

Direction des Transports, de la Voirie et des Déplacements
Service Transports et Etudes Générales
Affaire suivie par Françoise Cortois
courriel: francoise.cortois@valdemarne.fr
tél : 01 49 56 53 56
Elise n° 16-003804-A

Monsieur Bernard GOBITZ
Vice-président de l'AUT / FNAUT Ile-de-France
32, rue Raymond Losserand
75014 PARIS

DTVD-STEG n°2016- 95

Créteil, le 16 JUIN 2016

Monsieur le Vice-président,

Vous m'avez fait parvenir la copie d'un courrier adressé au Syndicat des Transports d'Ile-de-France par lequel vous me faites part de dysfonctionnements sur la ligne du Trans Val-de-Marne et je vous en remercie et tiens à vous faire part des remarques suivantes :

Cette ligne dont la partie historique a été mise en service en octobre 1993 est l'une des plus fréquentées d'Ile-de-France.

Sa fréquentation a évolué de 47% depuis son prolongement à Antony en 2007 et de 20% en un an après la mise en service de la gare Pompadour en décembre 2013.

En 2015, 22 millions de voyages ont été effectués sur cette ligne. De plus, 74% des rabattements sur la gare Pompadour se font en bus ce qui place l'arrêt de bus Pompadour en tête des arrêts les plus chargés de cette ligne.

Malgré des renforts répétés, les derniers ont été mis en place à l'ouverture de la gare Pompadour, le taux de charge de cette ligne ne cesse d'augmenter. En 2015 il était de plus de 94%.

Les usagers sont pris en charge dans des conditions qui se dégradent au fil du temps et les machinistes déplorent une augmentation du nombre d'incidents avec les voyageurs. Cet état de fait a en effet pour conséquence une dégradation de la régularité de la ligne.

De plus, comme vous l'indiquez, la desserte cadencée de 8 trains par heure de la gare RER Pompadour avec des écarts respectivement de 3 puis 11 minutes et ce, dans les deux sens de circulation a pour conséquence la saturation des quais du Tvm et entraîne une surcharge des premiers bus qui passent à l'arrêt sans qu'ils puissent parfois même, absorber toute la charge.

Ce phénomène s'observe non seulement aux heures de pointes, mais également en heures creuses. Le Département a interpellé le STIF sur cette situation.

Sur la partie ouest de la ligne vous nous faites part de dysfonctionnements ou de réglages inadaptés de certains feux qui de fait, ne donnent pas la priorité aux autobus.

En effet, sur la section ouest du TVM, la priorité repose sur les réglages mis en œuvre lors de la création de l'infrastructure par la RATP en 2007. Ce système tend aujourd'hui à montrer ses limites.

De plus, une évolution de l'urbanisation du secteur a nécessité la modification de la géométrie de deux carrefours situés sur l'avenue de la Cerisaie à Fresnes ce qui a également eu pour effet de dégrader la priorité données aux bus sur plusieurs carrefours de l'avenue.

Pour ces raisons, les services du Département se sont engagés depuis mars 2016 dans une refonte de ce système de priorité. L'objectif est la mise en œuvre à la fin de l'été 2016 d'un dialogue entre les contrôleurs de carrefours en vue de permettre une priorité type Tramway.

Sur la partie historique du TVM entre l'arrêt Cor de Chasse et la gare RER de Saint-Maur-Créteil, le système de priorité aux feux a déjà été adapté en 2004. De nombreux aménagements ont sensiblement été modifiés depuis l'infrastructure : modification du carrefour de la Résistance à Thiais en faveur du TCSP 393, aménagement du pôle de Choisy, aménagement du pôle d'échanges Pompadour avec la ligne O. Le nombre de lignes de feux par sens est ainsi passé de 26 à 36.

Conscient des contraintes croissantes d'exploitation et conformément aux travaux initiés en 2015 avec le STIF et la RATP, le Département a identifié des possibilités de gains de temps de parcours. Les études sont en cours d'exécution.

D'autre part, des dispositifs ayant pour effet de diminuer la vitesse des bus ont effectivement été mis en place, en particulier à Choisy-le-Roi et à Saint-Maur.

A Choisy-le-Roi avant la création du pôle, l'étude d'accidentologie réalisée au schéma de principe de 2003 révélait que :

- *Sur la zone étudiée, plus d'un accident sur deux implique un piéton,*
- *La grande majorité des accidents se situent au niveau du carrefour Rouget de Lisle et de la station de la Tête de Pont.*
- *La gravité des blessures est également plus importante sur ces lieux et notamment sur la Tête de Pont,*
- *L'importance des flux de piétons conjuguée à l'inadéquation des passages protégés et des espaces piétons est certainement la source de cette accidentologie importante.*

En conclusion, il a été choisi de proposer une multiplication des passages piétons, protégeant les piétons de tous véhicules y compris des bus, et d'avoir un revêtement qualitatif sur les espaces publics et les espaces de traversée du pôle, soulignant le caractère urbain du site au détriment de la fonction circulatoire pure, et incitant à une réduction des vitesses.

D'ailleurs depuis la mise en service du pôle la sécurité a été nettement améliorée. Si des accidents demeurent encore malheureusement, ceux-ci ont diminué de 34% et le nombre de victimes de 42%. De plus, le marché qui s'est développé depuis août 2015, de part et d'autre de la voie a été accompagné de la mise en place de nouveaux moyens de sécurité, à savoir des barrières, de l'éclairage et des feux tricolores supplémentaires sur les voies de circulation générale.

Vous comprendrez donc que le revêtement pavé de ce secteur ne relève pas d'un choix d'esthétique mais bien de la définition d'une cohérence de l'espace apaisé à l'intérieur duquel l'ensemble des modes de déplacements doivent pouvoir cohabiter. Le choix d'une limitation de vitesse à 30 km/h sur ce périmètre rentre en cohérence avec cet objectif.

Concernant la présence de vendeurs à la sauvette sur les quais du Tvm, j'ai alerté monsieur le Maire de Choisy-le-Roi, au regard de ses pouvoirs de police.

D'autres aménagements de sécurité ont dû être réalisés rue du Pont de Créteil à Saint-Maur suite à plusieurs accidents corporels impliquant des enfants, comme ce fut le cas en 2015.

Sur cet axe très large et très roulant, près de 20 000 véhicules/jour, composé de deux fois deux voies et deux voies pour le Tvm, des mesures de vitesses ont été réalisées et ont mis en évidence des vitesses parfois très excessives, en particulier pour le Tvm. D'autre part, des piétons indisciplinés avec parfois des poussettes, accompagnés d'enfants qui résident dans les immeubles situés entre la Marne et la rue du Pont de Créteil, traversent les 20m de l'axe pour se rendre à l'école du Chalet, située villa Vernier. Tout ceci a contraint le Département, en concertation avec la ville, la RATP et après accord du Préfet, à mettre en place un plateau traversant ainsi que des feux tricolores

afin de ralentir la vitesse des autobus et des véhicules et de permettre une traversée sécurisée des piétons.

Je suis par ailleurs intervenu auprès du directeur de la Semmaris sur les risques qu'encourent les personnes qui parcourent à pieds le site propre du Tvm depuis l'arrêt « Mairie de Chevilly » et qui se rendent vraisemblablement aux pavillons des fleurs. Je lui ai demandé d'étudier la faisabilité d'un passage piéton depuis le Marché d'Intérêt National jusqu'au quai du Tvm.

De plus, fin avril 2015, la paroi du souterrain du MIN de Rungis s'est effondrée, ce qui a obligé la RATP à dévier le tracé du Tvm en le rallongeant de 1,5 km. En Juillet 2015 un autre tracé a été trouvé, réduisant cette déviation à 400 m, soit 2 à 4' de temps de parcours supplémentaire. Renseignements pris auprès de la RATP, des travaux qui permettront la fiabilisation du tracé en favorisant la circulation des bus seront réalisés par la Semmaris. Ils débuteront le 1^{er} juin prochain, pour une livraison au 1^{er} septembre 2016.

Néanmoins, ce sont les temps d'échanges aux arrêts qui pénalisent le plus la ligne, puisque ceux-ci vont de 9 secondes à 58 secondes en fonction des arrêts. En effet, cette ligne emblématique qui a connu 266% d'augmentation de sa fréquentation depuis sa mise en service, est toujours exploitée avec du matériel articulé à trois portes.

Ce type de matériel, outre qu'il n'incite pas les usagers à s'installer au fond de l'autobus, par crainte de ne pouvoir descendre à temps à l'arrêt, d'où une perte de capacité, ne permet pas une montée/descente rapide, en particuliers aux arrêts les plus chargés.

Un matériel plus capacitair et possédant au moins quatre portes, type tri-caisses permettrait une meilleure prise en charge des usagers tant au niveau confort que performance de la ligne.

En vous remerciant de l'intérêt que vous portez au bon fonctionnement et au développement des réseaux de transports, je vous informe que mes services sont à votre disposition si vous souhaitez des éléments complémentaires.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Vice-président, l'expression de ma considération distinguée.

Le Président du Conseil départemental

***Pour le Président du Conseil départemental
et par délégation
le Vice-Président***

Pierre GARZON