

Etude de restructuration de réseau de bus à la mise en service de la ligne BHNS T Zen 2

TTK

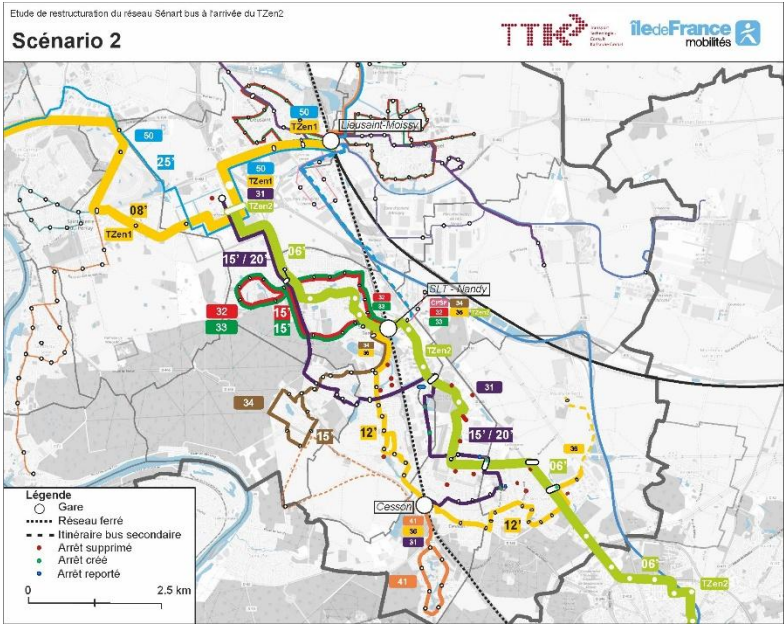
Transport
Technologie -
Consult
Karlsruhe GmbH

Etude et assistance réseau TC

Client : Ile-de-France Mobilités (IdFM)

2024

Mission d'assistance portant sur la restructuration du réseau bus sur le territoire de la Communauté d'Agglomération de Grand Paris Sud



Scénario 2 proposé



Zoom sur la desserte de Cesson

Critère	Scénario 1	Scénario 2
Niv offre : SLT - Ville	Lignes 31, 32 et 33 (15 en HP) en passage à SLT-Ville	Ligne 36 en passage (12' en HP)
Niv Offre : Cesson / VSD	Renfort de l'offre des lignes 42 et 43 Intégration de la desserte de la ZI de VSD à l'itinéraire principal	Renfort de l'offre notamment pour le secteur sud (ligne 36 à 12' en HP) Intégration de la desserte de la ZI de VSD à l'itinéraire principal
Niv Offre : ZI Bois Sénart	Desserte uniquement par la ligne Tzen2 secteur est (Bois Sénart CC + Maisonnement)	Desserte fine ouest par la ligne 31 Desserte est par le Tzen2
Niv Offre - Nandy	Renfort de l'offre ligne 34	Renfort de l'offre lignes 34 + 31
Potentiel : OD direct et TP Nandy <=> Bois Sénart	Rupture de charge en gare de SLT - Nandy + 12 min de TP par rapport à l'actuel	Répond à la demande actuelle (CITALIEN) Maintien de l'OD direct
Potentiel : OD direct et TP SLT Ville <=> Gare SLT	OD directe via la ligne 36 (15' en HP)	OD directe via la ligne 36 (12' en HP)
Potentiel : OD direct et TP SLT Ville <=> Cesson/VSD	Lien direct avec la gare de Cesson via les lignes 31 et 36 Rupture de charge si besoin d'accéder à Cesson/VSD Ville (secteur 42-43)	OD directe via la ligne 36 avec une offre à 12' en HP Lien direct avec la gare de Cesson mais également au delà => Hausse de la part modale TC
Potentiel : OD direct et TP Cesson <=> Carré Sénart	OD directe via la ligne 31 Amélioration TP : 20 min (24 min actuel)	OD directe via la ligne 31 Dégradation TP : 31 min (24 min actuel)
Potentiel : OD direct et TP VSD/Cesson <=> Gare de Cesson	Maintien de l'OD directe avec les lignes 42 / 43	OD directe via les lignes 36 et 31 + amélioration de l'offre => Hausse de la part modale TC
Lisibilité	Maintien des boucles 42/43	Suppression des boucles 42 et 43 pour créer deux lignes 31 et 36
Efficacité du réseau	Réseau avec des tracés plus directs => Suppression d'arrêts (18)	Maillage fin => Desserte de plus d'arrêt (moins de suppressions) (15)
Complémentarité	Deux axes forts ouest (31/36) et est (Tzen2)	Un axe fort ouest (31) et est (Tzen2) Maillage fin de l'ouest du secteur Bois Sénart par la ligne 31
Arrêts déplacés / créés	3 arrêts créés / déplacés	7 arrêts créés / déplacés
Terminus à créer	-	Création d'un terminus à la ZI de VSD + local conducteur
Kilomètres parcourus		

Tableau multicritère de comparaison des deux scénarios



Le projet de ligne de TZEN 2 dont la mise en service est prévue pour 2029, doit connecter la gare SNCF de Melun avec la station Trait d'Union située dans le carré Sénart et desservie par la ligne de TZEN 1. Cette nouvelle ligne doit également connecter, sur son tracé, la gare RER D de Savigny-le-Temple/Nandy. Elle desservira, du Sud au Nord, les communes de Melun, Vert-Saint-Denis, Cesson, Savigny-le-Temple et Lieu-saint.

TTK a été retenu par Île-de-France mobilités pour réaliser dans ce cadre une étude en deux phases :

- **Phase 1 : Diagnostic** du réseau et identification des enjeux liés à la mise en place du T Zen 2
- **Phase 2 : Propositions** de restructuration : 2 scénarios qui ont fait l'objet d'une analyse multicritère.

L'étude a été menée avec de nombreux échanges avec les partenaires : Communauté d'agglomération, exploitant actuel et le département.

Ces échanges et les analyses ont permis d'identifier les enjeux sur le territoire et les besoins concrets des habitants des différentes communes.

Au final, TTK a conclu sur un scénario permettant de répondre au mieux aux besoins des habitants et volontés politiques tout en prenant en compte les contraintes d'exploitation et financières.