

## CATTE-VSGP

(Coordination des associations du Territoire pour la transition écologique à Vallée Sud - Grand Paris)

### Groupe de Travail Mobilité Durable

## ***Orientations proposées en matière de mobilités pour le Territoire Vallée Sud - Grand Paris***

L'Établissement Public Territorial "Vallée Sud - Grand Paris" a engagé conformément à la loi, l'élaboration de son Plan Climat Air Energie Territorial de façon à accompagner la transition écologique.

A cette occasion, les associations environnementales se sont regroupées dans un Collectif, la CATTE (Coordination des Associations du Territoire pour la Transition Écologique) pour accompagner la démarche du Territoire Vallée Sud - Grand Paris et être force de proposition.

La question des Mobilités est bien évidemment centrale dans cette démarche et le Groupe de Travail "Mobilité Durable" de la CATTE propose les premières orientations suivantes:

- **En préambule, la politique urbaine menée doit viser à la réduction des déplacements contraints des habitants du Territoire : cela doit se traduire dans les différents documents de planification urbaine et de mobilité, et être incité par le PCAET.** Pour ce faire, un aménagement urbain à la fois diversifié dans sa programmation et compact dans l'espace doit prévaloir, qu'il s'agisse de quartiers existants que l'on rénove ou densifie, ou qu'il s'agisse d'un nouveau quartier avec notamment des commerces de proximité et des écoles à moins de 500m. Les nouvelles constructions de logements doivent se faire sous condition de proximité suffisante d'un certain nombre d'équipements, qu'il faut réaliser dans une temporalité resserrée. Limiter les déplacements pour aller au travail nécessite également un changement radical dans la vision de l'aménagement du territoire : il faut maintenir et développer les activités existantes (production, services, écoles supérieures...) en étant l'initiateur de dispositifs (pilotant les intervenants nécessaires) qui peuvent aller jusqu'à l'accompagnement à une relocalisation de proximité lors d'une reconfiguration du foncier. Il ne faut pas oublier d'intégrer des locaux d'activités pour TPE/TPI dans les cahiers des charges de ZAC et revoir éventuellement leurs bilans car: clientèle, partenaires, collaborateurs peuvent tous être à proximité! Il est aussi nécessaire de prévoir un maillage de tiers lieux de travail (pour accompagner le développement pressenti du télétravail) et d'innover avec la création de lieux partagés "comme à la maison" pour permettre aux salariés aux horaires discontinus de se reposer ou se restaurer sans avoir à multiplier leurs aller-retours.

- **Le futur des mobilités dans le Territoire Vallée Sud Grand Paris doit s'inscrire dans une vision rééquilibrée de la répartition** entre les différents modes de transports, au profit des mobilités actives (vélo, marche à pied et engins de déplacement personnel dits de "micromobilité") et des transports publics de voyageurs. L'espace public qui est une denrée rare doit lui aussi être mieux partagé entre les différents modes de transports et de déplacements y compris les déplacements piétonniers, notamment des personnes à mobilité réduite ou avec déficiences visuelles. L'ensemble doit s'inscrire également dans une vision apaisée des mobilités, avec des vitesses peu élevées et un encouragement au respect mutuel des usagers de la voirie, en appliquant le principe de prudence du code de la route (article R412-6).
- **Ce futur de toutes les mobilités doit s'inscrire dans une démarche continue de co construction avec les associations du territoire.** Un comité mobilité associant élus, employés du territoire, transporteurs et associations, citoyens tirés au sort, doit être créé au sein du territoire pour traiter de l'ensemble de ces mobilités (y compris vélo) de façon cohérente. Ce comité pourra travailler sur tout nouveau projet de mobilité structurant (voirie, transport bus, transport ferré ...), ainsi que sur l'amélioration de l'existant. Il pourra également travailler plus largement sur un plan de déplacements territorial. Tous les travaux et comptes rendus de ce comité seront mis à disposition de l'ensemble de la population, sur le site internet du territoire.
- **Renforcer la place de la marche à pied dans les villes du Territoire** est névralgique pour aller vers plus de proximité et une plus grande convivialité urbaine, tout en prenant en compte les personnes à mobilité réduite (y compris parents avec poussettes) ou avec déficiences visuelles. Ce qui signifie des secteurs piétonniers élargis, des secteurs à priorité piétonne respectée et sécurisée en plus grand nombre, de fréquents élargissements de trottoirs, des pôles d'échanges intermodaux à aménager auprès des grandes stations de transports ou des gares du Territoire. Lors de tous travaux de voirie ou de constructions de bâtiments, la prise en compte des trajets piétons et des accès aux arrêts de transports publics doit devenir une priorité.
- **Le développement du vélo doit être vivement encouragé,** avec l'aménagement de voies cyclables efficaces et sûres, d'espaces de stationnement sécurisés et couverts en nombre et volume d'offre suffisants, de services adaptés (recharge électrique vélo, pression des pneus, ateliers de réparation vélos), la mise à disposition d'offres de location de vélos dans toutes les communes du territoire aux points structurants (équipements publics et grosses stations de transport), un maillage continu entre les différentes villes du territoire.

Il est souhaitable que le Schéma Directeur Vélo de Vallée Sud Grand Paris en cours d'élaboration se fasse en cohérence et conforte le projet de RER Vélo proposé par les associations de cyclistes franciliens, dont les principes de réalisation et de gouvernance doivent être précisés.

Lors de tous travaux de voirie ou de constructions de bâtiments, le maintien des aménagements cyclables doit être intégré dans les cahiers des charges.

- **Les réseaux d'autobus doivent être densifiés en volume d'offre et en amplitude (soirée et weekend) et fréquence de services** (en particulier aux heures de pointes). Ils doivent être conçus et rendus plus lisibles en associant les usagers et les citoyens. La mise en concurrence en cours ou programmée (théoriquement de 2022 à 2024 pour le Territoire), la réorganisation des bus pour l'arrivée du tramway T10, les nouveaux besoins tenant compte du prolongement de la ligne 4 de métro, et de l'arrivée des lignes 15 et 18 de métro doivent faire l'objet d'un débat avec le plus grand nombre, au niveau régional et au niveau territorial, en particulier au sein du nouveau comité mobilités proposé.

La place des bus sur les axes équipés de "coronapistes" doit être examinée afin de ne pas désavantager ce mode de transport du quotidien.

Lors de tous travaux de voirie ou de construction de bâtiments, la prise en compte des trajets en autobus perturbés doit devenir une priorité.

- **L'usage de la voiture doit être limité** en volume et en espaces consommés (places de parking sur la voie publique et dans les constructions de logement), apaisé en termes de vitesses autorisées et plus partagé avec le développement du covoiturage et de l'autopartage qu'il s'agisse d'offres régulées par la puissance publique ou non.

La fin de la vente des véhicules thermiques, en 2040 selon les prévisions nationales et européennes, doit être anticipée et préparée dès maintenant.

La mise en place d'un maillage resserré de stations de recharge pour le véhicule électrique doit être entreprise sur l'ensemble du Territoire.

Le véhicule autonome devra le moment venu aussi répondre à ces mêmes objectifs de modération et de partage de l'usage.

- **Grandes pénétrantes urbaines :**
  - **La RD920 constitue un axe stratégique** pour les mobilités de surface du Sud Francilien, mais aussi pour son développement économique, commercial et urbain, et dès lors il importe que son aménagement soit mené dans une vision équilibrée du partage de la voirie. La RD 920 doit constituer un axe fort pour la circulation des vélos avec un concept nouveau à mettre au point, avec des voies cyclables larges et clairement séparées des trottoirs. Elle doit aussi comporter une offre de transport public de surface en site propre (TCSP) à mettre à l'étude rapidement, et ce à l'égal des

grands axes routiers qui l'entourent (RD 906, RD 986, Bd des Maréchaux, etc..)

- **RD986**

La mise en service de T10 à l'horizon 2023 sur la RD 986 doit s'accompagner de la mise en place de pistes cyclables de haut niveau de service, larges et distinctes des trottoirs, selon les derniers enseignements en la matière. Une concertation doit s'engager au plus vite pour évaluer les projets prévus et y apporter les inflexions nécessaires.

Le prolongement de la ligne T10 vers l'Est sur le tracé du TVM doit être mis à l'étude.

- **RD906**

La RD 906 au nord du pôle Chatillon-Montrouge doit faire l'objet d'un travail de concertation pour un futur réaménagement favorable aux vélos, aux transports en commun et aux piétons.

- **Les liaisons avec les grands pôles d'activité voisins.**

Avec Paris au Nord, la zone de Vélizy- Villacoublay au Sud-Ouest, la zone de Rungis-Orly au Sud-Est, le Territoire Vallée Sud Grand Paris enregistre de nombreux échanges, que ce soit pour le travail ou les déplacements personnels. Ces déplacements notamment vélos sont entravés par l'effet de coupure généré par les infrastructures souvent de type autoroutier qui desservent ou traversent ces pôles. L'aménagement d'infrastructures réservées aux modes actifs et aux piétons est à étudier dans chaque cas, dans une combinaison intelligente de voies réservées et de passerelles adaptées pour franchir les coupures. Le Schéma Directeur Vélo doit être l'occasion d'engager les études de ces aménagements éligibles à des financements d'Etat.

- **Orlyval voit sa raison d'être disparaître avec la construction du métro du Grand Paris.** Sa transformation en ligne de métro classique est le seul scénario crédible, ce qui suppose non seulement la création de stations nouvelles à Wissous et à Chemin d'Antony, mais aussi l'étude de son prolongement ultérieur à l'Ouest, vers Vélizy en utilisant la trouée de la A 86 et avec des possibilités de desserte intermédiaire de Chatenay, du Plessis-Robinson et du Petit Clamart. Cette nouvelle ligne de métro, la ligne 19, devra être doublée d'un axe vélo fort, dans l'esprit du projet Vélopolitain permettant une liaison cyclable continue de Rungis à Velizy.
- **Les Lignes RER B et C** qui desservent le Territoire, si elles ne relèvent pas de la compétence de Vallée Sud Grand Paris, doivent cependant être mentionnées pour la nécessité d'une action d'amélioration du service. En particulier, la ligne B est caractérisée par une situation critique en matière de qualité de service, saturée et insuffisamment fiable, et les solutions prévues sont régulièrement repoussées, conduisant à une situation de crise chronique depuis de nombreuses années.