, lorsque l'on sait que l'on va faire des achats encombrants, la voiture est la façon la plus pratique de les transporter jusqu'au domicile. La part des transports en commun n'augmente que pour les achats exceptionnels (19%), et on peut supposer qu'il s'agit alors de déplacements vers Paris et ses grands magasins.

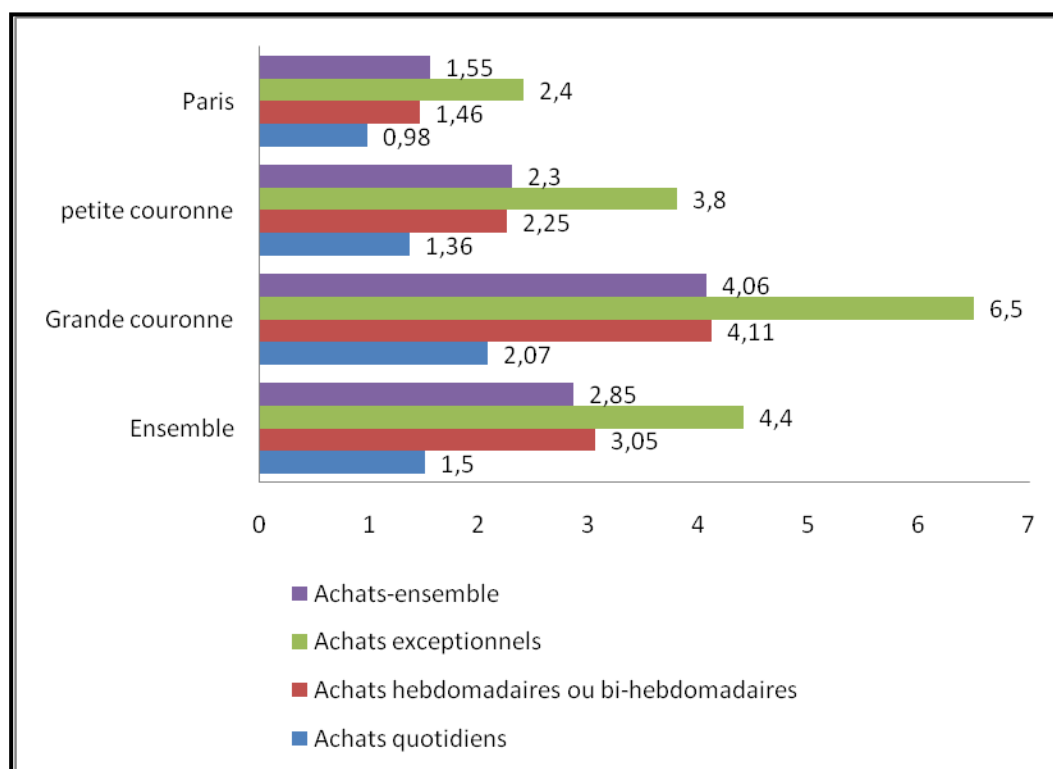


Figure 4: Distance moyenne des déplacements pour achats selon la périodicité et la couronne de résidence

On se rend compte grâce à ce graphique que plus on s'éloigne du centre et donc de Paris plus les distances déplacements pour achats s'accroissent. Nous allons étudier deux communes de Seine-et-Marne c'est-à-dire dans la seconde couronne, ce qui explique que ces chiffres nous intéressent.

iii. Les déplacements en Seine-et-Marne

En 2001, les déplacements en Seine-et-Marne se font principalement en voiture: 63%, ce qui est supérieur aux chiffres globaux de l'Île-de-France. Il s'agit donc d'un département très tourné vers la voiture et pour cause, c'est l'un des plus ruraux, présentant le moins de transports en commun et possédant tout de même des infrastructures routières de grande importance qui poussent à l'utilisation de la voiture puisqu'elles la facilitent. Les déplacements en transports en commun représentent donc seulement 13% des déplacements et ceux à pied 23% ce qui est moins que la moyenne régionale. Les ménages possèdent en moyenne 1,33 véhicule contre 1 pour l'ensemble des ménages franciliens, ce qui se justifie toujours par l'importance de la voiture dans un département plus rural que ceux du reste de la région.

Pour ce qui est des déplacements géographiques, les $\frac{3}{4}$ des déplacements se font toujours au sein du département, mais cette part baisse et les liaisons vers la Petite et la Grande Couronne se sont vues multipliées par deux depuis 1976. De plus, on note que les liaisons avec Paris se font majoritairement en transport en commun, que celles avec la Petite Couronne se sont beaucoup tant en transports en commun qu'en voiture et celles avec la Grande Couronne en voiture.

2. Villeparisis

a. Situation géographique



Figure 5: Situation de la Seine-et-Marne et de Villeparisis à l'échelle nationale et régionale

Villeparisis est une commune de la région Ile-de-France appartenant au département de la Seine-et-Marne (77). Elle est située à 23 km au Nord-est de Paris, à la limite de l'agglomération parisienne et des plaines rurales de la Seine-et-Marne.



Photographie 1: Plaine céréalière de la commune de Villeparisis

b. Démographie

Cette commune compte 23500 habitants (source INSEE 2006) et s'avère attractive puisque sa population a augmenté de 28% en 18 ans par le solde naturel et par le solde migratoire. La catégorie la plus représentée à Villeparisis est celle des jeunes actifs entre 20 et 39 ans (33,4% de la population) immédiatement suivie celle des 40-59 ans (26,5%) qui est justement la plus mobile, tant de façon journalière qu'en parlant de flux migratoire.

La plupart des actifs travaillent à l'extérieur de la commune, ils sont 84,4 % en 1999, ceci étant dû au faible taux d'emploi sur la commune.

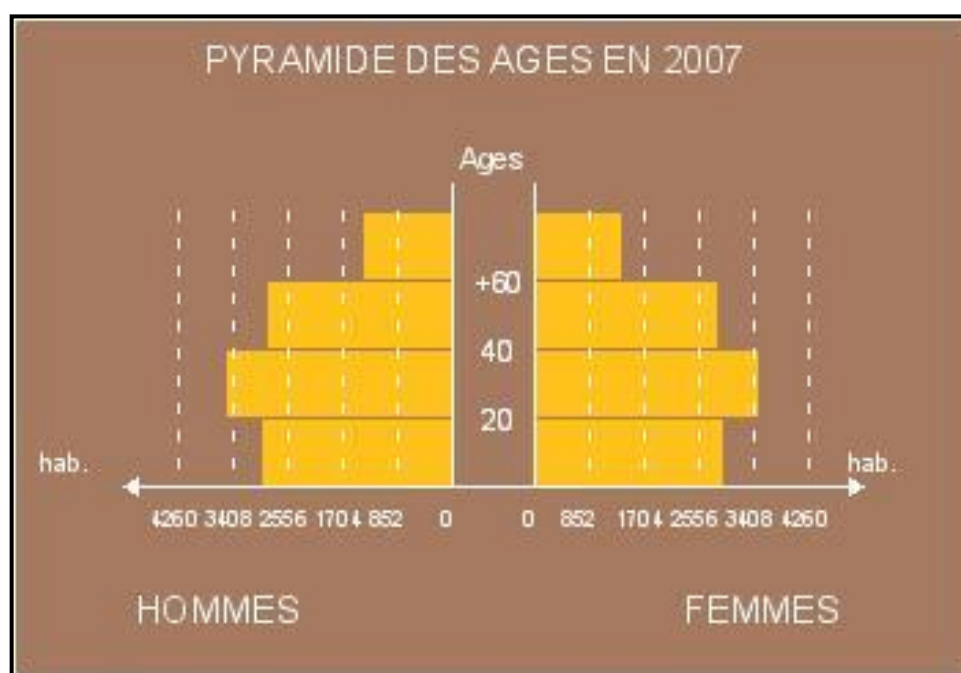


Figure 6 Pyramide des âges en 2007

c. Transports et déplacements

i. Utilisation des différents modes de transport

Parmi les actifs, 56% utilisent la voiture particulière pour se rendre au travail, et bien que les transports en commun soient plus utilisés dans cette commune qu'ailleurs dans le département (24% des actifs les utilisent pour aller travailler), ils le sont beaucoup moins que dans la région dans son entier. Tout cela s'explique par le fait que la commune est moins bien desservie que la région globale, mais tout de même mieux desservie que le département car en bordure d'agglomération parisienne.

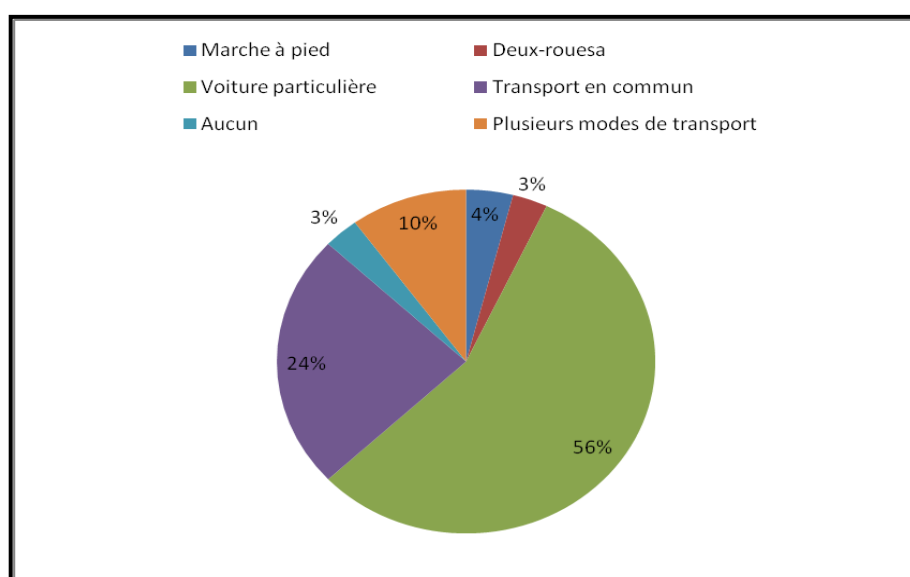


Figure 7: Les modes de transports des actifs de Villeparisis

ii. La desserte routière

Au niveau de l'infrastructure routière, Villeparisis comporte des types de voies variées, de niveau local et donc interne à la commune, de niveau intercommunal, et de niveau régional.

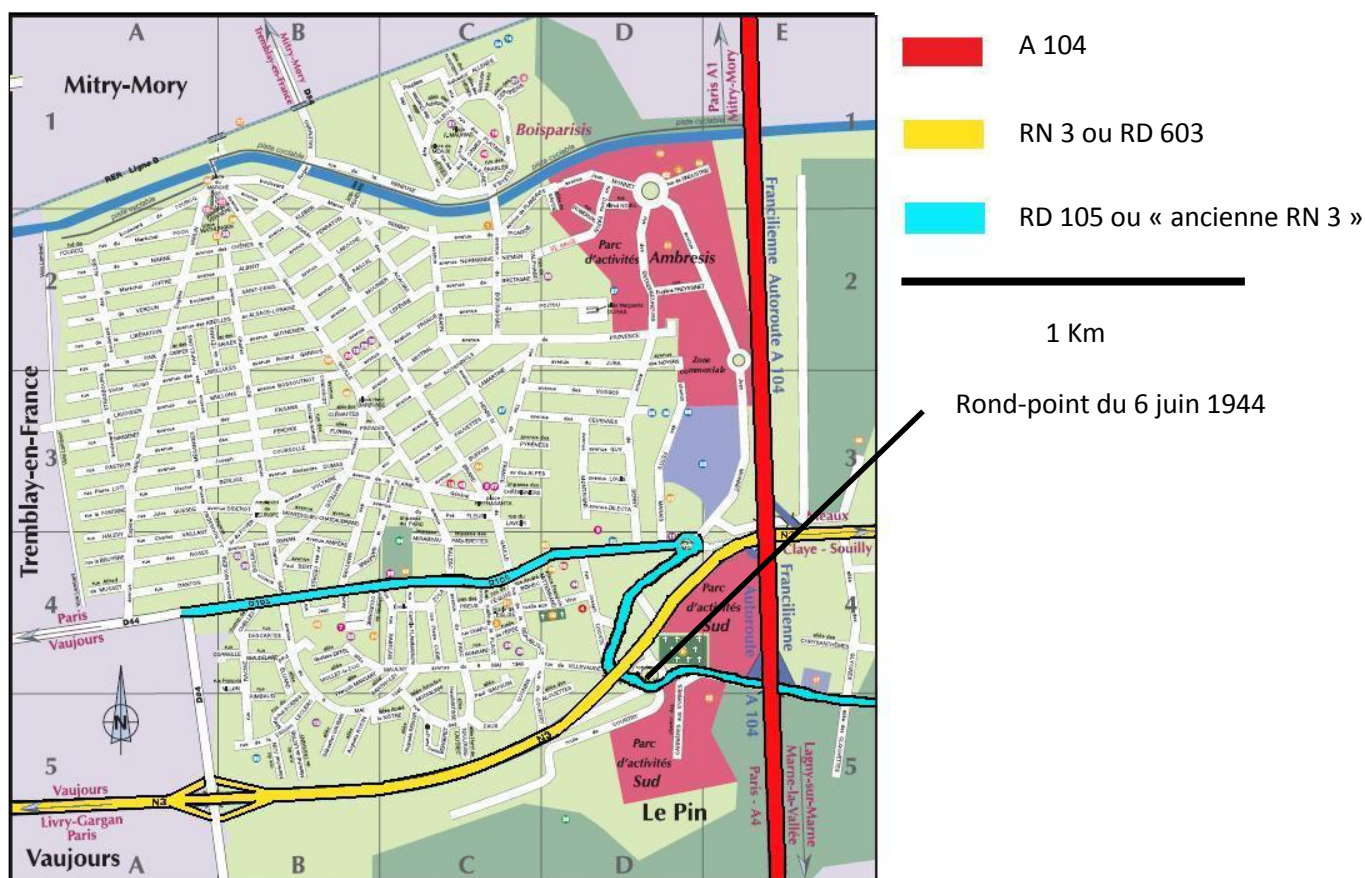


Figure 8 Voies structurantes de Villeparisis

La plus importante est la Francilienne ou A104 qui forme la limite Est de la zone urbanisée de la commune et est accessible depuis la commune. La RD 603 (ou RN 3) est également importante car elle permet d'aller de Meaux à Paris et marque la limite Sud de la zone urbanisée de Villeparisis. Pour les voies d'importance intercommunales, la RD 105 est parallèle à la RD 603 (ou RN 3) et relie les communes de Tremblay-en-France et Vaujours à Villeparisis. De plus elle a constitué l'axe selon lequel s'est développée et structurée la commune. Elle se poursuit en traversant la RN 3 puis en lui étant de nouveau parallèle mais par le Sud.

iii. Transports en commun

Pour les transports en commun, la ville est desservie par le RER B, la gare est sur le territoire de la commune voisine : Mitry-Mory. Plusieurs lignes de bus sont également présentes sur le territoire de la commune, les lignes 5 principales, gérées par le CIF (courrier d'Île-de-France, qui est la compagnie gérant les bus dans le Nord-est francilien) desservent essentiellement la ville elle-même. Il faut y ajouter deux lignes gérées par la société TVF (transport val de France) et qui relient la ville à des communes voisines un peu plus éloignées. Le réseau est relativement riche vers la gare RER et donc se rendre vers Paris est assez facile cependant, aller vers Claye-Souilly nécessite de prendre les bus TVF et ceux-ci ne desservent pas la gare mais uniquement la RD 105 ou ancienne RN 3.



Figure 9: Plan des lignes de bus gérées par le CIF

d. Organisation spatiale

La commune est en fait située à la limite de deux entités géologiques: les deux-tiers Nord de la commune sont dans le territoire typique de la Plaine de France, principalement occupée par des zones urbanisées, et le Sud de la commune, au-delà de la RD 603, fait partie du massif de l'Aulnay, culminant à 125 mètres et servant de carrières de gypse.

La commune est limitée au Nord par le canal de l'Ourcq, qui va de la ville de Paris jusque dans l'Aisne, au Sud par le massif de l'Aulnay, à l'Ouest par une ancienne voie ferrée désaffectée qui offre un seul et unique point de passage vers la commune de Tremblay-en-France et à l'Est ce sont des champs et des forêts qui marquent la fin de Villeparisis.

De plus les zones urbanisées et naturelles sont très bien délimitées par les voies de communication, au Sud et à l'Est on retrouve les forêts de l'Aulnay et les plaines arboricoles et boisées.

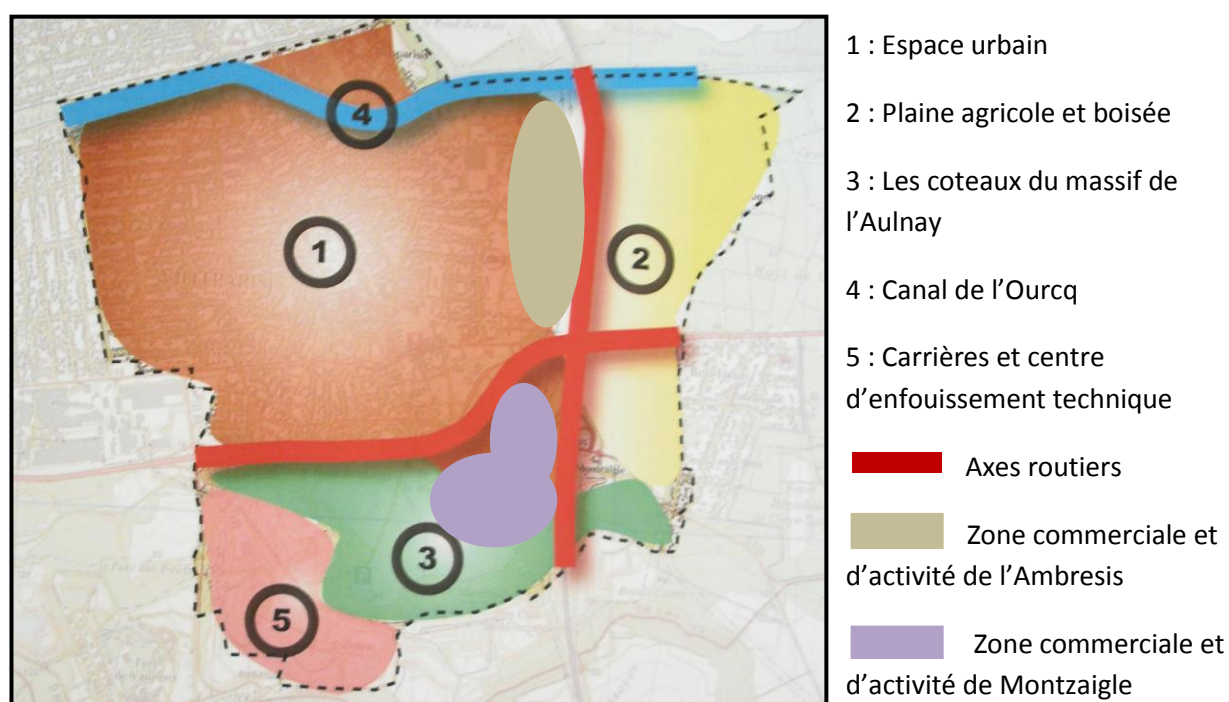


Figure 10: Organisation spatiale des entités paysagères

La commune comporte deux zones commerciales et d'activités d'importance. La première est la zone de l'Ambresis située entre la Francilienne et les quartiers urbains d'habitation de la commune. La seconde, la zone de Montzaigle, est au Sud de la RN 3 et le long de la RD 105 et comporte essentiellement deux magasins : Truffaut et Lidl, mais également de nombreuses entreprises.

3. Claye-Souilly

a. Situation géographique

Claye-Souilly est la commune immédiatement voisine de Villeparisis à l'Est. Elle est donc située au Nord-ouest du département de la Seine-et-Marne et à la limite de l'agglomération parisienne. Cette ville occupe une place importante entre Paris à une trentaine de kilomètres et Meaux à environ quinze kilomètres à l'Est.

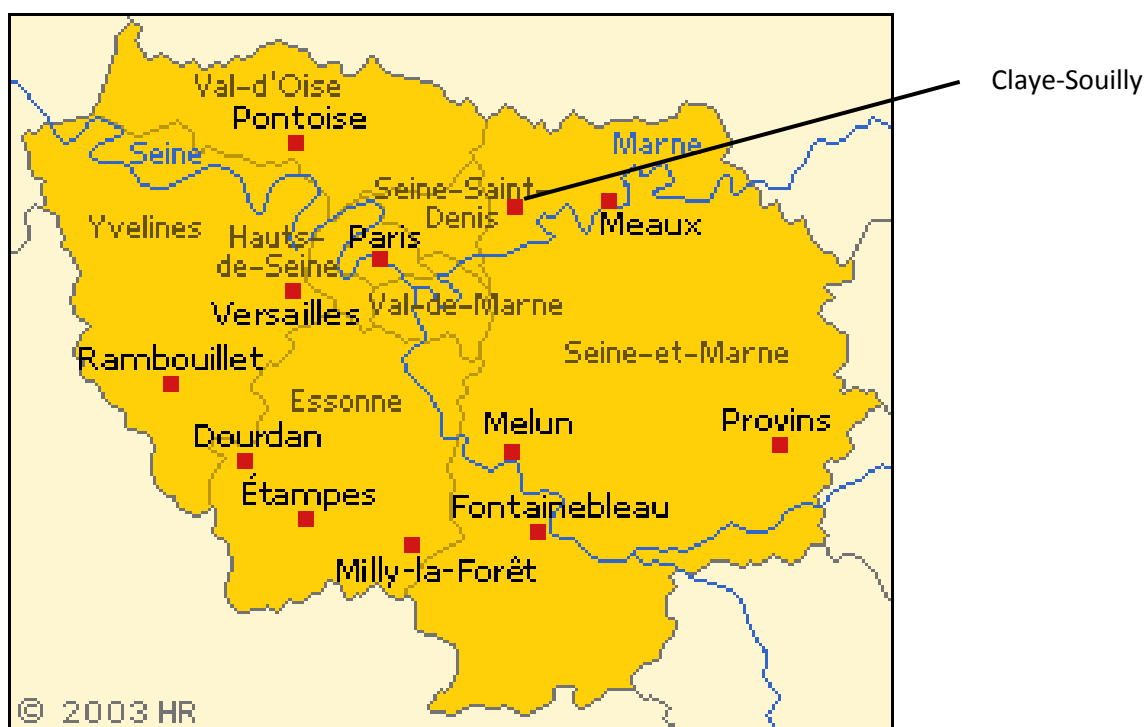


Figure 11: Localisation de Claye-Souilly en région parisienne par rapport à Meaux et Paris

b. Démographie

La population clayoise atteint 11 279 habitants (source INSEE 2006) et montre une croissance continue depuis presque un siècle. Cette croissance était initialement principalement due au solde migratoire, mais aujourd'hui le renouvellement naturel est beaucoup plus important et on assiste à un vieillissement de la population.

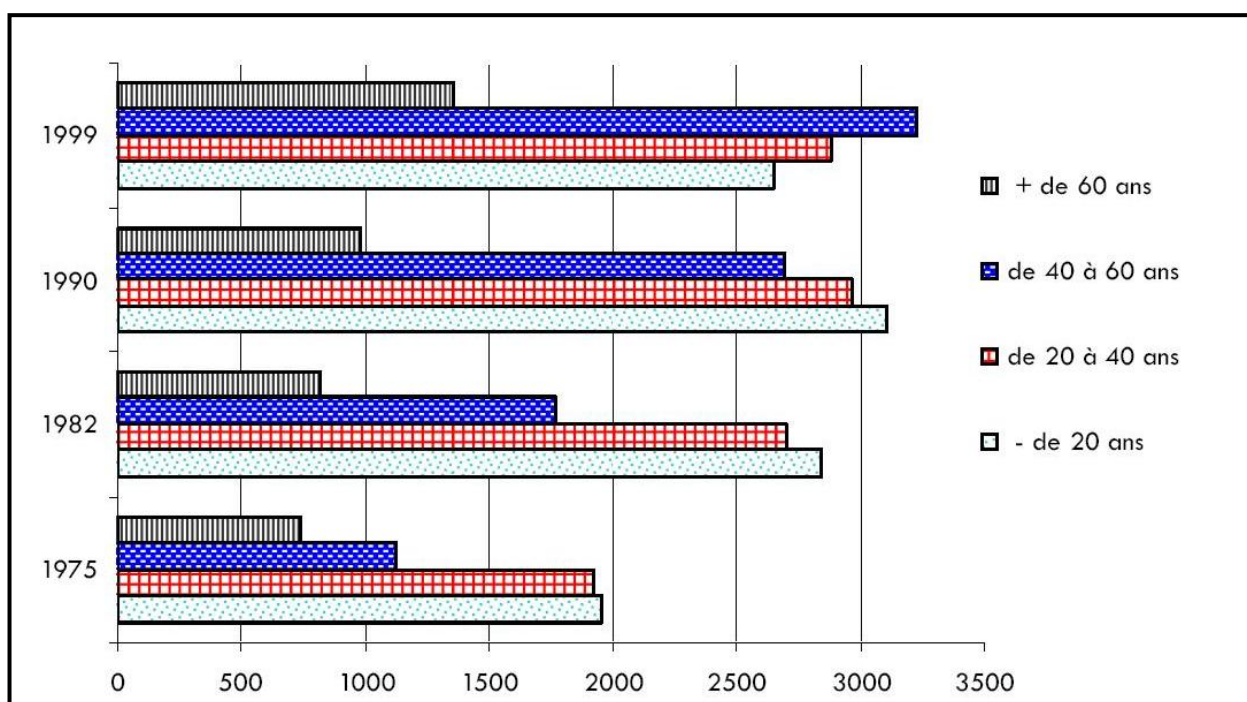


Figure 12: Evolution de la population de Claye-Souilly

Aujourd'hui les actifs (et donc mobiles) sont les plus nombreux et beaucoup d'emplois sont proposés dans les zones d'activité de la ville, dans le même secteur que le centre commercial.

c. Transports et déplacements

i. Modes de déplacements

Dans la commune, 90% des ménages ont une ou plusieurs voitures, même si la commune tente de mettre en place des voies de circulation douce. Ces voies de circulation douce ne sont que très peu utilisées pour des déplacements autres qu'en activité de loisirs, les mentalités n'ont pas encore changées et pour se rendre aux gares les gens utilisent toujours leur voiture pour la majorité d'entre eux.

ii. La desserte routière

L'accès aux autoroutes A1 vers Lille, A4 vers Nancy, aux pôles de Roissy en France à une dizaine de kilomètres au Nord et de Marne la Vallée à une quinzaine de kilomètres au Sud est facilité par la présence de l'A 104 sur le territoire de Villeparisis. Plus localement, Claye-Souilly est un pôle par la présence de nombreux commerces et emplois, et est accessible aux nombreux villages alentour. Le centre commercial Carrefour est situé sur la RN 3 entre la zone urbaine et Villeparisis.

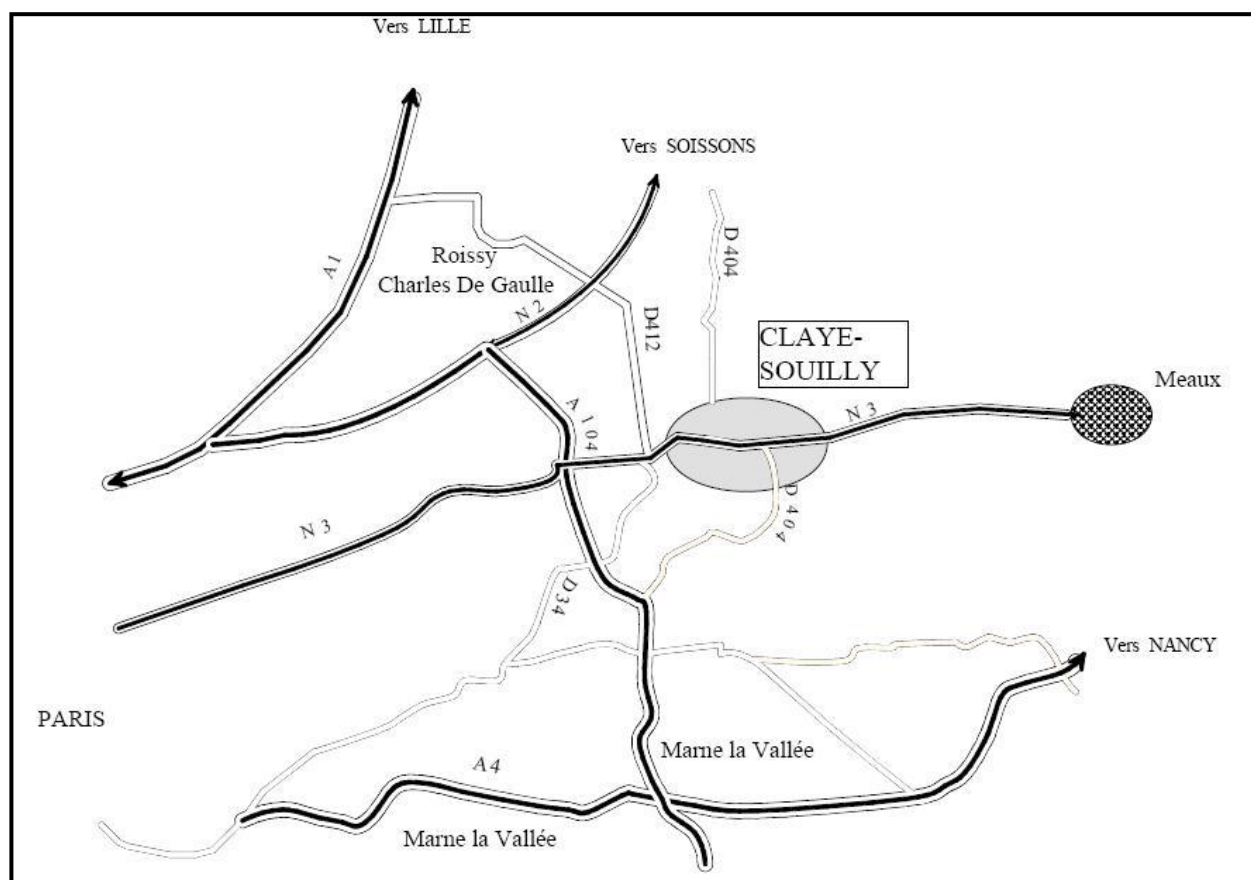


Figure 13: Desserte routière de Claye-Souilly

iii. Transports en commun

Bien desservie au niveau routier, Claye-Souilly ne possède pas de gare TGV et les plus proches sont à Marne la Vallée et Roissy. Pour ce qui est du RER, la gare de Villeparisis ou celle de Mitry-Mory sont les plus utilisées par les Clayois mais sont situées à 10Km au Sud et 8 Km au Nord. Et bien qu'un réseau de bus permette d'y accéder, l'utilisation de la voiture reste prédominante.

Pour aller sur Paris intra muros, le transport peut se faire par RER, mais le rabattement jusqu'à la gare se fait le plus souvent en voiture. De plus le déficit de transports collectifs périurbains oblige à des trajets domicile-travail en véhicule particulier. Ceci explique l'engorgement du réseau routier et conduit à des migrations alternantes longues et difficiles.

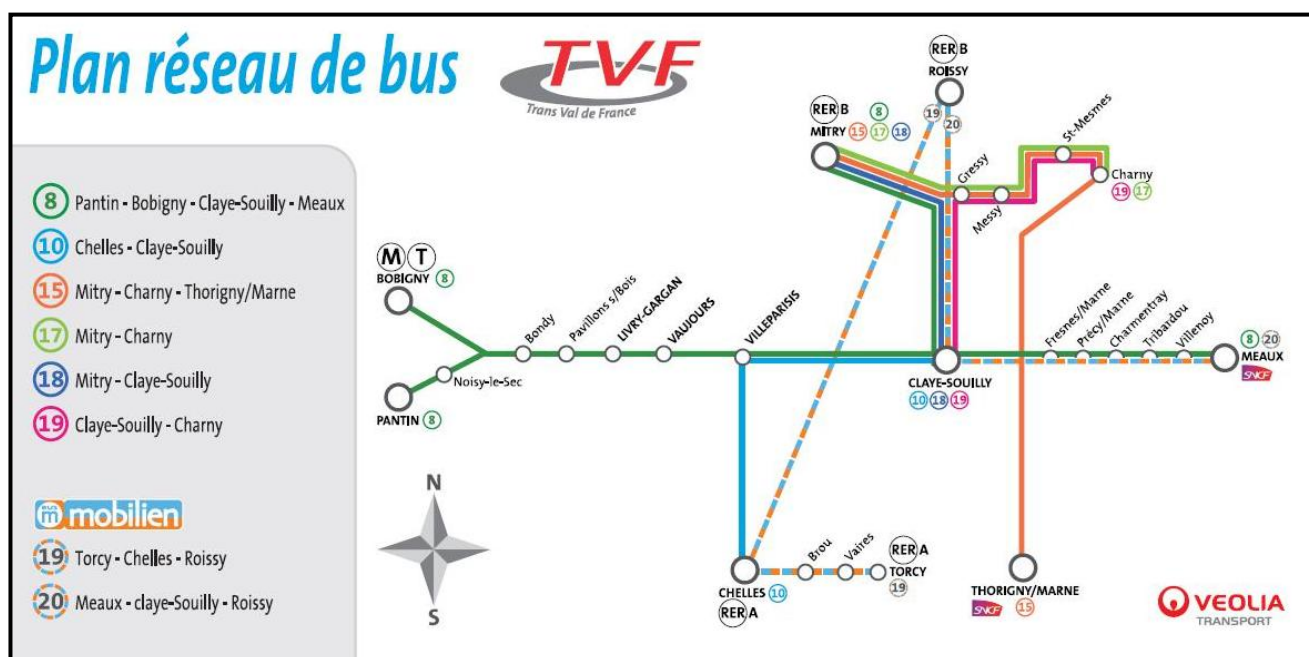


Figure 14: Réseau de bus TVF desservant Claye-Souilly

On remarque que Villeparisis est également desservi par les bus passant par Claye-Souilly comme expliqué précédemment.

d. Organisation spatiale

Claye-Souilly est situé dans une vallée peu profonde occupée par une rivière naturelle : la Beuvronne et le canal de l'Ourcq. L'agglomération est située au Sud de ce dernier. Du fait de sa localisation à l'extrémité Est de la région parisienne, Claye-Souilly subit aujourd'hui une forte pression d'urbanisation. Son espace bâti est donc en pleine transformation et ses espaces naturels sont de plus en plus utilisés pour installer les voies et réseaux de contournement de l'Ile-de-France.

Initialement, le territoire était divisé de cette façon : 1/3 des terres étaient à vocation agricole, 1/3 étaient dévolues aux massifs forestiers et le dernier tiers allait au tissu urbain. La partie agricole, située tout autour du vieux bourg est aujourd'hui partiellement en danger. En effet les parties Est et Nord sont enclavées entre de grandes infrastructures et leur maintien va devenir très difficile. Les parties à l'Ouest et au Sud sont encore de grandes unités mais sont aussi les seuls espaces disponibles pour l'extension urbaine, ce qui nécessitera une vraie réflexion pour réussir à équilibrer le besoin de préserver les espaces naturels, surtout en bordure de Paris, et celui d'offrir logements et activités aux habitants de région parisienne.

A l'Est, un centre d'enfouissement privé s'étend sur plusieurs communes dont Claye-Souilly, une ligne de TGV passe également dans ce secteur tout comme la liaison Est.

Historiquement Claye-Souilly comprenait trois bourgs différents : Claye, Souilly et Voisin qui se sont petit à petit rassemblés. La zone commerciale située à l'Ouest de la zone urbanisée de la commune

est aujourd'hui le quartier d'activité le plus étendu de Claye-Souilly. Bien qu'essentiellement commercial, ce quartier comporte encore des entreprises du secteur secondaire et se découpe en fait en trois parties: la première est le centre commercial Carrefour Claye-Souilly, la seconde la zone d'activité des Sablons (la plus récente), et la troisième comporte la zone d'activité de Souilly, la zone d'activité le Clos Guignant, et la zone d'activité de la Motte qui sont en fait non dissociables pour le passant.

Seconde Partie : Enjeux

Ce lieu stratégique de croisement entre la RD 603 (ou RN 3) et l'autoroute A 104 regroupe différents enjeux.

1. Le développement urbain local

Tout d'abord le développement urbain, en effet, les deux communes connaissent des problèmes de circulation. Cela entraîne une grande perte de temps sur la route, et certaines voies de communication comme la RD 105 à Villeparisis ou la RD 603 sur le territoire de Claye-Souilly qui pourraient être de très bons lieux d'implantation pour des entreprises sont en fait relativement peu utilisées. Elles sont extrêmement employées comme lieu de transit, la première parce qu'elle est un passage obligé quand on vient de l'A 104 et que l'on souhaite se rendre sur la zone commerciale de Claye-Souilly et la seconde parce qu'elle est également un lieu de passage obligé dès que l'on vient de Tremblay-en-France, Villeparisis, ou d'autres villes voisines. Donc à long terme mais aussi grâce aux travaux en cours de réalisation du conseil général, on peut espérer que la situation puisse s'améliorer suffisamment pour permettre à des entreprises d'investir sur ces territoires.

2. La circulation d'un pôle commercial à l'autre

Il existe trois pôles d'activités et commerciaux importants autour de l'intersection entre l'A 104 et la RN 3. Leur liaison en voiture est assez difficile et celle en transport en commun l'est encore plus. Il existe plusieurs lignes de bus qui desservent l'une ou l'autre de ces zones mais aucun ne dessert les 3 les unes après les autres et il est nécessaire de retourner dans Villeparisis pour pouvoir changer de bus et repartir sur l'une des autres zones.

3. L'image des villes

Ensuite il y a l'image des villes. Si elles développent des moyens de transport en commun, des circulations douces, des voies moins spécifiquement dédiées aux automobiles, les villes peuvent se rendre plus attractives tout en améliorant le cadre de vie des populations. Ceci est de plus en plus important car les personnes choisissent de s'installer pour leur maison ou appartement mais aussi pour le cadre de vie de la ville où ils emménagent.

4. L'enjeu environnemental

L'enjeu environnemental est également présent, en effet, si la région est très dépendante de la voiture et le restera probablement encore longtemps, on peut développer les transports en commun en bordure d'agglomération parisienne car ils sont de plus en plus demandés par les populations. On peut ajouter que malgré la volonté de stopper l'étalement urbain, ou « en tache d'huile », de la région parisienne, celle-ci continue de s'étendre régulièrement et donc, ces réseaux de transports seront de plus en plus justifiés, tant environnementalement que par la population que cela peut concerner: les mentalités changent et des études montrent que l'utilisation des transports en commun augmente partout dans la région Ile-de-France.

Troisième partie: Propositions d'aménagements et solutions envisagées

1. Des travaux en cours

a. Présentation

Le département de la Seine-et-Marne, en coordination avec la région et l'Etat réalise des travaux entre l'A 104 et la RD 603. Ces travaux s'inscrivent dans le cadre du contrat Département-Région passé entre la Seine-et-Marne et l'Ile-de-France sur le modèle du contrat de plan Etat-Région. Le département est maître d'ouvrage, et participe financièrement à hauteur de 50% du coût des travaux. Le temps entre l'adoption par le conseil départemental et le début des travaux a été important, sachant que l'idée avait été soulevée dès la création du contrat de plan Etat-Région et du contrat Département-Région c'est-à-dire en 2001 et que les travaux ont commencés en 2008.

Ce projet de réaménagement de l'échangeur de Villeparisis a été pris en compte par l'Assemblée départementale le 25 avril 2003 puis déclaré d'utilité publique le 29 novembre 2006. Il vise à faciliter les conditions de circulation en soulageant la RD 105 de la part de transit qui y est recensée et ainsi lui permettre de remplir ses fonctions de desserte des activités économiques riveraines.

Ces travaux concernant la bretelle d'accès de la RN 3 Ouest (venant de Paris) vers la Francilienne Sud sont compris dans un ensemble de travaux plus importants qui devraient à terme voir se réaliser un échangeur complet, ainsi qu'une requalification de la RD 105 dont on espère faire descendre le trafic journalier en dessous du seuil de saturation habituel de ce genre de voies à savoir 20 000 véhicules/jour alors qu'il est aujourd'hui de 28 300. Il est également prévu de faciliter l'utilisation de cette voie par les cycles et les piétons puisqu'elle longe un cimetière et des magasins qui peuvent être le but de certains déplacements dans la commune.



Photographie 2: Travaux en cours à Villeparisis

b. Enjeux soulevés

Ces travaux devraient donc permettre de remplir l'enjeu du développement local pour la commune de Villeparisis mais prévoit également de résoudre des problèmes de circulation parasite, et de non-mixité d'usage. Enfin le développement économique régional devrait aussi pouvoir s'appuyer sur ces travaux, pour résoudre des problèmes à Courtry, ville située au Sud de Villeparisis sur l'A 104 qui accueille le trafic des personnes voulant éviter d'avoir à passer par la RD 105, mais aussi en assurant une meilleure liaison entre l'aéroport Roissy-Charles-de-Gaulle, Meaux et Marne-la-Vallée.

c. Phasage

Ces travaux vont se réaliser en 4 phases :

La première a consisté en le déplacement de la bretelle de sortie de l'autoroute A 104 en provenance du Nord. La sortie se fait maintenant sur le giratoire de l'Ambresis. Elle a été terminée fin 2008.

La deuxième phase consiste en la création de la bretelle entre la RN3 Est et la Francilienne Sud. La fin de cette période de travaux est prévue pour septembre 2009.

La troisième phase sera la requalification de la RD 105, qui sera destinée à accueillir un trafic local (et non plus régional). Des aménagements permettront de créer des voies cyclables et d'élargir les trottoirs, de plus un terre-plein central sera créé et empêchera les véhicules de tourner à gauche. Ces aménagements seront rendus possibles par la création d'un giratoire à chaque extrémité du tronçon de RD 105 concerné et par la suppression d'une voie spécifique qui permettait aux véhicules de tourner à gauche. Une fois supprimée, cela devrait fluidifier le trafic.

Enfin la dernière et quatrième phase prévoit de réaménager les abords d'un collège situé en entrée de ville de Villeparisis. Ceci est rendu nécessaire par l'agrandissement programmé du collège qui devrait voir sa fréquentation augmentée de 300 élèves environ. Ces aménagements consisteront en la sécurisation du site, et son meilleur accès aux piétons et vélos (modes de déplacements qui correspondent le mieux à des élèves de collège).

d. Limites

Le projet du département et de la région consiste essentiellement en l'amélioration du trafic routier sur des voies très empruntées et d'importance régionale. Il s'agit de l'A 104, la RN3 et la RD 105. Cependant, il ne prend qu'assez peu en compte les habitants qui pourraient vouloir se déplacer autrement qu'en voiture particulière. La RD 105 sera requalifiée, mais c'est grâce au fait que les élus se sont impliqués dans le projet dès le début et l'ont demandé, des améliorations ont d'ailleurs encore été apportées après la période d'enquête publique menée en 2005-2006 auprès de la population.

Les transports en commun relient peu et mal les différents pôles situés de part et d'autre du futur échangeur et rien n'est prévu pour les améliorer.

Ci-après le détail des travaux prévus par le conseil général de Seine-et-Marne.



2. Des travaux en cours, point de départ des transformations

a. Des transports en commun mieux adaptés

Comme nous l'avons vu, les transports en commun ne sont pas adaptés lorsqu'on souhaite se déplacer d'une des zones commerciales à l'autre. Aussi nous pouvons penser soit à améliorer le réseau déjà existant en permettant aux usagers de changer de bus sans avoir à revenir jusqu'au centre de Villeparisis soit penser à créer une nouvelle ligne en travaillant avec le STIF directement, mais cette solution peut être plus ou moins longue à mettre en place selon le choix du réseau.

i. Modification de lignes

Pour ce qui est de modifier les lignes existantes, les travaux en cours prévoient de supprimer un giratoire pour le remplacer par un autre à quelques centaines de mètres à peine. Deux lignes de bus, celle desservant la zone de l'Ambresis et celle desservant la zone de Montzaigle passent déjà par le giratoire existant ou relativement près et n'ont aucun arrêt en commun avant le quartier de la gare de Villeparisis, c'est-à-dire presque le terminus des lignes. Ajouter un arrêt à cet endroit (sur l'ancien puis le nouveau giratoire) peut tout à fait être envisagé.

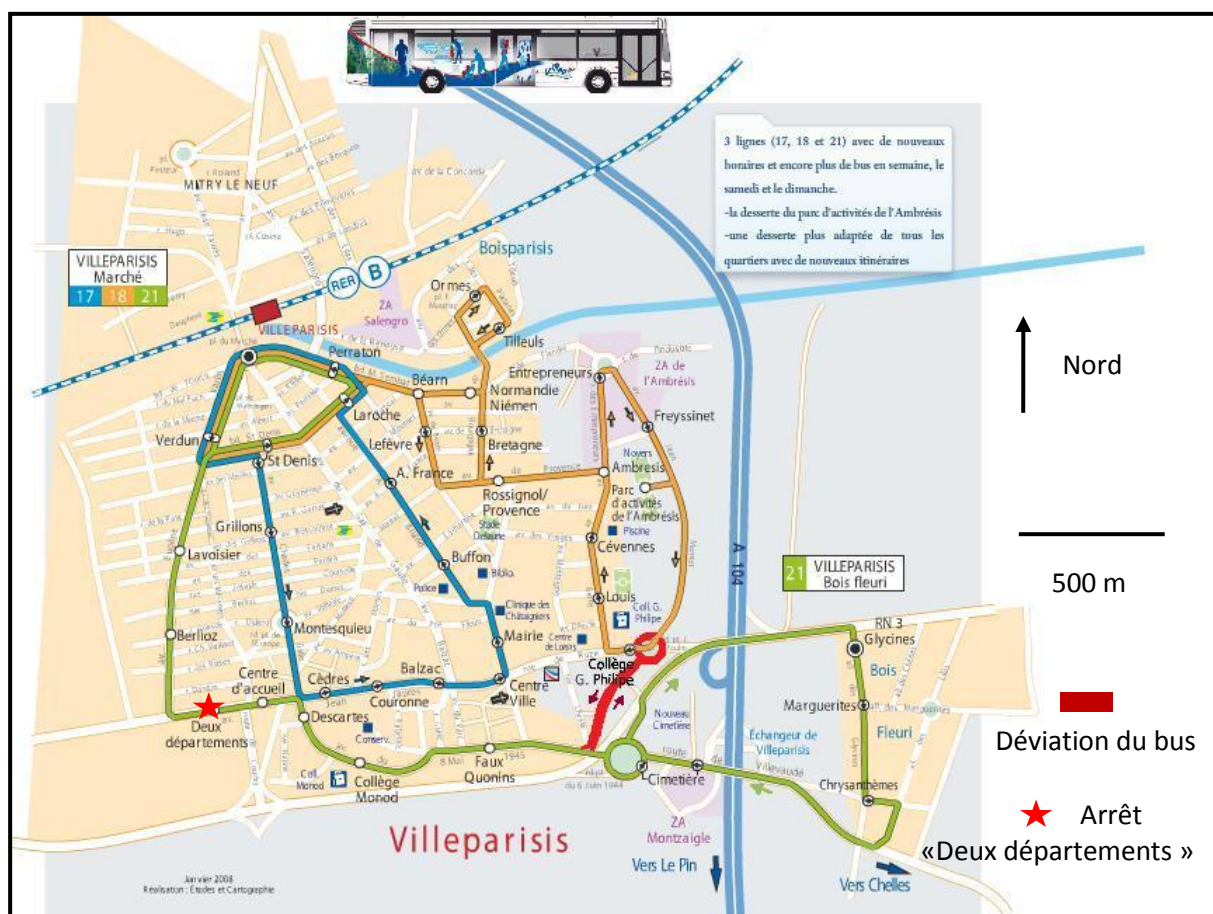


Figure 15: Déviation du bus 21

Cet ajout d'arrêt entraînerait une légère déviation de la ligne 21 pour qu'elle puisse passer par le giratoire (futur ou existant) où se retrouvent la RD 105 et la sortie de la RN 3 pour Villeparisis ainsi que la D 84 venant de la zone de l'Ambresis (par laquelle passe la ligne 18). De plus l'ajout de l'arrêt sur le rond-point, plutôt large, permet aux bus de la ligne 21 de faire demi-tour sur ce rond-point et de rejoindre ensuite l'itinéraire habituel, à savoir rattraper la RN 3, passer par le quartier de Bois-Fleuri puis revenir vers la zone d'activité de Montzaigle par la RD 105. Pour ce qui est de l'ajout d'un arrêt sur le giratoire existant, il peut être temporaire puisque les travaux pour le détruire et le remplacer à quelques dizaines de mètres devraient commencer en fin d'année 2009, et inclure un arrêt dans la réalisation du nouveau coûtera moins cher que créer le rond-point et y ajouter ensuite l'arrêt surtout si des technologies d'affichage de temps d'attente sont utilisées.

Cela résout le problème de la liaison entre les zones de l'Ambresis et celle de Montzaigle, mais pour rejoindre Claye-Souilly, il n'y a toujours que le moyen des bus du TVF (Transport Val de France). Pour les rejoindre, il faut faire une correspondance avec la ligne 21 à la limite entre Vaujours, Tremblay-en-France et Villeparisis, à l'arrêt « Deux-départements » ce qui signifie que, quand on vient de la zone de l'Ambresis, il faut faire une première correspondance avec la ligne 21 puis une seconde avec la ligne 8 ou la 10 du réseau TVF.

ii. Créer une nouvelle ligne de bus

La solution précédente à l'avantage d'être facilement mise en place, et quasiment sans changement pour les usagers, les chauffeurs et les organismes de gestion des transports, mais le problème c'est que les gens n'ont pas envie de faire des correspondances, surtout en banlieue où il arrive en journée que certains bus passent à peine une fois par heure. C'est pourquoi on peut aussi imaginer une nouvelle ligne de bus qui permettrait de relier directement les trois zones commerciales qui nous intéressent. Cette ligne pourrait être une solution mixte entre les lignes déjà disponibles pour ce qui est de l'itinéraire reliant les différentes zones commerciales.

Elle passerait par exemple par la zone de l'Ambresis (1) puis rejoindrait la zone de Montzaigle en suivant le trajet de la ligne 18 jusqu'à la correspondance avec le bus 21(2). Là elle suivrait la ligne 21 jusqu'au rond-point du 6 juin 1944 (3) où elle continuerait la RD 105 en passant par Truffaut et Lidl, puis par le Bois-Fleuri (4) d'où elle pourrait rejoindre la RN 3 jusqu'au centre commercial de Carrefour (5). Elle ferait ensuite un circuit dans cette zone, qui est trop grande pour qu'un seul arrêt suffise à des personnes pouvant avoir du mal à se déplacer, puis rejoindrait de nouveau la RN 3 en direction de Villeparisis. De là, il suffira de sortir à Villeparisis pour rejoindre le rond-point de la correspondance entre les lignes 21 et 18 qui permettra de revenir sur la zone de l'Ambresis où elle effectuera une petite boucle afin de desservir les entreprises installées dans ce secteur(6). Son trajet est détaillé sur la carte suivante.

Ce trajet à l'avantage de relier les trois zones directement, le problème restant que pour accéder à cette ligne, les riverains de Villeparisis (à part ceux du quartier du Bois-Fleuri) devront venir jusqu'à l'une des trois zones concernées. C'est pour cela qu'il faudra assurer une régularité et une périodicité correcte à cette nouvelle ligne, afin que faire éventuellement une correspondance ne rebute pas trop les usagers.

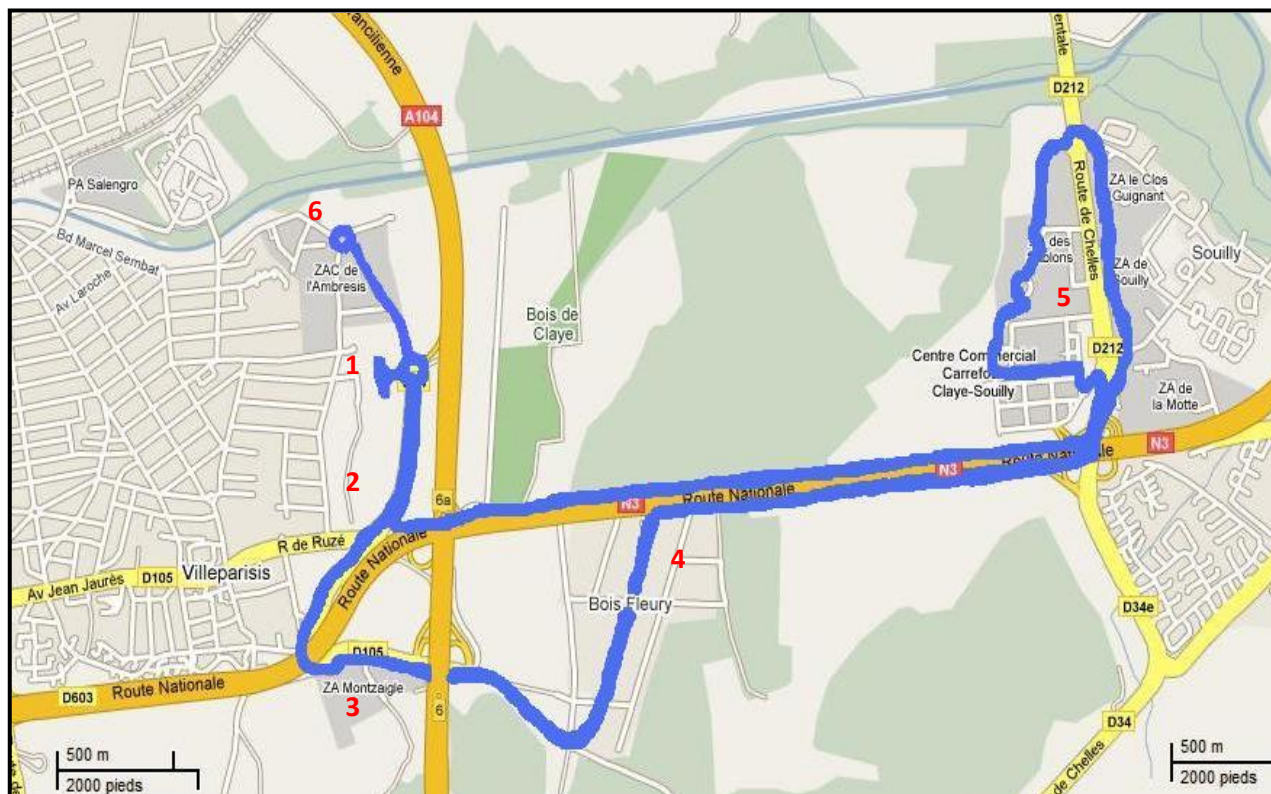


Figure 16: Proposition de tracé d'une nouvelle ligne de bus

On peut aussi imaginer une variante qui ferait passer la ligne par le quartier de la gare et le vieux centre-ville de Villeparisis, ce qui rallongerait la ligne d'un ou deux kilomètres. C'est tout à fait envisageable étant donné que le trajet proposé en mesure une quinzaine mais les routes sont beaucoup plus étroites ce qui nécessite de se pencher plus en avant sur le problème, la solution la plus simple étant de suivre des lignes déjà existantes et pour lesquelles la taille des bus ne pose pas de problème.

iii. Estimation des horaires nécessaires

Nous l'avons vu, la fréquentation des centres commerciaux est la plus élevée pour les achats hebdomadaires ou bi-hebdomadaires, qui se font le plus souvent le mercredi et le samedi ou encore en fin de journée. Les horaires des bus doivent donc être adaptés à cette fréquentation. Il faudrait alors prévoir des bus toutes les heures en journée dans la semaine, des bus toutes les 30 min (avec possibilité d'améliorer la fréquence si la ligne fonctionne bien en nombre d'utilisateurs) toute la journée du mercredi et du samedi, il peut être envisagé de ne mettre qu'un bus toutes les heures le dimanche puisque tous les magasins ne sont pas ouverts. On peut accélérer la fréquence le matin aux heures de travail, entre 7h30 et 9h30 puis le soir pour les sorties de bureau entre 16h30 et 18h30, afin que les personnes travaillant dans ces zones commerciales et d'activités puissent également

choisir de venir en transports en commun. Cela pourrait accélérer le changement des habitudes puisque ces personnes peuvent aussi faire leurs courses non loin de leur lieu de travail et profiter ainsi des différents services proposés.

iv. Création de nouveaux arrêts

Les anciens arrêts peuvent être réutilisés pour certains, cependant proposer aux anciens arrêts de faire peau neuve améliorera l'image de la nouvelle ligne de bus et fera que son arrivée sera plus remarquée que si rien ne changeait. Il faut alors voir les choses du point de vue de l'utilisateur. Les arrêts de bus servent non seulement à monter et descendre du bus mais aussi le plus souvent à l'attendre. Proposer des arrêts couverts et protégés du vent par des vitres et des panneaux publicitaires (aidant au financement de ces nouveaux arrêts) semble donc absolument nécessaire. Mettre en place un système d'affichage permettant de connaître l'heure d'arrivée du prochain bus de façon claire est également un moyen de donner une image moderne et attractive de la ligne. Le dimensionnement de ces arrêts a son importance aussi, il faut les prévoir assez grands sur les zones commerciales, là où les gens sont susceptibles d'être relativement nombreux, tandis qu'ils pourront être plus modestes dans les quartiers d'habitation.



Photographie 3: Exemple d'arrêt de bus à Anthony (dans le Sud de la région parisienne)

v. Estimation des coûts

Pour l'ouverture d'une ligne de bus, les frais sont divers, tout d'abord des études afin de déterminer les fréquences de passage des bus, d'autres pour déterminer l'emplacement exact des arrêts, le coût des travaux afin de créer ces arrêts, l'achat des bus si ceux d'autres lignes ne peuvent pas être utilisés sur cette ligne. Pour une ligne comme celle-ci dont différents arrêts existent déjà, et pour laquelle les transformations de la chaussée existante devraient être minimales, on peut s'attendre à un coût bien inférieur à celui d'une ligne plus longue et complètement créée comme celle reliant Orly à Rungis (toujours en région parisienne) mise en service le 15 mai 2009 et ayant coûté 2 millions d'euros. De plus ce coût peut être entièrement pris en charge par le STIF. Notre ligne de bus comporterait une quinzaine d'arrêts pour une longueur d'environ 15 Km et près de la moitié des arrêts existent déjà. Si le choix du réseau est « mobilien » comme pour la ligne de Rungis à Orly, le délai de mise en place peut-être très court, dans ce cas là il a suffi de quelques mois. De plus le réseau régional « Mobilien » vise à faciliter les liaisons de pôle à pôle principalement en Grande Couronne tout en répondant aux exigences des voyageurs tant au niveau mobilité que fréquence, amplitude des horaires et régularité. Le « Mobilien » est l'une des principales dispositions du Plan de Déplacement Urbain d'Ile-de-France, et fait que tout cela correspond tout à fait à ce qui peut être espéré pour la nouvelle ligne de bus.

b. Faire des transports en commun un mode de déplacement utilisé

Le problème de la création d'une ligne de bus est que, comme expliqué précédemment, la voiture est très largement privilégiée dans ces communes de Claye-Souilly et Villeparisis sauf pour ce qui concerne les déplacements en direction de Paris. Il faudrait donc réussir à convaincre les populations d'utiliser les transports en commun. Pour cela il y a plusieurs solutions. Tout d'abord on peut imaginer des mesures incitatives comme des prix bas, des horaires vraiment intéressants et une fréquence très importante. Mais on peut aussi imaginer rendre l'utilisation de la voiture beaucoup plus compliquée, cela pousserait les gens à abandonner ce mode de transport, c'est d'ailleurs le choix retenu dans Paris (réduction du nombre de voies réservées aux voitures, augmentations de celles pour les bus, ou encore à Londres avec l'instauration d'un « péage » à l'entrée de la ville, avec un prix relativement élevé).

i. Rendre l'utilisation de la voiture difficile

L'utilisation de la voiture est déjà difficile pour la zone de Montzaigle puisque la RD 105 est très souvent encombrée, mais pour compliquer encore les choses on peut imaginer un nombre de places de parking moins important. En effet, le parking de Truffaut par exemple comporte 680 places, toutes utilisées certains samedi après-midi au printemps, mais rarement à d'autres périodes, ainsi la place serait libérée soit pour augmenter la taille du magasin, des serres ou encore pour créer un centre de livraison plus attractif. Et au fil du temps, les gens apprendraient que trouver une place de parking est difficile alors que prendre le bus est beaucoup plus simple.

La même solution peut être envisagée sur le parking de Carrefour et des autres magasins présents dans la zone commerciale de Claye-Souilly, cela permettrait d'améliorer le plan de circulation pour que le bus puisse avoir un itinéraire le faisant passer immédiatement devant le magasin, ce qui n'est pas le cas aujourd'hui et serait difficile puisque la voie longeant le centre commercial est

régulièrement congestionnée par des gens cherchant à se garer. Enlever des places au bord du magasin sur les 4000 existantes permettrait d'ouvrir une seconde voie de circulation, l'une pour les voitures, et l'autre pour les bus comme cela se fait aux Atlantes à Saint-Pierre-des-Corps par exemple. Ce retrait de places de parking concernerait 52 allées de parking et 4 places de parking supprimées par allées, soit donc 200 places de parking en moins, sur un total de 4000, cela ne paraît pas énorme et ne devrait poser de problème que lorsque l'affluence est importante.

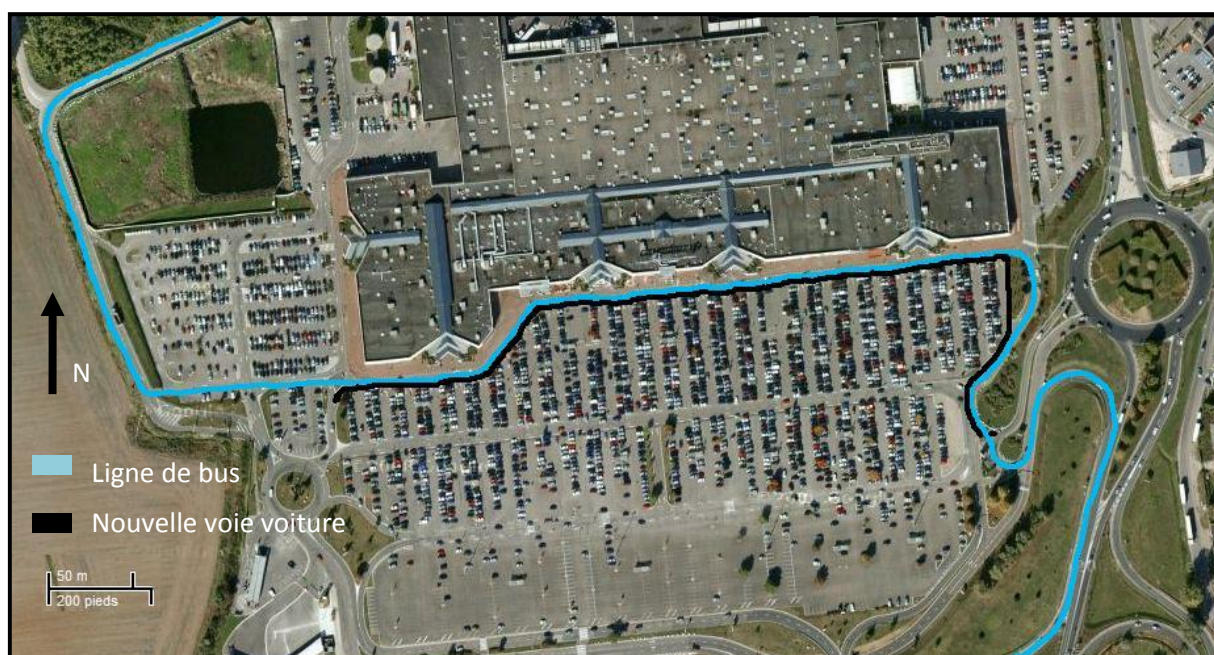


Figure 17: Trajet de la nouvelle ligne de bus devant le "Centre Commercial de Claye-Souilly" avec transformations du parking

Enfin la zone de l'Ambresis, bien que récente compte elle aussi un nombre de places de parking assez important (environ 400) et rarement toutes utilisées, donc là encore en enlever un certain nombre permettrait d'ouvrir des voies plus larges pour le passage d'un bus.

Ces solutions de rendre l'usage de la voiture compliqué peuvent être appliquées mais ne doivent pas rendre l'utilisation de la voiture impossible, en effet, des usagers de cette zone commerciale viennent aussi d'endroits non desservis par le bus et ne peuvent par conséquent pas faire le choix de prendre le bus ou non.

ii. Encourager l'utilisation des transports en commun

Encourager l'utilisation des transports paraît moins privatif de liberté et permettrait de mesurer le réel changement dans les mentalités, aussi il faut envisager différents moyens.

- Des prix appropriés :

Le premier moyen pourrait être des prix réellement bas ou même un système d'abonnement très peu cher sur un seul trajet, à savoir celui du domicile aux trois zones commerciales. En effet, les 3

zones commerciales Villeparisis et Claye-Souilly, étant dans la zone 5, lorsqu'on achète un ticket de bus à l'unité, il revient tout de même à 1,60 euros, et le carnet de 10 coûte 11 euros. On peut se douter que s'il faut plusieurs tickets, un pour se rendre sur une zone d'activité, un autre pour changer de zone, et un troisième pour rentrer, par exemple, il semble que prendre la voiture revienne quand même moins cher. Si on considère un trajet d'une quinzaine de kilomètres pour faire les trois zones commerciales dans la même journée et en prenant une consommation moyenne de 8L/100Km plus les surconsommations de 50% et 25% pour le premier kilomètre et les 4 suivants, on obtient une consommation de presque 1,5L d'essence. Le prix d'un litre (variant selon le type de carburant) s'élève en moyenne à 1,2€ ce qui nous donne un trajet à 1,8€ bien moins élevé qu'en transports en commun où l'on ne passait que par deux des zones commerciales et où il nous reviendrait à 3,3€.

Afin de pouvoir pratiquer ces prix, un accord peut être trouvé entre le STIF, les mairies de Villeparisis et Claye-Souilly et les exploitants des lignes concernées, mais aussi avec le département ou voire même avec la région. Par exemple un billet à la journée, ou à la demi-journée est une solution possible comme cela se fait déjà en Suisse ou à Paris, ou bien une carte de riverain qu'il suffirait de présenter au chauffeur, le tout étant pris en charge par la mairie, avec un abonnement annuel pour les personnes désirant cette carte.

- Une bonne accessibilité pour tous :

Le moyen d'encourager les gens à utiliser cette ligne de bus est aussi d'assurer une desserte de toute la ville et non pas seulement d'une partie, d'où la nécessité de travailler en tenant compte des lignes de bus déjà existantes. Il faut également que les personnes âgées, susceptibles d'être les premiers intéressés par cette offre avant que les mentalités des plus mobiles ne changent, soient bien informées et que la montée dans les bus se fasse facilement (ce problème est déjà en partie réglé, les bus sont de plus en plus accessibles et il suffit de s'assurer que ceux choisis pour l'exploitation de la ligne le soient aussi).

- Des services adaptés

Le problème de l'utilisation du bus pour aller faire des courses est que, même dans le cas de courses pour une seule personne, le retour avec tous les achats est très fastidieux, surtout quand il s'agit de produits lourds comme les packs d'eau par exemple. Aussi on peut imaginer différents systèmes, le premier, des sortes de casiers disposés sous les sièges et pouvant recevoir des sacs de courses. Pour que cela s'adapte sur un bus il peut suffire de les fixer au sol et de s'assurer que la hauteur sous les sièges permet de passer des sacs de courses relativement importants.

On peut aussi imaginer des livraisons à domicile à un prix accessible. Si cela se fait à assez grande échelle, des livraisons peuvent être organisées régulièrement, avec des camions remplis et donc les coûts seront limités, tant pour le client que pour l'organisme gérant les livraisons. Pour cela il faudrait là aussi commencer peut-être avec des accords entre l'organisme gérant les livraisons et les mairies des communes, décider quelles communes que cela concerne, il serait par exemple possible d'étendre ces dispositions aux communes de Vaujours dont certains habitants vont faire leur courses

dans l'une ou l'autre des zones commerciales et qui peuvent se trouver non loin des arrêts de bus. Si le trajet de la nouvelle ligne peut passer par la gare RER de Villeparisis, des personnes de Mitry-Mory ou Tremblay-en-France sont également susceptibles d'être intéressées par des services tels que la livraison de courses puisqu'elles peuvent venir de gares de la même zone tarifaire.

Des tarifs peuvent être pratiqués selon le poids ou le volume de ce qu'on souhaite se faire livrer mais aussi selon la commune de résidence et l'horaire choisit pour la livraison. D'ailleurs ces horaires peuvent être adaptés à des gens qui travaillent pour commencer, puis étendus lorsque le système sera plus demandé. Ainsi les premières livraisons seraient effectuées en fin d'après-midi, quand les gens sont chez eux ou bien en week-end. On peut imaginer une mise en place progressive, commençant par ne concerner qu'un ou plusieurs magasins qui pourraient se mettre en commun, comme Carrefour et pourquoi pas ceux de sa galerie marchande proposant des produits un peu encombrants ou lourds. Ainsi les gens qui iraient faire les magasins n'auraient qu'à faire leurs courses chez Carrefour, puis dans les autres magasins concernés par la livraison, se rendre avec leurs achats aux guichets de livraison, puis finir par les boutiques proposant des produits beaucoup moins encombrants et rentrer en bus avec les achats qu'ils peuvent porter. A terme cela peut concerner tous les produits et magasins si l'organisme de livraison est indépendant ou bien seulement ceux avec qui des accords sont passés sinon. Une fois le système fonctionnant dans l'enceinte de la galerie marchande, d'autres guichets peuvent être ouverts ailleurs sur les zones commerciales dont les magasins abandonneront petit à petit la livraison directe pour que les livraisons ne soient plus effectuées que par l'organisme concerné.

3. Une proposition en dehors des travaux

La liaison entre la zone de l'Ambresis et celle de Montzaigle pouvant être réalisée avec une correspondance si les lignes 18 et 21 sont adaptées à Villeparisis, on peut imaginer un projet d'envergure beaucoup plus importante comme la réalisation d'une ligne de tramway qui ne se contenterait plus de relier seulement la zone de l'Ambresis à celle où se trouve le Centre Commercial de Claye-Souilly mais qui ferait partie intégrante du réseau de transports francilien. En effet, beaucoup de projets de tramways se montent mais aucun n'a encore été réalisé si loin de Paris bien que leur vocation soit de faciliter les déplacements transversaux, entre banlieues, sans passer par Paris.

Ainsi, le tramway, même s'il est ancien, a été presque totalement abandonné avant de retrouver une place de choix dans l'offre de transports en commun des grandes agglomérations. Ses avantages sont d'être mieux perçu par le public, d'allier le confort du rail au caractère agréable du voyage en bus, mais aussi d'être très peu polluant et économique. De plus des lignes de tramway ont été inscrites dans le contrat de plan Etat-Région, ce qui montre bien son importance même pour les pouvoirs publics.

Marne-la-vallée, au Sud de notre périmètre, et l'aéroport de Roissy-Charles-de-Gaulle au Nord ne sont reliés que par RER, et encore faut-il passer par Paris, c'est-à-dire faire un trajet passant par 5 zones tarifaires et durant près de deux heures pour un trajet qui aurait pris une quarantaine de

minutes en voiture. On peut donc imaginer relier ces deux pôles très importants puisqu'ils sont tous les deux des gares TGV, l'un étant en plus un aéroport international, et l'autre possédant de grands centres commerciaux et un parc d'attraction connu mondialement, visité par des touristes de toutes les origines.

Cette ligne partirait de l'aéroport de Roissy, puis rejoindrait la zone de l'Ambresis (rejoindre la gare RER de Mitry-Villeparisis semble pour le moment impossible puisque venant du Nord elle traverserait une zone d'habitation ce qui la diviserait en deux parties et entraînerait probablement de nombreuses expropriations). La limite de zone urbanisée est assez proche à l'Est et permet de longer l'autoroute jusqu'à la zone de l'Ambresis avant de la traverser vers la zone commerciale de Claye-Souilly, la ligne rejoindrait ensuite la gare de Marne-la-Vallée. Tout cela est envisageable mais demande beaucoup d'études, de plus une ligne de tramway est financée par l'Etat, la Région, le Département et les communes, ce qui demande des accords et beaucoup de discussions en plus de ceux portant sur le tracé précis. A titre d'exemple, la ligne T3 a mis plus de 5 ans à être réalisée, et a coûté plus de 214 millions d'euros, la ligne T1 plus de 7 ans pour un coût de près de 81 millions d'euros. La ligne proposée est en noir sur la carte suivante.

Cette proposition bien que réalisable un jour est très ambitieuse et sera certainement longue à être mise en place même si les projets concernant le Grand Paris parlent de cette problématique des transports qui doivent réussir à mieux mailler le territoire.

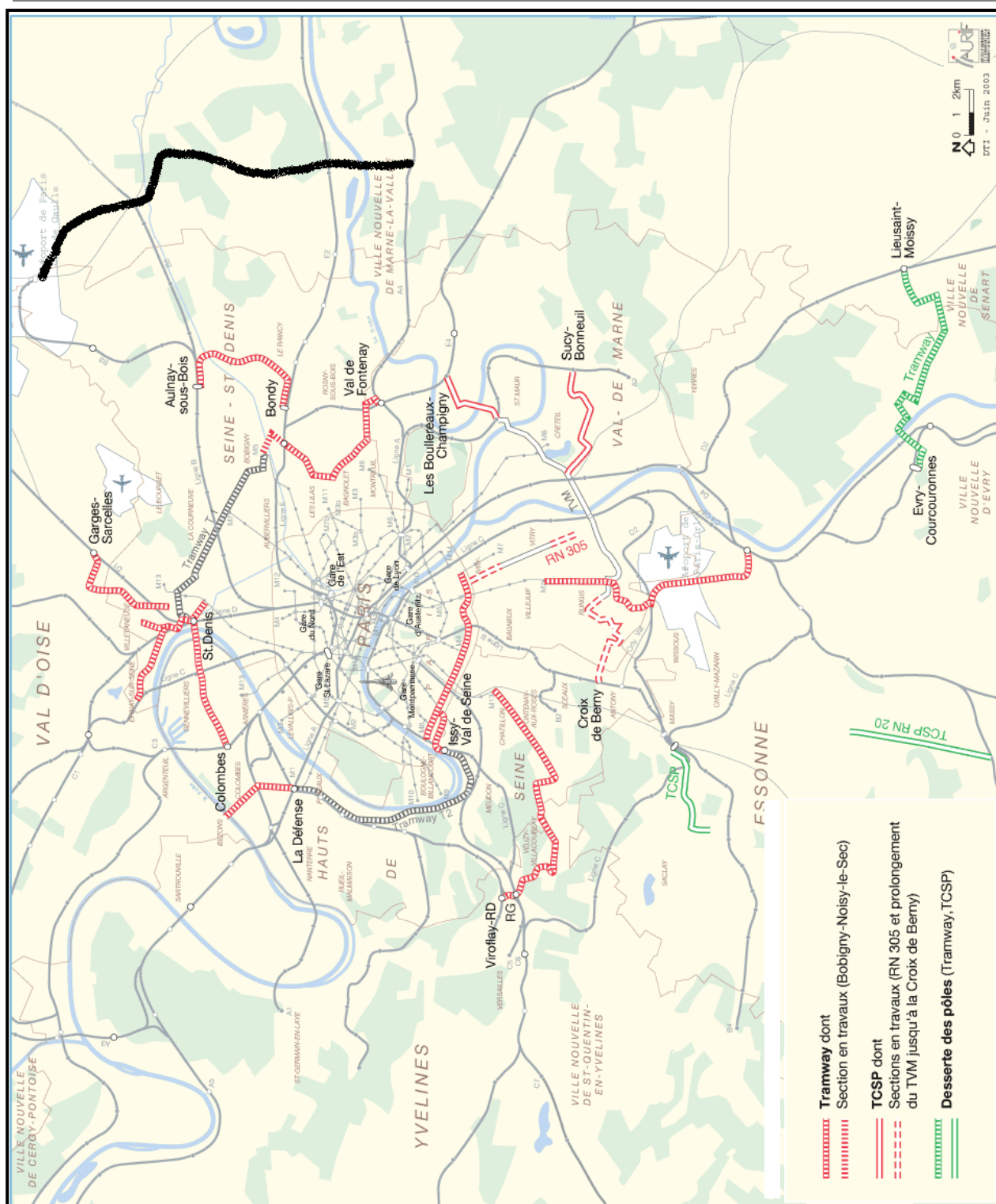


Figure 18: Carte des tramways existants et ajout d'une ligne

Conclusion

La région parisienne est en plein bouleversement, des idées nouvelles naissent et évoluent avec l'idée d'un Grand Paris à créer. Cependant, ces idées générales d'un Grand Paris, dont on voit la réalisation dans 30 ou 40 ans ne doivent pas empêcher de conduire des projets visant à améliorer la vie des habitants.

C'est pourquoi j'ai voulu proposer un projet politiquement cohérent puisque proposé dans les plan de mobilité urbaine et dans les contrats de plan successifs de la Région Ile-de-France, mais aussi dans l'aire du temps puisqu'il tente de minimiser le rôle de la voiture dans une activité où elle est encore largement dominante, à savoir les déplacements pour achat. J'ai aussi désiré ce projet accessible au plus grand nombre car cela permet d'améliorer la vie des populations concernées mais aussi parce que cela permet de le pérenniser. Le grand problème en banlieue est le manque de transports en commun et de solutions de remplacement pour la voiture. C'est pourquoi j'ai proposé ces solutions qui devraient pouvoir permettre de limiter l'usage de la voiture, entraîner un début de changement dans les habitudes des habitants de Grande banlieue et qui pourrait être exportées par la suite à d'autres grands centres commerciaux ou zones d'activités.

L'ajout d'une ligne de bus peut permettre une mise en place assez simple et rapide, cependant l'idée d'une nouvelle ligne de tramway aurait certains avantages supplémentaires, tout d'abord l'agréabilité du mode de transport, il faut savoir que lorsqu'une ligne de tramway est créée et que l'on chiffre la future fréquentation, la fréquentation réelle est toujours bien supérieure, parfois jusqu'à un facteur deux ou trois, ce qui montre l'engouement du public, mais aussi le caractère plus écologique et économique des trajets.

Bibliographie et Webographie

- Wikipédia
- Site internet de Villeparisis
- Site internet de Claye-Souilly
- Site internet du STIF
- Google maps
- Plu de Villeparisis et Claye-Souilly
- Les éléments des projets de construction (Ernst Neufert)
- Les cahiers de l'enquête globale de transport N°7, Les déplacements pour achat
- Les cahiers de l'enquête globale de transport N°8, Les déplacements de fin de semaine
- Les cahiers de l'enquête globale de transport N°9, La mobilité dans la Seine-et-Marne
- Les cahiers de l'enquête globale de transport N°5, Les déplacements en transport collectif en Ile-de-France
- Les déplacements des franciliens en 2001-2002

Table des illustrations

Figure 1: Région Ile-de-France.....	9
<u>Source:</u> http://www.ile-de-france.jedecouvrelafrance.com/r-20.html et réalisation de Marie CAZAU	
Figure 2: Déplacement pour achat selon la périodicité	10
<u>Source:</u> Les cahiers de l'enquête globale des transports N°7	
Figure 3: Moyens de transport pour l'ensemble des déplacements pour achat	11
<u>Source:</u> Les cahiers de l'enquête globale des transports N°7	
Figure 4: Distance moyenne des déplacements pour achats selon la périodicité et la couronne de résidence	12
<u>Source:</u> Les cahiers de l'enquête globale des transports N°7	
Figure 5: Situation de la Seine-et-Marne et de Villeparisis à l'échelle nationale et régionale	13
<u>Source:</u> http://www.ile-de-france.jedecouvrelafrance.com/r-20.html et http://www.ile-de-france.jedecouvrelafrance.com/r-20.html et réalisation personnelle de Marie CAZAU	
Figure 6 Pyramide des âges en 2007	14
<u>Source:</u> http://www.municipales-2008.com/elections_municipales_17767_commune_de_villeparisis.html	
Figure 7: Les modes de transports des actifs de Villeparisis	15
<u>Source:</u> Rapport de présentation du PLU de Villeparisis et réalisation de Marie CAZAU	
Figure 8 Voies structurantes de Villeparisis	15
<u>Source:</u> http://www.villeparisis.fr/Plan_villeparisis.pdf et réalisation de Marie CAZAU	
Figure 9: Plan des lignes de bus gérées par le CIF	16
<u>Source:</u> http://www.villeparisis.fr/plan_bus.sw	
Figure 10: Organisation spatiale des entités paysagères	17
<u>Source:</u> Rapport de présentation du PLU de Villeparisis	
Figure 11: Localisation de Claye-Souilly en région parisienne par rapport à Meaux et Paris	18

Source: http://imageseu.homeaway.com/vd2/propmaps/hr/en/o/72637/france-paris-v001_72637.png

Figure 12: Evolution de la population de Claye-Souilly 19

Source: Rapport de présentation du PLU de Claye-Souilly

Figure 13: Desserte routière de Claye-Souilly 20

Source: Rapport de présentation du PLU de Claye-Souilly

Figure 14: Réseau de bus TVF desservant Claye-Souilly..... 21

Source: <http://www.veolia-transport-idf.fr/veolia/apps/netportal/tvf/defaultpage.jsp?idtab=41738>

Figure 14 bis: Travaux prévus par le conseil général de Seine-et-Marne.....27

Source: M. Fauvage

Figure 15: Déviation du bus 21..... 29

Source: http://www.villeparisis.fr/plan_bus.sw et réalisation de Marie CAZAU

Figure 16: Proposition de tracé d'une nouvelle ligne de bus 31

Source: Google map et réalisation de Marie CAZAU

Figure 17: Trajet de la nouvelle ligne de bus devant le "Centre Commercial de Claye-Souilly" avec transformations du parking..... 34

Source: Google map et réalisation de Marie CAZAU

Figure 18: Carte des tramways existants et ajout d'une ligne 38

Source: http://www.paris-france.org/FR/Deplacements/tramway/pourquoi/pop_A2_2.asp et réalisation de Marie CAZAU

Photographie page de couverture : Le canal de l'Ourcq par Colette Dumont et Claye-Souilly par Clicsouris

Photographie 1: Plaine céréalière de la commune de Villeparisis 13

Photographie 2: Travaux en cours à Villeparisis..... 26

Photographie 3: Photographie 3: Exemple d'arrêt de bus à Anthony (dans le Sud de la région parisienne)..... 32

Toutes les photographies ont été prises par Marie CAZAU excepté les deux photos de page de couverture.



Marie CAZAU

Tuteur: Hervé BAPTISTE



Ecole Polytechnique Universitaire
Département Génie de l'aménagement
35 allée Ferdinand de Lesseps
37205 Tours Cedex 3

Seine-et-Marne : Liaison de trois pôles commerciaux pour une diminution de l'utilisation de la voiture

Résumé :

Les villes de Villeparisis et Claye-Souilly en Seine-et-Marne ont différents avantages. Tout d'abord leur desserte au niveau réseau routier qui leur permet de rejoindre des pôles importants de la région parisienne assez rapidement lorsque le trafic le permet, mais aussi une desserte en transports en commun plus importante que celle des autres villes du département de part leur situation en limite d'agglomération parisienne. Cependant elles présentent aussi des désavantages, liés à ces avantages. Possédant des centres commerciaux, ceux-ci sont séparés par les grandes voies de communication routière, et bien que mieux desservies que le reste du département, les transports en commun sont encore trop peu nombreux par rapport au reste de la région Ile-de-France.

Ce rapport propose deux solutions pour une meilleure liaison de ces pôles. La première serait de créer une ligne de bus permettant de relier ces trois pôles commerciaux et de faciliter son utilisation par la proposition de différents services. La seconde est de mettre en place une nouvelle ligne de tramway ce qui permettrait de toucher une plus grande population et de relier d'autres pôles comme Marne-la-Vallée et Roissy-Charles-de-Gaulle dans l'optique d'une meilleure mobilité transversale des Franciliens.

Mots clef:

Transports en commun, bus, tramway, région Ile-de-France, limite d'agglomération parisienne, prépondérance de la voiture, Seine-et-Marne (77), Villeparisis, Claye-Souilly