

AMELIORATION DE LA DESSERTE DES BASES DE LOISIRS

INSTITUT D'AMENAGEMENT ET D'URBANISME DE LA REGION D'ILE-DE-FRANCE



Amélioration de la desserte des bases régionales de plein air et de loisirs

Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région d'Ile-de-France

15, rue Falguière - 75740 PARIS CEDEX 15 - Tél. : 01 77 49 77 49 - Télécopie : 01 77 49 76 02 -

Directeur général : François DUGENY

Département Mobilité et Transport

Directeur : Alain MEYERE

Étude réalisée par Frédérique PREDALI et Jérôme BERTRAND

Crédits photo : Frédérique PREDALI et Jérôme BERTRAND

© IAURIF –Février 2008

SYNTHESE

Les bases régionales de loisirs ont une fréquentation difficile à quantifier mais bien connue sur le plan qualitatif puisqu'elles drainent leurs clientèles aux périodes creuses d'activités, les vacances scolaires et les week-ends, du fait de leur nature même. De plus, leur fréquentation est fortement dépendante des conditions météorologiques à ces périodes.

La Région Ile-de-France souhaite pouvoir assurer pleinement la mission de service public des bases en permettant aux Franciliens d'y accéder en transport public. Cette volonté a permis de lancer cette étude dont l'objectif est de proposer des pistes d'amélioration de la desserte des bases en transport public routier. Le choix et la mise en œuvre de ces actions ne pourra se faire que dans un second temps, au cas par cas en consultant l'ensemble des acteurs et en mobilisant les financeurs éventuels. Les actions sur le mode bus seront précisées par le STIF, si elles sont retenues.

Les pistes proposées dans l'étude tiennent compte des spécificités de chacune des bases de loisirs et des possibilités actuelles de desserte par tous les modes alternatifs à la voiture. Tous les itinéraires pour les vélos et les piétons des bases jusqu'aux gares sont insuffisamment sécurisés et manquent de jalonnement.

De façon générale, le caractère même de la fréquentation des bases (sorties familiales ou en groupe, improvisées en fonction de la météo, provisions pour pique-niquer...) ne porte pas à envisager une desserte massive en transport public. La voiture reste le mode le plus pertinent grâce à sa souplesse d'utilisation, voire son moindre coût. L'autre choix modal pertinent est la combinaison train + vélo, puisque cette combinaison permet d'optimiser les temps de parcours et aussi de se déplacer aisément à l'intérieur des bases (souvent très étendues).

Pour certaines bases, éloignées des zones denses, il est irréaliste d'étoffer l'offre de bus les week-ends en raison du faible niveau d'offre du réseau (peu de fréquence en semaine, lignes dédiées aux migrations d'actifs et scolaires, aucune ligne en service le dimanche). Dans ces cas, l'amélioration de la desserte passe par l'équipement de la base en véhicule adapté pour des navettes à la demande.

Enfin, d'autres pistes complémentaires à celles relatives au niveau d'offre sont proposées. Elles concernent la tarification des transports et du stationnement dans les bases, ainsi que la lisibilité de l'offre et l'information sur l'accessibilité aux bases, notamment par la mise à jour des sites Internet (des bases, de leur association, des moteurs de recherche d'itinéraire en ligne sur Internet).

Toutes les actions devront être relayées par des moyens de communication à l'échelle régionale pour porter leurs fruits.

SOMMAIRE

<i>Synthèse</i>	<i>iii</i>
<i>Introduction</i>	<i>1</i>
<i>Partie I – Diagnostic général</i>	<i>7</i>
Les bases régionales de loisirs	7
L’accessibilité à l’offre régionale des bases de loisirs	12
La tarification des transports	21
<i>Partie II – Pistes d’amélioration</i>	<i>25</i>
Les améliorations en transport collectif	25
Les améliorations pour les cyclistes et piétons	30
Les améliorations envisageables sur la tarification	41
Renforcer l’information et la lisibilité de l’offre	42
<i>Partie III - Fiche diagnostic et propositions par base</i>	<i>47</i>
Bois-le-Roi	49
Buthiers	55
Cergy-Pontoise	61
Créteil	67
Draveil (Port-aux-Cerises)	73
Etampes	79
Jablins-Annet	85
Moisson-Mousseaux (Boucles de Seine)	91
Saint-Quentin-en-Yvelines	97
Vaires-Torcy	103
Verneuil (Val de Seine)	109

INTRODUCTION

Les objectifs et enjeux de l'étude

Les bases régionales de plein air et de loisirs (BRPAL) ont pour ambition d'assurer un véritable service public en permettant la pratique d'activités sportives, culturelles, de plein air et de loisirs dans un cadre naturel préservé du bruit.

Ce sont des pôles générateurs de déplacements au fonctionnement particulier : elles n'attirent que peu de monde pendant les périodes de pointe habituelles pour les transports. De plus, elles connaissent des pics de fréquentation tels qu'aucune « solution » de transport public ne pourra résoudre complètement.

Le nouveau Schéma directeur de la Région Ile-de-France (février 2007) prévoit de « renforcer l'attractivité des bases de plein air et de loisirs » et de rendre possible « toute évolution leur permettant d'accueillir un public plus nombreux par une meilleure accessibilité en transports en commun et circulations douces ».

L'objectif premier de cette étude est de donner des pistes d'amélioration de l'offre de transports en commun pour favoriser l'accès des Franciliens à ces espaces de loisirs. Les améliorations pourront être réalisées à l'initiative de la Région après consultation des partenaires et tour de table financier.

Il faut garder en mémoire que les bases de loisirs ont en effet été créées pour valoriser des terrains occupés en majorité par des sablières en bordure de Seine, de Marne ou de l'Oise et accessibles par le réseau routier mais pas nécessairement desservis par le réseau ferroviaire. Les sites des bases ont été retenus en 1974 d'après une sélection de terrains proposée en 1965, c'est-à-dire à une époque où on n'imaginait pas les transports publics pour les déplacements autres que domicile-travail. Aujourd'hui, ces terrains restent en majorité difficilement accessibles sans voiture particulière.

Deux types de clientèle sont visés par les améliorations, à la fois la clientèle dite individuelle (ce sont les particuliers, qu'ils viennent seuls ou en groupe, en famille) et aussi les groupes (par exemple de scolaires, les comités d'entreprises ou bien les associations sportives) qui constituent une clientèle non négligeable des bases. Les groupes scolaire font partie des segments de clientèle dont il faut favoriser l'accès en raison des difficultés rencontrées par les écoles face aux coûts des autocaristes (plus onéreux que les activités dans les bases).

Les pistes d'améliorations proposées visent un niveau de service de transports acceptable, sans être trop onéreux. Les mesures préconisées ne peuvent aboutir sans le STIF et une consultation de l'ensemble des partenaires locaux (commune, intercommunalité, syndicat mixte de la base, transporteurs).

Les problèmes de sécurité dans les transports publics ne sont pas l'objet de cette étude bien que ces problèmes soient réels dans certaines gares, lignes ou communes, voire à l'intérieur des bases. Ils nécessitent des réponses appropriées de spécialistes.

Les pistes d'améliorations préconisées visent avant tout à offrir une alternative aux personnes motorisées et surtout une possibilité aux personnes non-motorisées de se rendre dans ces grands équipements régionaux.

Rappel bref de la méthodologie

La méthodologie de l'étude a été affinée suite aux trois premières bases choisies en accord avec l'unité Société de la Région. Les entretiens menés auprès de chacun des directeurs ont permis de prendre la mesure des spécificités de desserte imposées par le fonctionnement des BRPAL.

D'emblée, les sites sont suffisamment contrastés pour représenter au mieux les situations rencontrées :

- sur les 11 bases régionales¹, deux sont situées en zone dense de l'agglomération (Créteil et Draveil), trois sont en ville nouvelle (Cergy-Pontoise, Saint-Quentin-en-Yvelines et Vaires-Torcy), deux autres en milieu périurbain de grande couronne (Bois-le-Roi et Verneuil), trois en zone rurale (Buthiers, Jablines et Moisson) et une au sein d'un pôle urbain de grande couronne (Etampes) ;
- le niveau d'information (sur la fréquentation, en particulier) est très hétérogène d'une base à l'autre.

Les parties prenantes de l'étude ont été associées dès le lancement. La composition du comité technique qui s'est réuni 4 fois avant le rendu du rapport est le suivant :

- des représentants du Conseil régional de l'unité société en charge du tourisme et des BRPAL ainsi que de l'unité aménagement durable de la direction des transports en commun ;
- un représentant de la division offre du STIF ;
- un représentant de l'association des bases de loisirs.

Tous les directeurs des bases nous ont reçus sur leur site et ont répondu à nos demandes d'informations.

Les différents services concernés de la Région ont été consultés, à savoir d'une part des représentants de l'unité aménagement durable, de la direction des transports en commun routiers, et d'autre part de la direction des routes et des circulations douces.

L'IAURIF a sollicité les organismes régionaux (STIF, AMIVIF) et certains opérateurs de transports afin d'obtenir des données sur l'offre de transports. Quelques éléments ont pu être obtenus sur la fréquentation des lignes et/ou arrêts (ou gares) desservant les BRPAL.

¹ La base de Vaires-Torcy comporte deux sites comptant pour une seule base. A noter qu'une nouvelle base est en projet en Seine-Saint-Denis à Romainville.

Le rapport se décline suivant le plan suivant :

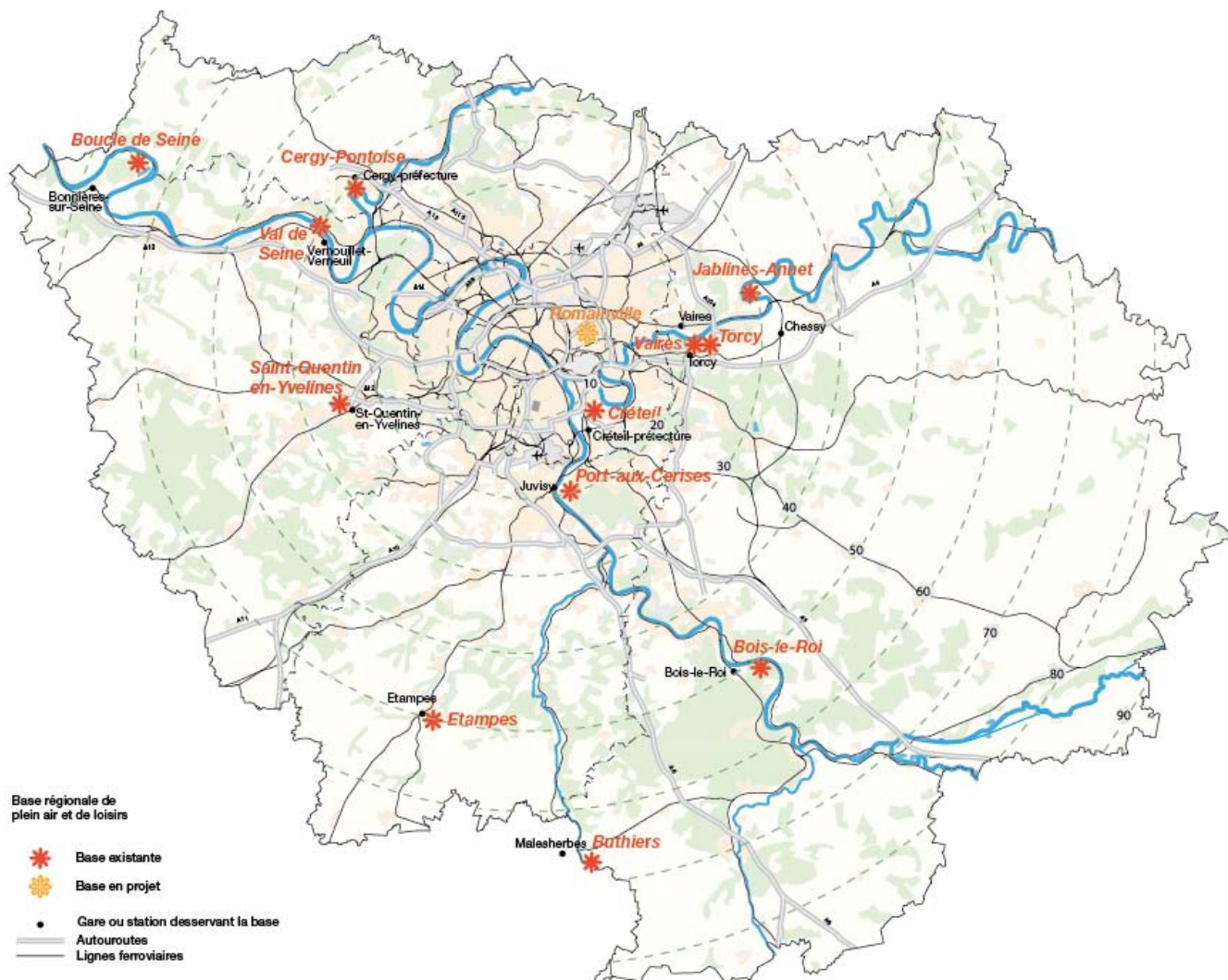
La première partie du présent rapport reprend le diagnostic général, c'est-à-dire le diagnostic de la situation actuelle pour l'ensemble des bases établi à partir de l'analyse de l'offre de transport public et de la fréquentation pour chaque site.

La deuxième partie énonce l'ensemble des pistes d'amélioration que nous avons pu soulever sur différents thèmes concernant l'offre de bus mais aussi plus largement les améliorations en vue d'augmenter la lisibilité de l'offre et les possibilités de se rendre sans voiture à une base.

Quant à la troisième partie, elle rassemble les fiches d'identité illustrées de chaque base régionale, incluant l'offre de transport existante et les améliorations préconisées.

PARTIE I – DIAGNOSTIC GENERAL

Les bases de plein air et de loisirs dans l'espace régional



Source : Iaurif

PARTIE I – DIAGNOSTIC GENERAL

LES BASES REGIONALES DE LOISIRS

Généralités sur les BRPAL

Définition

Les bases régionales de plein air et de loisirs (BRPAL) ont été créées à l'initiative de l'Etat et de la région Île-de-France au milieu des années 1970 sur des terrains trop coûteux à aménager pour les communes (anciennes sablières...). Ces équipements régionaux constituent de véritables poumons verts attractifs pour les promeneurs, les sportifs et les rendez-vous familiaux et amicaux autour d'un pique-nique ou barbecue.

Leur rôle est d'assurer un véritable service public en permettant la pratique d'activités sportives, culturelles, de plein air et de loisirs dans un cadre naturel préservé du bruit.

Les bases régionales existantes sont au nombre de 11, en ne comptant qu'une pour les sites jumelés de Vaires et Torcy. Une base doit ouvrir au public prochainement en Seine-Saint-Denis à Romainville mais n'entre pas dans le cadre de l'étude. Les 11 bases couvrent 3 000 hectares de superficie et sont réparties sur 5 des 8 départements de l'espace régional, la carte précédente montre leur éloignement à partir de Paris avec la présence de cercles concentriques.

Elles sont ouvertes tout au long de l'année, elles accueillent de l'ordre de 10 millions de visiteurs par an avec un pic de fréquentation marqué aux beaux jours. Toutes possèdent au moins un plan d'eau (ou une piscine pour Buthiers) et des possibilités de restauration mais chacune a ses spécificités en termes d'activités proposées². La plupart d'entre elles offrent également des possibilités d'hébergement (camping, caravanning, en dur), des salles de réunion ou encore des salles polyvalentes.

L'investissement et la gestion des bases

De nombreux acteurs sont impliqués dans la gestion des bases régionales de plein air et de loisirs. Il est important de le rappeler ici puisque les propositions d'améliorations ne pourront se concrétiser que si les partenaires sont clairement identifiés avant de répartir les montants entre chaque financeur.

Ces 10 dernières années, d'importants investissements ont été réalisés par le Conseil Régional d'Île-de-France pour l'aménagement et l'équipement des bases de plein air et de loisirs avec le développement de l'offre de loisirs. En 2006, la Région a consacré 19 millions d'euros pour l'amélioration de l'offre de loisirs des bases régionales.

La Région est propriétaire des biens immeubles constituant les BRPAL, il lui incombe de financer les investissements liés à la modernisation des installations et de nouveaux équipements sur toutes les bases régionales.

² Cf. « Les bases de plein air et de loisirs de l'Île-de-France – Etat des lieux 2001/2002 », Claire PEUVERGNE, IAURIF, septembre 2002.

Pour ce qui a trait au fonctionnement, les bases sont gérées par un Syndicat Mixte d'Etudes, d'Aménagement et de Gestion (SMEAG), soit en régie directe, soit en confiant la mission à un délégataire privé (dans le cadre d'une délégation de service public). Seule la base de Vaires-Torcy est gérée par la région (maître d'ouvrage) de manière indirecte puisqu'elle fait appel à un prestataire (DSP).

La clientèle des bases de loisirs

Les bases ont été créées dans l'optique d'offrir de l'espace et des loisirs à tous. L'accès est libre et gratuit, ou modique lorsqu'il comprend l'accès à la baignade ou autres activités. La clientèle attirée est donc très hétérogène.

La segmentation de celle-ci concerne en premier lieu la clientèle individuelle (particuliers venant seul, en famille ou avec des amis) et la clientèle des groupes (sportifs, de centre de loisirs, d'écoles, etc.). Une partie de la clientèle est aussi une clientèle régulière, notamment dans les bases qui offrent des abonnements à des activités sportives. Les périodes de fréquentation ne sont pas les mêmes d'un segment à l'autre.

Les entretiens avec les directeurs ont permis de mieux cerner les catégories de clientèle, et des différences apparaissent en fonction des activités proposées sur les bases. Par exemple, il est clair qu'une piscine ou une activité baignade va drainer beaucoup de jeunes, notamment durant les vacances scolaires des mois d'été.

La pratique des bases de loisirs en Ile-de-France

Recensement des données de fréquentation

A noter que cette étude n'avait pas pour objet de mener une enquête spécifique de fréquentation de ces équipements de loisirs.

Comme il n'existe pas d'enquête de fréquentation de l'ensemble des bases de loisirs d'Ile-de-France, l'étude a été l'occasion de recueillir les différentes données disponibles :

- soit à la suite de comptages ou d'enquêtes menés à la demande des syndicats mixtes des BRPAL,
- soit par l'analyse des entrées payantes de certaines activités communes aux BRPAL, y compris les « tickets-loisirs ».

Toutefois deux enquêtes ont été menées récemment sur des problématiques plus larges (ou connexes) qui apportent chacune un éclairage sur la pratique des bases de loisirs par les Franciliens :

- L'enquête conduite par l'IAURIF en partenariat avec l'ORTIF (Observatoire régional du tourisme d'Ile-de-France). Menée par téléphone en 2002, cette enquête s'appuie sur un échantillon de 800 personnes, âgées de 15 ans et plus. Seules les pratiques des douze derniers mois ont été prises en considération.

- L'enquête sur les sorties des familles franciliennes commanditée par le Comité Régional du Tourisme d'Île-de-France et réalisée en 2006 par TNS Sofres. Cette enquête comprend l'interrogation par téléphone de 2 005 familles avec enfants âgés de 3 à 12 ans et 15 entretiens qualitatifs.

D'après l'enquête IAURIF/ORTIF de 2002, 22 % de l'échantillon (800 Franciliens) s'est rendu dans une base au cours des 12 derniers mois. Les motivations principales de la clientèle des bases sont la promenade et le repos pour près de 80% des visiteurs. 62 % fréquentent la base également pour y pique-niquer, 42 % pour s'y baigner. Seulement 25% ont pratiqué des activités sportives.

La seconde enquête sur les sorties familiales de 2006 présentent des résultats complémentaires :

Les familles qui se rendent davantage dans les bases de loisirs résident majoritairement en grande couronne et les parents de catégories socioprofessionnelles moins favorisées sont sur-représentés.

Près de la moitié des familles fréquente au moins 3 fois par an une base de loisirs et près d'un quart au moins 6 fois.

La période préférentielle des sorties dans les bases de loisirs correspond aux vacances scolaires.

Les freins aux sorties dans les bases de loisirs sont principalement **l'accès et l'éloignement des bases** qui représentent 37% des raisons évoquées alors que pour l'ensemble des sorties ces causes sont exposées par 21% des familles. A noter que **le manque d'information sur ce type de sortie** est également exprimé.

Les entretiens lors de cette enquête ont révélé une **demande forte vis-à-vis des transports en commun** et en particulier :

- une amélioration des horaires des bus le dimanche
- un partenariat permettant d'inclure le ticket de transport et l'entrée dans le site à tarif avantageux
- la mise en place de navettes gratuites vers les pôles de loisirs les plus demandés.

Fréquentation des bases

Bien qu'il soit difficile de dénombrer précisément³ et de manière homogène la fréquentation des bases, l'ensemble des bases régionales accueilleraient chaque année environ 10 millions de visiteurs, selon l'estimation des services de la Région. L'analyse des entretiens effectués auprès des directeurs ou gestionnaires des bases régionales montre que 160 000 personnes se rendent dans l'une des 11 bases un jour de forte fréquentation, soit un dimanche estival.

³ En particulier, des difficultés se poseraient aux enquêteurs sur certaines bases dont les accès sont nombreux (pas de clôture) et/ou qui ont des fréquentations massives (comme celle de Créteil en pleine zone urbaine).

Tableau des hyper-pointes par base

BPAL	capacité estimée un jour d'hyperpointe
Jablins-Annet	12 000
Draveil	30 000
Cergy	30 000
Bois-le-Roi	16 500
Buthiers	10 000
Créteil	25 000
Etampes	5 000
Moisson	1 500
SQY	15 000
Vaires-Torcy	10 000
Verneuil	3 000
total	158 000

Source : entretiens auprès des directeurs des bases régionales (Iaurif)

Le manque de finesse et d'homogénéité des données de fréquentation plaide pour la réalisation d'une enquête. Une indication, même sommaire, de la répartition selon les modes d'acheminement (VP, TC, vélos et autres deux-roues) pour la clientèle individuelle serait précieuse pour déterminer l'ampleur des services de bus à mettre en œuvre et les horaires.

Un élément de fréquentation : les tickets loisirs

Le Conseil régional d'Île-de-France a mis en place depuis 1995 un dispositif intitulé « Tickets loisirs » pour favoriser l'accès aux loisirs des jeunes Franciliens entre juillet et novembre. D'une valeur de 7 euros, ces titres donnent droit à une entrée sur une base régionale de plein air et de loisirs (hors des week-ends et jours fériés), à un déjeuner avec une boisson et une ou plusieurs activité(s) habituellement payante(s). La Région délivre les tickets-loisirs au réseau jeunesse et sports des sous-préfectures, aux municipalités, aux établissements scolaires participant à l'opération «Écoles ouvertes», aux Caisses d'allocations familiales, à des organismes sociaux ainsi qu'aux bases de loisirs.

En 2006, sur les 80 000 exemplaires émis, 65 000 (soit plus de 80%) ont été utilisés dans les bases régionales de plein air et de loisirs, principalement à Vaires-Torcy (11 684 tickets), à Saint-Quentin (9 804) et à Cergy (8 056).

La provenance principale des bénéficiaires de ces tickets loisirs est indiquée dans chaque fiche figurant dans la troisième partie.

Les périodes de fréquentation

L'affluence sur les bases est fortement marquée par la saisonnalité. Proposant des activités de plein air, les conditions météorologiques sont déterminantes dans le choix des visiteurs, notamment pour les familles.

Les périodes d'hyperpointe restent les week-ends de mai à août, notamment les dimanches en été et les périodes de canicule.

Pour préciser le nombre de jours de beaux temps durant cette période de haute saison des bases de loisirs, nous avons eu recours aux données climatologiques de Météo France relevées entre 1997 et 2006 à la station Montsouris de Paris. Un jour largement ensoleillé est un jour où le taux d'insolation journalier (rapport entre la durée d'insolation et la durée du jour) enregistré est supérieur ou égal à 75%.

- sur ces dix ans, **le nombre moyen de jours largement ensoleillés entre avril et septembre est de 41**. Soit, sur ce semestre, une moyenne par mois de 5 jours de semaine très ensoleillés et de 2 samedi ou dimanche chaque mois.
- L'année 2003 marquée par une forte canicule présente elle un total de 60 jours largement ensoleillés entre avril et septembre.

Cependant, ces résultats ne doivent pas masquer les fortes variations annuelles et mensuelle enregistrées au cours de la décade. A titre d'exemple, l'année 2006 a vécu le mois de juillet le plus ensoleillé (12 jours) mais aussi le mois d'août le plus couvert de la période (avec seulement 2 jours de « beau temps »). **Cette imprévisibilité météorologique ne facilite pas la mise en place d'une offre de transport collectif régulier adaptée aux besoins spécifiques des bases de loisirs.**

Comme nous venons de le voir, les activités influent sur la fréquentation des bases. Les mois d'été sont les mois les plus denses en termes de fréquentation. Cela dit, les bases sont à la recherche d'un équilibre financier ce qui les amène à se diversifier, par exemple avec l'hébergement (Buthiers et Verneuil) ou en proposant des activités tout au long de l'année (brocantes, manifestations diverses, séminaires et activités pour les comités d'entreprises) ou encore en composant avec la météo comme le Village sportif d'hiver proposé par la base de Vaires-Torcy.

Au final, les caractéristiques de fréquentation des bases (météo, saisonnalité, profil famille, etc.) montrent une relative incompatibilité avec le développement des transports en commun. Les services de bus sont densifiés lorsque les zones sont urbanisées, voire très denses, et les activités régulières sur une période définie. Pour les bases dont les sites ne sont pas toujours en zone agglomérée, l'affluence est saisonnière mais aussi aléatoire (selon les conditions d'ensoleillement).

L'ACCESSIBILITE A L'OFFRE REGIONALE DES BASES DE LOISIRS

Les conditions actuelles de dessertes des BRPAL

Pour chacune des bases, le recensement a porté sur :

- l'offre de transports en commun existante (en semaine et le week-end, amplitude, fréquence, temps de parcours, destinations, etc.) :
 - ❖ dans les communes limitrophes des BRPAL,
 - ❖ et depuis le réseau ferré (notamment depuis Paris).
- l'offre complémentaire existante aux abords des gares les plus proches, que ce soit l'offre de transport à la demande ou les aménagements cyclables et piétonniers jusqu'aux entrées principales des BRPAL.

Les fiches, constituant la troisième partie de ce rapport, comprennent un état des lieux des conditions de dessertes des BRPAL qui reprend ses différents éléments. Chaque fiche fait également le point sur la question du jalonnement et de la sécurisation de ces cheminements.

De façon générale, il ressort de ces différentes analyses des situations contrastées en fonction de la densité urbaine de la zone et de la proximité ou non d'une gare du réseau ferré (et dans une moindre mesure du niveau desserte en bus).

Les bases situées en proche couronne ou au cœur des villes nouvelles ne rencontrent pas de réelles difficultés d'accès même si des améliorations sont envisageables, car leur réseau de transport collectif régulier irrigue déjà ces territoires.

Les autres bases situées en grande couronne n'ont pas un profil homogène, notamment en raison de la distance entre la gare et la base. Cet éloignement se combine souvent avec des insuffisances de leur réseau de bus local.

Si la gare est proche, le rabattement jusqu'à la base est envisageable à pied, ou en vélo. Si la gare est trop éloignée, les visiteurs doivent recourir à un moyen de transport de rabattement. Mais, dans les zones où les réseaux de bus ne sont guère développés, notamment aux périodes qui intéressent les clientèles des bases (week-ends, jours fériés et vacances scolaires), des moyens alternatifs de type navette privé peuvent être préconisés. Dans ces zones peu denses, il est peu recommandé de mettre en place des services réguliers, et même les services de transport à la demande sont souvent trop coûteux pour la collectivité.

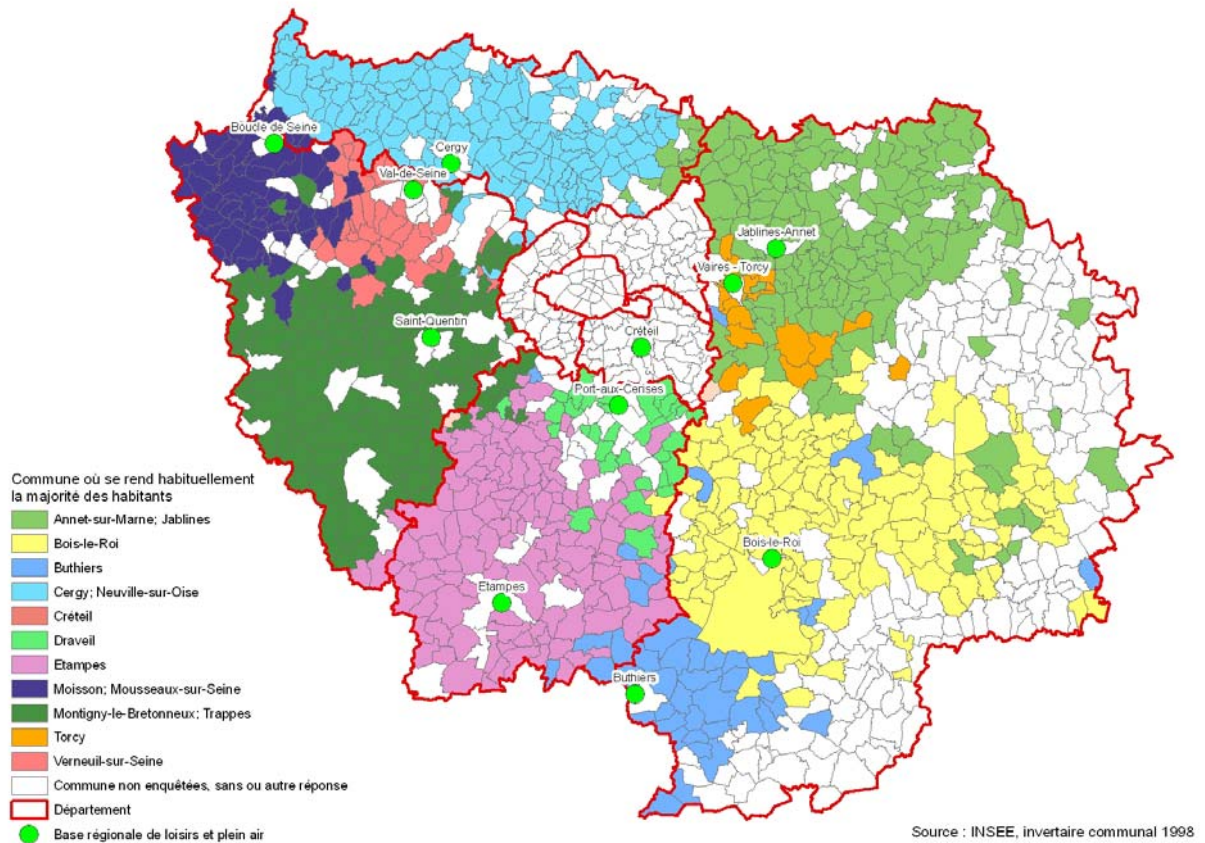
Une accessibilité régionale

L'aire d'attraction des bases franciliennes

Les recettes des entrées payantes ne donnent pas d'information sur la provenance de la clientèle individuelle. L'observation des plaques d'immatriculation montre au personnel des bases que la clientèle afflue de toute l'Ile-de-France et au-delà, bien que la majorité de la clientèle régulière est une clientèle « locale ».

La cartographie ci-après des bassins d'attractivité des bases permet d'estimer la provenance de la clientèle résidant en grande couronne à partir des données⁴ de l'inventaire communal de l'INSEE, même si les données sont dorénavant anciennes (1998).

Aire d'attraction en grande couronne des bases régionales

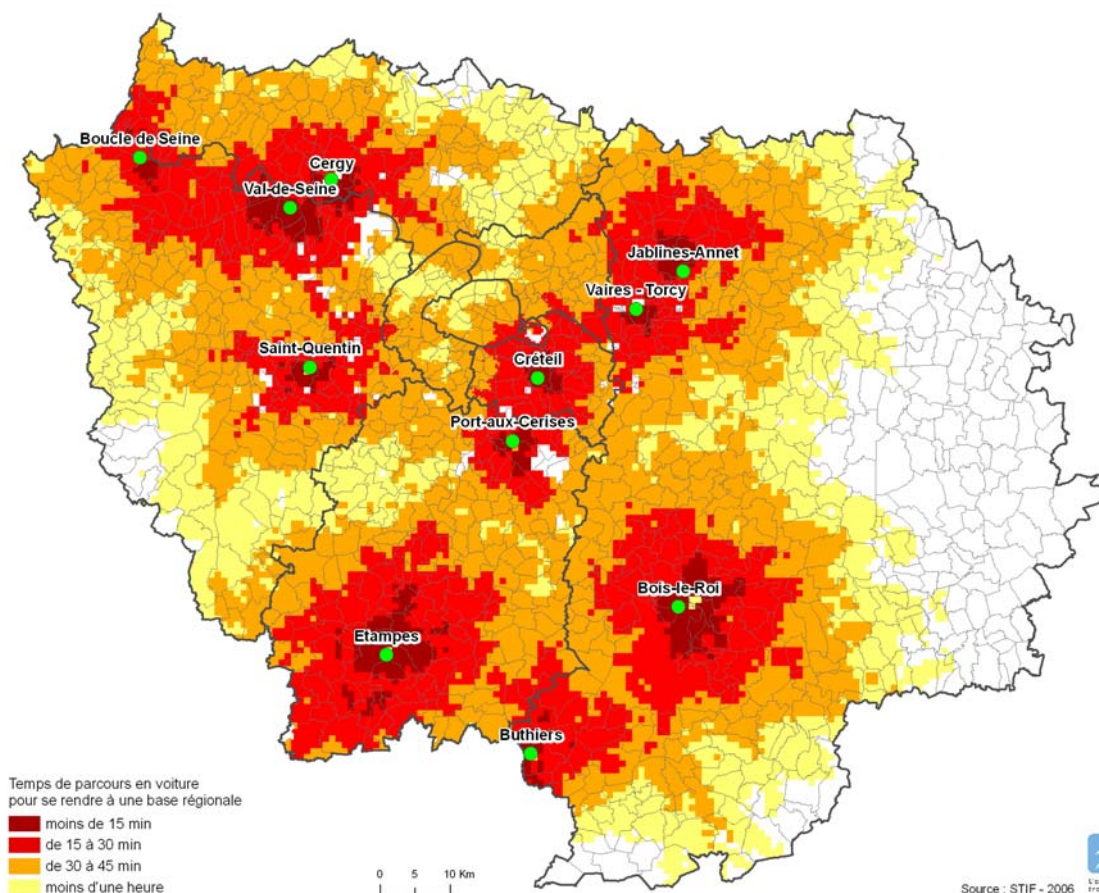


Les Franciliens qui ont accès aux bases en utilisant la voiture

D'après les isochrones établis selon la matrice des temps de parcours par zones du STIF, les aires d'accessibilité sont très vastes pour les personnes motorisées. Près de la totalité de la population francilienne réside à moins d'une heure d'une base régionale en voiture et un tiers des Franciliens sont même à moins d'une demi-heure de trajet (d'après le recensement de population de 1999).

⁴ Question H11 de l'inventaire communal : « Commune qui dispose d'une base de plein air et de loisirs et où se rend la majorité des habitants de votre commune ? ».

Les temps de parcours en voiture jusqu'à une base régionale



Les Franciliens résidant à moins d'une heure en voiture d'une base régionale

Base	à moins d'une heure	à moins d'une demi-heure
Bois-le-Roi	1 006 505	222 502
Buthiers	355 688	17 846
Cergy	3 687 359	422 694
Créteil	7 094 202	1 286 547
Draveil	3 904 206	487 893
Étampes	574 207	113 167
Jablines	4 026 347	283 716
Moisson	512 976	118 185
Vaires-Torcy	5 251 119	444 512
Trappes	3 856 047	380 873
Verneuil-sur-Seine	2 449 299	322 446
Total Bases Ile-de-France	10 819 908	3 594 365
	99%	33%

Sources : STIF d'après les temps de parcours 2006, le RGP 1999 de l'INSEE et le MOS 1999 de l'IAURIF

Ces estimations ont été réalisées sans tenir compte des temps de rabattement et de diffusion (temps passé à chercher une place de stationnement, temps de marche jusqu'à et depuis la voiture).

Ces résultats ne donnent pas l'ensemble de la population attirée par les bases puisqu'elles attirent des habitants des régions voisines, et plus largement, pour les séjours des familles ou des groupes de toute la France et d'ailleurs.

Les bases qui attirent potentiellement le plus d'habitants des régions voisines sont :

- Buthiers (33% des habitants dans un rayon de 20 km ne sont pas franciliens, mais résident dans 23 communes du Loiret)
- Moisson (15% des habitants dans un rayon de 20 km ne sont pas franciliens, mais résident dans 31 communes de l'Eure)
- Etampes (3% des habitants dans un rayon de 20 km ne sont pas franciliens, mais résident dans 15 communes de l'Eure-et-Loir et du Loiret)

Bassin de population résidant dans un rayon de 20km autour d'une base de loisirs

Base	Franciliens	dont autres départements que celui de la base	non Franciliens	Bassin total
Bois-le-Roi	336 041	2%		336 041
Buthiers	55 388	38%	27 900	83 288
Cergy	1 511 322	54%		1 511 322
Créteil	6 647 554	82%		6 647 554
Draveil	4 467 758	78%		4 467 758
Etampes	165 873	1%	5 100	170 973
Jablins	1 414 412	62%		1 414 412
Moisson	249 902	9%	45 800	295 702
Vaires-Torcy	3 118 429	85%		3 118 429
Trappes	1 743 593	48%		1 743 593
Verneuil-sur-Seine	1 242 209	40%		1 242 209
Total population à moins de 20km d'une base	10 080 070		78800	10 158 870

Sources : IAURIF- MOS 1999 et INSEE-RGP 1999

Les pourcentages présents dans la troisième colonne du tableau indique le taux d'attractivité des autres départements que celui où se situe la base. Par exemple, un cercle de 20 km autour de la base de Bois-le-Roi touche une population seine-et-marnaise à 98% et 2% de l'Essonne tandis qu'une base comme Buthiers excentrée dans la Seine-et-Marne a 38% de résidents essonniers dans ce rayon, sans compter les résidents du Loiret.

Temps et coût d'accès en voiture

A partir du site *ViaMichelin.fr*, les distances et les temps d'accès sont fournis à partir du point de départ du parvis de Notre-Dame à Paris. De même, les coûts sont estimés selon l'utilisation d'un véhicule de type Compact à motorisation diesel (le prix du carburant est fixé à 1,20€/ litre).

Temps, distance et coûts de déplacements en voiture depuis le centre de Paris

Base	Temps (en minutes)	Coût total A-R (en €)	Coût carburant /aller	Coût péage /aller	Distance au plus rapide (km)	Distance au plus court (km)
Bois-le-Roi (entrée UCPA)	61	12,5	6,3		65	57
Moisson-Mousseaux	68	21,9	8,8	2,2	83	73
Buthiers	63	19,2	8,1	1,5	85	70
Cergy-Neuville	43	8,4	4,2		39	33
Créteil	21	3,6	1,8		16	13
Etampes	52	11,7	5,9		57	53
Jablins-Annet	37	8,2	4,1		42	35
Port-aux-Cerises (Draveil)	35	5,9	2,9		26	24
Saint-Quentin-en-Yvelines	37	9,8	4,9		37	29
Vaires/Torcy	30	10,7	5,3		34	25
Val-de-Seine (Verneuil)	49	10,7	5,3		46	38

Source : IAURIF à partir du site *ViaMichelin.fr*, août 2007, départ Paris ND

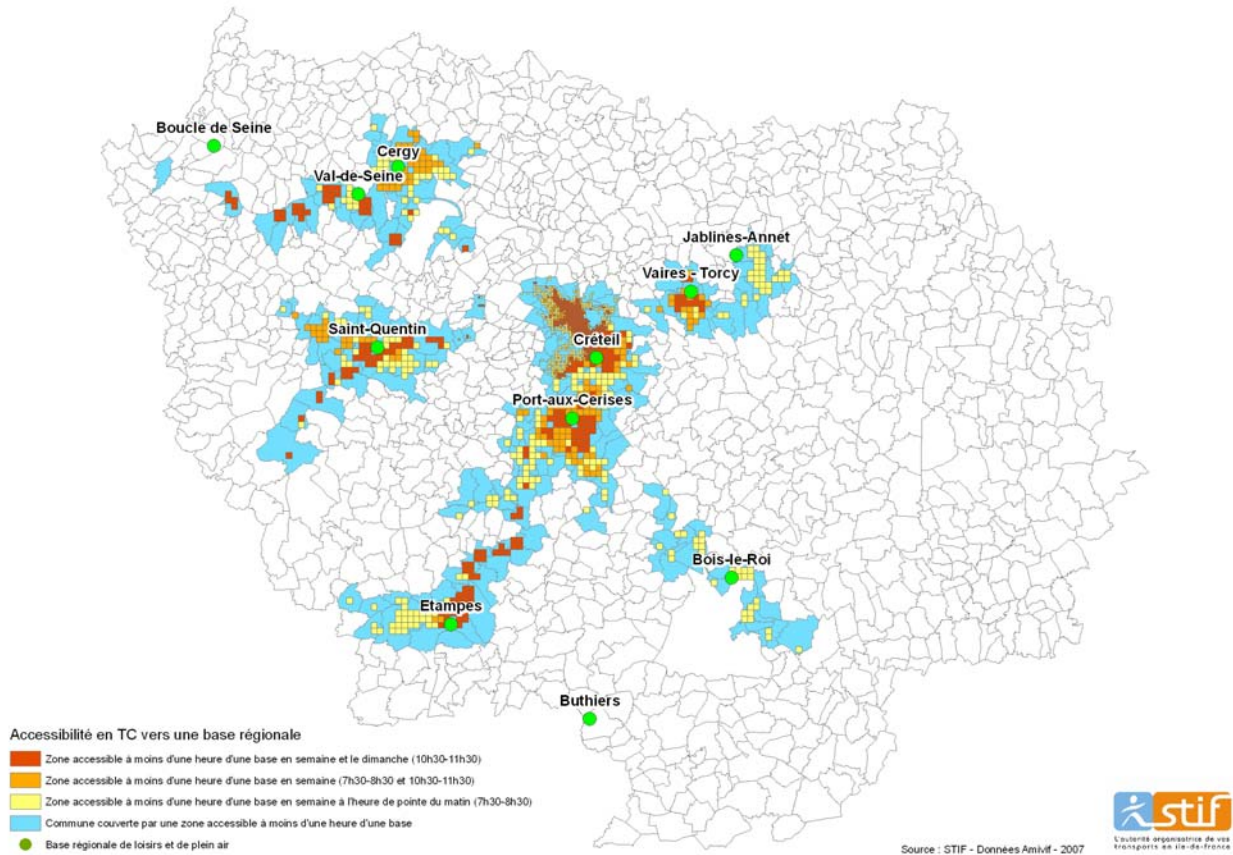
Les coûts d'accès présentés dans ce tableau tiennent compte uniquement de la dépense estimée en carburant pour le trajet aller-retour ainsi que l'utilisation des autoroutes à péage dans le cas des bases de Moisson (Boucles de Seine) et Buthiers. Ces coûts ne prennent pas en compte les frais d'acquisition, d'amortissement et d'assurance du véhicule car l'équipement d'un ménage n'est pas motivé par les déplacements à destination des bases de loisirs. Les coûts de stationnement varient selon les bases, les périodes de fréquentation et les personnes véhiculées (âge et effectif). Les informations pour chacune des bases figurent dans les fiches en troisième partie du présent rapport.

Ces coûts sont à mettre en relation avec la tarification des transports franciliens (cf. paragraphe suivant).

Les Franciliens qui pourraient accéder aux bases en transport public

L'aire d'accessibilité en transport public est en comparaison de celle de la voiture très réduite (bien que les résultats pour la voiture ne tiennent pas compte des temps de rabattement) : seulement 22% des Franciliens sont en mesure d'accéder à une des bases en moins d'une heure (porte à porte, temps de rabattement, de correspondance et de diffusion compris) lorsque les transports publics fonctionnent à plein régime. Ce score est encore moindre pendant les périodes creuses en semaine avec 14%, et un dimanche (en hiver, janvier) avec 10%.

Les temps de parcours en transport public jusqu'à une base régionale



Depuis les gares les plus proches, c'est-à-dire hors rabattement jusqu'à la base, l'accessibilité en transport collectif est davantage comparable à celle de la voiture.

Le tableau suivant compare le niveau d'accessibilité des bases et celui des gares les plus proches selon les périodes (en semaine à l'heure de pointe et en heure creuse, le dimanche matin). Le différentiel entre la population qui a théoriquement accès à la gare et la part qui peut accéder jusqu'à la base en tenant compte des rabattements en moins d'une heure est très important. A titre d'exemple, pour la base de Verneuil en bas du tableau, sur les 176 000 personnes qui ont accès à la gare des Clairières avec un temps de parcours inférieur à une heure (à l'heure de pointe du matin), seulement 49% peuvent atteindre la base en moins d'une heure.

Niveaux d'accessibilité comparés des gares et des bases de loisirs

BASE	GARE	à moins d'une heure de la gare			à moins d'une heure de la base		
		Heure de pointe	Heure creuse	Dimanche	Heure de pointe	Heure creuse	Dimanche
Bois-le-Roi	Bois-le-Roi	68 977	46 233	46 474	72%	0%	0%
Buthiers	Boigneville	24 910	23 764	23 764	0%	0%	0%
Cergy	Cergy-Préfecture	701 991	315 417	178 504	29%	33%	0%
Créteil	Créteil	1 194 560	778 394	649 817	100%	100%	100%
Draveil	Juvisy	741 985	625 397	360 629	100%	67%	33%
Etampes	Etampes	66 395	50 191	50 010	79%	98%	95%
Jablins	Chessy	482 100	209 194	339 161	2%	0%	0%
	Lagny-Thorigny	583 236	326 604	265 551	0%	0%	0%
Moisson	Bonnières	39 722	31 259	N.R.	0%	0%	N.R.
	Mantes-la-Jolie	200 252	146 059	125 260	0%	0%	0%
SQY	St-Quentin	2 594 160	1 463 304	966 188	9%	9%	12%
Vaires-Torcy	Torcy	1 267 798	592 452	627 890	8%	13%	7%
	Vaires-Torcy	890 128	558 864	452 898	0%	0%	0%
Verneuil	Les Clairières	176 090	329 532	194 040	49%	29%	50%

Sources : STIF à partir des données
AMVIF 2007, IAURIF

Enfin, la question du coût d'accès est un frein supplémentaire pour les non abonnés et pour les détenteurs de carte orange ou intégrale qui n'ont pas accès à la zone 5 et au-delà (où se situent la plupart des bases).

Le tableau ci-après résume les tarifs des coûts en transport à partir des titres unitaires (plein tarif) pour les transports publics (depuis Paris par souci d'homogénéité). La zone tarifaire est rappelée pour les personnes qui ont un abonnement, ainsi que les coûts en voiture (vus précédemment) à titre de comparaison.

Les coûts d'accès transport aux bases depuis Paris

Base	Zone CO	Coût TC A-R (en €)	Coût/1 pers TC > VP	Coût VP A-R (en €)
Bois-le-Roi (entrée UCPA)	6	14,60	oui	12,50
Moisson-Mousseaux	6 (ex 7)	15,80	non	22,00
Buthiers	Hors zone IDF	23,00	oui	19,20
Cergy-Neuville	5	9,60	oui	8,40
Créteil	3	3,00	non	3,60
Etampes	6	14,60	oui	11,70
Jablins-Annet	5	12,60	oui	8,20
Port-aux-Cerises (Draveil)	4	7,00	oui	5,90
Saint-Quentin-en-Yvelines	5	9,60	non	9,80
Vaires/Torcy	5	8,20	non	10,70
Val-de-Seine (Verneuil)	5	11,20	oui	10,70

Sources : IAURIF tarification 2007 à partir des sites AMIVIF, ViaMichelin.fr et guichet SNCF (pour tarif aller-retour Paris-Malesherbes)

A l'heure actuelle, la voiture est le mode idéal pour se rendre sur les bases : plus souple, porte à porte, adapté aux familles et moins cher... Le principal inconvénient de ce mode est lié aux phénomènes d'hyperpointe qui touche les bases les jours d'été, à savoir la saturation des accès routiers et des lieux de stationnement. A la saturation des accès de la base, peuvent s'ajouter les conditions de circulation difficiles les dimanches d'été, les jours de « grands retours » de vacances ou de week-end des Franciliens.

La voiture est souvent le mode le plus rapide pour se rendre aux bases. Cela étant, il est difficile de comparer les temps d'accès en voiture (qui ne tiennent pas compte du temps de stationnement à la base et de congestion) à ceux des transports en commun dont les temps d'attente aux correspondances peuvent être très variables. Les temps de trajet hors attente se trouvent dans les fiches détaillées par base.

Une accessibilité locale

Les traitements des itinéraires piétons et cyclables sont le point faible commun à toutes les bases en termes d'accès. La sécurisation et le jalonnement des cheminements doivent être une priorité.

L'accessibilité des piétons

Les cheminements piétons ne sont pas à négliger, ils sont utiles à la clientèle locale des bases comme aux voyageurs qui arrivent en gare ou en bus.


L'aménagement des abords des bases dépend des collectivités territoriales (trottoirs, jalonnement, propreté, végétation...). Les bases ne sont pas une préoccupation majeure des collectivités locales bien qu'elles appartiennent souvent au syndicat mixte de gestion de la base. Les bases génèrent des nuisances et peu de retombées positives pour les communes d'un point de vue économique.

L'accessibilité en vélo

Le vélo a été un mode longtemps oublié, il est pourtant un mode approprié pour se rendre sur les équipements de loisirs que constituent les bases et pour se déplacer à l'intérieur de celles-ci. C'est un mode souple, fiable et peu cher. Il allie les aspects sport et loisirs, santé et écologie sur lesquels les bases de loisirs communiquent.

Cependant, les aménagements cyclables (pistes, bandes, etc.) sont rarement continus jusqu'aux bases et, le jalonnement est généralement inexistant. Or le vélo est adapté pour les parcours locaux comme pour les rabattements en gare. Pour ces derniers, les locations de vélo en gare restent aujourd'hui exceptionnelles mais il est envisageable de prendre son vélo dans le RER les dimanches pour finir le parcours jusqu'à la base de son choix.

Le cycliste peut monter son vélo à bord des Transilien et des RER en semaine en dehors des heures de pointe et les samedis, dimanches et jours fériés : « les heures de pointe sont de 6h30 à 9h30 vers Paris et de 16h30 à 19h depuis Paris. Le transport des vélos dans les RER est de plus interdit dans les 2 sens dans Paris pendant ces heures » (selon le site <http://www.voyages-sncf.com/guide/voyageurs/TrainVelo.htm>).

De façon générale, les vélos sont acceptés dans les trains mentionnés avec le symbole  dans les brochures sur les horaires.

Le seul inconvénient de ce mode est qu'il est moins adapté aux déplacements des familles avec de jeunes enfants ou des charges importantes.

La première partie sur les caractéristiques intrinsèques des bases ne montraient pas une réelle vocation de ces sites à être desservis par une offre de transport public régulière. La partie sur l'accessibilité actuelle des bases montre qu'elles ne sont en effet pas ou peu desservies, sauf celles situées en zone dense. Pour les autres situées en zone peu dense, les services de bus sont souvent uniquement destinés à une clientèle de scolaires. Il sera donc difficile de préconiser une densification des services par exemple les dimanches alors qu'aucun bus ne circulent sur ces réseaux. Des lacunes apparaissent aussi dans la tarification des transports franciliens puisqu'elle n'est pas orientée pour les groupes ou les familles.

LA TARIFICATION DES TRANSPORTS

Les limites pour la clientèle individuelle

La tarification francilienne ne propose pas, comme c'est le cas dans les périmètres des grandes autorités organisatrices allemandes⁵ ou dans certaines grandes agglomérations de province, de titre(s) à l'attention des familles ou de petits groupes. En revanche, la gamme tarifaire francilienne permet aux détenteurs d'une carte pour les familles nombreuses d'accéder à des titres à demi-tarif (les tickets T+ et les billets origine-destination vendus à l'unité ou en carnet de 10).

Il est peu probable que les parents d'une famille résidant en zone 3 travaillent tous les deux en zone 5 ou 6 où se situent la majorité des bases, et encore moins que leurs enfants aient la gratuité des transports. Si cette famille est composée de deux adultes et d'un enfant âgé de 10 ans (scolarisé à l'école primaire), l'enfant paiera plein tarif ainsi que ses parents (sauf si leur abonnement couvre les zones), soit 3 titres à l'aller et au retour :

- 3,30€pièce à l'unité, soit 19,80€pour la sortie à 3
- ou 2,64€pièce si acheté par carnet, soit 15,84€

A propos de la tarification des services pour les enfants :

Les enfants de moins de 4 ans ne paient pas les transports.

Entre 4 et 9 ans, ils bénéficient du demi-tarif sur les titres unitaires (les tickets T+ et les billets origine-destination).

Dès leur entrée au collège (en 6^{ème}) et jusqu'à l'âge de 26 ans, les enfants peuvent bénéficier de la formule d'abonnement annuel de la carte Imagine'R qui leur offre de nombreux avantages : tarif réduit par rapport à la carte intégrale sur les zones équivalentes, transport gratuit dans toute l'Ile-de-France les week-ends, jours fériés et vacances scolaires, avantages auprès de partenaires commerciaux...

A noter que le creux dans l'offre tarifaire pour les enfants (où ils doivent payer plein tarif) se situe à partir de l'âge de 10 ans et jusqu'à leur entrée au collège.

Une offre tarifaire inadaptée aux groupes

La tarification francilienne autorise l'utilisation de titres demi-tarif pour les collégiens et lycéens voyageant en groupe encadré d'un adulte (1 accompagnant pour 10 enfants). Il existe un formulaire disponible en ligne à remplir et faire valider dans une station de métro ou une gare.

⁵ En Allemagne, les principales autorités organisatrices proposent des tarifs attractifs pour les familles les week-ends (hors des périodes de pointe) pour les inciter à continuer d'utiliser les transports collectifs. Les abonnements sont d'ailleurs non nominatifs pour permettre à chaque membre du ménage de se familiariser avec les transports collectifs.

Rappelons qu'en province, il existe dans la plupart des grandes agglomérations (et des Régions) une gamme tarifaire moins étendue et qui comprend ce genre de titres.

Exemples :

Une agglomération comme Toulouse offre un titre aux familles pour des voyages illimités sur le réseau (de la SMTC) à 4,10€ la journée pour 5 personnes maximum (le titre unitaire étant à 1,30€).

Les régions telles que Nord-Pas-de-Calais, Haute-Normandie ou Poitou-Charentes proposent ponctuellement des trajets TER à 1 euro en direction du littoral, de la campagne ou d'autres villes durant les week-ends de juin, juillet et août.

La plupart des enseignants ou des animateurs de centres de loisirs sont confrontés au choix du tarif le plus adapté, mais aussi le plus pratique au moment des sorties des élèves. Si les carnets de tickets sont assez avantageux, le fait de devoir composer pour chaque enfant et adulte se révèle fastidieux.

PARTIE II – PISTES D'AMÉLIORATION

PARTIE II – PISTES D'AMELIORATION

Cette partie énonce les pistes d'améliorations envisagées au regard des constats sur la desserte et les besoins des bases régionales de loisirs.

Ces pistes sont regroupées par type de problématique de desserte : cheminements piétons et cyclables, desserte en véhicules collectifs sous la forme de créations de lignes, modifications de tracés ou d'arrêts ou renforcements d'offre, de mise en place de transports à la demande ou de service de navette.

D'autres pistes concernent les conditions d'utilisation des réseaux de transport, c'est-à-dire la tarification du service et l'information fournie au voyageur.

Selon les thèmes, les pistes d'amélioration suggérées pourront être étudiées par les acteurs concernés et reprises dans des problématiques plus larges (par exemple, lors de la réorganisation d'un réseau de bus communal ou intercommunal, révision ou établissement d'un schéma cyclable...).

LES AMELIORATIONS EN TRANSPORT COLLECTIF

Les transports publics réguliers

Les améliorations sur l'offre des transports réguliers ne peuvent se faire sans le STIF qui est l'autorité organisatrice des transports publics de l'Ile-de-France.

Si la création de lignes faisait partie des améliorations envisageables a priori, elle n'a pas été finalement retenue, faute d'opportunité. En effet, pour les bases qui possèdent déjà une desserte de bus locale, les améliorations portent soit sur un renfort des dessertes soit sur des adaptations d'itinéraires de lignes existantes. Pour les bases qui ne possèdent pas de desserte locale de bus autre que scolaire, les améliorations ne peuvent porter sur la seule desserte d'un pôle de loisirs.

La qualité de service

La qualité de service des lignes régulières de transport s'apprécie en fonction des jours de service, de l'amplitude, des horaires et de la fréquence.

Du fait de la nature de leurs activités, les bases sont davantage concernées que d'autres pôles par des horaires et périodes atypiques pour les services de lignes de bus, notamment les vacances scolaires, les jours fériés et dimanches.

Certaines bases se situent en grande couronne où l'offre de bus est rudimentaire (lignes souvent à seule vocation scolaire) et généralement inexistante les dimanches et les jours de fête, notamment pendant les mois d'été.

De plus, l'amélioration des services qui pourrait éventuellement être proposée le dimanche conduirait à proposer un meilleur niveau de service dominical qu'en semaine... Ceci n'étant ni réaliste, ni souhaitable, les propositions avancées dans chaque fiche tiennent compte de cette contrainte.

Il reste par conséquent peu de marges de manœuvres pour améliorer l'offre de bus de façon viable tant sur le plan économique qu'en matière d'exploitation du service. Elles

sont présentées dans chaque fiche (dernière rubrique), au cas par cas, en raison de la diversité des bases, de leur situation géographique, de la consistance des réseaux de bus locaux existants et leur niveau de service (fréquence, jour, période et amplitude de fonctionnement).

L'étude ne pourra pas répondre à tous les besoins des bases en matière de services mais on peut d'ores et déjà signaler que les bases de loisirs pourraient être associées au comités locaux de déplacements qui les concernent et consultées en cas d'élaboration d'un plan local de déplacement. Les bases sont parfois, à l'instar de Vaires-Torcy, au carrefour de plusieurs groupements communaux, ce qui reste une faiblesse comparée à une base comme Cergy, située en plein cœur de la ville nouvelle. De plus, les différents plans locaux de déplacement (PLD) ne prennent pas en considération l'attractivité des équipements régionaux, probablement en raison du caractère évènementiel des hyper-pointes de fréquentation. Il serait souhaitable que les représentants des bases soient conviés aux comités ou associés aux réflexions des PLD.

Les itinéraires et les arrêts

Les itinéraires des lignes existantes à proximité de chaque base sont repris dans la carte de localisation de l'offre de transport qui figure dans chaque fiche. Les améliorations peuvent porter sur la modification ou la prolongation de la ligne existante, et pas nécessairement sur une création. Cela présente l'avantage de relier un quartier déjà desservi à l'équipement régional et de limiter les coûts d'exploitation.

De même, certaines améliorations proposées portent sur les arrêts, soit à renommer par souci de lisibilité de la base, soit à déplacer, soit à créer.

L'équipement en véhicules de certaines bases

La navette de Buthiers

Depuis juin 2007, la base régionale de Buthiers propose aux visiteurs qui le souhaitent, de venir les chercher à la gare de Malesherbes, située à 3 km de la base, afin de palier, tant que faire se peut, l'absence de service de transport public pour desservir la base. Pour organiser ces navettes, le syndicat mixte de la base a fait l'acquisition d'un véhicule 9 places pouvant être conduit par n'importe quel salarié de la base muni d'un permis B. Cet investissement a été subventionné intégralement par la Région, le coût de fonctionnement restant à la charge du syndicat mixte.

La récente mise en place de ce service ne permet pas d'effectuer un véritable bilan de son utilisation et de son coût d'exploitation. Les premiers éléments évoqués avec le directeur indiquent que le véhicule est essentiellement utilisé au profit des groupes séjournant la semaine sur la base, avec une prise en charge des bagages et du matériel à l'arrivée le lundi et au départ le vendredi. A noter que l'essentiel de la clientèle de cette base est constitué de groupes (80%) et que la base enregistre de nombreux séjours tout le long de l'année.

Cette solution permet d'être mise en service en fonction de la demande quel que soit l'heure ou la période de l'année ou les conditions météorologiques. Outre le caractère

souple et la simplicité de sa mise en œuvre, ce service a l'avantage d'être peu coûteux du fait :

- d'une part, d'un investissement limité à environ 24 000 € TTC (prix catalogue d'un véhicule diesel en version de base) pour un amortissement estimé à 5 ans.
- et d'autre part, du coût de fonctionnement (comprenant le carburant, l'entretien, l'assurance et l'immatriculation du véhicule) modéré du fait de la prise en charge de la conduite par le personnel de la base. Les premières estimations⁶ oscillent entre 0,30 et 0,40 €/ km en fonction du kilométrage annuel parcouru.

Cependant pour que ce moyen de transport soit facile d'utilisation, il faut communiquer sur cette possibilité offerte par la base mais également organiser et gérer les réservations et le transport (enregistrement de la demande, personnel affecté à cette tâche, ...). L'inconvénient de ce mode tient surtout à sa capacité limitée à 9 places.

Les autres bases pouvant adopter ce mode

Le service de navettes entre la base et la ou les gares les plus proches est a priori bien adapté aux bases qui sont éloignées d'une offre de transport public ou qui ne disposent pas d'un service de transport collectif lors des périodes de fortes fréquentations des bases.

Ainsi, pour les bases de Moisson, Jablines ou même Bois-le-Roi et Verneuil, cette acquisition pourrait se substituer à un développement ou un renforcement des transports collectifs qui sont relativement coûteux pour la collectivité publique au regard des besoins spécifiques de la base. La mise en place d'une navette propre à la base pourrait aussi être une étape de transition qui permettrait d'estimer plus finement les besoins avant le dimensionnement et la mise en place d'un service régulier éventuel.

Les transports alternatifs

Les services de TAD (avec l'appui d'un service existant)

Une mise en place de transport à la demande (TAD) peut être envisagé dans les zones rurales où l'offre de transport est inexistante afin garantir un service public de transport.

En raison d'une fréquentation fortement dépendante de l'ensoleillement, les services de transport à la demande organisés par les collectivités territoriales semblent a priori être une possibilité d'amélioration idéale de la desserte des bases de loisirs. Actuellement, deux services de ce type fonctionnent à proximité de bases de loisirs en complémentarité du réseau de transport régulier :

⁶ L'estimation se base selon les éléments suivants : la consommation moyenne est fixée à 10 litres de gasoil pour 100 km parcourus, le prix du carburant retenu est de 1,30 euro par litre, le ratio déterminant le coût d'entretien kilométrique est issu de l'étude d'octobre 2007 sur le budget de l'automobiliste français réalisée par la Fédération Française des Automobiles Club, l'assurance du véhicule de type Renault Trafic a été estimée suite à un comparatif de devis en ligne et les frais d'immatriculation correspondent au tarif en vigueur en 2007 appliqué selon la puissance fiscale du véhicule de référence (7cv) et lissé sur 5 années.

- le transport à la demande « TAM » géré par l'exploitant de la TAMY, réseau de bus local de la Communauté d'Agglomération de Mantes-en-Yvelines a été instauré pour pallier **l'absence de liaisons en bus sur les communes** peu denses et excentrées rattachées à l'agglomération mantoise. Le TAD fonctionne du lundi au samedi (sauf jours fériés) pour les seuls habitants de 6 communes péri-urbaines à destination du principal centre urbain, Mantes-la-Jolie . Ainsi, les habitants de Mousseaux-sur-Seine, une des deux communes où se situe la base régionale des Boucles de Seine, bénéficient de ce service. Le tarif à la course s'élève à 1,50 euros et la centrale téléphonique de réservation est disponible du lundi au samedi de 9h à 12h et de 14h à 18h. En 2006, le service a transporté plus de 2 100 personnes, a réalisé 1 841 trajets et 24 354 km, soit plus de 13 km par voyage.
- « Apolo + », le TAD d'Apolo 7, le réseau local de bus du bassin chellois et des communes environnantes. Expérimental pour 2 ans, ce nouveau service (inauguré en septembre 2007) prend en charge et dépose à un point d'arrêt du réseau de bus chellois les seuls habitants du bassin chellois. **Le TAD fonctionne lorsque le service régulier n'est plus assuré** : du lundi au samedi de 20h à 23h et le dimanche de 7h30 à 22h. De cette manière, les ayants-droit de ce service peuvent se rendre aisément à la base de Vaires-sur-Marne.

Néanmoins, il est nécessaire de rappeler que les coûts d'exploitation d'un service de TAD sont relativement onéreux pour la collectivité (ramenés au km, ces coûts sont presque équivalents à ceux des lignes régulières puisque le poste principal est constitué par la conduite). De plus, les collectivités qui offrent un service de TAD pourraient être réticentes à l'étendre à tous les voyageurs, et non à leurs seuls résidents.

Les navettes touristiques

Dans le cadre de la promotion touristique du patrimoine régional, le Parc Naturel de la haute vallée de Chevreuse, le Parc Naturel Régional (PNR) du Vexin Français et le Comité Départemental du Tourisme de Seine-et-Marne ont mis en place des services de navette desservant les principaux sites touristiques de leur territoire inaccessibles en transport en commun. Ces navettes, généralement des bus d'environ 30 places, fonctionnent les dimanches et les jours fériés d'avril à octobre en assurant un circuit au départ d'une ou plusieurs gares afin d'attirer en particulier une clientèle touristique séjournant à Paris. Les horaires sont calés sur les arrivées des trains du réseau ferré régional. Les tarifs des trajets aller-retour de ces navettes varient entre 3,5 et 7€

Chaque été, les navettes des PNR, intitulées « Baladobus », transportent 500 à 600 personnes sur une période d'exploitation de 20 à 30 jours. Le coût de fonctionnement de ces services (hors opération de communication) correspond à une prestation de transporteur privé et varie entre 300 et 1 100 €/par jour selon la longueur de l'itinéraire du circuit. L'équilibre financier de ces services est assuré par les participations financières du pôle touristique régional (subventionné par la Région), du PNR (subventionné également par la Région), par les collectivités locales desservies et par les sites touristiques bénéficiant de la desserte.

Ce type de service permet de compléter l'offre de transport régulier réduite le dimanche même si la clientèle touristique n'exprime peut-être pas les mêmes besoins que celle des bases de loisirs. Les bases qui pourraient bénéficier de telles navettes seraient

Bois-le-Roi (en raison du potentiel touristique de Fontainebleau et des alentours), et peut-être dans un futur proche Buthiers et Vaires-Torcy.

L'offre de taxis

Toutes les gares à proximité des bases disposent d'une station de taxis. Il est donc possible d'effectuer un trajet de rabattement depuis la gare. Ce mode de transport peut intéresser plusieurs types de clientèle :

- Des personnes qui séjournent à l'intérieur des bases de loisirs et qui souhaitent visiter la Région ou Paris sans utiliser leur voiture s'ils sont motorisés. Exemple : la clientèle internationale du camping *** de la base de Jablines, situé à 11 km de Disneyland et du RER A serait certainement intéressée par ce mode de transport rapide et confortable.
- Des familles ou des petits groupes (4 personnes maximum) qui ne sont pas motorisés mais qui veulent se rendre dans une base inaccessible par le réseau de transport public, tout en limitant les coûts de déplacement. Si, par exemple, 4 personnes utilisent un taxi de la gare de Mantes-la-Jolie à la base de Moisson (Boucles de Seine), le tarif de la course par personne pourra alors être acceptable (environ 4 euros, pour un aller de 17 km un dimanche). Cela pourrait être également envisageable pour la base de Buthiers.

La navette fluviale

Etant donné la localisation de nombreuses bases régionales à proximité de la Seine ou de l'un de ses affluents (la Seine pour Draveil, Bois-le-Roi, Verneuil et Moisson ; l'Oise pour Cergy ; la Marne pour Jablines et Vaires-Torcy), la présence d'un port fluvial sur certaines bases (Verneuil et Draveil) et le développement du transport fluvial de voyageurs, la navette fluviale pourrait devenir un mode de transport adapté dans le cadre de la desserte des bases de loisirs.

L'expérience de la navette fluviale en Seine Aval initiée par la ville des Mureaux en est peut-être la première illustration. Le circuit effectué par la navette permet de desservir de 9h à 19h, avec 8 rotations, les escales des Mureaux, de Meulan et de la base régionale de loisirs de Verneuil. La desserte de Triel est également possible deux fois par jour (11h et 18h). La navette a été expérimentée à deux reprises au cours de l'année 2007 :

- En juillet, où en raison d'une avarie moteur, le service n'a pu être opérationnel que du 9 au 15 juillet. 1 243 passagers ont été transportés malgré le mauvais temps et une faible communication. L'usage de la navette était gratuit, seuls les passagers désirant accéder à la base de Verneuil ont payé leur entrée au pôle d'activité (tarif réduit).
- Entre le 14 et le 24 septembre, où 3 818 passagers ont pu bénéficier de ce service. Ce succès a été favorisé par une météo très favorable et un accès gratuit à la base. A cette période, les retraités ou les groupes constituaient l'essentiel de la clientèle.

Sur le plan financier, la navette a coûté aux collectivités territoriales 40 000 € pour 16,5 jours de fonctionnement. Les participations financières ont été réparties comme suit : 28 000 € pour les Mureaux, 6 000 € à la charge du Conseil général des Yvelines par le

biais de sa subvention au budget de fonctionnement de la base de Verneuil, 4 000 € pour la ville de Meulan et 2 000 € pour le Port Autonome de Paris.

Pour l'année 2008, il est envisagé d'adapter le circuit de la navette en fonction des heures de la journée avec des rotations aux heures de pointe entre Meulan et Les Mureaux afin de limiter les problèmes de circulation routière sur le pont de Meulan, et une desserte de la base de Verneuil aux heures creuses. D'autres villes pourraient être desservies telle que Vaux-sur-Seine qui a manifesté son intérêt.

Les circuits spéciaux à destination des enfants

Dans un environnement mal desservi par les transports publics réguliers, certaines bases ou gestionnaires d'activité concédée mettent en place un service de transport privé afin d'attirer hors temps scolaire une clientèle captive.

La base de Buthiers organise deux circuits de ramassage spéciaux pour les enfants des centres aérés du canton de la Chapelle-la-Reine. Le service réalisé par un prestataire de transport privé fonctionne la semaine lors des vacances d'été. Une centaine d'enfants l'utilisent quotidiennement (soit plus de 40% des enfants des centres aérés du canton qui fréquentent la base). Son coût, financé par le syndicat mixte de la base, s'élève à 15 000 euros.

L'école de golf implantée sur la base de Moisson a également mis en œuvre un service de transport privé pour assurer une liaison aller et retour le mercredi entre Mantes-la-Jolie (principal pôle urbain du secteur) et la base. Ce service lui coûte 310 euros HT par journée.

Ces solutions permettent de garantir un taux d'activité pour les bases hors périodes d'hyperpointe, de pallier le manque de transport public mais aussi d'atténuer les effets de l'absence de moyen de transport des centres aérés de certaines communes. En effet, la mise à disposition de cars par les communes diminue fortement depuis quelques années ce qui a pour conséquence de réduire le champ des activités possibles et offertes aux enfants inscrits à certains centres aérés.

Cependant, est-ce que les bases doivent prendre intégralement à leur charge de telles initiatives, sans compensation financière d'autres partenaires concernés ?

LES AMELIORATIONS POUR LES CYCLISTES ET PIETONS

L'amélioration de l'accès aux bases de plein air et de loisirs passe par le développement de l'usage des modes doux tel que la marche ou le vélo afin de permettre une meilleure accessibilité locale et régionale, par un rabattement aisé depuis les gares. De surcroît, ces modes comportent de multiples intérêts pour les gestionnaires des bases de loisirs :

- d'attirer une clientèle non motorisée ;
- de limiter la capacité des parkings voitures sur certaines bases ;
- de faciliter, grâce aux vélos, les liaisons à l'intérieur des grandes bases ;
- de protéger le biotope parfois fragile des bases (site Natura 2000 à Saint-Quentin-en-Yvelines par exemple) ;

- de permettre la découverte de la base par d'autres chemins d'accès, en adéquation avec la vocation des bases.

D'ailleurs, parmi l'ensemble des mesures proposées par le PDUIF, plusieurs concernent le développement des modes doux en favorisant leurs utilisations et leurs rabattements sur d'autres modes mais aussi en assurant la continuité et le confort des cheminements piétons. Pour atteindre cet objectif, le PDU recommande de nombreuses actions dont :

- la nécessité d'assurer des itinéraires continus, les plus directs possible, aux cyclistes, en les aménageant et en les signalant par un jalonnement adéquate ;
- la mise en place, dans un rayon de 3 kilomètres autour des gares, un réseau cyclable convergeant vers celles-ci ;
- l'amélioration de la sécurité des piétons lors des traversées de chaussées (au niveau des carrefours ou en section courante) et de leurs confort en offrant une largeur suffisante de passage sur les trottoirs et les cheminements ;
- la mise en place d'un jalonnement piétons autour des gares et de stations métro ainsi qu'un jalonnement des itinéraires cyclables structurants.

Les aménagements cyclables et le jalonnement

Les itinéraires cyclables

Les vélos peuvent emprunter des zones 30 et des aménagements cyclables en milieu urbain, des routes secondaires à faible trafic motorisé, des voies vertes ou encore des chemins agricoles ou des voies forestières.

Les itinéraires cyclables peuvent avoir plusieurs appellations qui ne recouvrent pas les mêmes réalités :

- **les voies vertes** : une voie verte est « une route exclusivement réservée à la circulation des véhicules non motorisés, des piétons et des cavaliers » (Art. R. 110-2 du code de la route, modifié par le décret n°2004-998 du 16 septembre 2004). Elles sont dédiés au plus grand nombre pour le loisir, le tourisme et les déplacements quotidiens. C'est un aménagement linéaire qui peut faire partie d'une véloroute. Les voies vertes sont souvent aménagées sur les emprises de voies de chemin de fer désaffectées⁷, de berges des voies d'eau, de pistes forestières, de chemins ruraux ;
- **les véloroutes** : ce sont des itinéraires cyclables de moyennes ou longues distances, jalonnés, d'intérêt départemental, régional, national ou européen. Les véloroutes relient les régions entre elles et traversent les agglomérations en empruntent tous types de voies sécurisées dont les voies vertes ;

⁷ La création de voies vertes sur des anciennes voies ferrées offrent plusieurs avantages : une faible déclivité, une largeur et une disponibilité d'emprise foncière ainsi qu'un patrimoine paysager intéressant (faune et flore le plus souvent préservées, des ouvrages d'art et anciennes gares ou maisons de gardes-barrière parfois remarquables).

- **les coulées vertes** : ce sont des promenades à caractère paysager pour les piétons, les cyclistes et les cavaliers reliant les grands espaces naturels entre eux ou aux zones urbanisées ;
- **les liaisons vertes** : ce sont des itinéraires théoriques exprimant des intentions d'aménagement dans les documents de planification.

Parmi ces appellations, seules les voies vertes ont un statut juridique depuis le décret du 16 septembre 2004 modifiant le code de la route. Ce statut permet aux agents de verbaliser les véhicules motorisés utilisant ces voies.

Il faut retenir de cette typologie deux grandes catégories d'aménagement :

- les **aménagements spécifiques** qui correspondent aux pistes cyclables (sites propres réservés aux cyclistes, séparations physiques entre la chaussée et le trottoir) et aux bandes cyclables (parties de la chaussée réservées aux vélos, la séparation des autres circulations étant indiquée par un marquage au sol) ;
- les **aménagement partagés** entre plusieurs modes qui prennent, le plus souvent, la forme de chemins piétonniers autorisés aux vélos, des couloirs de bus élargis ouvert aux vélos ainsi que de routes forestières interdites aux véhicules à moteur ou bien de voies vertes.

Pour les bases de loisirs, les visiteurs étant majoritairement des familles ou des groupes d'adolescents, les carrefours et les traversées de voies de circulation automobile doivent être aménagés en tenant compte d'une part de la vulnérabilité de ce public et d'autre part de la vitesse pratiquée par les usagers motorisés. Si le trafic le justifie et si l'emprise le permet, il est recommandé de réaliser un îlot central borduré d'une capacité de stockage pour au moins deux vélos. La recherche d'une traversée simple et orthogonale assurera une bonne continuité de la voie cyclable.

Le jalonnement d'itinéraire cyclable

Le jalonnement assure une double fonction, d'une part le guidage par le signallement des itinéraires les plus directs, les plus sûrs et/ou agréables ainsi que les différentes destinations possibles et d'autre part l'indication des distances à parcourir et des divers équipements ou services à proximité dont les gares et les bases de loisirs.

Le jalonnement doit être réalisé à l'aide de panneaux directionnels vélo réglementaires de type Dv, implantés de préférence en pré-signalisation pour éviter toute confusion avec les indications données aux usagers motorisés. Piétons et cyclistes ont un besoin de repérage fréquent pour éviter des erreurs d'itinéraire qui sont synonymes de perte de temps et d'énergie physique. Les panneaux directionnels devront être visibles en carrefour et porter des indications de distance. Des confirmations d'itinéraires pourront être régulièrement données par ce simple panneau :



Le coût des aménagements cyclables

Le coût de réalisation des bandes cyclables fluctue entre 80 à 150 euros par mètre linéaire (en section courante et hors traitement de carrefour à feux).

Les pistes cyclables sur chaussée, protégées par des séparateurs, varie entre 320 et 350 euros par mètre linéaire. Lorsque les pistes sont aménagées au niveau du trottoir, le coût peut atteindre 900 euros du fait des travaux de génie civil importants pour respect des normes de largeur de l'emprise dédiée aux piétons (élargissement du trottoir à 1,40 m dégagé de tout obstacle).

Pour les voies vertes utilisant des anciennes voies ferrées, le coût de réalisation est estimée entre 60 et 90 euros par mètre de voie, selon les évaluations de RFF pour la voie Givry-Cluny ou encore la piste Roger-Lapebie à Créon (en Gironde).

En ce qui concerne le jalonnement, le coût moyen est évalué à 40 000 € hors taxe du kilomètre de voie jalonnée.

Les acteurs concernés

Les aménagements et le jalonnement cyclable sont réalisés à l'initiative du gestionnaire du réseau de voirie qui peut être en fonction du statut de la voie, soit l'Etat, soit les conseils généraux, soit les structures intercommunales compétentes ou les communes.

La base de plein air et de loisirs pourrait également intervenir à l'intérieur de leur enceinte, pour aménager des itinéraires et des circuits cyclables. Les véhicules 9 places peuvent également être équipés d'une remorque pour le transport de vélos.

Quels que soient les aménagements réalisés, des efforts doivent être portés sur les possibilités de stationnement des deux-roues, et notamment des vélos à l'intérieur des bases. Il faut pour la majorité d'entre elles, prévoir des arceaux à proximité de l'accueil ou de toute autre zone surveillée.

Les aides financières

Les aides financières à disposition du maître d'ouvrage pour des aménagements cyclables sont pléthores et de source diverses :

- la Région à hauteur de 30 à 50% pour les études et les travaux (détail ci-après) ;
- certains Départements ont mis en place des dispositifs complémentaires d'aide plus ou moins incitatifs : c'est le cas de tous les Départements concernés par les bases de loisirs à l'exception du CG95. Soit les Départements apportent leur soutien financier aux collectivités locales, soit ils co-financent les itinéraires inscrits dans leur schéma départemental d'itinéraire cyclable (SDIC), approuvé (détail des aides départementales dans le tableau ci-après) ;
- l'Agence des Espaces Verts (AEV) de la région Île-de-France subventionne l'aménagement de « coulées vertes » à hauteur de 30% du coût hors taxe (y compris dans le cadre d'acquisition) ;
- L'Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie (ADEME) apporte son soutien pour l'élaboration d'une politique vélo en prenant en charge 50% du coût de l'étude.

La politique de la Région dans le domaine cyclable s'appuie sur le plan régional des circulations douces de 1996.

Pour les réseaux locaux maillés, qualifiés de « réseaux verts », le Conseil régional subventionne :

- Les études préalables à leurs mises en œuvre à hauteur de 40% du coût hors taxe. Ce taux est majoré à 50% pour les projets menés par une structure intercommunale.
- Les travaux de réalisation, définis à l'issue de l'étude pré-opérationnelle de faisabilité et de programmation, à hauteur de 30 % de leur coût hors taxe. Ce taux est porté à 40% en cas de réalisation intercommunale.

Pour les bases régionales, le plus pertinent est de recourir au financement de la Région **pour les itinéraires cyclables à vocation régionale** : ils concernent soit la desserte des gares, soit des établissements d'enseignement (collèges, lycées, centres de formations d'apprentis et des établissements d'enseignement supérieur) ou enfin des liaisons intercommunales. **La Région finance à hauteur de 50% du coût d'investissement hors taxes des réalisations, en incluant le stationnement ainsi que le jalonnement.**

Résumé des aides des Départements pour les aménagements cyclables

Les Yvelines (CG78)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ cofinancement des études de faisabilité, ▪ cofinancement des aménagements en lien avec les itinéraires (hors trottoirs et zones 30) et les équipements d'accompagnement (mobilier, signalétique, stationnement ou plantations). ▪ taux de subvention : 50% pour les communes ; 60% pour les structures intercommunales.
L'Essonne (CG91)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ aide complémentaire, à la mise en œuvre du SDIC, attribuée aux communes pour la réalisation des itinéraires prévus dans le Schéma. ▪ taux : 50% du montant hors taxe des opérations. (aires piétonnes, pistes, bandes, zones 30, stationnement, jalonnement, plantation)
La Seine-Marne (CG77)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ subvention à hauteur de 50% du montant des travaux (hors mobilier et plantation) des aménagements cyclables envisagés en dehors des zones agglomérées. ▪ Financement possible de liaisons douces en agglomération par le biais des contrats triennaux de voirie ou des contrats d'aménagement du territoire (C3D, CADUCE, CONTACT, CLAIR)
Le Val-de-Marne (CG94)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ participation financière dans le cadre du SDIC, pour la réalisation des itinéraires d'intérêt départemental à hauteur de 30% du montant hors taxe des travaux sur la voirie communale et de 40% pour la voirie communautaire.
Le Val d'Oise (CG95)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ définition du dispositif d'aides incitatives en cours de réflexion

Sources : CG78, RIF-UAD, IAURIF

La location de vélos en gare

Les différents moyens de mise en œuvre

Plusieurs expériences franciliennes sont opérantes.

La RATP par l'intermédiaire de sa filiale Roue Libre, a développé des points de locations de vélos à proximité de stations de métro ou de gares RER avec les trois maisons Roue Libre, situées à Bastille, aux Halles et à Neuilly-Plaisance (qui comprend un îlot vélo) et les six autobus aménagés (nommés cyclobus). A la suite d'une démarche partenariale, Roue Libre propose également d'autres points de location, soit dans dix parkings publics de Paris exploités par la SAEMES, soit auprès de six vélocistes privés parisiens.

La SNCF tente aussi de promouvoir des services de location de vélos en gare. Par exemple, en Gare de Lyon, la SNCF a confié un local à un loueur de deux-roues de tous types, Motorail. A la gare de Versailles Chantiers, l'installation d'un loueur de vélo a été facilitée par la présence de l'exploitant local, Phébus, qui appartient au groupe Kéolis, lui-même filiale de la SNCF. Phébus gère donc ce point vélo en complément des services de bus.

Si la SNCF assure la maîtrise d'œuvre, elle délègue la gestion à un prestataire. La politique de la SNCF est de développer la location vélo dans les gares importantes (comme Gare de Lyon) par souci de rentabilité⁸. En conséquence, les gares de banlieue qui desservent les bases ne sont pas concernées. Cependant il existe d'autres volets de cette politique :

- dans les points TER (points d'arrêt non gérés), des services peuvent être proposés l'été ;
- la SNCF peut louer à la ville un espace en gare destiné à accueillir un espace de location vélo. Il appartient à la Ville de trouver un prestataire et de compenser son éventuel déficit d'exploitation ;
- la filiale Effia du groupe SNCF peut développer des solutions de vélos en libre service.

Le coût moyen de location est de l'ordre de 15 euros par personne et par journée en week-end.

La vélostation

La vélostation appelée aussi îlot-vélo est un service de promotion et d'accompagnement de la pratique de la bicyclette, qui comprend en général des services associés tels que :

- la location de longue durée, concernant surtout les trajets utilitaires ;
- le gardiennage de vélos. Installé en gare, il permet notamment un transfert modal de la voiture vers le train+vélo pour les trajets supérieurs à 4 ou 5 km ;

⁸ Les coûts de mise en location de vélos sont très élevés en raison des charges de personnel.

- un service de location de courte durée, particulièrement pour les déplacements liés aux loisirs.

Pour les bases de loisirs, l'intérêt premier d'une vélostation à la gare la plus proche est de favoriser l'intermodalité avec le transport public et de faciliter l'accès aux bases sans utiliser une automobile.

Les facteurs clés de succès d'une vélostation sont la qualité du service, la maintenance du parc à vélo et les plages horaires d'ouverture. C'est une activité très saisonnière, dépendante de l'attractivité touristique du secteur et à la qualité des itinéraires cyclables offerts et qui nécessite une forte communication pour être connue.

Pour améliorer la rentabilité de la vélostation, il peut être intéressant d'intégrer le projet à des démarches plus larges telles que les Plans de Déplacements Entreprise (PDE) et les actions d'écomobilité scolaire qui assureront un certain volume d'activité. Coupler l'offre vélo avec d'autres services publics et privés (centrales de taxis, transport à la demande, petits services de proximité) apparaît également pertinent.

Ilot vélo de Neuilly Plaisance



Source : RIF-UAD

Les coûts et aides financières pour une vélostation

Le coût d'investissement de la vélostation est directement lié à sa taille et donc à sa capacité de stationnement des vélos. Il faut envisager environ 120 000 à 150 000 € d'investissement et 50 000 € de coût de fonctionnement annuel pour une centaine de vélos stationnés et une quarantaine de vélos en location.

Le coût de fonctionnement d'un service de location de vélos est élevé, en raison des charges de personnel conséquentes puisqu'il faut deux personnes par jour pour assurer une bonne amplitude horaire, et dans certains cas un service ouvert au public 7 jours sur 7. La rentabilité de l'activité est possible si des flux importants sont générés par la gare et son environnement. Pour atténuer les coûts en personnel, les gestionnaires de ces services peuvent avoir recours à des emplois aidés ou d'insertion.

Depuis le 1^{er} février 2008, un dispositif d'aide à l'investissement d'une vélostation en gare a été mis en place par la Région et le STIF. Il correspond à une participation financière à hauteur de 50% du coût d'investissement (hors taxe et hors achat des vélos), plafonné à 2 300€ place pour la Région ; 1 600€ place pour le STIF.

Une aide pour le fonctionnement peut être apportée par l'ADEME pour les trois premières années.

Les acteurs susceptibles de promouvoir un tel service

Des partenariats avec des loueurs de vélos pourraient être envisagés en proposant des tarifs réduits pour des activités dans les bases de loisirs.

Bien entendu la Région et le STIF par leurs subventions participent au développement de tel service en gare. Les opérateurs de transport tels que la RATP ou la SNCF se positionnent également sur cet activité afin de faciliter l'intermodalité.

Plus largement, dans des secteurs urbains ou touristiques, les collectivités locales et les structures intercommunales peuvent être intéressées par la mise en place de vélos en libre service. Les communautés d'agglomération d'Evry Centre Essonne et Cergy-Pontoise ont manifesté un intérêt pour ce type de dispositif.

Enfin, les Départements ont une politique d'insertion à la vie professionnelle qui peut trouver son application dans la mise en œuvre de vélostations.

Tableau récapitulatif des aménagements préconisés pour les vélos en gare

Suggestion de gares pour la location vélo							
Les bases de loisirs régionales	gares qui pourraient proposer une location vélo	faisceau	remarques	pôle PDU	distance estimée de rabattement en vélo (entrée)	réseaux locaux	transporteur (principal)
Jablins	gare de Lagny-Thorigny	Paris Est	relief à la sortie de la gare	oui	6500 m	PEP'S	AMV
Draveil	gare de Juvisy	RER C / RER D	aménagement des berges à terme	oui	600 m		Garrel & Navarre
Cergy	gare de Cergy-Préfecture	RER A / St-Lazare	PLD et schéma vélo	oui	2100 m	agglomération	Stivo
Bois-le-Roi	gare de Bois-le-Roi	Paris Lyon		non	2200 m		Véolia
Buthiers	gare de Malesherbes	RER D	hors Ile-de-France	non	3300 m	scolaires	
Etampes	gare d'Etampes	RER C	trajet plus aisé depuis St-Martin	oui	1300 m	Cerise	Ormont
Moisson	gare de Bonnières	St-Lazare	faible desserte ferroviaire les SDF	non	8000 m	scolaires	CTVMI
St-Quentin-en-Yvelines	gare de SQY	RER C / Montparnasse / La Défense		oui	1500 m	SQYbus	
Vaires-Torcy	gare de Vaires-Torcy	Paris Est		non	1500 m	pool RATP-AMV-Transdev et APOLO 7	
Verneuil	gare Clairières de Verneuil	St-Lazare	par la route (2600 m par le bois)	non	4000 m	Com'bus	CSO (Véolia)
	gare des Mureaux	St-Lazare		oui	5000 m		

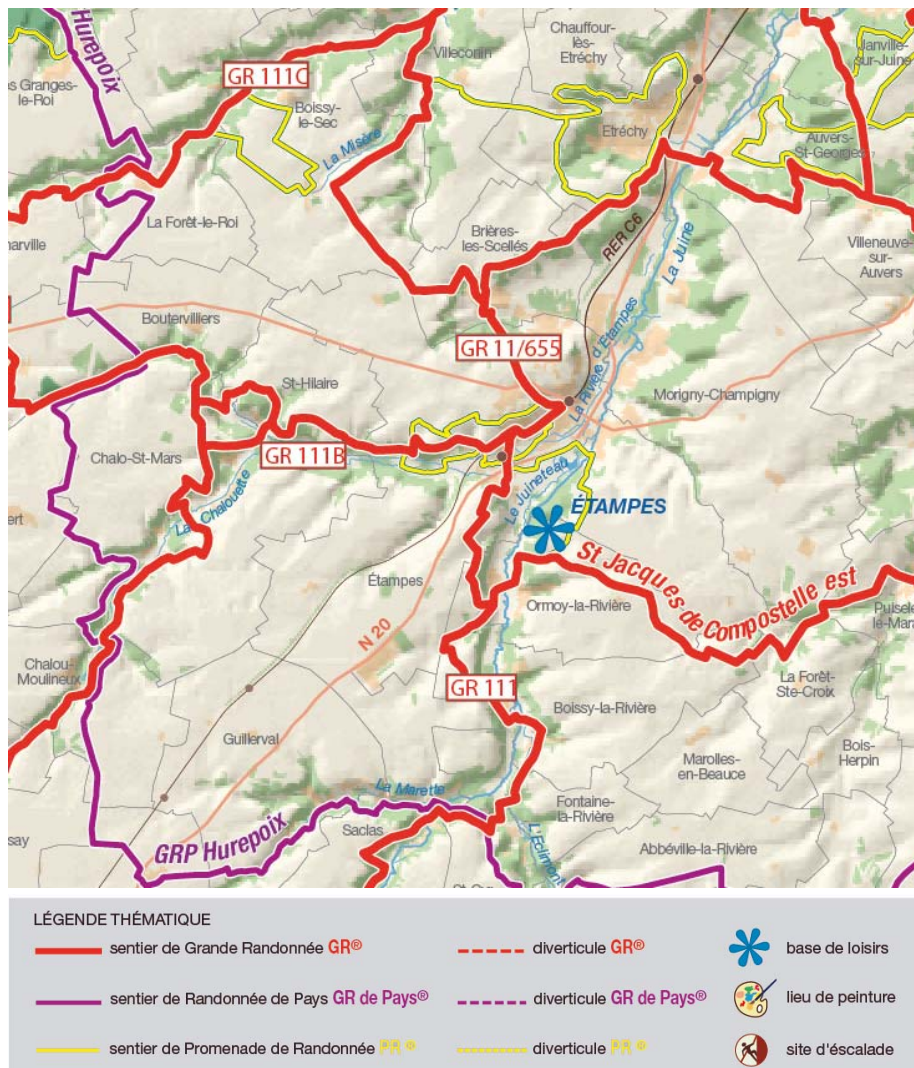
Les itinéraires pédestres

Le réseau existant

Le vaste réseau des sentiers de randonnée pédestre de la région Île-de-France (près de 6 000 km sans compter les itinéraires plus locaux créés par les Parcs Naturel Régionaux ou les collectivités locales) permet d'accéder pratiquement à toutes les bases régionales de loisirs. Ces sentiers sont des itinéraires reconnus, balisés, entretenus et classés en trois catégories :

- les sentiers de Grande Randonnée (GR®, balisage blanc et rouge) sont conçus pour effectuer de longues distances. Généralement linéaires, ils permettent des sorties le week-end ou sur plusieurs jours ;
- les sentiers de Grande Randonnée de Pays (GRP®, balisage jaune et rouge) proposent des itinéraires en boucle destinée à valoriser un territoire homogène par sa culture, son patrimoine ou son économie ;
- les sentiers de Promenade et de Randonnée (PR®, balisage jaune) offrent des itinéraires d'une durée inférieure à une journée de marche qui maillent tout le territoire régional.

Extrait des environs d'Étampes de la carte des itinéraires de randonnée pédestre en région Île-de-France (novembre 2005), réalisée par l'IAURIF, RIF, AEV, FFR



Compte tenu de l'essor considérable des pratiques de randonnées pédestre associant activités sportives et de loisirs, il semble que la présence d'itinéraires pédestres à proximité ou au sein des bases pourrait être un support pour développer l'accueil des randonneurs (grâce aux structures d'hébergement, de restauration et de détente des bases). Ces sentiers jalonnés permettent également dans la plupart des cas de desservir la base depuis la gare la plus proche. Il serait judicieux de les valoriser et de les faire connaître au grand public par une diffusion de dépliants en gare et dans les bases.

Les schémas

Pour protéger le patrimoine des chemins et faciliter la pratique de la randonnée en garantissant la continuité des itinéraires, la loi du 22 juillet 1983 prescrit l'instauration de Plans Départementaux d'Itinéraires de Promenade et de Randonnée (PDIPR). L'intérêt de ce classement réside dans la protection juridique et la pérennité ainsi conférées aux itinéraires et dans l'obligation qui est faite aux collectivités de les entretenir.

Ces itinéraires peuvent emprunter des voies communales, chemins ruraux, chemins d'exploitation, chemins forestiers et de halage, voire même des chemins privés dont les propriétaires ont passé une convention avec la commune ou le Département.

Ces schémas peuvent être une opportunité de réaliser des itinéraires pédestres de desserte des bases de loisirs à partir des gares ou des centres urbains proches.

Les acteurs en jeu

Depuis 1979, le Conseil régional d'Île-de-France par le biais de son Agence des Espaces Verts (AEV) soutient financièrement la création du réseau régional d'itinéraires pédestres balisés par le Comité Régional de la Randonnée Pédestre. Une convention de partenariat entre ces deux organismes fixe les modalités d'engagement et de financement. L'AEV a subventionné près de la moitié des 6000 km que compte le réseau actuel.

Ce comité régional, organe représentatif de la Fédération Française de la Randonnée Pédestre (FFRP) en Île-de-France, a pour mission de travailler en étroite collaboration avec les comités départementaux (CODERANDO) pour développer le réseau, effectuer des animations, informer le public et publier des topo-guides, mais également pour participer à l'élaboration des PDIPR, menée par les Conseils Généraux.

LES AMELIORATIONS ENVISAGEABLES SUR LA TARIFICATION

Tarification des transports publics

La gamme tarifaire des transports franciliens est peu adaptée aux familles et aux groupes désireux de se rendre dans les bases.

La question est la suivante : faut-il créer un tarif spécifique pour les familles et les groupes ? et/ou faut-il poursuivre les tarifs forfaitaires dédiés aux loisirs ?

Quelle mesure serait plus incitative ? ou plus utile ? Quel est le coût de ces mesures ? autant de réflexions que nous ne pourrions pas mener à terme dans cette étude.

La question posée est complexe car la tarification existante propose déjà une vaste gamme de titres et il ne serait peut-être pas opportun, ni lisible de créer un nouveau titre. Ce débat mérite donc d'être mené au STIF qui a la compétence en matière de tarification en tant qu'autorité organisatrice, à condition d'avoir des données de fréquentation fines.

D'après notre étude, il semblerait que la piste des tarifs forfaitaires dédiés aux loisirs soit la bonne en termes d'image et de lisibilité. Reste le problème de sa mise en œuvre et du partage des recettes exploitants/bases et entre les bases. Deux options sont possibles :

- la création de forfait combiné de type titre de transport et entrée sur la base (voire une activité à tarif préférentiel) à l'instar de ce qui est proposé avec les forfaits-loisirs de la SNCF (Château, parc de loisirs...)
- des réductions accordées sur l'entrée ou les activités des bases aux détenteurs de la carte Imagine'R (surtout si le public que l'on cherche à attirer est jeune)

Si aucune de ces options ne peut être retenue dans l'immédiat, il faudrait au moins proposer des actions promotionnelles ponctuelles, par exemple, dans le cadre de la Semaine européenne de la mobilité (septembre). Une campagne publicitaire commune au STIF et à la Région pourrait être lancée pour inciter les Franciliens à l'utilisation des transports jusqu'aux bases en informant sur les moyens d'accès et en offrant un tarif préférentiel (par exemple en offrant une activité sur la base...).

Tarification du stationnement

Le stationnement à l'intérieur des bases est gratuit. Cependant, certaines bases ont mis en place des dispositifs de péages prenant en compte soit l'entrée de véhicules, soit le nombre de passagers, soit les entrants sans distinction modale. Seul le péage de Saint-Quentin propose une tarification de l'entrée selon le type de véhicule (voiture/moto/car). L'entrée sur les bases, lorsqu'elle est tarifée (en haute saison), est un moyen de régulation qui pourrait être plus efficace si le prix était fonction du véhicule et non du nombre de personnes et de leur âge.

L'avantage de taxer les véhicules est que du point de vue économique, on taxe directement la nuisance (et dans ce cas, les résidents locaux doivent aussi être taxés). On ne pénalise pas les piétons, les cyclistes, ce qui doit encourager la recherche des modes alternatifs à la voiture et inciter au covoiturage.

L'application de ce type de tarification devra s'accompagner d'actions pour maintenir et améliorer l'information sur les entrées, et pour éviter le stationnement sauvage autour de la base.

RENFORCER L'INFORMATION ET LA LISIBILITE DE L'OFFRE

L'information à améliorer sur les sites web

AMIVIF : transport-idf.com

Créée en 1997, l'AMIVIF, Association Multimodale d'Information des Voyageurs en Ile-de-France, est une structure à vocation unique qui regroupe la RATP, la SNCF Ile-de-France et OPTILE et qui est financée par le STIF⁹ essentiellement. Son objectif est de fournir un système d'aide à l'information multimodale des voyageurs à partir des données de l'offre théorique de transport de l'ensemble des transporteurs de la région.

L'information fournie sur le site Internet *transport-idf.com*, est relative aux horaires, ainsi qu'aux itinéraires, aux zones tarifaires de l'origine-destination demandée et parfois aux tarifs des titres unitaires. Pour chaque itinéraire, les services sont décrits (nombre de correspondances, horaires et fréquence de chaque mode).

Si on se place comme un voyageur désireux de se rendre sur une base, on obtient des résultats divergents selon les sites recherchés :

Bases de loisirs régionales sur le site Amivif		
bien répertoriées	mal répertoriées	non mentionnées
Draveil (mais sans mention du nom de Port-aux-Cerises)	Moisson (mais seulement signalé à Lavacourt et à Mousseaux)	Verneuil
Créteil	Cergy-Pontoise (signalé à Neuville)	Bois-le-Roi
Etampes		Vaires et Torcy
Buthiers	St-Quentin-en-Yvelines, base et golf sont signalés en donnant le nom de commune	
Jablins	de Trappes	

Les bases de loisirs régionales ne sont pas toutes répertoriées ou sous un nom inattendu. La base figure dans le cas où un arrêt de bus est présent à proximité d'une base et en porte le nom.

⁹ Le STIF entend « faire de cet outil qui demande encore à évoluer, l'élément clé de l'information multimodale en Ile-de-France » (site web du STIF). L'AMIVIF est devenue début 2008 un service interne du STIF.

En outre, la recherche d'information sur les tarifs sur le site est vaine pour un voyageur désireux de se rendre à la gare de Malesherbes (qui dessert la base de Buthiers), située en dehors du périmètre de transport de la région Ile-de-France mais terminus d'une ligne RER.

La mise à jour de ce site devrait avoir des répercussions sur les moteurs de recherche d'itinéraire en ligne sur les sites de la RATP et de Transilien puisqu'ils sont également alimentés par les données de l'AMIVIF.

Sites Internet des bases

L'association des bases de loisirs régionales a développé dans le cadre de sa mission un portail Internet vers les différents sites des bases : *www.bases-loisirs-iledefrance.fr*. Il permet aux visiteurs de trouver l'information utile sur les bases, y compris sur les modes d'accès.

L'information donnée sur ce portail sur l'accessibilité de chaque base pourrait être complétée à partir des fiches proposées dans ce rapport, en précisant pour chacune s'il est possible de venir à pied ou en vélo depuis la gare, et donner les informations synthétiques sur la desserte en bus. Par exemple, il est dommage d'indiquer la gare de Bonnières pour la desserte de la base de Moisson sans autre information, alors que la gare est à 8 km de la base, qu'il n'y a pas de location de vélo en gare, et que la desserte de la en gare est plutôt adaptée aux déplacements domicile-travail.

Les bases ont toutes leur propre site (celui de Saint-Quentin est actuellement en cours de réalisation). Chacun de leur site pourrait aller plus loin dans l'information sur l'accessibilité. Les bases qui offrent un service de navette pourraient le mentionner sur leur site.

Site du Comité Régional du Tourisme

Le site du CRT (*www.pidf.com*) renvoie sur les sites des bases de loisirs mais les appellations mériteraient d'être éclaircies. Nous préconisons la création d'une rubrique spécifique aux bases régionales listant les liens des bases, y compris celui de l'association des bases.

L'information auprès des acteurs de transport ou tourisme locaux

Les gares et pôles d'échange

Sur le terrain, l'information aux gares ferroviaires et/ou routières est souvent partielle : l'information sur les lignes départementales ou de bus locaux est mal diffusée. Par exemple, les guichetiers SNCF recommandent de se rendre à la mairie pour avoir les informations sur les bus...

Il reste beaucoup à faire pour organiser les gares ferroviaires ou routières en lieux d'échange dans les secteurs où les transports publics routiers sont surtout destinés aux scolaires, et aux rabattements des actifs vers les gares.

Les bases de loisirs, notamment par le biais de l'association, pourraient prendre l'initiative de diffuser des brochures dans les gares à proximité des bases de loisirs, indiquant les modes de rabattement gare-base.

Les offices de tourisme

Les offices de tourisme pourraient être plus systématiquement associés à la promotion des bases. Au minimum, les offices pourraient mettre des brochures à disposition du public.

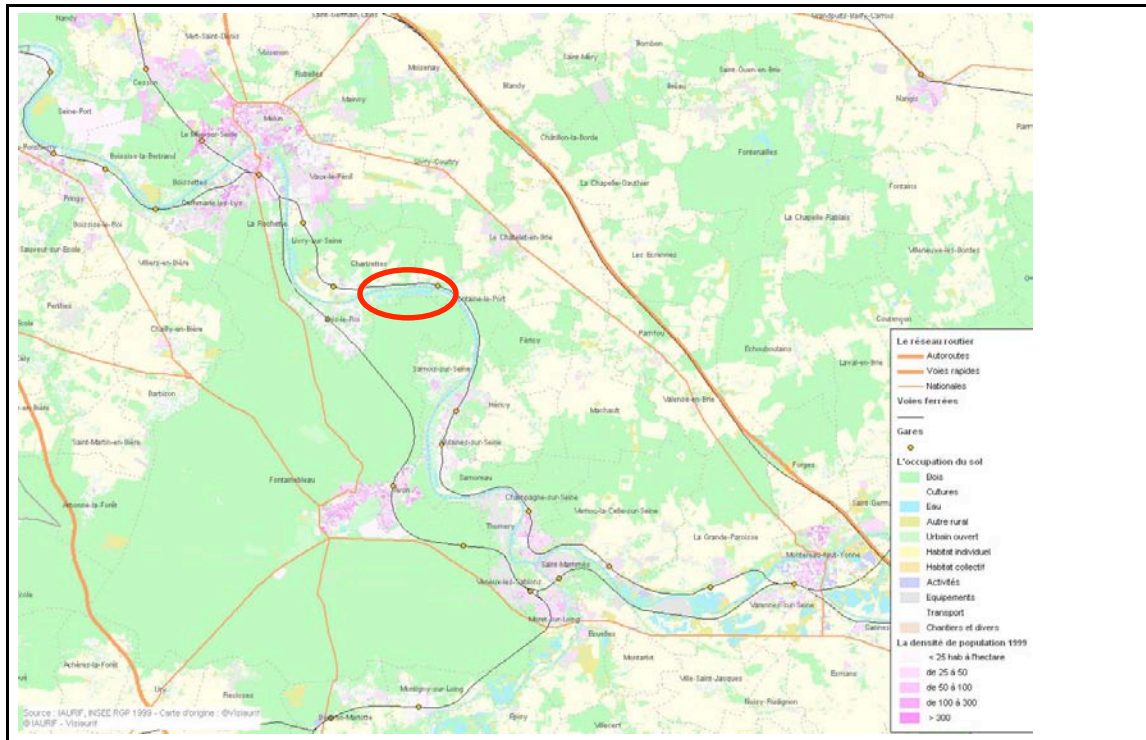
PARTIE III – FICHE DIAGNOSTIC ET PROPOSITIONS PAR BASE

PARTIE III - FICHE DIAGNOSTIC ET PROPOSITIONS PAR BASE

Pour chaque BRPAL, une fiche synthétisant les volets (caractéristiques et fréquentation de la base, offre de transport, améliorations possibles) sera constituée avec les rubriques suivantes :

- une illustration situant la base dans son environnement (type de bâti, densité de population),
- l'offre de la base : les activités principales, les tarifs des entrées appliqués par les bases, les salles de réunions-séminaires, la capacité d'hébergement et de stationnement,
- les différents éléments sur les acteurs et la gestion ainsi que le nombre de salariés (permanents et saisonniers) employés pour son fonctionnement,
- les éléments quantitatifs et qualitatifs recueillis sur la fréquentation et l'aire d'attraction (de proximité ou élargie), notamment avec les isochrones relatifs aux temps d'accès en voiture et en transport en commun...
- une illustration synthétisant les (principales) entrées piétonnes et véhicules sur le site, les gares à proximité la desserte routière (lignes et arrêts) ainsi que les aménagements cyclables.
- Le détail sur l'offre en transport public existante et les conditions de rabatement
- Les photos prises aux abords du site et des gares
- Les informations utiles sur les projets en cours (voire les extensions d'activités des bases) et l'état d'avancement des documents de planification (type PLD)
- Les objectifs pour améliorer l'accès des bases, les préconisations, la consistance des services de bus supplémentaires préconisés et les acteurs à mobiliser.

Base de Bois-le-Roi



Localisation de la base

Une des plus petites bases, située en bordure de Seine et du massif forestier de Fontainebleau

Superficie : 73 ha
Commune : Bois-le-Roi



Source : Orthophoto IGN (2003)

- Activités phare :**
Baignade, centre équestre, tennis et golf
- Hébergement :** 155 lits et 200 places sous tente, réservés aux stages sportifs
- Salles de réunion :** 6 salles, pour 350 places assises
- Restauration :** 180 couverts réservés aux stages sportifs
- Emplois :** environ 100 dont 50 permanents
- Entrée payante :** non, accès libre et gratuit toute l'année
- Parking :** 2 800 places offertes

Principales caractéristiques de la base

Syndicat Mixte d'Etudes, d'Aménagement et de Gestion :

Conseil général de Seine-et-Marne	97%
Commune de Bois-le-Roi	3%
Région Ile-de-France	(100% de l'investissement)
Déléataire de la gestion et de l'organisation	
UCPA	Dans le cadre d'une DSP

Clé de répartition de la subvention d'équilibre

Acteurs & gestion

Fréquentation estimée :

350 000 visiteurs par an, avec une variation de plus ou moins 10%

15 000 à 18 000 visiteurs / jour d'hyper pointe (dimanche de mai ou de juin)

Tickets-loisirs 2006 : près de 3 500

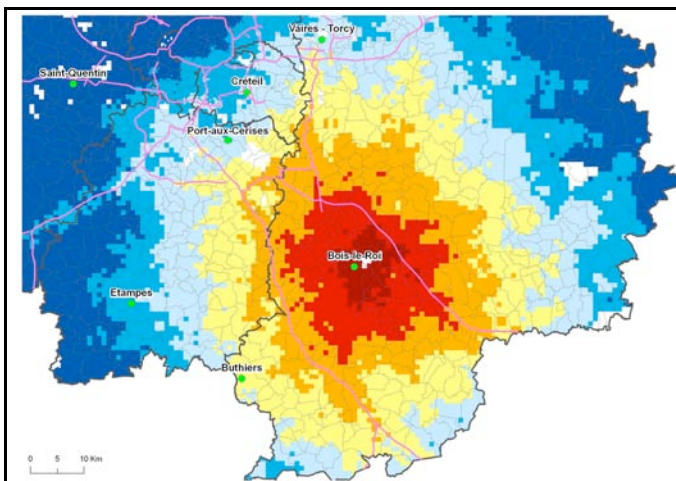
Provenance principale : 40% de Seine-et-Marne, 20% de l'Essonne, 20% du Val-de-Marne

Horaires d'ouverture de la base : 8h-21h (en été). Les activités sont proposées de 10h à 18h.

Aire d'attraction :

Le bassin de population de proximité correspond aux cantons de Fontainebleau et de Melun (situés à moins de 10 km par la route), soit 100 000 habitants. Le bassin de population élargi à un rayon de 20 km à vol d'oiseau autour de la base intègre 340 000 Franciliens (dont 98% de Seine-et-Marnais).

Caractéristiques de fréquentation de la base



222 000 Franciliens résident à moins d'une demi-heure en voiture de la base

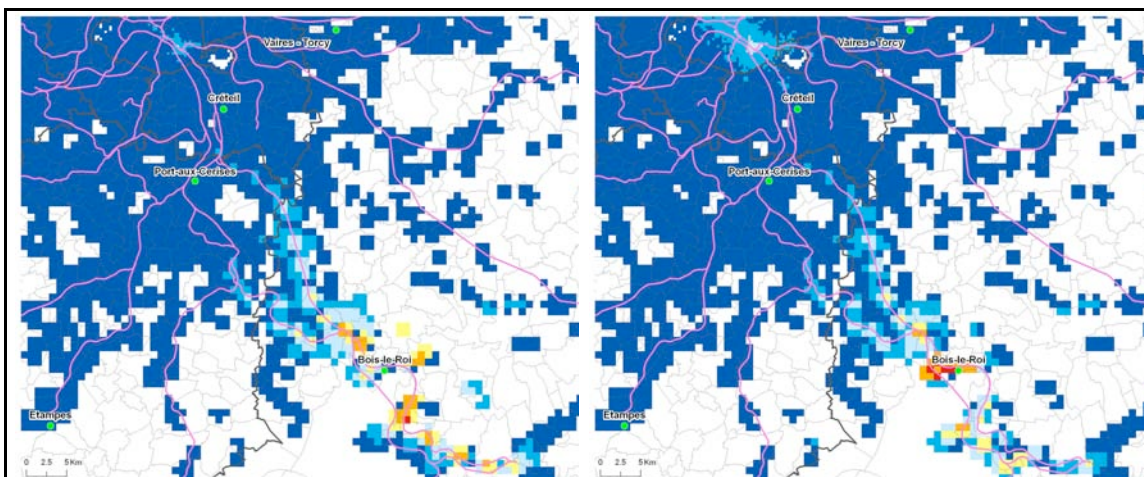
et 1 million à moins d'une heure.

Temps de parcours

- Non significatif
- moins de 15 minutes
- de 15 à 30 minutes
- de 30 à 45 minutes
- de 45 à 60 minutes
- de 60 à 75 minutes
- de 75 à 90 minutes
- plus de 90 minutes



Isochrone d'accessibilité en voiture



Accessibilité à la base

Accessibilité à la gare de Bois-le-Roi

L'attractivité en transport en commun de la base est mesurable uniquement à l'heure de pointe du matin (HPM) un jour de semaine. Il en résulte que 50 000 Franciliens résident à moins d'une heure en transport collectif de la base.

A noter que la gare de Bois-le-Roi est accessible en moins d'une heure pour 70 000 Franciliens.



Isochrones d'accessibilité en transport collectif

Zone Carte Orange : 6

Bois-le-Roi (SNCF) :

Desservie par les trains de la ligne Paris-Lyon en direction de Montargis (Nevers) ou de Montereau (Sens).

à 35 minutes de la gare de Lyon d'Austerlitz

1 train direct par heure et par sens, sinon correspondance à Melun (terminus RER D)

Chartrettes et Fontaine-le-Port (SNCF) :

Trains de la ligne Paris-Lyon / Montereau - Sens

Correspondance nécessaire à Melun (RER D)

2 trains le matin à l'aller et 3 le soir pour le retour

Chartrettes est à 45 minutes de la gare de Lyon et 3 lignes de bus la desservent

Fontaine-le-Port est à 50 minutes de la gare de Lyon et 4 lignes de bus la desservent

La desserte en gare

Selon une vitesse moyenne du piéton de 4 km/h et du cycliste de 15 km/h, les temps d'accès depuis les gares sont les suivants :

Liaisons	Distance (en m)	Temps piéton (en mn)	Temps cycliste (en mn)
Gare de Bois-le-Roi / Entrée Ouest	2200	33	9
Gare de Chartrettes / Entrée Ouest	2300	35	9
Gare de Fontaine-le-Port / Entrée Est-Pratic	2150	32	9
Gare de Melun / Entrée Ouest	9000	135	36

N.B. : Aucun aménagement cyclable entre la base et les gares, les bords de Seine sont limitées à 30 km/h.

Les 3 gares sont à une distance comparable de la base. La gare de Bois-le-Roi bénéficie d'une meilleure desserte. Seulement l'itinéraire entre la gare et base est peu jalonné et dispose d'aucun aménagement cyclable ou piéton spécifique.

Réseau Veolia Transport de Châtelet en Brie

- **Ligne 44 « Le Châtelet en Brie – Bois-le-Roi » :**

Circule du lundi au vendredi (2 départs le matins et 4 en fin de journée).

En juillet et août, les fréquences sont réduites de moitié
Fonction de rabattement sur les gares.

- **Ligne 45 « Chartrettes – Avon – Fontainebleau » :**

Circule du lundi au Samedi

Fonction de transports scolaires : Horaires adaptées aux collèges et lycées desservis et correspondances avec des cars scolaires.



Aucune desserte en bus le dimanche et services moins étoffés les mois d'été

Accessibilité depuis les gares

Arrêt de bus à la gare de Fontaine-le-Port

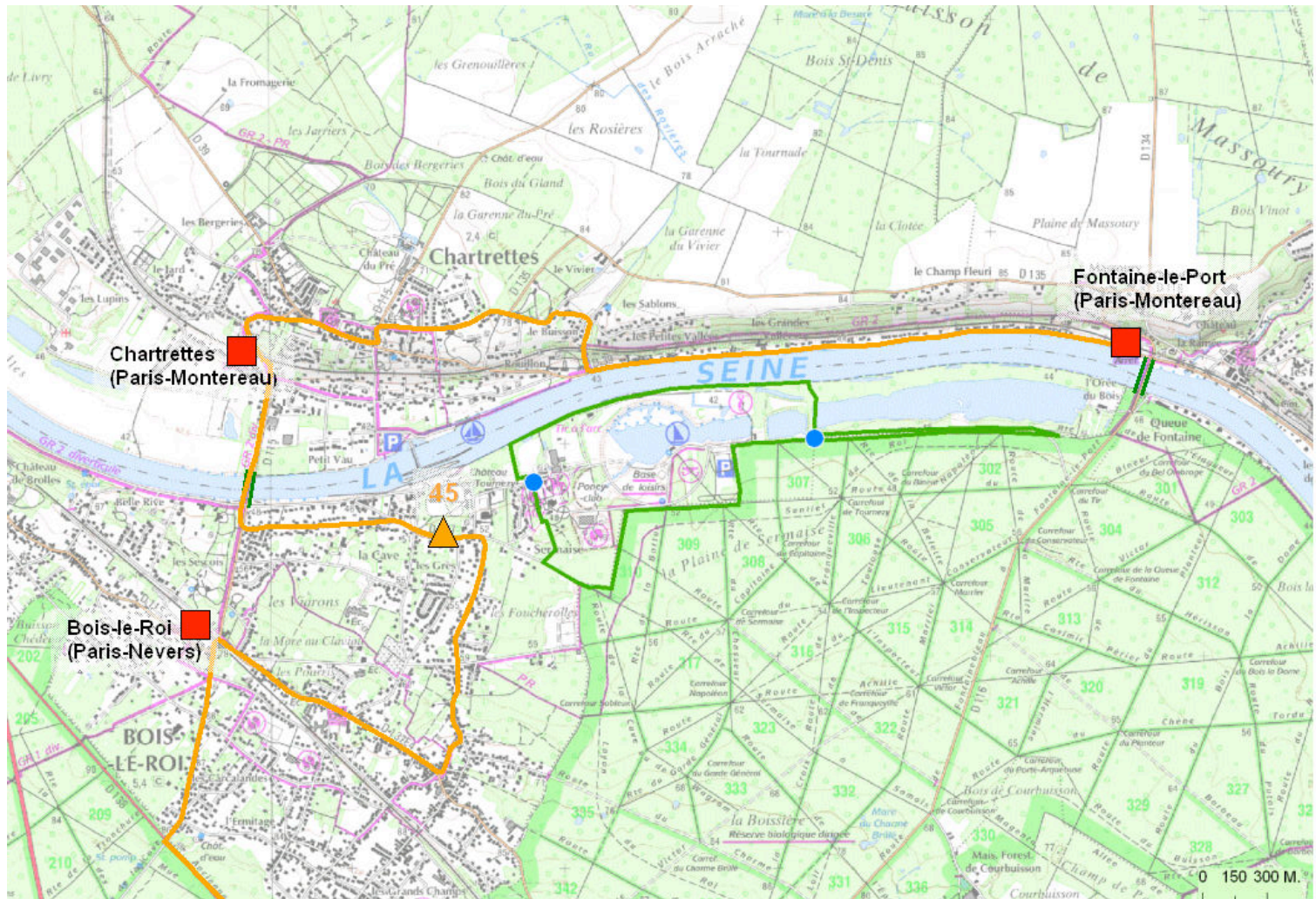


Gare de Bois-le-Roi



Entrée Est de la base (Golf)

Vues de la desserte



- Entrée voitures
- ▭ Limite de la BRPAL
- ▬ Passerelle ou Pont
- Gare
- ▲ Arrêt de bus à proximité
- Ligne de bus passant à proximité

Source : SCAN25® – IGN ©

Synthèse de l'offre de transport à proximité de la base

PLD du SMEP du Fontainebleau

Le plan local de déplacements propose d'améliorer la fréquence de la desserte de la ligne 45 Chartrettes-Avon-Fontainebleau en adéquation avec les horaires de trains et de développer les liaisons cyclables dont celle des bords de Seine et l'itinéraire de desserte de la gare de Bois-le-Roi.

Etude transport public du CG77

Le diagnostic de l'étude révèle la nécessité de renforcer la liaison en transport en commun entre Fontainebleau et Bois-le-Roi

Véloroute le long de la Seine

Liaison possible par le chemin de halage passant à proximité de la base

Planification & projets

Orientations :

- Améliorer la liaison de la base à la gare de Bois-le-Roi
- Saisir les opportunités d'aménagements et de pratiques cyclables du secteur
- Améliorer l'information

Actions proposées :**Modes doux**

- Traitement et jalonnement (au nom de la base) des cheminements piétons depuis la gare de Bois-le-Roi et l'accès Ouest de la base
- Réflexion pour un réseau cyclable communal permettant de mettre en relation la gare, la base, la Seine et le massif forestier de Fontainebleau
- Location de vélo en gare de Bois-le-Roi avec la création d'un local surveillé

Bus

1. Utilisation par le gestionnaire délégué de la base d'un véhicule 9 places (Permis B) pour effectuer des navettes entre la gare et la base, à condition que les visiteurs réservent ce transport à la demande.
2. Soutenir les actions en faveur du renforcement de la liaison Fontainebleau-Bois-le-Roi
3. Sollicitation du CDT 77 afin d'étudier la possibilité d'ajouter un arrêt desservant la base dans le circuit de la navette touristique de la Patache ou de Châteaubus
4. Rendre possible l'identification de la base lors d'une recherche d'itinéraire sur le site de l'AMIVIF.

Orientations et actions

Mise en œuvre de l'action 1

Mise en place d'une navette entre la base et la gare :

- Acquisition du véhicule par le syndicat mixte de la base, subventionné intégralement par la Région
- Mise à disposition du véhicule au gestionnaire délégué (UCPA)
- Procédure de réservation et de fonctionnement à établir avec le personnel du gestionnaire
- Information aux éventuels visiteurs de la possibilité de réserver un transport entre la gare et la base, par le site Internet de la base, le biais des brochures d'informations ou en gare de Bois-le-Roi

Montant estimatif d'utilisation du service de navette base-gare :

- Le coût d'acquisition à la charge de la Région s'élève en 2007 pour un véhicule de 9 places en version de base entre 24 000 et 25 000 € TTC.
- Le coût annuel d'utilisation (assurance, entretien, carburant et immatriculation compris) varie entre 1 400 et 1 800 € pour un kilométrage annuel de 3 000 à 5 000 km

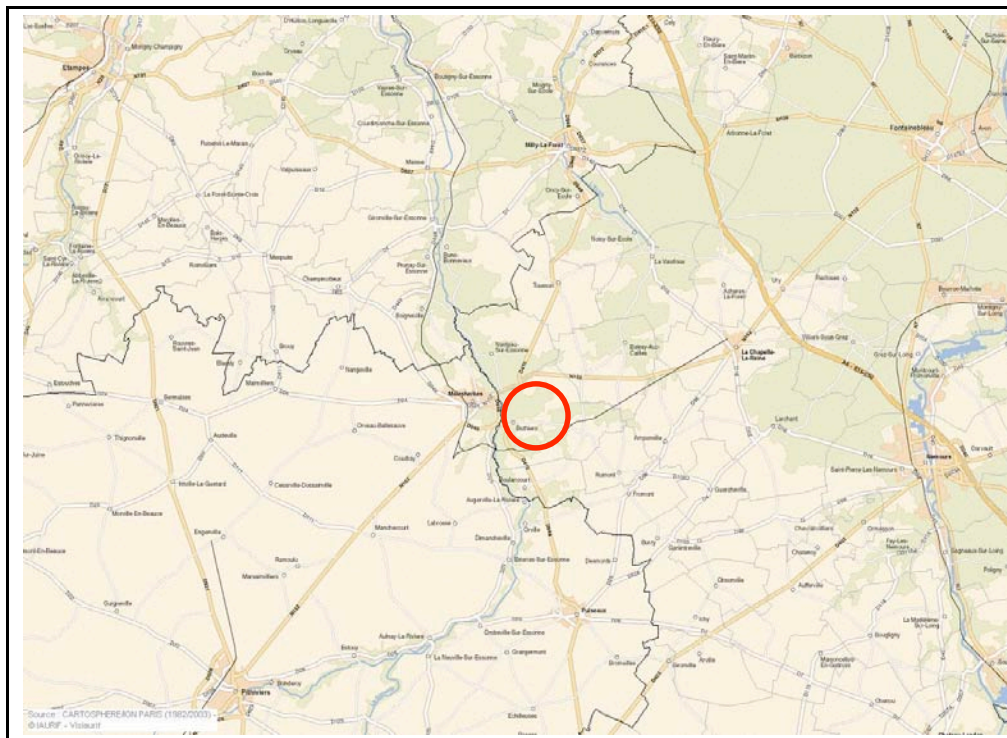
Partenaires :

RIF et Syndicat Mixte de la base et Gestionnaire délégué (UCPA)

Mise en œuvre

LES PROPOSITIONS D' ACTIONS

Base de Buthiers



Localisation de la base

La base la plus éloignée du centre de l'agglomération, située en zone rurale en limite du Loiret

Superficie : 136 ha

Commune : Buthiers, située dans le PNR du Gâtinais français



Source : Orthophoto IGN (2003)

Activités phare :

Piscine, VTT, escalade, astronomie

Hébergement : 196 lits et 398 places de camping réservées aux groupes

Salles de réunion : 12 salles, soit environ 500 places assises

Restauration : 140 couverts, réservés aux groupes

Emplois : 120 dont 37 permanents de la base

Entrée payante : oui, pour le centre de détente en période de pointe, de 10h30 à 19h

Tarifs : 5,60€ pour un adulte et 4,50€ pour un enfant

Parking gratuit : 500 places pour les voitures et 80 emplacements pour les cars

Principales caractéristiques de la base

Syndicat Mixte d'Etudes, d'Aménagement et de Gestion :

Conseil général de Seine-et-Marne

Commune de Buthiers

Région Ile-de-France

Clé de répartition de la subvention d'équilibre

97%

3%

(100% de l'investissement)

Acteurs & gestion

Fréquentation recensée en 2006 :

86 000 entrées payantes au centre de détente (de la mi-juin à la mi-septembre)

Les groupes représentent 80% de la clientèle

Fréquentation estimée en 2005 :

Selon l'enquête Bilan Carbone d'évaluation des émissions du patrimoine immobilier de la Région,

Parmi les 242 000 visiteurs :

- o 71% viennent en voiture et 27% en car
- o 62% font plus de 40 km et 85% plus de 20 km

Pour les 7 000 visiteurs en séjour de plus d'une journée :

- o 73% sont Franciliens, 19% proviennent de la Région Centre
- o 36% viennent en voiture, 56% en car et 9% en train

10 000 visiteurs / jour d'hyper pointe (dimanche d'été), dont 5 000 personnes au centre de détente

Tickets-loisirs 2006 : plus de 5 500

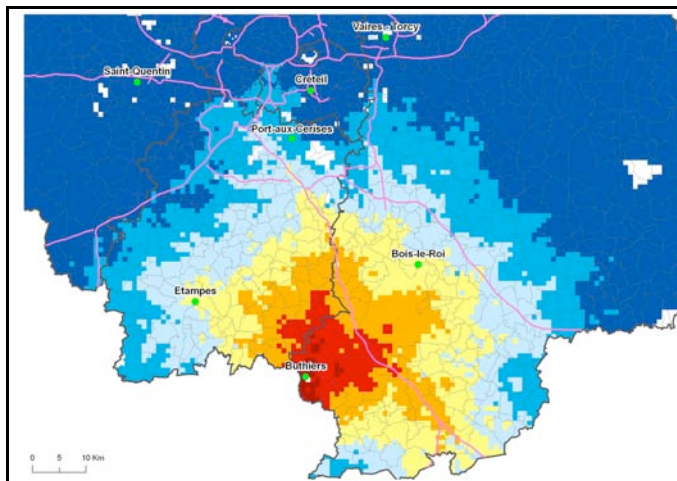
Provenance principale : 35% de la Seine-et-Marne, 14% de l'Essonne, 38% de la petite couronne (92,93,94)

Horaires d'ouverture de la piscine : 10h30-19h (en été).

Aire d'attraction :

Le bassin de population de proximité correspond au canton de Chapelle-la-Reine et la ville de Malesherbes, soit 17 000 habitants (dont 6 000 Malesherbois). Le bassin de population élargi à un rayon de 20 km à vol d'oiseau autour de la base intègre 85 000 habitants (les 2/3 résident en Île-de-France et 1/3 dans le Loiret).

Caractéristiques de fréquentation de la base



18 000 Franciliens résident à moins d'une demi-heure en voiture de la base

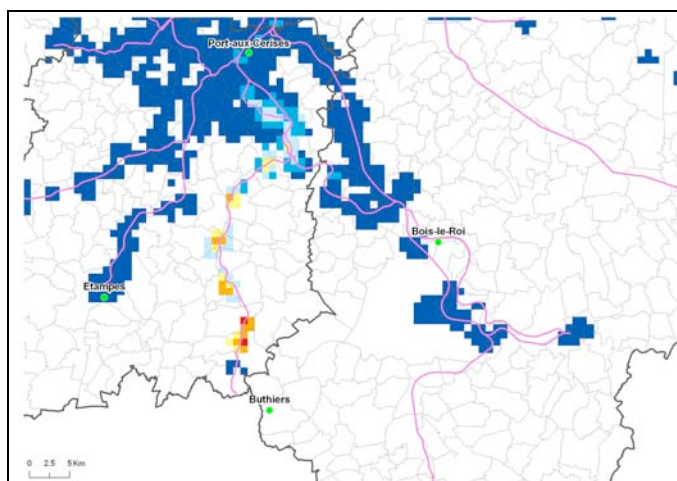
et 356 000 à moins d'une heure.

Temps de parcours

- Non significatif
- moins de 15 minutes
- de 15 à 30 minutes
- de 30 à 45 minutes
- de 45 à 60 minutes
- de 60 à 75 minutes
- de 75 à 90 minutes
- plus de 90 minutes



Isochrone d'accessibilité en voiture



La base n'est pas desservie par les transports publics. Seule l'accessibilité à la gare de Malesherbes, la plus proche, est mesurable. Quel que soit les périodes et les jours de semaine, 24 000 Franciliens se situent à moins d'une heure en transport public de la gare de Malesherbes.



Isochrone d'accessibilité en transport collectif

Malesherbes (SNCF) :

Terminus RER D, se situant dans le département du Loiret, soit en dehors du Périmètre de Transport Urbain du STIF.

à 1h20 en train de Paris Gare de Lyon
1 train à la demi-heure en semaine et
1 toutes les heures le dimanche.



Hors Zone tarifaire Carte Orange

La gare est desservie par 2 lignes de cars interurbains du Loiret (réseau Ulys) assurant le rabattement depuis Pithiviers ou Montargis.



La desserte en gare

Selon une vitesse moyenne du piéton de 4 km/h et du cycliste de 15 km/h, les temps d'accès depuis les gares sont les suivants :

Liaisons	Distance (en m)	Temps piéton (en mn)	Temps cycliste (en mn)
Gare de Malesherbes / Accès principal (par GR1)	2800	42	11
Gare de Malesherbes / Accès principal (par RD)	3300	50	13

N.B. :Aucun aménagement cyclable entre la gare et la base

Aucun service de transport public pour réaliser l'itinéraire de la gare jusqu'à la base. Mais une offre de transport privé mise en place par la base

2 circuits de ramassage spécial pour les enfants des centres aérés du canton de la Chapelle-la-Reine :

- o Services fonctionnant la semaine lors des deux mois d'été
- o Coût total de 15 000 euros à la charge du syndicat mixte
- o Environ 100 enfants l'utilisent quotidiennement (soit plus de 40% des enfants des centres aérés du canton qui fréquentent la base)

Un minibus de 9 places (permis B) permettant d'organiser des navettes entre la gare et la base, est en service depuis juin 2007 :

- o Investissement de 20 000€ à la charge de la Région (via le Syndicat Mixte)
- o Fonctionnement : budget Syndicat Mixte
- o Utilisation du service : surtout pour les groupes (le lundi à l'arrivée et le vendredi pour le retour)

Accessibilité piétonne et cyclable depuis les gares



Parking réservé aux groupes

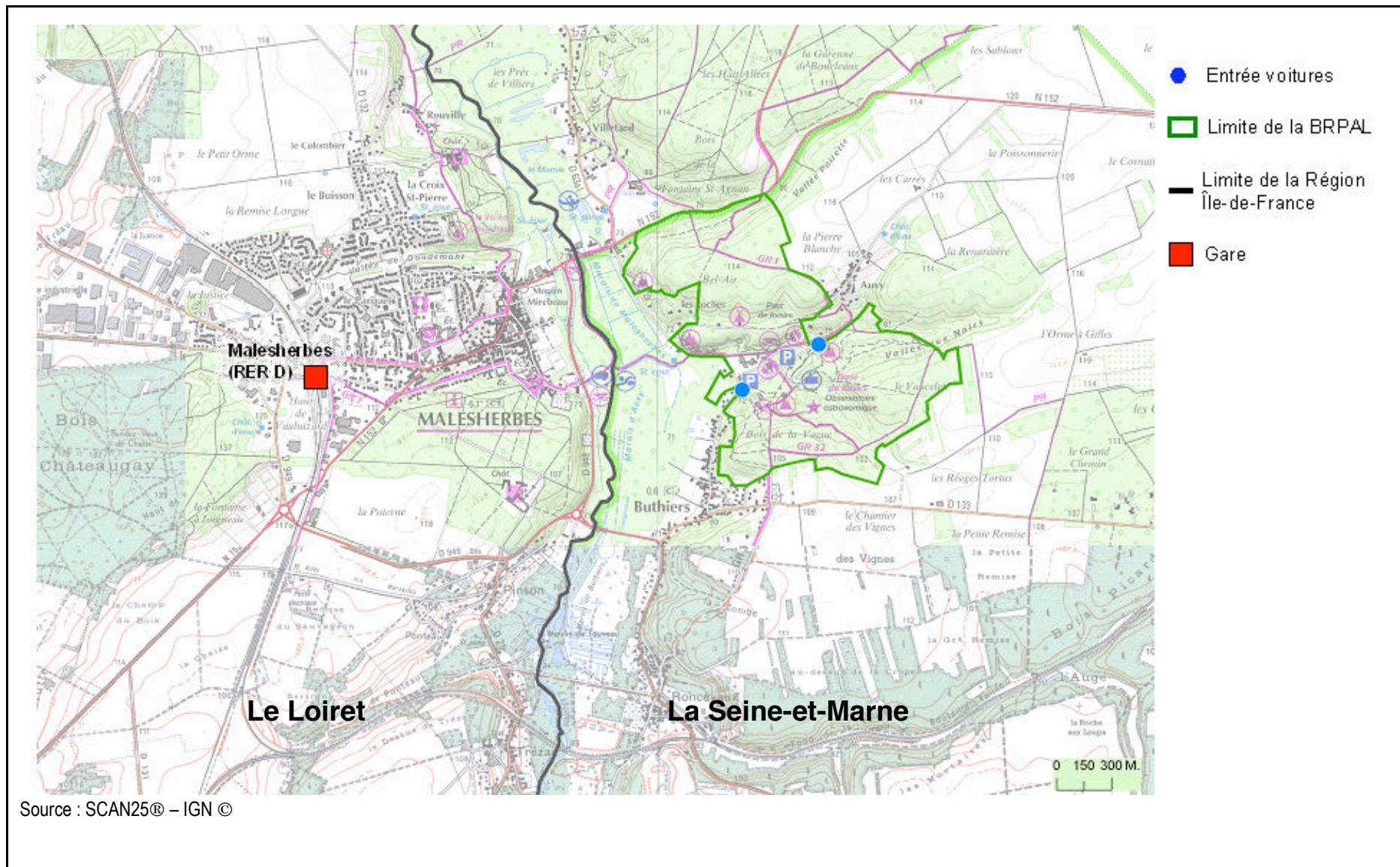


Car Ulys (CG45)



Véhicule 9 places de la base

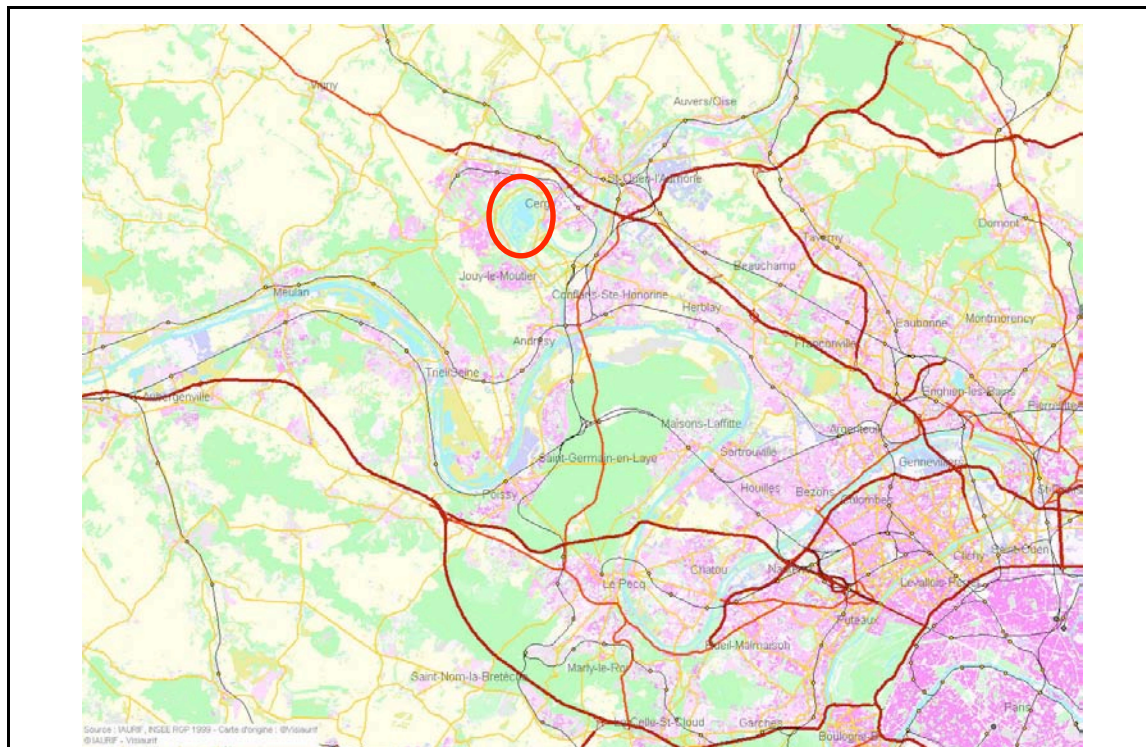
Vues de la desserte



Synthèse de l'offre de transport à proximité de la base

	<p>PLD du SMEP du Fontainebleau</p> <p>Le plan local de déplacements propose :</p> <ul style="list-style-type: none"> - de développer un service de transport à la demande sur le canton de la Chapelle-la-Reine, - de renforcer la liaison entre Fontainebleau/Avon et La Chapelle-la-Reine - d'aménager un itinéraire cyclable sur la RN152. 		
LES PROPOSITIONS D' ACTIONS	<p>Etude transport public du CG77</p> <p>Le diagnostic de l'étude suggère :</p> <ul style="list-style-type: none"> - de créer une liaison entre Fontainebleau et Malesherbes pour développer les liaisons inter-départementales - de mettre en place un service de transport à la demande de le secteur de La Chapelle-la-Reine pour pallier les besoins de déplacements des communes rurales 	Planification & projets	
	<p>Orientations :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Améliorer la liaison cyclable et piétonne de la base à la gare de Malesherbes • Promouvoir l'usage de la navette gare-base • Améliorer l'information <p>Actions proposées :</p> <table border="0"> <tr> <td data-bbox="256 763 767 1317"> <p>Modes doux</p> <ul style="list-style-type: none"> • Traitement et jalonnement des cheminements piétons depuis la gare • Proposer une liaison cyclable entre la gare et la base aux CG 45 et CG77 et un jalonnement de l'itinéraire • Location de vélo en gare de Malesherbes, création d'un local surveillé, synergie éventuelle avec l'activité VTT de la base </td> <td data-bbox="772 763 1350 1317"> <p>Bus</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Développer l'usage du véhicule 9 places pour assurer des navettes entre la gare et la base, en informant davantage les visiteurs de cette possibilité offerte par la base 2. Envisager la desserte de la base par les cars du réseau Ulys (CG45) 3. Encourager la mise en place d'un service de transport à la demande sur le canton de la Chapelle-la-Reine et une nouvelle liaison entre Fontainebleau et Malesherbes. 4. Améliorer l'information tarifaire pour un trajet jusqu'à Malesherbes en RER D (information actuellement indisponible sur le site de l'AMIVIF). </td> </tr> </table>	<p>Modes doux</p> <ul style="list-style-type: none"> • Traitement et jalonnement des cheminements piétons depuis la gare • Proposer une liaison cyclable entre la gare et la base aux CG 45 et CG77 et un jalonnement de l'itinéraire • Location de vélo en gare de Malesherbes, création d'un local surveillé, synergie éventuelle avec l'activité VTT de la base 	<p>Bus</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Développer l'usage du véhicule 9 places pour assurer des navettes entre la gare et la base, en informant davantage les visiteurs de cette possibilité offerte par la base 2. Envisager la desserte de la base par les cars du réseau Ulys (CG45) 3. Encourager la mise en place d'un service de transport à la demande sur le canton de la Chapelle-la-Reine et une nouvelle liaison entre Fontainebleau et Malesherbes. 4. Améliorer l'information tarifaire pour un trajet jusqu'à Malesherbes en RER D (information actuellement indisponible sur le site de l'AMIVIF).
<p>Modes doux</p> <ul style="list-style-type: none"> • Traitement et jalonnement des cheminements piétons depuis la gare • Proposer une liaison cyclable entre la gare et la base aux CG 45 et CG77 et un jalonnement de l'itinéraire • Location de vélo en gare de Malesherbes, création d'un local surveillé, synergie éventuelle avec l'activité VTT de la base 	<p>Bus</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Développer l'usage du véhicule 9 places pour assurer des navettes entre la gare et la base, en informant davantage les visiteurs de cette possibilité offerte par la base 2. Envisager la desserte de la base par les cars du réseau Ulys (CG45) 3. Encourager la mise en place d'un service de transport à la demande sur le canton de la Chapelle-la-Reine et une nouvelle liaison entre Fontainebleau et Malesherbes. 4. Améliorer l'information tarifaire pour un trajet jusqu'à Malesherbes en RER D (information actuellement indisponible sur le site de l'AMIVIF). 		
	<p>Mise en œuvre de l'action 1</p> <p>Amélioration du service offert par la navette pour assurer la liaison entre la base et la gare :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Procédure de réservation et de fonctionnement à établir avec le personnel de la base - Information aux éventuels visiteurs de la possibilité de réserver un transport entre la gare et la base, par le site Internet de la base, le biais des brochures d'informations ou en gare de Malesherbes. <p>Montant estimatif du coût de fonctionnement (hors charge de personnel) de la navette :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Le coût annuel d'utilisation du véhicule (assurance, entretien, carburant et immatriculation compris) varie entre 1 800 et 2 200 € pour un kilométrage annuel de 5 000 à 7 000 km <p>Partenaires :</p> <p>RIF et Syndicat Mixte de la base</p>	Mise en œuvre	

Base de Cergy-Pontoise

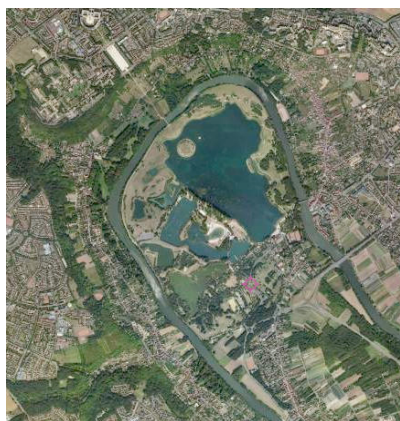


Localisation de la base

La base est située dans une boucle de l'Oise en zone urbaine dense de type ville nouvelle

Superficie : 250 ha

Communes : Cergy, Neuville



Source : Orthophoto IGN (2003)

Activités phare :

Baignade, stade d'eau vive, téléski nautique

Hébergement : 141 lits réservés aux groupes,

Salles de réunion : 6 salles, soit 225 places assises

Emplois : 120 dont 56 permanents de la base

Entrée payante : non

Péage pour les véhicules : les week-ends et jours fériés d'avril à septembre (de 9h à 18h)

Tarifs : 3,50 € par véhicule

Parkings : 6 000 places offertes

Principales caractéristiques de la base

Syndicat Mixte d'Études, d'Aménagement et de Gestion :

Conseil général du Val d'Oise

Communauté d'agglomération de Cergy-Pontoise

Région Ile-de-France

Clé de répartition de la subvention d'équilibre

50%

50%

(100% de l'investissement)

Acteurs & gestion

Fréquentation estimée :

1,5 million de visiteurs par an

30 000 personnes un jour d'hyper pointe (dimanche d'été ou lors du Furia Sound Festival)

Principaux éléments de l'étude de fréquentation réalisée en 2006 (sur un échantillon de 936 personnes) :

- Origine : 58% du Val d'Oise, 9% des Yvelines, 9% de Seine-Saint-Denis, 6% de Paris et 6% des Hauts-de-Seine

- Mode de transport : 64% en voiture, 17% à pied ou à vélo, 11% en Train ou RER, 6% en bus

- Caractéristiques de la clientèle : plus de 50% fréquente la base 1 fois par mois, les 2/3 viennent, pendant le printemps ou l'été pour passer au moins une demi-journée,

Tickets-loisirs 2006 : plus de 8 000

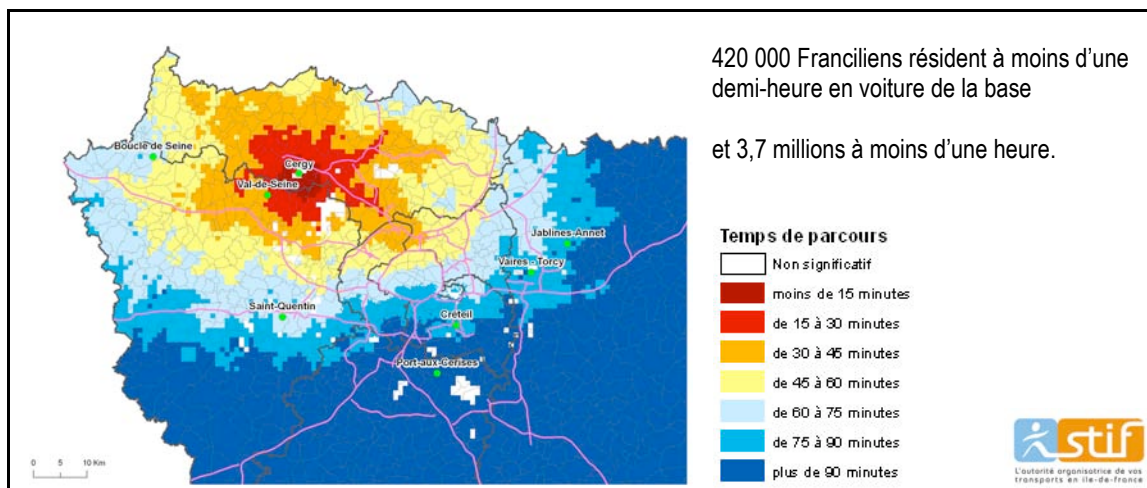
Provenance principale : 34% du Val d'Oise, 32% de Paris, 8% de Seine-Saint-Denis et 8% des Yvelines

Horaires d'ouverture des activités : 10h-19h les week-ends d'été.

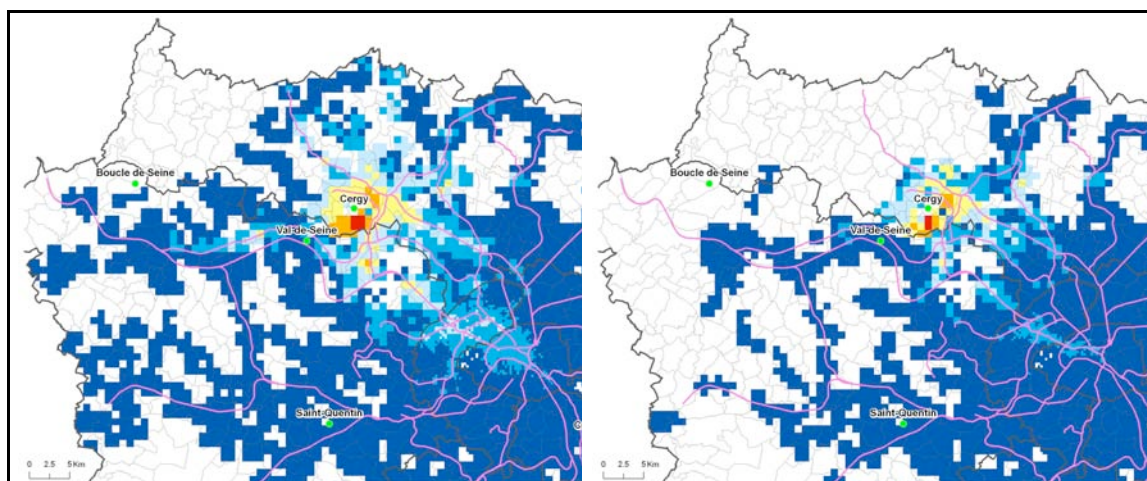
Aire d'attraction :

Le bassin de population de proximité correspond à l'aire de la communauté d'agglomération, soit 180 000 habitants. Le bassin de population élargi à un rayon de 20 km à vol d'oiseau autour de la base intègre 1,5 million d'habitants (près de la moitié de Val d'Oisiens).

Caractéristiques de fréquentation de la base



Isochrone d'accessibilité en voiture



A l'heure de pointe du matin en semaine

A l'heure creuse en semaine

L'attractivité en TC en semaine à l'heure de pointe du matin est deux fois supérieure à celle en heure creuse :

- 202 000 Franciliens résident à moins d'une heure en transport public de la base en semaine,
- 104 000 Franciliens sont à moins d'une heure le dimanche.



Isochrones des transports en commun selon les périodes

Cergy-Préfecture (SNCF) :

RER A : à 37 minutes de Châtelet-Les Halles
1 train toutes les 20 minutes le dimanche

Saint-Lazare : à 39 minutes de Saint-Lazare, mais les horaires des trains ne sont pas adaptés aux besoins de la base.

Pôle multimodal : inscrit au PDUIF, desservi par 28 lignes de bus dont 12 lignes du réseau départemental BusVal d'Oise et 9 lignes de la STIVO, agence d'information voyageur, station de taxis, parc à vélos gardienné et parcs relais

**Zone Carte Orange : 5****Autres gares SNCF à proximité :**

- Cergy Saint-Christophe et Neuville Unversité ayant la même desserte que Cergy-Préfecture

- Pontoise desservie par les trains du RER C et ceux en provenance de la gare du Nord

La desserte en gare

Selon une vitesse moyenne du piéton de 4 km/h et du cycliste de 15 km/h, les temps d'accès depuis les gares sont les suivants :

N.B. : Pistes cyclables discontinues entre la gare de Cergy-Préfecture et la base

Liaisons	Distance (en m)	Temps piéton (en mn)	Temps cycliste (en mn)
Gare St-Christophe / Entrée Nord-Passerelle	1600	24	
Gare Cergy Préfecture / Entrée Est (Pont de Ham)	2100	32	8
Arrêt Pont de Neuville ligne 34S / Entrée Sud	1100	17	
Arrêt Gency ligne 38 / Entrée Nord-Passerelle	1000	15	

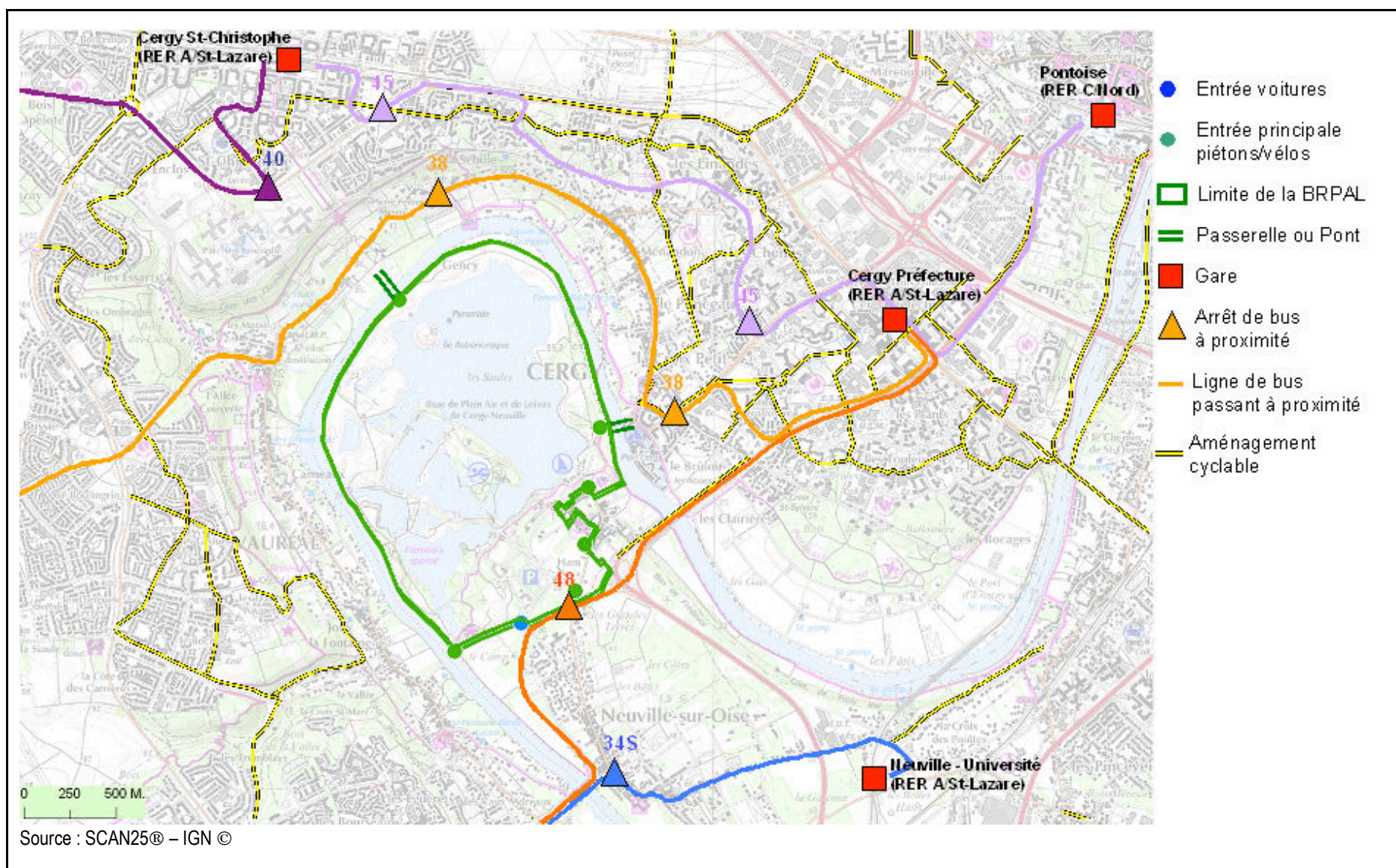


Jalonnement cyclable à Cergy (la base est indiquée sous l'intitulé « Les Etangs de Cergy »)



Passerelle de l'axe Majeur (aménagement en cours de la future entrée Nord)

Accessibilité piétonne et cyclable depuis les gares

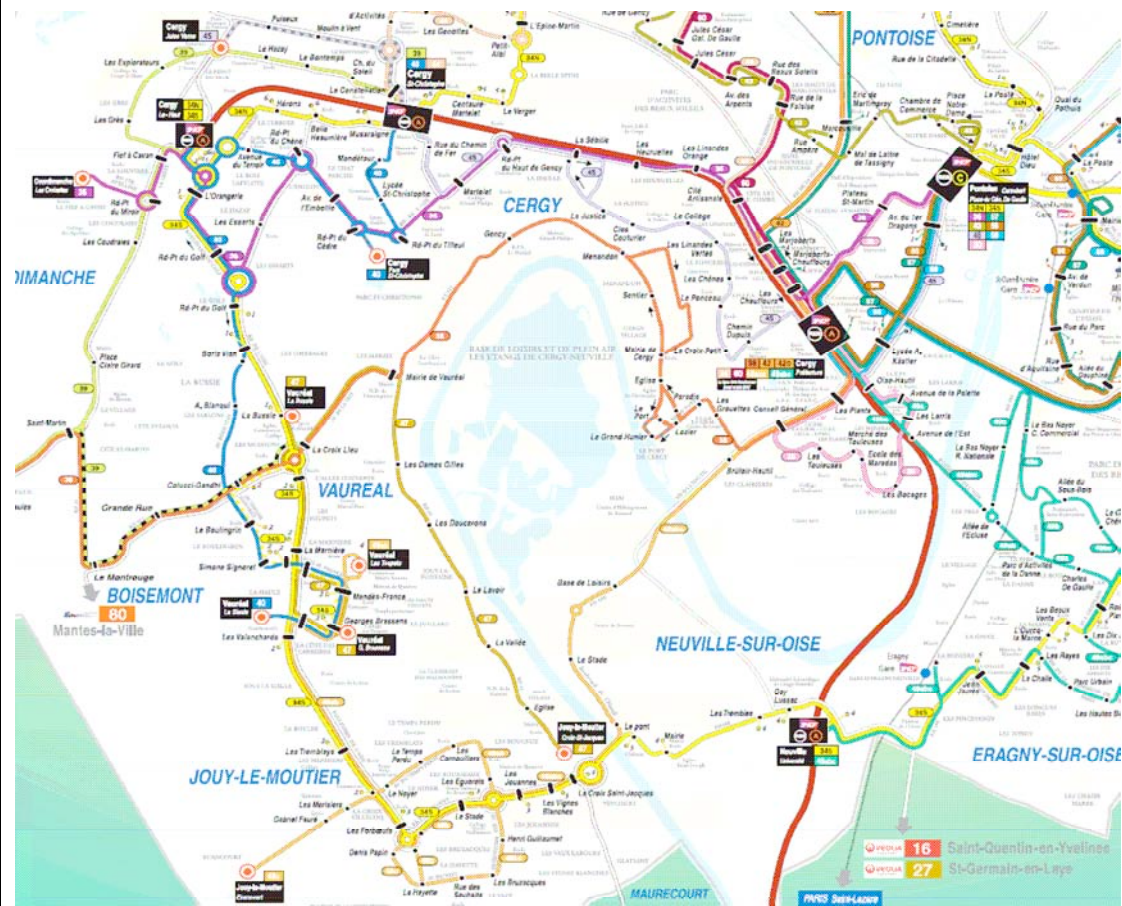


Synthèse de l'offre de transport à proximité de la base

L'offre de la STIVO

- Ligne 48 Cergy Préfecture - Vauréal :
 - Arrêt « Base de loisirs » situé au Sud de la base
 - Trajet de 6 minutes depuis la gare de Cergy-Préfecture
 - Fonctionne tous les jours
 - 83 passages par sens en semaine, 38 le samedi et 13 le dimanche (soit environ 1 bus à l'heure).
- Ligne 34S Cergy Le Haut - Pontoise :
 - Arrêt « le Pont » à proximité du centre de Neuville-sur-Oise.
 - Trajet de 5 minutes depuis la gare de Neuville Université.
 - Fonctionne tous les jours.
 - 73 passages par sens en semaine, 32 le samedi et 13 le dimanche.
- Ligne 38 Cergy Préfecture – Menucourt :
 - Arrêt « Port » à l'Est de la base
 - Temps de parcours depuis la gare de Cergy-Préfecture de 7 minutes.
 - En service du lundi au samedi.
 - 33 passages par sens en semaine et 17 le samedi.

La ligne 48 offre l'itinéraire le plus direct et lisible ainsi qu'une meilleure fréquence de service.



Desserte actuelle en bus



Arrêt de bus de la ligne 48 à la gare de Cergy-Préfecture



Arrêt de bus de la ligne 48 à la base de loisirs



Cheminement depuis l'arrêt

Vues de la desserte

PLD de Cergy-Pontoise

Le plan local de déplacements a mis en avant plusieurs actions qui se sont concrétisées dont une étude de restructuration du réseau de bus et le schéma directeur cyclable.

La passerelle de l'axe Majeur

L'achèvement de sa réalisation est prévue pour le second semestre 2008.

Schéma directeur cyclable de la communauté d'agglomération de Cergy-Pontoise

Le schéma prévoit de réaliser 160 kilomètres d'itinéraire cyclable sur 10 ans. Aujourd'hui, le réseau compte environ 75 km. L'objectif est de mettre en évidence les itinéraires existants, de créer des continuités et de permettre un usage confortable et sécurisé. La réflexion pour un dispositif de vélos en libre en service est également engagée.

Planification & projets

Orientations :

- Améliorer les liaisons de la base aux gares pour tous les modes (hors VP)
- Saisir les opportunités d'aménagement de l'accès nord de la base
- Promouvoir l'usage du vélo
- Améliorer l'information

Actions proposées :**Modes doux**

- Traitement et jalonnement des cheminements piétons depuis les arrêts de bus et l'Axe Majeur au Nord de la base
- Assurer la continuité des aménagements cyclables depuis la gare (voir schéma cyclable de Cergy)
- Location de vélo en gare de Cergy Préfecture avec la création d'un atelier de réparations légères pour les vélos

Bus

1. Renforcement le dimanche de la fréquence de la ligne 48 de la STIVO.
2. Prolongation de la ligne 48 à la gare de Pontoise, offrant d'autres possibilités de rabattement ferroviaire
3. Création d'un nouvel arrêt de la ligne 38 au niveau de la passerelle de l'Axe Majeur (au Nord de la base).
4. Amélioration de l'information :
 - renseignements sur l'itinéraire et la base à la « boutiques des transports » de la gare de Cergy-Préfecture,
 - identification de la base de Cergy-Pontoise sur site de l'AMIVIF (actuellement référencée sous le nom de base de loisirs de Neuville),
 - possibilité d'accéder aux fiches horaires des lignes de bus sur le site de la STIVO.

Orientations et actions

LES PROPOSITIONS D' ACTIONS

Mise en œuvre des actions 1 et 2

Action 1 - Renforcement du service de la ligne 48 de la STIVO (11km de ligne, 26 minutes de temps de parcours) :

- de mai à août,
- les dimanches et jours fériés,
- passage à la fréquence de 40 minutes entre 9h et 20h

Action 2 - Renforcement et prolongation de la ligne 48 à la gare de Pontoise

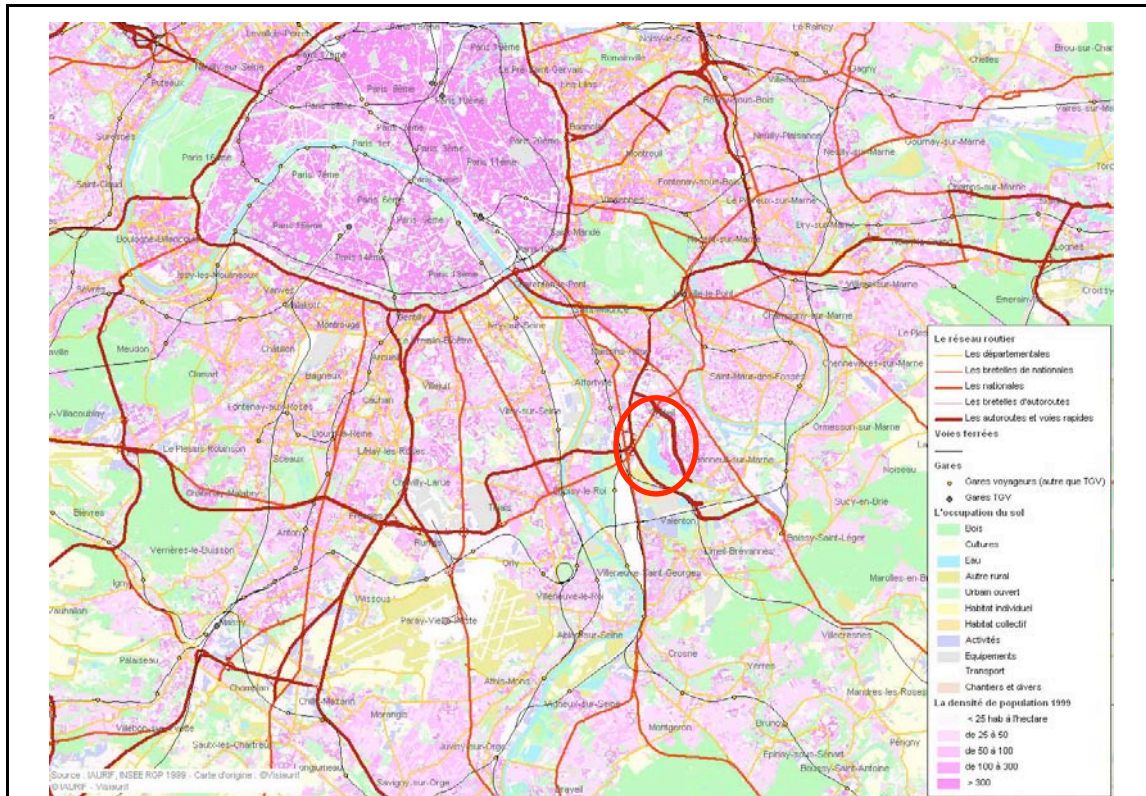
- 5 km supplémentaires à parcourir,
- de mai à août,
- les dimanches et jours fériés,
- passage à la fréquence de 40 minutes entre 9h et 20h

Partenaires :

STIF, RIF, Communauté d'agglomération de Cergy-Pontoise, STIVO

Mise en œuvre

Base de Créteil



Localisation de la base

La plus petite base régionale, située en zone urbaine dense à proximité de Paris, et bordée d'infrastructures de transport

Superficie : 62 ha dont 40 ha de plan d'eau

Commune : Créteil



Source : Orthophoto IGN (2003)

Activités phare :

Piscine à vagues, école de voile, maison de la nature

Hébergement : aucun

Salle de réunion : 20 places assises

Restauration : 100 couverts

Emplois : 44 dont 14 permanents de la base

Entrée payante : non, accès libre et gratuit toute l'année

Parking : 700 places offertes

Principales caractéristiques de la base

Syndicat Mixte d'Etudes, d'Aménagement et de Gestion :

Conseil général du Val-de-Marne

50%

Commune de Créteil

50%

Région Ile-de-France

(100% de l'investissement)

Clé de répartition de la subvention d'équilibre

Acteurs & gestion

Fréquentation estimée :

Pas d'enquête de fréquentation ni d'entrées payantes, il est donc difficile d'estimer la fréquentation annuelle. De plus la clientèle un jour d'hyper-pointe est plus importante que celle des plus grandes bases :

25 000 visiteurs / jour d'hyper pointe (dimanche d'été)

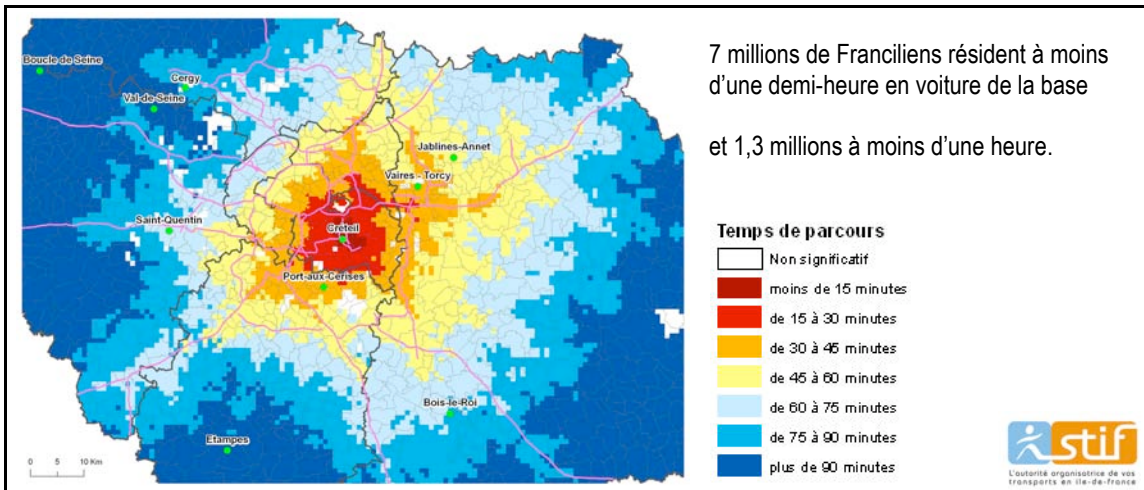
Tickets-loisirs 2006 : plus de 4 600 - Provenance principale : 50% de Paris, 33% du Val-de-Marne

Horaires d'ouverture de la piscine : 11h-19h en été.

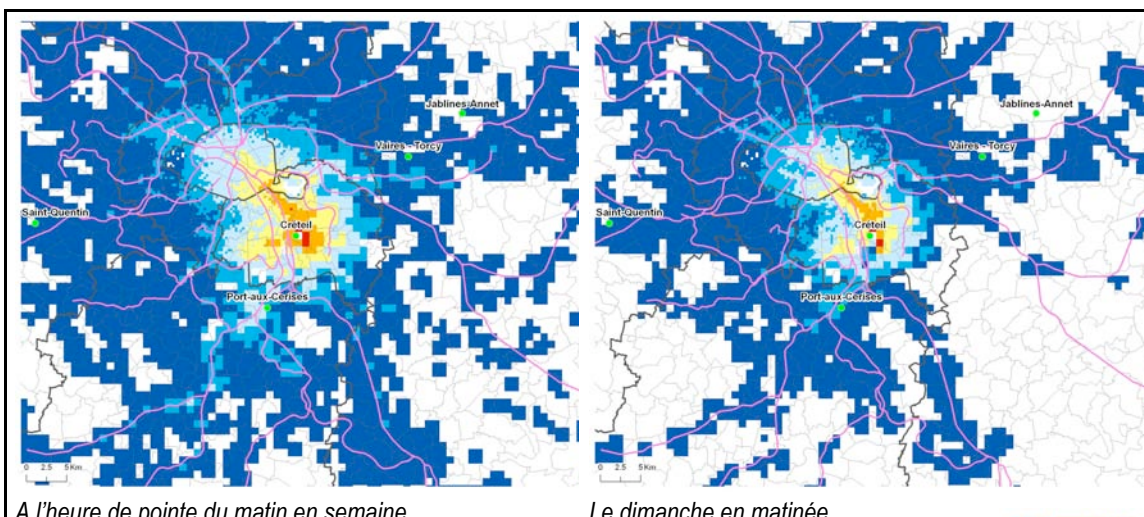
Aire d'attraction :

Créteil compte 87 300 habitants, les communes proches totalisent près de 240 000 habitants (Bonneuil-sur-Marne, Limeil-Brévannes, Valenton, Choisy-le-Roi, Alfortville, Maison-Alfort, Saint-Maur-des-Fossés). L'ensemble de la population du département (1,2 millions d'habitants) se trouve à moins d'une demi-heure de voiture de la Base. L'aire d'attraction est bien plus vaste et comprend notamment Paris et la Seine-Saint-Denis.

Caractéristiques de fréquentation de la base



Isochrone d'accessibilité en voiture



L'attractivité en TC en semaine à l'heure de pointe du matin est deux fois supérieure à celle du dimanche (de janvier) :

- 1,2 million de Franciliens résident à moins d'une heure en transport public de la base en semaine,
- 650 000 Franciliens sont à moins d'une heure le dimanche.

Isochrones des transports en commun selon les périodes

Zone Carte Orange : 3

Créteil-Préfecture (Métro) : (zone 2 suffisante si la venue est en métro et non en RER)

Terminus de la ligne 8,

à 32 minutes de Bastille

Fréquence d'environ 3 minutes en journée du lundi au jeudi,

Vendredi et samedi, environ 5 minutes

Plus ou moins 7 minutes les dimanches et fêtes.

Il faut un quart d'heure de marche depuis la station jusqu'à la base en traversant le centre commercial.

TVM :

Sortie à l'avant-dernière station de métro Créteil-Université pour prendre le TVM en direction de Rungis (arrêt Base de loisirs de Créteil)

fréquence du TVM : entre 4 et 8 minutes en semaine, toutes les 10 minutes les dimanches et fêtes (où il circule de 6h30 à minuit).

Le TVM rabat aussi sur les gares RER de Choisy-le-Roi (RER C) et Saint-Maur Créteil (RER A).

Lignes de bus à proximité

Des lignes de bus desservent tous les jours l'arrêt Préfecture, ce bâtiment étant situé au bord de l'étang de la base :

Lignes 117, 217, 281, 308, 317, 393

avec une diminution des passages les samedis et surtout les dimanches et fêtes

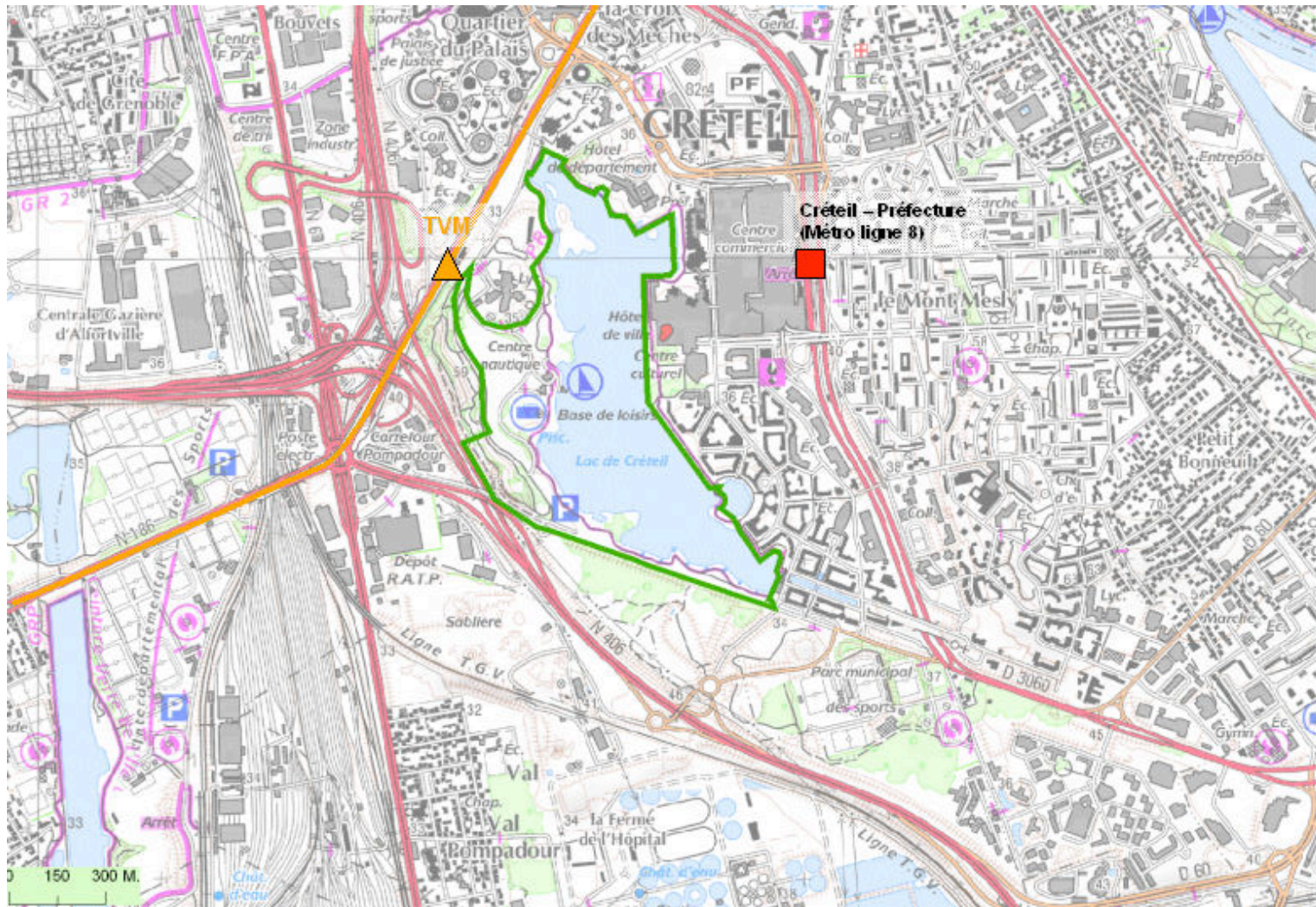


La desserte en transport public

Le meilleur itinéraire pour ceux qui arrivent en métro est celui de Créteil-Préfecture mais avec comme principal inconvénient la traversée du centre commercial. Il n'est pas très bien fléché et nécessite de l'avoir pratiqué.

N.B. : Les pistes cyclables signalées, y compris à l'intérieur de la base, n'offrent pas un réel confort aux cyclistes. Elles sont impraticables après un temps pluvieux.

Accessibilité piétonne et cyclable



-  Limite de la BRPAL
-  Station de Métro
-  Arrêt du TVM à proximité
-  TVM

Source : SCAN25© – IGN ©

Synthèse de l'offre de transport à proximité de la base



Un front bâti



L'entrée de la base

Vues de la base

Ce qui est inscrit au CPER

Plusieurs projets de transport concernent le département et avantageraient la desserte de la base :

- le prolongement de la ligne 8 jusqu'au « parc des sports » (Europarc) qui serait une nouvelle entrée au sud de la base pour ceux qui arrivent en transport public (aujourd'hui utilisée par les piétons et vélos).
- Le projet de TCSP entre le carrefour de Pompadour et Sucy-Bonneuil avec la création d'un pôle multimodal en gare de Pompadour, desservie par le TVM et le RER D (horizon 2010).
- le prolongement du TVM jusqu'à Champigny d'une part et la Croix de Berny d'autre part.

Les différents projets inscrits sont représentés sur la carte ci-dessous.

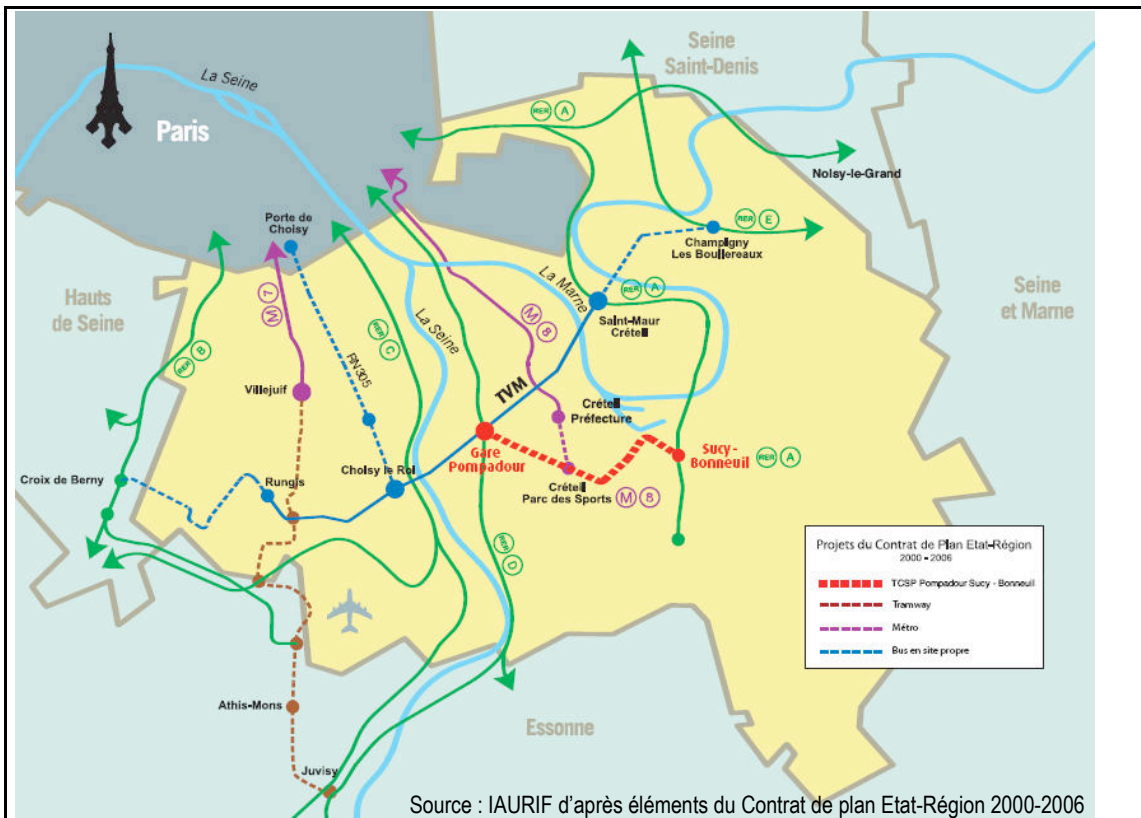
Ce qui est en construction

Les constructions autour de la base se poursuivent avec notamment :

- le projet Europarc (au sud-est de la base) qui verrait le jour à l'horizon 2010.
- la construction actuelle d'immeubles sur les terrains situés au sud de la base
- la mosquée sur le côté ouest sur une partie des aires de stationnement.

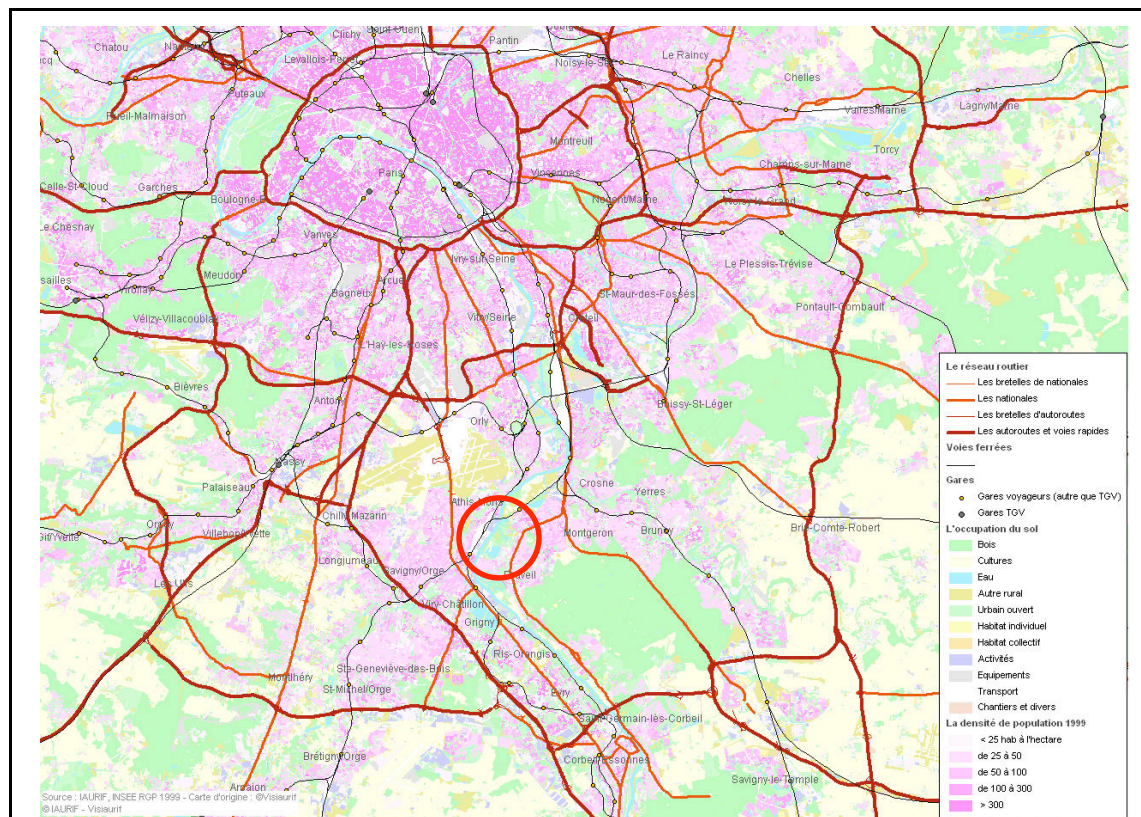
Une telle profusion de projets ne rend pas nécessaire la préconisations d'actions, si ce n'est le traitement des cheminements piétons et cyclables aux abords et à l'intérieur de la base (y compris le jalonnement).

Planification & projets



Les projets du CPER 2000-2006 dans le Val-de-Marne

Base du Port-aux-Cerises à Draveil



Localisation de la base

Une base située dans l'agglomération dense, le long de la Seine

Superficie : 150 ha

Communes : Draveil, Vigneux-sur-Seine



Source : Orthophoto IGN (2003)

Activités phare :

Piscine à vagues, poney-club, accro-branches

Hébergement : 48 lits

Salles de réunion : 3 salles, soit 300 places assises

Port de plaisance : 90 emplacements

Emplois : 164 dont 36 permanents de la base

Entrée payante : non

Parking : 2 200 places offertes

Principales caractéristiques de la base

Syndicat Mixte d'Etudes, d'Aménagement et de Gestion :

Conseil général de l'Essonne

75%

Communes de Draveil, de Juvisy-sur-Orge et de Vigneux-sur-Seine

25%

Région Ile-de-France

(100% de l'investissement)

Clé de répartition de la subvention d'équilibre

Acteurs & gestion

Fréquentation recensée :

72 300 entrées payantes à la piscine en 2004 (130 000 en 2003)

Fréquentation estimée :

30 000 visiteurs / jour d'hyper pointe (dimanche d'été)

Résultats d'enquêtes :

Selon l'enquête de 1994, 75% des usagers sont des Essonniers et 45% sont des habitants de Draveil, Juvisy et Vigneux. L'enquête de 1998 apporte des éléments sur la répartition modale de la clientèle : 70% du public se rend à la base de Loisirs en voiture ou en moto, 23% à pied ou à vélo et 7% en transport en commun.

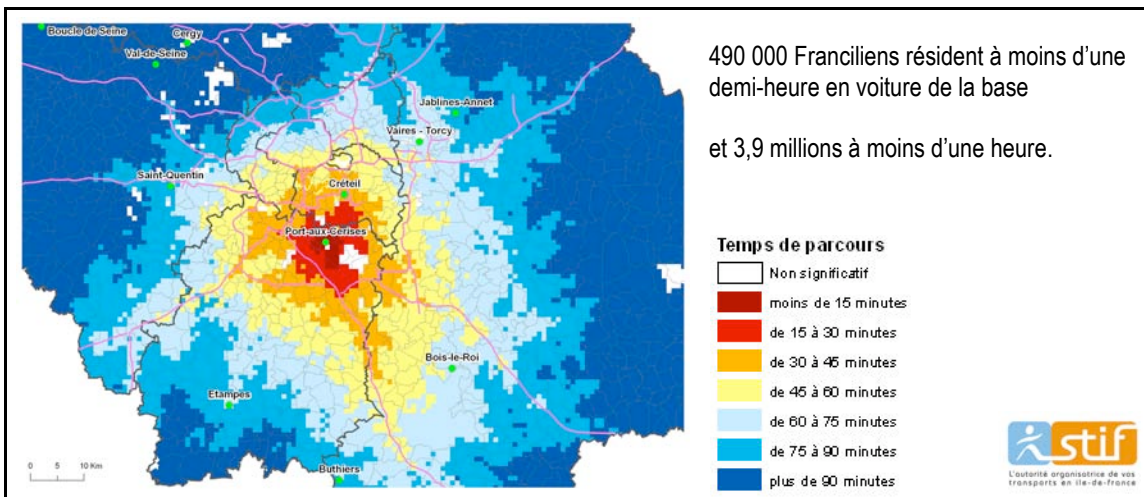
Tickets-loisirs 2006 : plus de 6 400. Origine géographique : 80% de l'Essonne et 10% de Paris.

Horaires d'ouverture des activités de la base : 10h-19h (l'été).

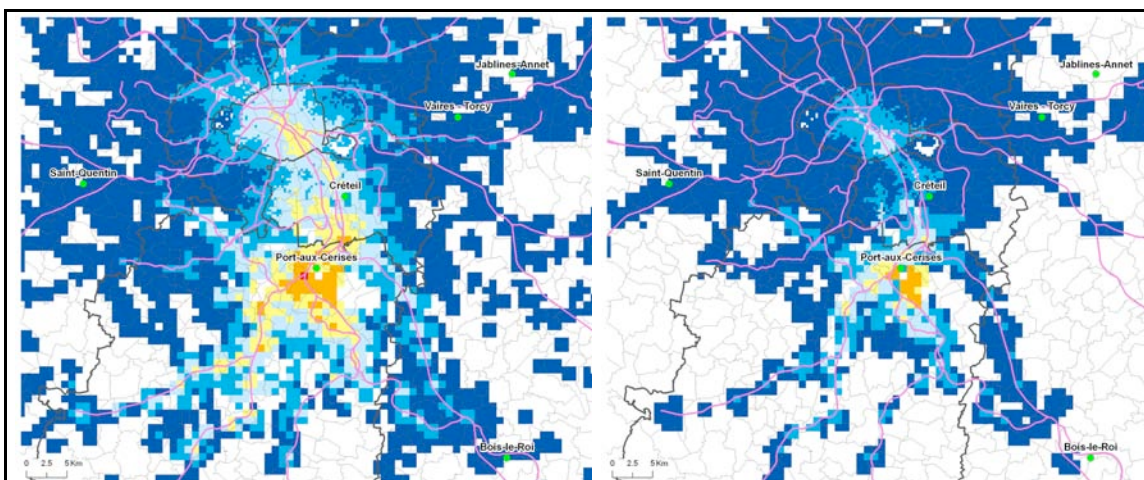
Aire d'attraction :

Le bassin de population de proximité correspond aux communes limitrophes de la base, soit 200 000 habitants. Le bassin de population élargi à un rayon de 20 km à vol d'oiseau autour de la base intègre, du fait de sa situation en zone centrale, 4,5 millions d'habitants (dont un million d'Essonniers).

Caractéristiques de fréquentation de la base



Isochrone d'accessibilité en voiture



A l'heure de pointe du matin en semaine

Le dimanche en matinée

L'attractivité en TC en semaine à l'heure de pointe du matin est supérieure de plus huit fois à celle du dimanche (de janvier) :

- 1 million de Franciliens résident à moins d'une heure en transport public de la base en semaine,
- 119 000 Franciliens sont à moins d'une heure le dimanche.



Isochrones des transports en commun selon les périodes

Juvisy-sur-Orge (SNCF) :

RER C : de 15 à 24 minutes d'Austerlitz selon les missions des trains.

Le dimanche : 4 trains par heure le matin et 8 trains par heure à partir de midi.

RER D : de 18 à 25 minutes de Gare de Lyon selon les missions.

Le dimanche : 4 trains par heure en matinée et 6 trains par heure l'après-midi.

Pôle multimodal : inscrit au PDUIF, desservi par 15 lignes de bus dont 6 lignes RATP et 7 lignes Garrel et Navarre, station de taxis, abris à vélos et parc relais

Vigneux-sur-Seine (SNCF) :

RER D, de 14 à 22 minutes de Gare de Lyon selon les missions.

Le dimanche : 4 trains par heure en matinée et 6 trains par heure l'après-midi.

Desservie par 7 lignes de bus Garrel et Navarre, abri à vélos et parc relais :

Zone Carte Orange : 4



La desserte en gare

Selon une vitesse moyenne du piéton de 4 km/h et du cycliste de 15 km/h, les temps d'accès depuis les gares sont les suivants :

N.B. : Pistes cyclables sont discontinues entre la base et les gares

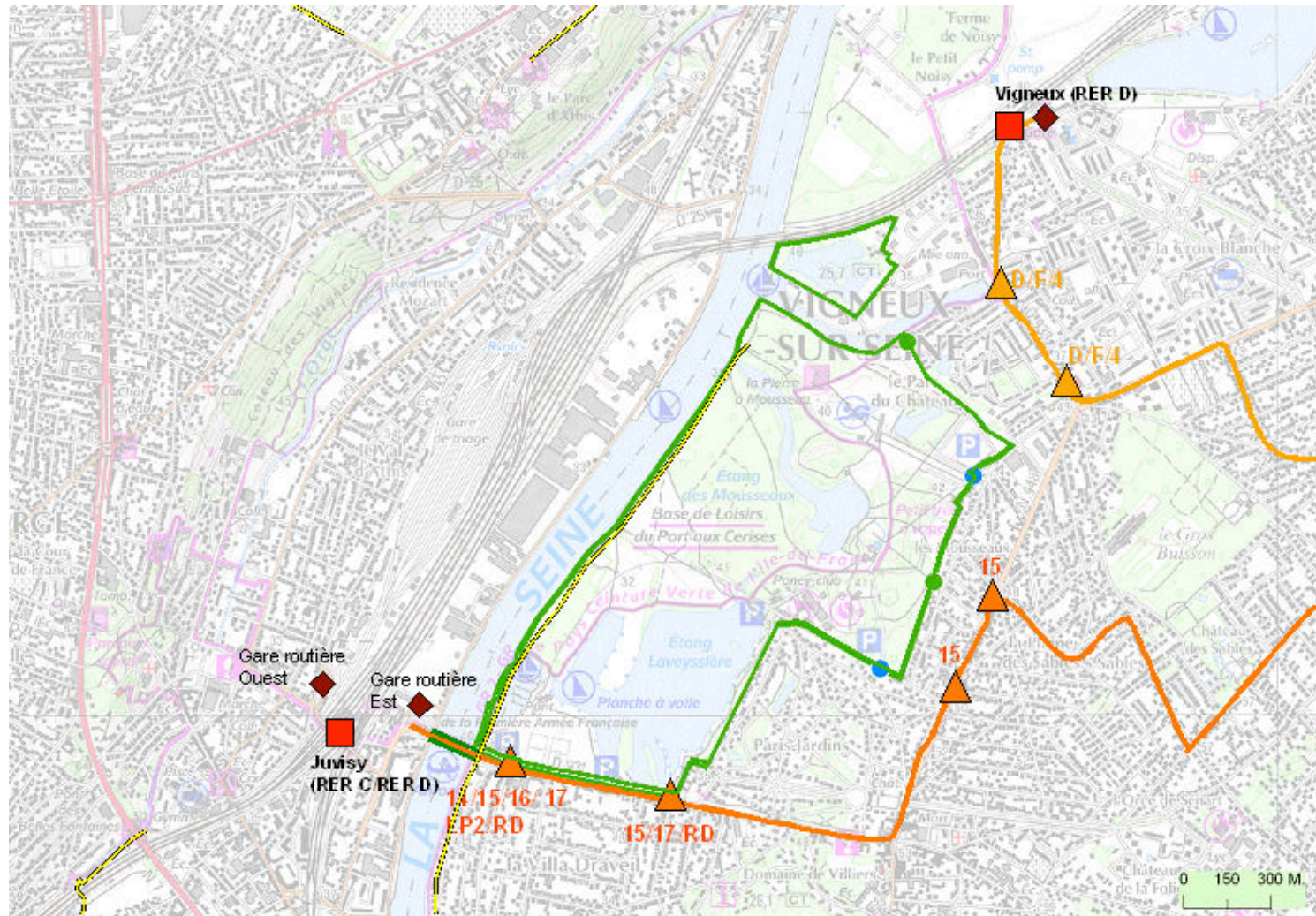
Liaisons	Distance (en m)	Temps piéton (en mn)	Temps cycliste (en mn)
Gare de Juvisy / Entrée Port	600	9	2
Gare de Vigneux / Entrée Nord	1050	16	4

La gare de Juvisy dispose d'une qualité de desserte ferroviaire exceptionnelle. Elle se situe à seulement 600 mètres de l'entrée Sud de la base (au niveau du port de plaisance). Cependant, les activités phare de la base sont plus au Nord (l'espace baignade distant d'environ 2 km).



Pont routier reliant Juvisy à Draveil

Accessibilité piétonne et cyclable depuis les gares



Source : SCAN25® – IGN ©

Synthèse de l'offre de transport à proximité de la base

La gare de Juvisy dispose de deux gares routières :

- o à l'Est (côté centre), se situe l'offre bus RATP
- o à l'Ouest (côté Seine), l'offre Garrel et Navarre

L'offre RATP

- o se compose de 6 lignes (285, 385, 399, 486, 487abcd, et 499) dont 5 lignes en service le dimanche et 2 lignes Mobilien (285 en direction de Villejuif et 399 vers Massy). Les communes d'Athis-Mons, Paray-Vieille-Poste et Savigny-sur-Orge sont particulièrement bien desservies par ces lignes.

L'offre Garrel et Navarre

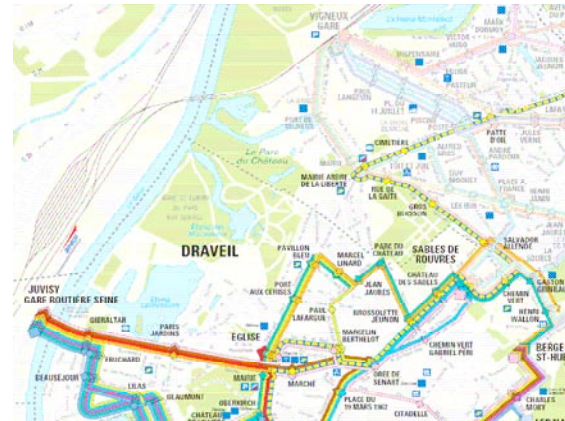
- o 7 lignes de bus du réseau Seine-Sénart qui irriguent essentiellement le territoire de Draveil. Cependant seules 2 lignes sont en service le dimanche et desservent le Sud de la base : la 11L avec une fréquence d'1 bus à l'heure et la 17 avec un bus toutes les 30 minutes mais uniquement le matin.

Plan RATP



La gare de Vigneux comporte également une gare routière avec 7 lignes de bus Garrel et Navarre du réseau Seine-Sénart qui desservent principalement la commune de Vigneux-sur-Seine. Seule la ligne 4 fonctionne le dimanche (arrêt « Mairie ») avec 1 bus toutes les 30 minutes.

Plan du réseau Seine-Sénart



L'offre complémentaire

- o Ligne TransEssonne 91.09 Evry-Yerres (arrêt « Toit et joie » à moins de 800m de l'entrée Nord) : 25 passages par sens en semaine, 14 le samedi et pas de desserte le dimanche.
- o Ligne Daniel Meyer 55.04 Grigny-Juvisy avec 59 passages par sens en semaine, 26 le samedi et 16 le dimanche.

Desserte actuelle en bus



Arrêt de bus « Paris-Jardin » au Sud de la base



Gare routière de la gare de Vigneux

Vues de la desserte

PLD de Seine-Sénart

Le plan local de déplacements avait prévu la création d'une desserte intercommunale structurant de gare à gare qui a été mise en place en 2007 (la ligne 18/19). Le PLD a également proposé d'étudier le renforcement des dessertes en heures creuses pour des déplacements de type loisirs (la base est identifiée comme pôle de loisirs du territoire).

Valorisation de la partie Nord de la base

Le syndicat mixte en collaboration avec les communes a programmé de réaménager complètement les accès Nord-Est et Sud-Ouest. Le syndicat compte également aménager à terme de nouveaux terrains situés au Nord-Ouest de la base.

Tramway Villejuif-Juvisy

L'opération fut inscrite au CPER 2000-2006. La liaison Villejuif-Athis-Mons, la première phase de ce projet, sera mise en service à l'horizon 2012.

Pôle multimodal de Juvisy

Projet inscrit également au CPER 2000-2006. Pôle gare devant être réaménagé afin d'améliorer les échanges et l'intermodalité. Le schéma de principe retient notamment un nouveau pont réservé aux bus, le déplacement de la gare routière Seine vers une nouvelle gare routière centre et l'espace ainsi libéré sera dédié à un parc de stationnement.

Promenade de Seine

La charte pour la promenade de Seine est en cours de finalisation, elle est l'expression de la volonté d'harmoniser l'ensemble des projets qui se développent autour du fleuve, de concevoir et réaliser un projet de promenade.

Planification & projets

Orientations :

- Améliorer les liaisons de la base aux gares pour tous les modes (hors VP)
- Saisir les opportunités d'aménagement de l'accès nord de la base
- Faciliter les déplacements à l'intérieur de la base
- Améliorer l'information

Actions proposées :**Modes doux**

- Traitement et jalonnement des cheminements piétons depuis les gares
- Assurer la continuité et le jalonnement des aménagements cyclables entre les gares et les accès à la base
- Location de vélo en gare de Juvisy avec la création d'un local surveillé et d'un atelier de réparations légères pour les vélos
- Proposer une solution pour faciliter les déplacements internes à la base (tarification préférentielle pour les usagers des transports qui utilisent le petit train ?)

Bus

1. Renforcement du service dominical sur le réseau Seine-Sénart, avec le fonctionnement de la ligne 18/19 dont l'itinéraire relie la gare de Juvisy et de Vigneux en longeant la base.
2. Développer l'information en gare de Juvisy afin de mieux indiquer l'itinéraire conseillé pour se rendre à la base (Sortie côté Seine, dépliant de la base et schéma de l'itinéraire au bureau d'information ...)

LES PROPOSITIONS D' ACTIONS

Orientations et actions

Mise en œuvre de l'action 1

Mise en service de la ligne 18/19 les week-ends (5 km de ligne, 16 minutes de temps de parcours) :

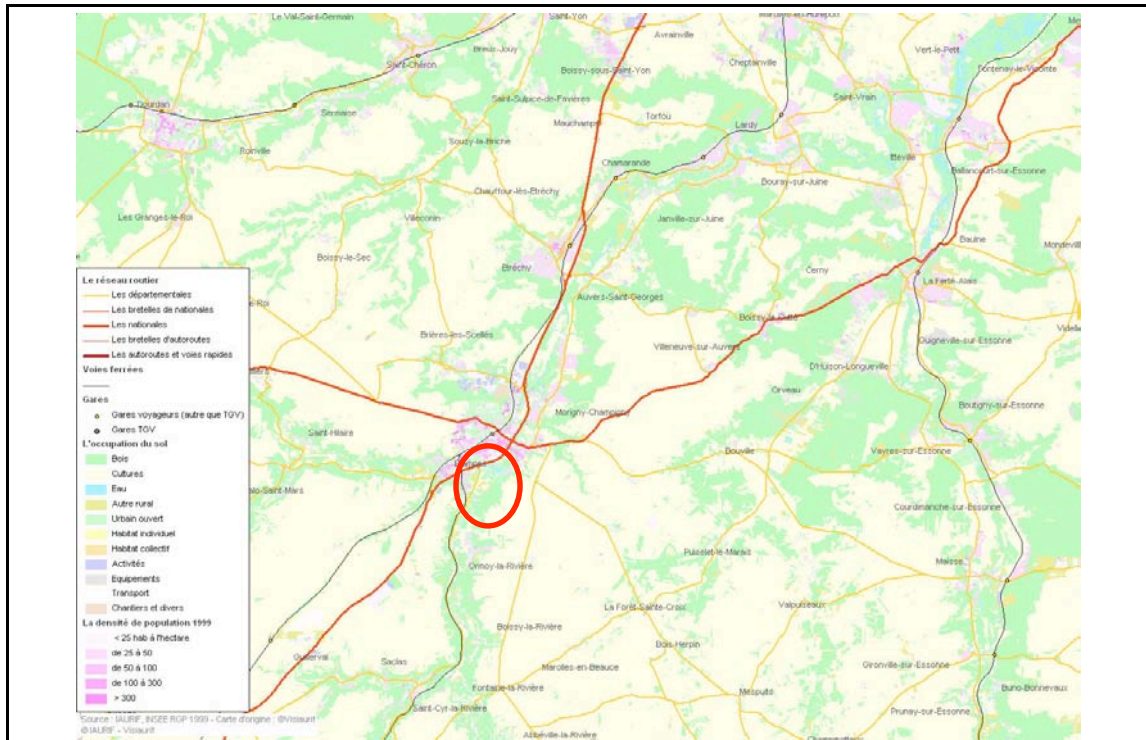
- en période estivale, voire depuis mai,
- option 1 pour les besoins stricts de la base : avec une fréquence à la demi-heure sur 5 heures dans la journée du dimanche et 3 heures le samedi.
- option 2 pour un service continu : avec une fréquence à la demi-heure de 10h à 20h.

Partenaires :

STIF, RIF, Communauté d'agglomération de Sénart Val de Seine et Garrel et Navarre

Mise en œuvre

Base d'Etampes



Localisation de la base

Une des bases les plus petites en limite d'un pôle urbain de l'espace rural

Superficie : 78 ha

Communes : Etampes, Ormoy-la-Rivière



Source : Orthophoto IGN (2003)

Activités phare :

Piscine à vagues, centre équestre, la luge (prochainement)

Hébergement : 48 lits, 150 places de camping réservées aux groupes

Salles de réunion : 1 salle de 120 places assises

Restauration : 100 couverts

Emplois : 50 dont 19 permanents de la base

Entrée payante : non

Parkings : plus de 500 places offertes sur la base et possibilité de stationnement supplémentaire sur le parking de l'hypermarché voisin (près de 700 places)

Principales caractéristiques de la base

Syndicat Mixte d'Etudes, d'Aménagement et de Gestion :

Conseil général de l'Essonne

75%

Communauté de communes de l'Etampois

25%

Région Ile-de-France

(100% de l'investissement)

Clé de répartition de la subvention d'équilibre

Acteurs & gestion

Fréquentation estimée :

300 000 visiteurs par an, environ 70 000 activités payantes enregistrées en moyenne l'été

5 000 visiteurs / jour d'hyper pointe (dimanche d'été)

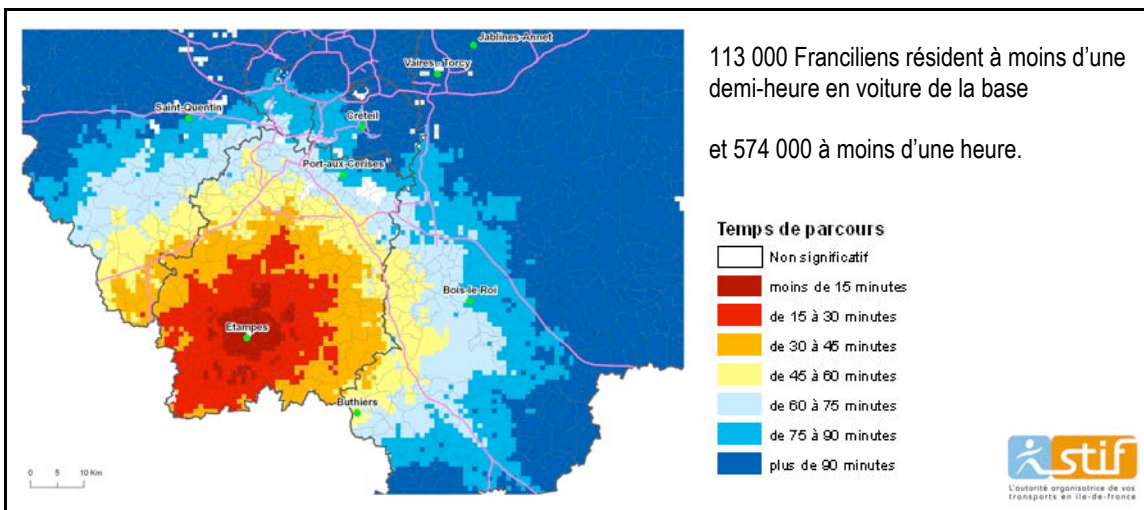
Tickets-loisirs 2006 : plus de 4 500 (40% de l'Essonne)

Horaires d'ouverture de la base : 8h-22h en haute saison (de juin à août). La piscine est ouverte de 11h à 19h les mois d'été.

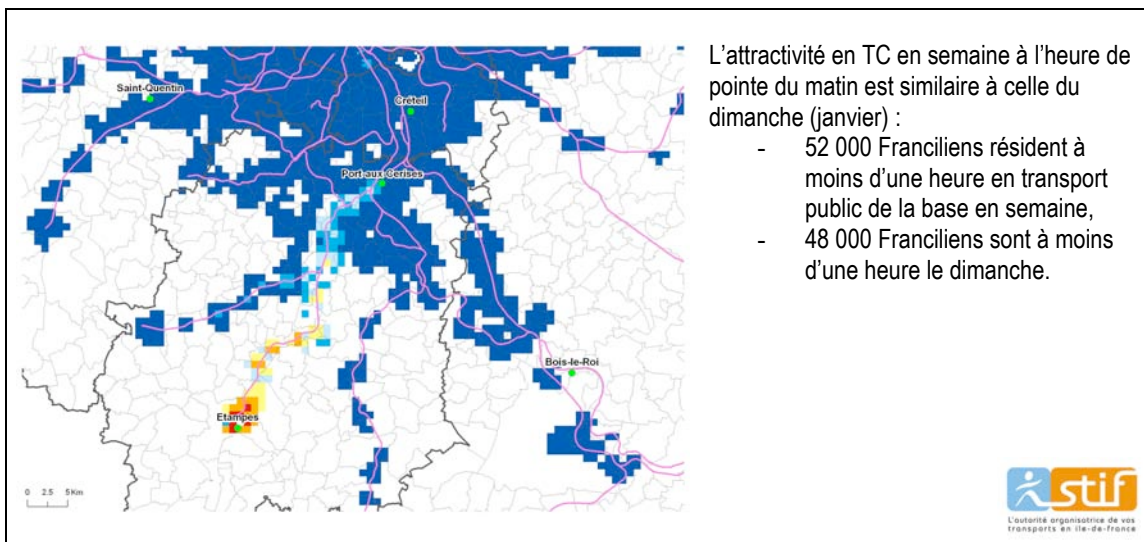
Aire d'attraction :

Le bassin de population de proximité correspond à l'aire de la communauté de communes de l'Etampois, soit 34 000 habitants. Le bassin de population élargi à un rayon de 20 km à vol d'oiseau autour de la base intègre 171 000 habitants (dont 96% d'Essonnais).

Caractéristiques de fréquentation de la base



Isochrone d'accessibilité en voiture



Isochrone d'accessibilité en transport collectif

Zone Carte Orange : 6

Etampes (SNCF) :

RER C,

à environ 1 heure d'Austerlitz

1 train par heure le dimanche matin et

1 train toutes les 30 minutes le dimanche soir

Pôle multimodal : inscrit au PDUIF, desservi par 17 lignes de bus dont 10 lignes d'Ormont Transport, station de taxis, abris à vélos et parc relais

Saint-Martin d'Etampes (SNCF) :

Terminus RER C,

à environ 1 heure d'Austerlitz

1 train par heure le dimanche matin et

1 train toutes les 30 minutes le dimanche soir

Desservie par 6 lignes de bus dont 4 d'Ormont Transport, abri à vélos et parc relais:

La desserte en gare

Selon une vitesse moyenne du piéton de 4 km/h et du cycliste de 15 km/h, les temps d'accès depuis les gares sont les suivants :

Liaisons	Distance (en m)	Temps piéton (en mn)	Temps cycliste (en mn)
Gare d'Etampes / Entrée principale	1250	19	5
Gare de St-Martin d'Etampes / Entrée principale	1350	20	5
Gare de St-Martin d'Etampes / Entrée Poney club	1250	19	5
Gare de St-Martin d'Etampes / Entrée à prévoir (RD49)	900	14	4

N.B. : aménagements cyclables quasiment inexistant dans la ville d'Etampes

La gare d'Etampes est à privilégier si on veut se rendre à la base en bus. La gare de Saint-Martin d'Etampes est quant à elle conseillé pour le rabattement à pied ou en vélo.

La liaison Gare d'Etampes – Base de loisirs

2 lignes du Réseau Cerise (Ormont Transport) assurent cette liaison avec un temps de trajet d'environ 6 minutes :

- Ligne 913.08 Etampes- Morigny Champigny : arrêt « Base de Loisirs » (à l'aller arrêt « Hôpital »), tous les jours de 10h17 à 16h07 (jusqu'à 17h17 le dimanche), toutes les 1h10

- Ligne 913.30 Circulaire d'Etampes qui dessert l'arrêt « Base de loisirs » seulement le dimanche (et uniquement les circuits B et C).

Les liaisons interurbaines depuis la gare d'EtampesAvec Dourdan (91) :

La 91.07 du réseau TransEssonne du CG91 exploitée par Albatrans est une ligne inscrite au PDU qui part de la gare d'Etampes pour rejoindre la gare de Dourdan (RER C). Fonctionne du lundi au vendredi et seulement le samedi matin en période scolaire.

Avec Milly-la-Forêt (91) :

Les lignes 284.002 et 284.004 (qui dessert également la Ferté-Alais) exploitées par les Cars Bleus fonctionnent tous les jours, excepté le dimanche.

Avec Pithiviers (45) :

La ligne 225 du réseau Ulys du CG45 est service tous les jours.

Accessibilité depuis les gares

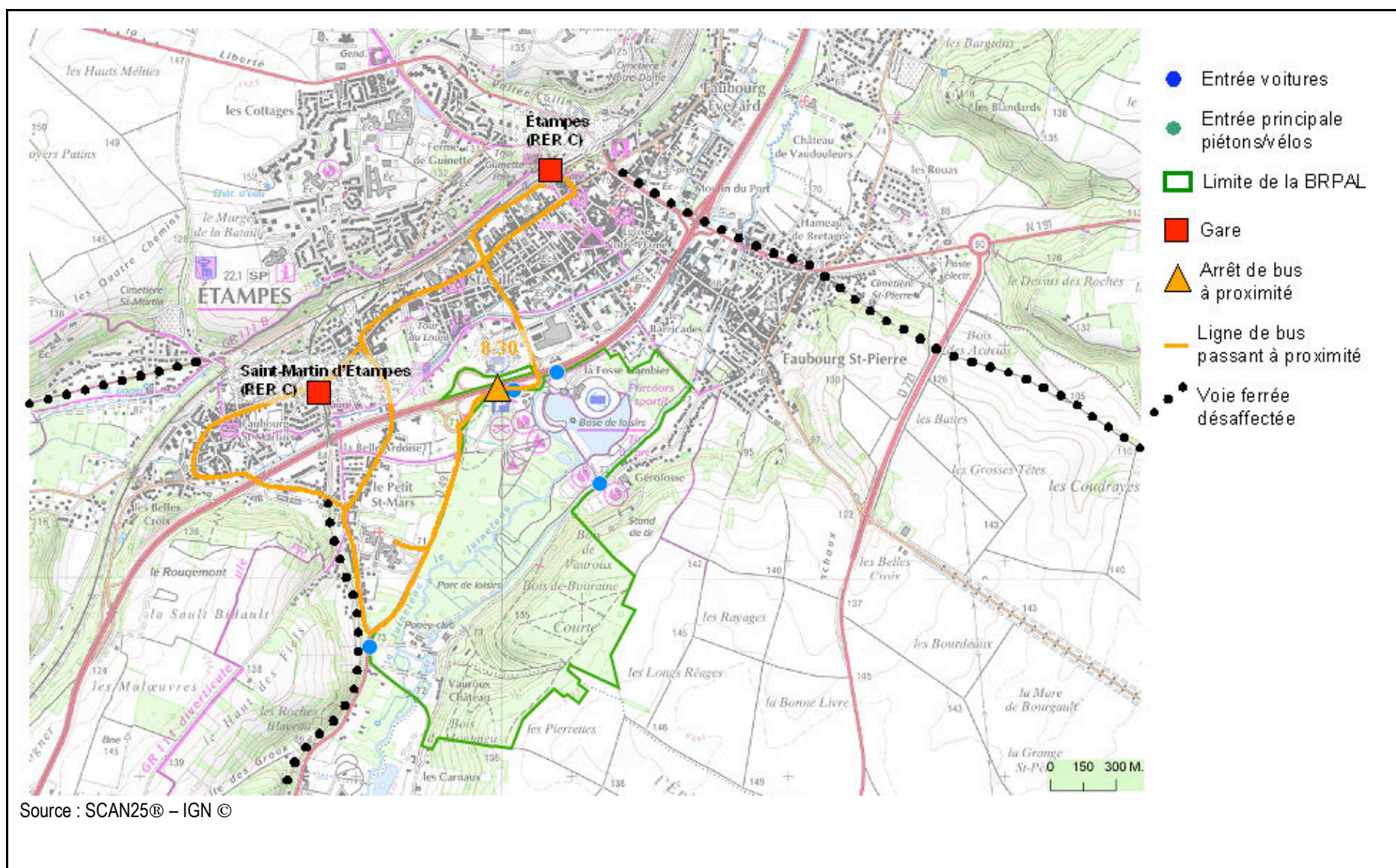


Entrée de la base à la sortie de la RN20

Arrêt de bus « Base de loisirs »

Lignes desservant l'arrêt

Vues de la desserte



Synthèse de l'offre de transport à proximité de la base

Aménagement de voies vertesLa voie verte Etampes / Milly-la-Forêt :

Le Conseil général de l'Essonne mène un projet de création d'une voie verte sur l'emprise d'une ancienne voie ferrée. Cette voie d'une longueur de 47 km dénommée « CGB – Le Chemin Gâtinais – Beauce » reliera Milly-la-Forêt à Etampes et Saint-Escobille à l'extrémité sud-ouest de l'Essonne. C'est un projet déjà bien avancé, les emprises appartiennent dorénavant au Département ou aux communes, L'aménagement sur une largeur de 3 mètres débutera à Milly-la-Forêt.

La voie verte Etampes / Méréville :

Le CG91 est intéressé par la requalification de cette voie ferrée désaffectée (propriété de RFF). Ce projet pourrait être le support d'une liaison douce entre la gare de St-Martin et la base (800 mètres jusqu'au poney-club), malheureusement il est difficilement envisageable d'aménager cet itinéraire du fait que les 400 derniers mètres sont utilisés pour l'exploitation du RER C.

Planification & projets

Orientations :

- Améliorer les liaisons de la base aux gares pour tous les modes (hors VP)
- Saisir les opportunités d'aménagement de l'accès nord de la base
- Faciliter les déplacements à l'intérieur de la base

Actions proposées :**Modes doux**

- Réaliser une nouvelle à l'Ouest de la base au droit de la RD49 (en assurant la sécurité de la traversée piétonne)
- Traitement et jalonnement des cheminements piétons depuis les gares en portant un effort particulier entre la gare de St-Martin et la nouvelle entrée Ouest (si elle est réalisée).
- Elaborer un réseau cyclable dans la ville d'Etampes ou à l'échelle du pays de l'Etampois afin de réaliser des itinéraires reliant les gares aux principaux équipements de la ville dont la base et l'hôpital.
- Location de vélo en gare d'Etampes avec la création d'un local surveillé et d'un atelier de réparations légères pour les vélos.
- Envisager que la base devienne le pôle d'accueil pour les usagers des futures voies vertes du secteur. La base pouvant leur proposer l'animation, l'information, la découverte, l'hébergement, la restauration et le stationnement.

Bus

- Renforcer la fréquence de la ligne 08 du réseau Cerise, qui relie à la gare d'Etampes deux équipements fortement fréquentés le dimanche (la base de loisirs et l'hôpital)

LES PROPOSITIONS D' ACTIONS

Orientations et actions

Mise en œuvre de l'action Bus

Renforcement de la ligne 08 du réseau Cerise :

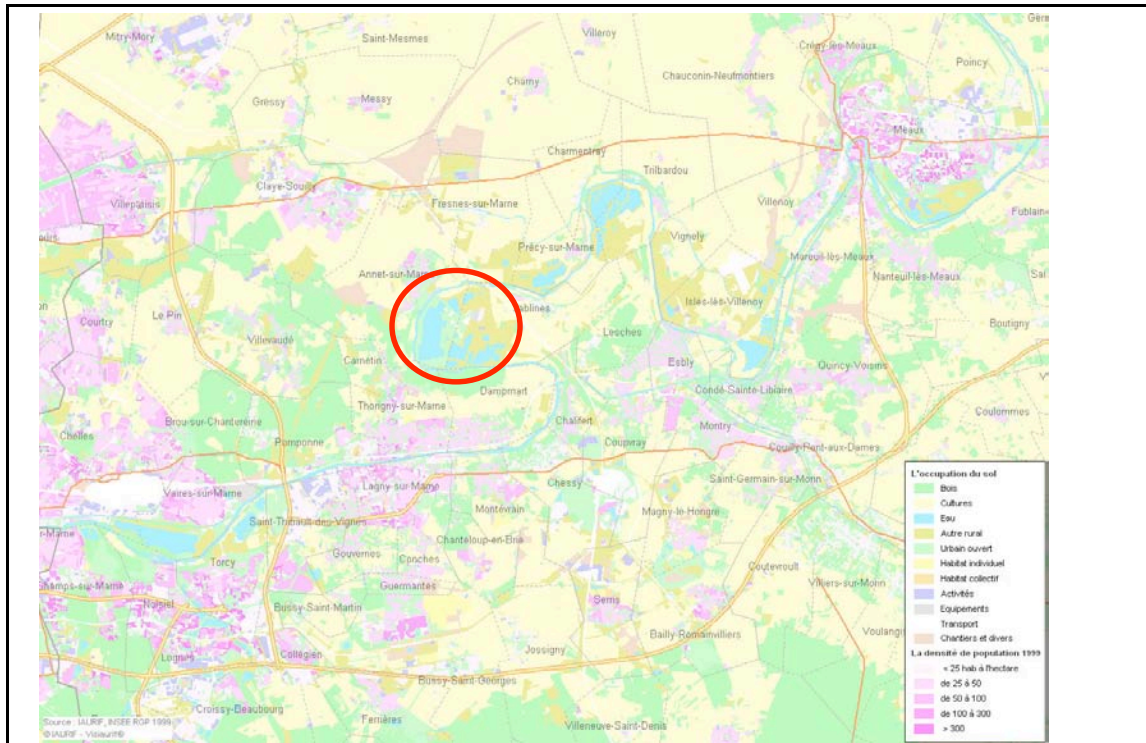
- en période estivale, voire depuis mai,
- les samedis, dimanches et fêtes,
- fréquence de passage toutes les 35 minutes d'au lieu de 70 minutes actuellement,
- option 1 : augmentation de la fréquence sur l'ensemble de l'itinéraire (9,5 km de ligne, 30 minutes de temps de parcours).
- option 2 : amélioration de la fréquence sur itinéraire partiel de la gare d'Etampes à l'hôpital via la base de loisirs (3 km de ligne, 8 minutes de temps de parcours).

Partenaires :

STIF, RIF, Communauté de communes de l'Etampois et Ormont Transport

Mise en œuvre

Base de Jablines-Annet



Localisation de la base

Vaste base régionale, située dans une boucle de la Marne, à proximité de l'agglomération centrale, entre Marne-la-Vallée et Meaux

Superficie : 467 ha

Communes : Jablines, Annet



Source : Orthophoto IGN (2003)

Activités phare :

Téleski, centre nautique et équestre

Hébergement : 85 lits réservés aux groupes, Camping *** de 150 places

Salles de réunion : 3, soit 160 places assises

Emplois : 119 dont 34 permanents de la base

Entrée payante : oui

Péage : saisonnier pour les personnes

Tarifs : 4,5 € par adulte, 1,5 € par enfant
réductions aux résidents du Gija, possibilité d'abonnement

Parkings : 6 000 places offertes

Principales caractéristiques de la base

Syndicat Mixte d'Etudes, d'Aménagement et de Gestion :

Conseil général de la Seine et Marne

Gija, groupement intercommunal Jablines-Annet

Région Ile-de-France

Clé de répartition de la subvention d'équilibre

97%

3%

(100% de l'investissement)

Acteurs & gestion

Fréquentation estimée :

122 000 entrées payantes dont 20 000 entrées groupes, soit 16% du total des recettes. A noter que les recettes de l'année 2006 sont diminuées de celles du mois d'août qui a connu une fermeture exceptionnelle. Sont exclus des recettes les résidents qui y ont gratuitement accès.

10 à 12 000 visiteurs / jour d'hyper pointe (dimanche d'été) – 15 000 visiteurs exceptionnellement (14 juillet)

Tickets-loisirs 2006 : plus de 3 900. Provenances principales : 35% de Seine-Saint-Denis, 35% de la Seine et Marne

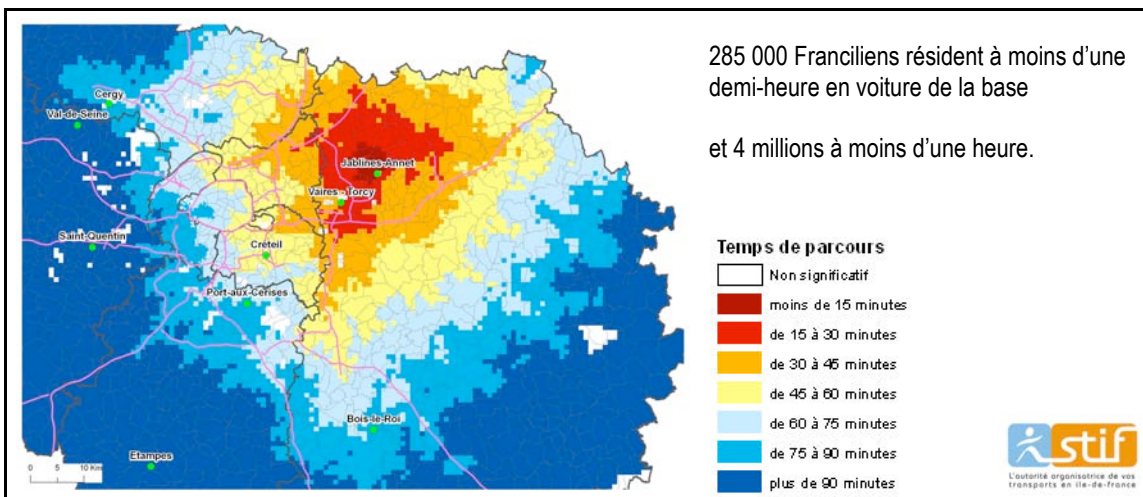
Stationnement : problèmes rencontrés aux entrées et sorties des parkings les dimanches avec un fort encombrement le matin à partir de 10h et le soir entre 19h et 21h

Horaires d'ouverture de la base : continue avec des activités proposées entre 9h et 18h30 en semaine l'été, et entre 10h et 18h30 les samedis, dimanches et fêtes.

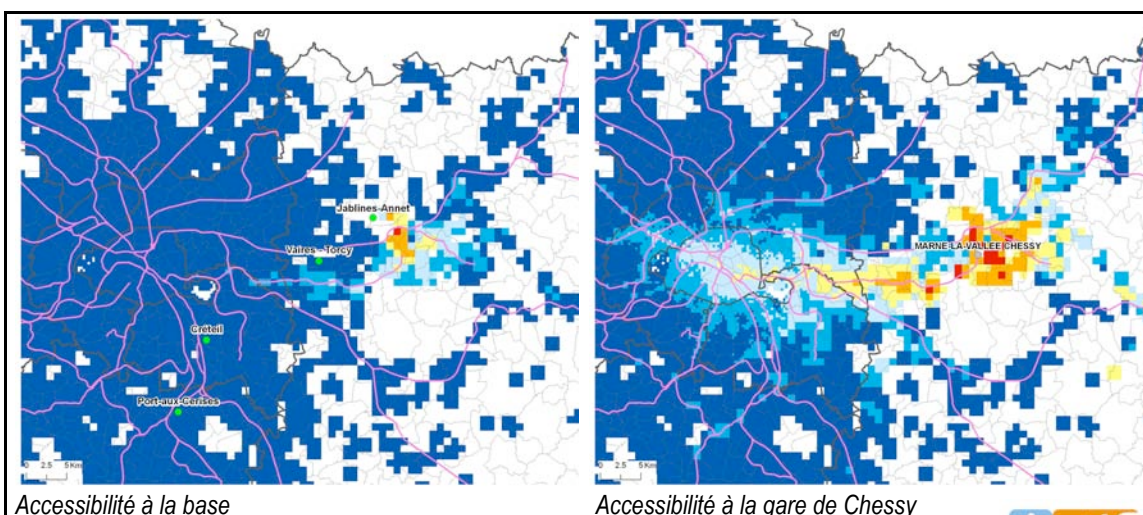
Aire d'attraction :

L'aire d'attraction de proximité correspond à l'est de la Seine-Saint-Denis et au Nord de la Seine et Marne, soit dans un rayon de 20 km à vol d'oiseau autour de la base 1 400 000 habitants (près de 40% sont des Seine-et-Marnais).

Caractéristiques de fréquentation de la base



Isochrone d'accessibilité en voiture



Seulement 9 000 Franciliens ont accès à la base en TC en moins d'une heure en transport public en semaine à l'heure de pointe du matin. Comparativement, l'attractivité de la gare de Chessy est sans commune mesure avec plus de 480 000 voyageurs en semaine (et 340 000 le dimanche). De même 580 000 Franciliens résident à moins d'une heure de la gare de Lagny-Thorigny en semaine (et 265 000 Franciliens sont à moins d'une heure le dimanche).

Isochrones d'accessibilité en transport collectif

Zone Carte Orange : 5

Gares les plus proches de la base :

Marne-la-Vallée – Chessy (RATP) :

Terminus RER A, à 36 minutes de Châtelet

Desserte adaptée à la fréquentation du Parc Disneyland

7 trains par heure le dimanche de 9h à 13h

3 à 6 trains par heure en semaine



Pôle multimodal : gare TGV, inscrit au PDUIF, desservi par 18 lignes de bus dont 10 circulant le dimanche, agence d'information, station de taxis et parc relais

Esbly (SNCF) : (photo ci-contre)

Trains à une demi-heure de Paris-Est

2 trains par heure le dimanche

1 à 2 trains par heure en semaine

Lagny-Thorigny (SNCF) :

Trains desservant Paris-Est avec la même fréquence que pour la gare d'Esbly.

La desserte en gare

Selon une vitesse moyenne du piéton de 4 km/h et du cycliste de 15 km/h, les temps d'accès depuis les gares sont les suivants :

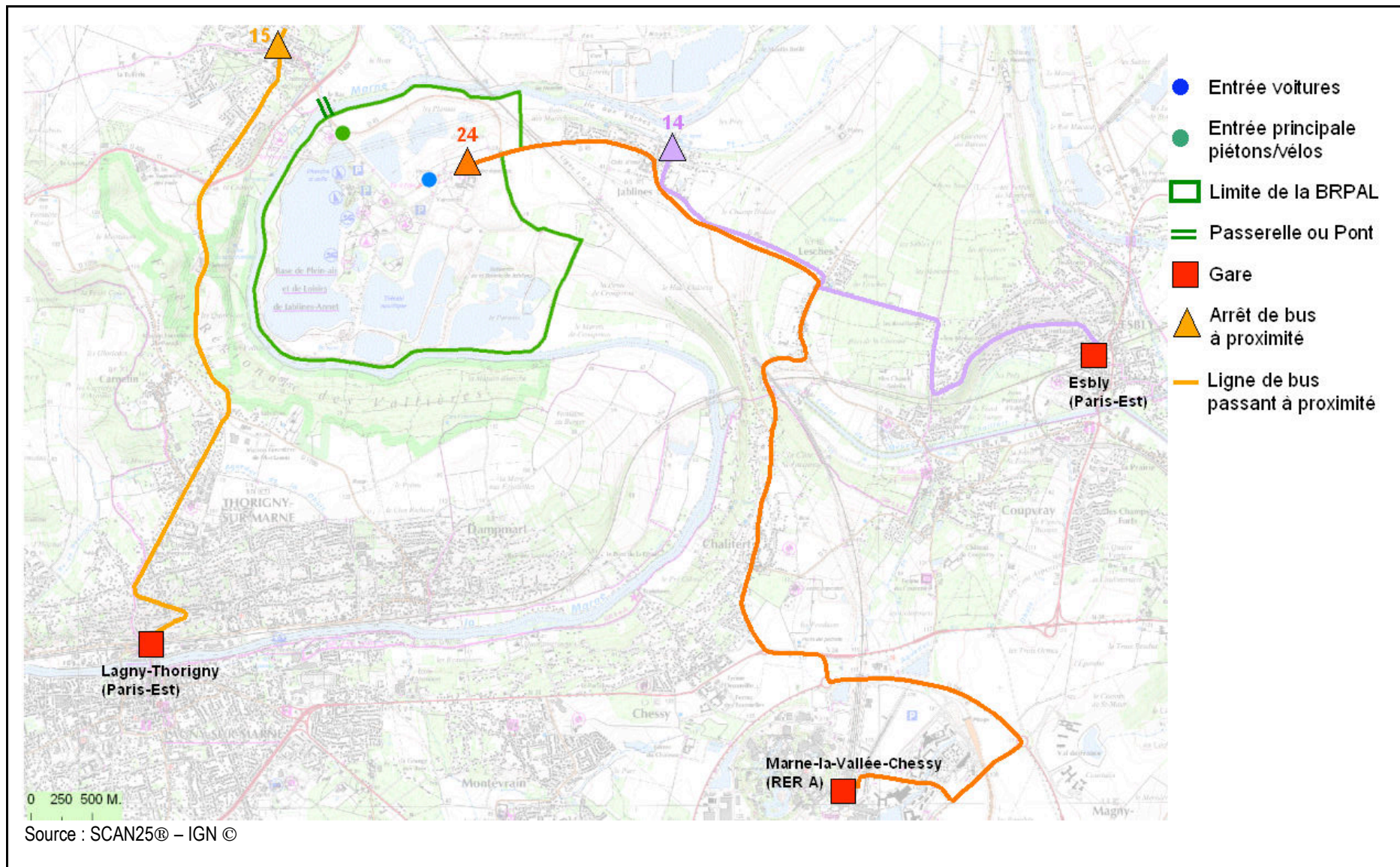
Liaisons	Distance (en m)	Temps piéton (en mn)	Temps cycliste (en mn)
Gare de Chessy / Entrée Est (barre de péage)	11000		44
Gare d'Esbly / Entrée Est (barre de péage)	7000		28
Gare de Lagny-Thorigny/ Entrée Nord	7000		28
Arrêt Rigaudin ligne 15 / Entrée Nord	1000	15	
Terminus Jablines ligne 14 / Entrée Est (barre de péage)	2200	33	

N.B. : Pas d'aménagements cyclables entre la base et les gares

La base est relativement éloignée des gares. Sans voiture, le meilleur itinéraire est soit l'arrivée en gare de Chessy avec la correspondance avec le bus 24, soit l'arrivée à Lagny-Thorigny puis le bus 15 ou l'utilisation de son vélo.

Dans les deux cas, il existe des contraintes fortes : soit il faut bien connaître les horaires des bus pour pouvoir faire la correspondance, soit il faut prévoir de prendre son vélo et pouvoir monter un important dénivelé.

Accessibilité piétonne et cyclable depuis les gares



Synthèse de l'offre de transport à proximité de la base

Trois lignes de bus permettent de se rapprocher de la base, notamment depuis les gares :

- soit par l'est : depuis Chessy et Esbly
- soit par l'ouest : depuis Thorigny

L'offre PEP'S

- 24 Jablines-Chessy gare : La ligne fonctionne tous les jours mais avec des services très réduits le week-end (6 passages au lieu de 22 en semaine).
- 15 Thorigny-Claye Souilly : en service du lundi au vendredi, avec des horaires calés sur les arrivées des trains à Thorigny. En juillet-août, l'itinéraire est dévié à certaines heures jusqu'à la base (un aller et trois retours possibles). Le reste de l'année, il est possible de se rapprocher de la base en descendant à l'arrêt Rigaudin.



Depuis la gare de Chessy, le 24 a un temps de parcours de 24 minutes. Sa fréquence de passage en été est très réduite et irrégulière.

Depuis la gare de Thorigny, le 15 a un temps de parcours de 18 minutes jusqu'à la base de loisirs (à défaut, 15 minutes de bus jusqu'à l'arrêt Rigaudin et 15 minutes de marche). Il ne fonctionne pas les week-ends.



L'offre Marne et Morin

- 14 Esbly-Jablines : cette ligne à une vocation de rabattement, et fonctionne du lundi au samedi.

Depuis la gare d'Esbly, le 14 a un temps de parcours de 15 minutes jusqu'à Jablines (arrêt rue de la Marne), puis il faut marcher plus de 2 km le long de la RD 45. La ligne ne fonctionne pas les dimanches.

Desserte actuelle en bus



Bus Marne et Morin en gare d'Esbly



Bus Pep's en gare de Lagny-Thorigny

Vues de la desserte

PLD du secteur 3 et 4 de Marne-la-Vallée

Le plan local de déplacements identifie un manque d'attractivité du réseau Pep's pour les déplacements internes.

En raison du faible poids démographique des communes de Jablins et d'Annet, aucune amélioration de fréquence n'est prioritaire sur les lignes de bus les desservant. La base n'a pas été repérée comme un élément attractif.

Liaison cyclable du canal de l'Ourcq à la base de Jablins

Le Conseil général de Seine-et-Marne souhaite réaliser un diverticule de la véloroute Paris-Strasbourg pour relier la base de loisirs à la piste cyclable existante sur le canal de l'Ourcq à hauteur de Claye-Souilly. La première phase du projet, correspondante à la traversée de Claye-Souilly, devrait être terminée courant 2008.

Planification & projets

Orientations :

- Améliorer les liaisons de la base aux gares pour tous les modes
- Organiser la circulation à l'intérieur de la base

Actions proposées :**Modes doux**

- Traitement et jalonnement des cheminements piétons depuis l'arrêt de bus Rigaudin vers l'entrée piétonne située à 1 km.
- S'assurer que la base soit desservie par le futur réseau cyclable proposé par le PLD.
- Proposer des locations de vélo en gare de Lagny-Thorigny quand l'itinéraire cyclable sera réalisé.
- Promouvoir l'accès à la base par les modes doux en appliquant, par exemple, un tarif réduit au prix de l'entrée.

Bus

1. Service à renforcer sur la ligne Pep's n°24 desservant la base, au moins les week-ends estivaux.
2. Doter la base d'un véhicule 9 places pour réaliser des navettes à la demande vers les différentes gares, quelle que soit l'heure ou la période.
3. Revoir l'aménagement de l'accès véhicule en créant une voie réservée aux bus, navettes, taxis et véhicules de secours entre les ronds-points de la RD et du centre équestre.

Orientations et actions

LES PROPOSITIONS D'ACTIONS

Mise en œuvre des actions 1 et 2

Action 1 - Mise en service de la ligne Pep's n°24 les week-ends (11 km de ligne, 24 minutes de temps de parcours) :

- en période estivale, voire depuis mai,
- les samedis, dimanches et fêtes,
- option 1 : avec une fréquence à la demi-heure sur 5 heures dans la journée
 - option 2 : avec une fréquence à l'heure le samedi après-midi et le dimanche de 10h à 20h

Partenaires : SIT MLV 3-4, STIF, RIF et Pep's

Action 2 – Service d'une navette assurant des liaisons entre la base et les gares :

Il y a déjà eu une expérience de navettes organisées par le Gija pour le feu d'artifice du 14 juillet.

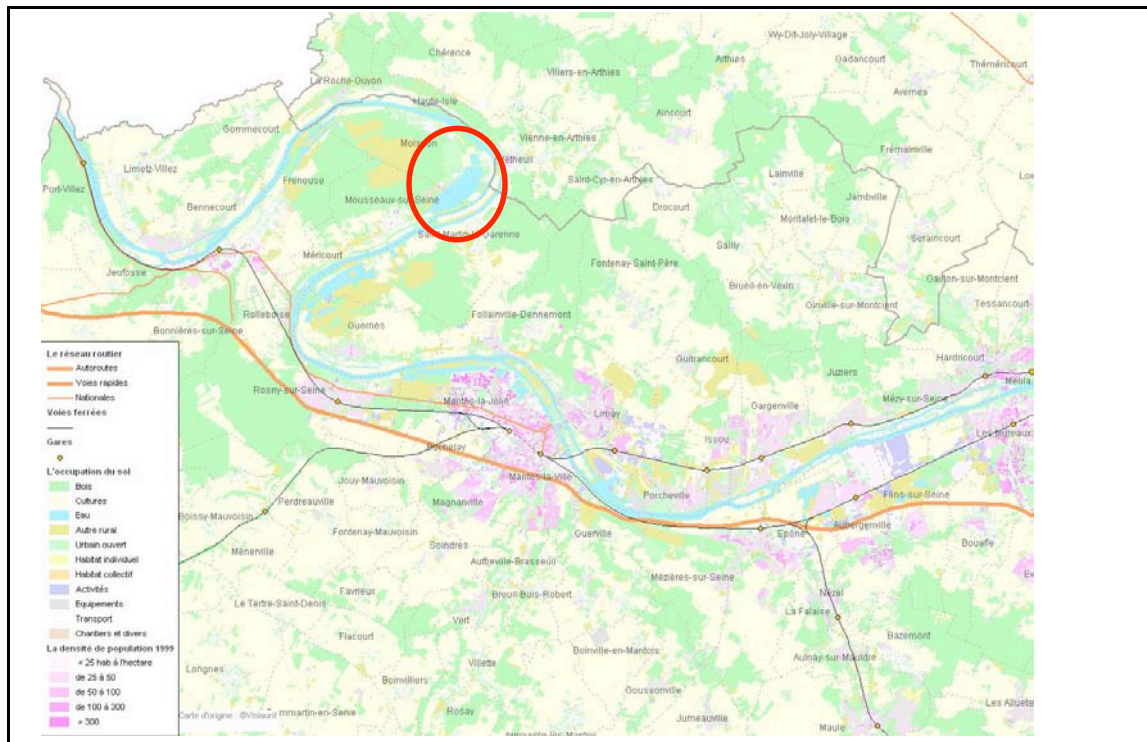
350 personnes l'ont prise (sur 15 000 participants)

- Coût d'achat d'un mini-bus 9 places pour des navettes estimé à 24 000 € TTC (prix catalogue)
- Coût de fonctionnement de la navette à la demande : entre 3 000€ et 6000€ par an d'après une estimation kilométrique variant entre 10 000 et 24 000 km.

Partenaires : RIF et Syndicat Mixte de la base

Mise en œuvre

Base des Boucles de Seine à Moisson



Localisation de la base

Une grande base régionale, proche de l'agglomération de Mantes et du département de l'Eure

Superficie : 350 ha

Communes : Moisson, Mousseaux



Source : Orthophoto IGN (2003)

Activités phare :

Golf, centre nautique, baignade et pêche

Hébergement : (en cours de restructuration)

70 lits réservés aux groupes

Salles de réunion : 2, soit 60 places assises

Restauration : 70 couverts de mai à septembre

Emplois : 25 dont 13 permanents de la base

Entrée payante : oui,

de 9h à 18h le week-end et jours fériés de mai et de juin puis tous les jours de juillet et d'août.

Tarifs : 3,5 € par adulte et 2,5€ par enfant
 possibilités d'abonnement

Stationnement : 800 places offertes

Principales caractéristiques de la base

Syndicat Mixte d'Etudes, d'Aménagements et de Gestion :

Clé de répartition de la subvention d'équilibre

Conseil Général des Yvelines	50%
Communauté d'agglomération de Mantes (CAMY)	49%
Communes de Moisson et Mousseaux	1%
Région Ile-de-France	(100% de l'investissement)

Acteurs & gestion

Fréquentation estimée :

Pas d'enquête de fréquentation mais on compte 20 000 entrées payantes par an et 15 000 parcours de golf sont réalisés chaque année. Les groupes forment 20% de la clientèle..

Jusqu'à 1 500 visiteurs / jour d'hyper pointe (dimanche d'été caniculaire)

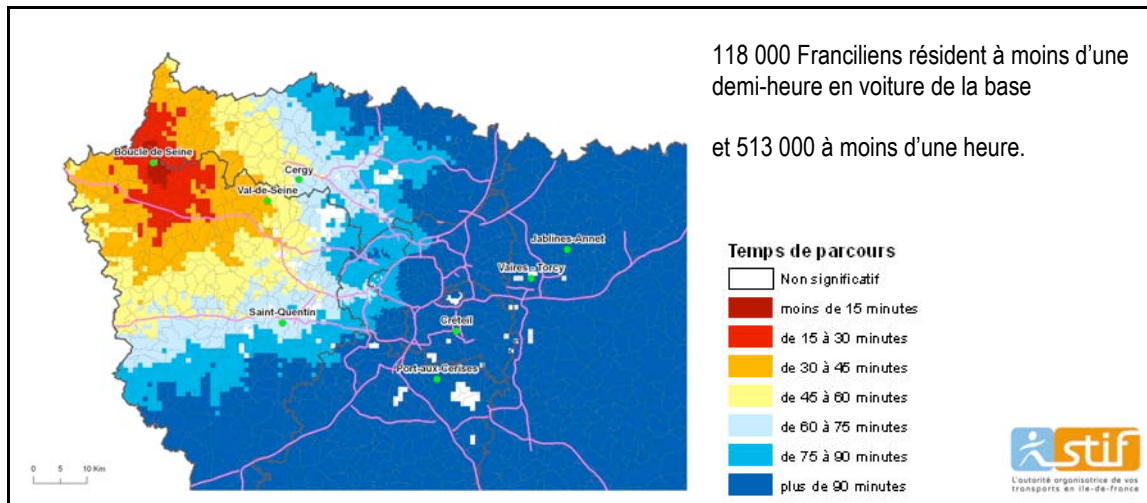
Tickets-loisirs 2006 : près de 5 000 - Provenance principale : 87% de la CAMY

Horaires d'ouverture de l'activité principale : La baignade est surveillée de 10h à 19h en été.

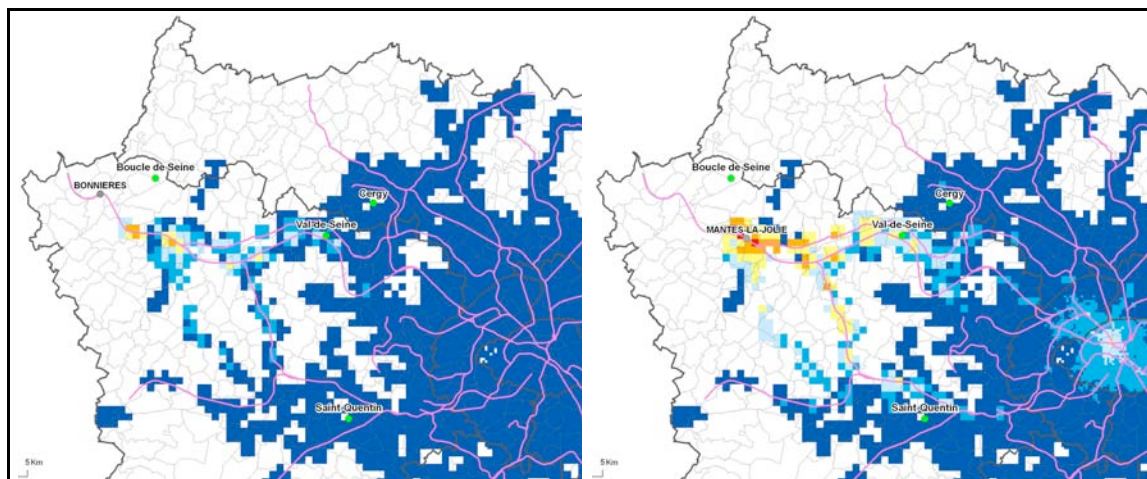
Aire d'attraction :

Le bassin de population de proximité correspond aux 15 000 habitants des communes de la Boucle, Bonnières et Rosny compris, ainsi qu'à l'agglomération mantoise de 83 000 habitants (Mantes-la Jolie est située à 15 km). Le bassin de population élargi à un rayon de 20 km à vol d'oiseau autour de la base intègre 300 000 habitants (250 000 Franciliens dont 90% d'Yvelinois et 50 000 Eurois).

Caractéristiques de fréquentation de la base



Isochrone d'accessibilité en voiture



Accessibilité en heure creuse à la gare de Bonnières

Accessibilité en heure creuse à la gare de Mantes

La base n'est pas desservie par les transports publics. La gare la plus proche est celle de Bonnières, à 8 km. Cette gare n'est attractive qu'en semaine (30 à 40 000 Franciliens résident à moins d'une heure de la gare). Le dimanche, la gare attractive la plus proche est celle de Mantes-la-Jolie : à l'heure de pointe du matin, 200 000 Franciliens résident à moins d'une heure en transport public, 125 000 Franciliens sont à moins d'une heure le dimanche.



Isochrones d'accessibilité en transport collectif

Zone Carte Orange : 6 (ex-7)

Bonnières (SNCF) :

Transilien à 0h50 de Paris Saint-Lazare
le dimanche : 3 trains par sens et 1 seul aller-retour possible pour passer une journée à la base
en semaine : 13 trains par sens



Mantes la Jolie (SNCF) :

Trains Transilien et Corail desservant Saint-Lazare, en 32 minutes au mieux, avec une fréquence :
le dimanche : 3 à 4 trains par heure
en semaine : 4 trains par heure

Pôle multimodal desservi par 28 lignes du réseau de bus de l'agglomération, TAMY, la gare de Mantes-la-Jolie bénéficie de meilleures fréquences de passage mais est encore plus distante de la base (17 km). Les bus TAMY ne desservent pas l'ensemble des communes de l'agglomération. Ces communes dont Mousseaux bénéficient d'un service de transport à demande.

La desserte en gare

Selon une vitesse moyenne du piéton de 4 km/h et du cycliste de 15 km/h, les temps d'accès depuis les gares sont les suivants :

Liaisons	Distance (en m)	Temps piéton (en mn)	Temps cycliste (en mn)
Gare de Bonnières / Entrée Péage	7900	119	32
Gare de Bonnières / Entrée Piétonne Sud	6950	104	28

Il n'existe pas de service de bus adapté aux horaires des trains pour se rendre à la base aux heures des activités. La seule ligne de bus qui permet de se rendre de la gare de Bonnières à la base est la ligne 01 du réseau Com'Bus qui fonctionne le matin puis le soir du lundi au samedi, sauf en été où la ligne ne fonctionne pas le samedi. Le temps de trajet est de 19 minutes entre la gare et la base.

La piste cyclable existe sur la route départementale et est en très bon état mais s'arrête à la RN 13 à proximité de la gare de Bonnières. En revanche, la distance est conséquente et il faut voyager avec son vélo.

Les temps de rabattement pour un piéton sont trop importants pour faire de la marche un mode attractif.

Face au déficit de liaisons, l'école de golf de la base a mis en place un service de navette. Elle a eu recours aux services d'un prestataire privé pour assurer une navette une fois par semaine entre Mantes-la-Jolie et Moisson. Le tarif car aller/retour entre le centre-ville de Mantes-la-Jolie et Moisson dépasse les 300 € HT.

Accessibilité depuis les gares

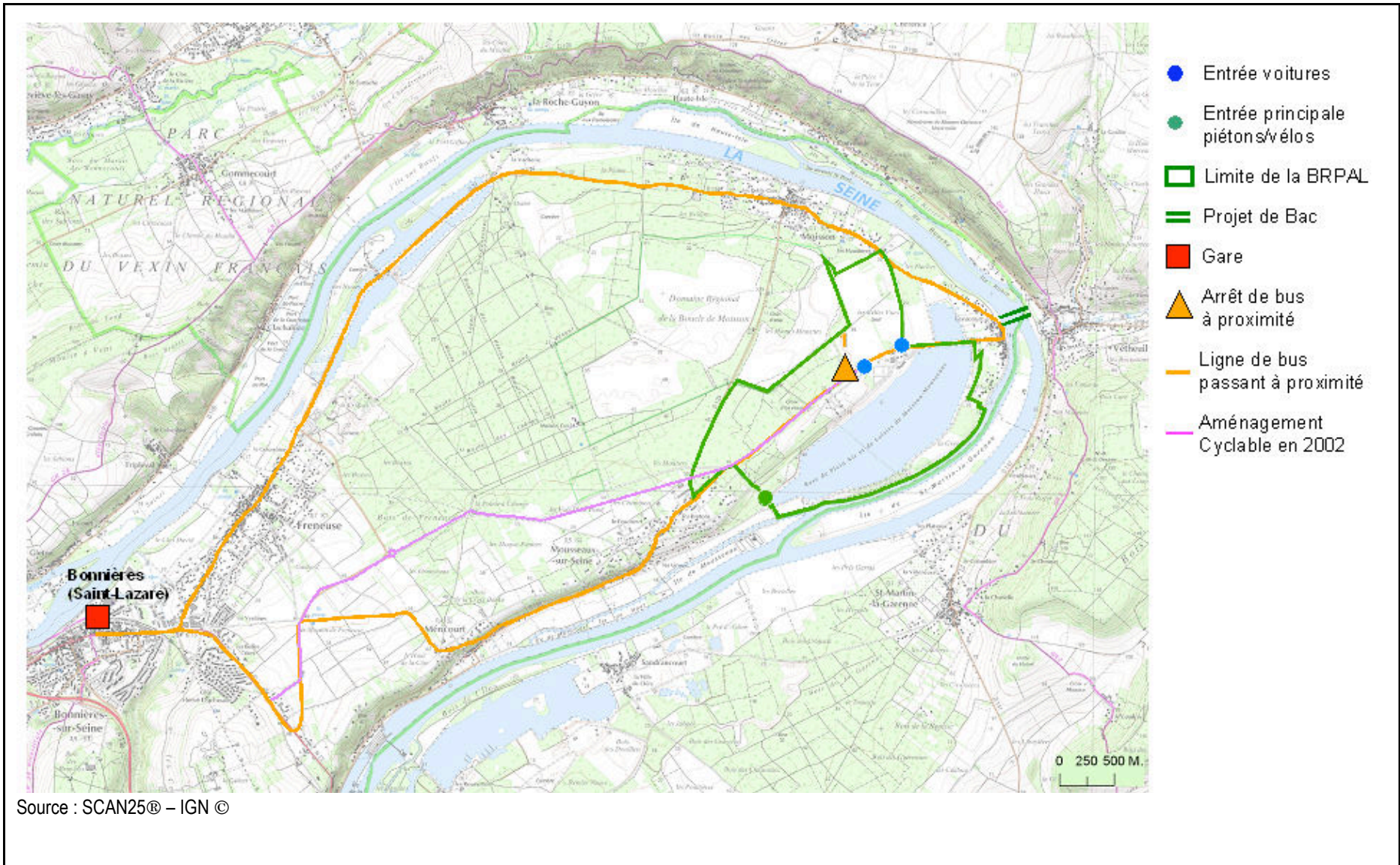


Bus en gare routière de Bonnières



Arrêt de bus à proximité de l'entrée de la base

Vues de la desserte en bus



Synthèse de l'offre de transport à proximité de la base

PLD de la CAMY

Le plan local de déplacements de l'agglomération mantoise est en cours de redéfinition. Seule la commune de Mousseaux est concernée par celui-ci, Moisson ne faisant pas partie de la CAMY.

Pôle aquatique de la CAMY

Ce complexe nautique de 5 000 m² ambitionne de recevoir près de 240 000 visiteurs par an et pourrait concurrencer certaines activités de la base.

Le bac de Lavacourt

Ce projet de bac est en suspens. Il permettrait de relier la base à l'autre rive de la Seine (Vétheuil, La Roche Guyon....) et de bénéficier de la desserte bus existante de la rive droite de la Seine (réseau « BusVal d'Oise » et Baladobus du Vexin)

Planification & projets

Orientations :

- Inciter à l'usage du vélo pour se rendre à la base
- Proposer des liaisons en bus ou en véhicule privé
- Améliorer l'information sur l'accès de la base

Préconisations et actions proposées :**Modes doux**

- Assurer la continuité de la piste cyclable entre la RD 37 et la gare de Bonnières avec un traitement des carrefours et un jalonnement de l'itinéraire.
- Location de vélo en gare de Bonnières distante de 8 km de la base avec la création d'un local surveillé et d'un atelier de réparations légères pour les vélos.
- Soutenir le projet de bac à Lavacourt permettant d'offrir un accès sur le territoire touristique du Vexin français.

Bus

1. Renfort et adaptation des horaires en été de la ligne 01 Com'Bus.
2. (ou) Création d'une ligne de bus régulière saisonnière de la gare de Mantes-la-Jolie à la base.
3. Prolongement de la ligne R2 de la TAMY depuis la gare Rosny-sur-Seine (création d'une sous-ligne saisonnière ?).
4. Achat d'un véhicule 9 places pour des navettes à la demande entre les gares (Bonnieres ou Mantes-la-Jolie) et la base.
5. Amélioration de l'information (le site de l'AMIVIF recense la base sous le nom de Lavacourt-Moisson ou Mousseaux-Moisson).

Orientations et actions

Mise en œuvre des actions

Action 1 - Adaptation de la ligne 01 Com'Bus (8 km de ligne) :

- Les week-ends et jours fériés des mois de juillet et août, voire de mai à août,
- Fréquence à l'heure entre 10h et 20h les dimanches et fêtes, à partir de 14h les samedis.

Action 2 - création de ligne régulière TAMY, saisonnière, entre la gare de Mantes-la-Jolie et la base (17 km de ligne, 30 minutes de temps de parcours) :

- Les week-ends et jours fériés des mois de juillet et août, voire de mai à août,
- Fréquence de 30 minutes sur des plages horaires définies
- Service le samedi après-midi : 14-15h et 18-20h
- Service les dimanche et fête : 10h30-12h30 et 14-15h et 18-20h

Partenaires :

RIF, STIF, Transporteur et collectivité territoriale ayant signé une convention avec le transporteur

Action 4 - Montant estimatif d'une navette entre les gares et la base :

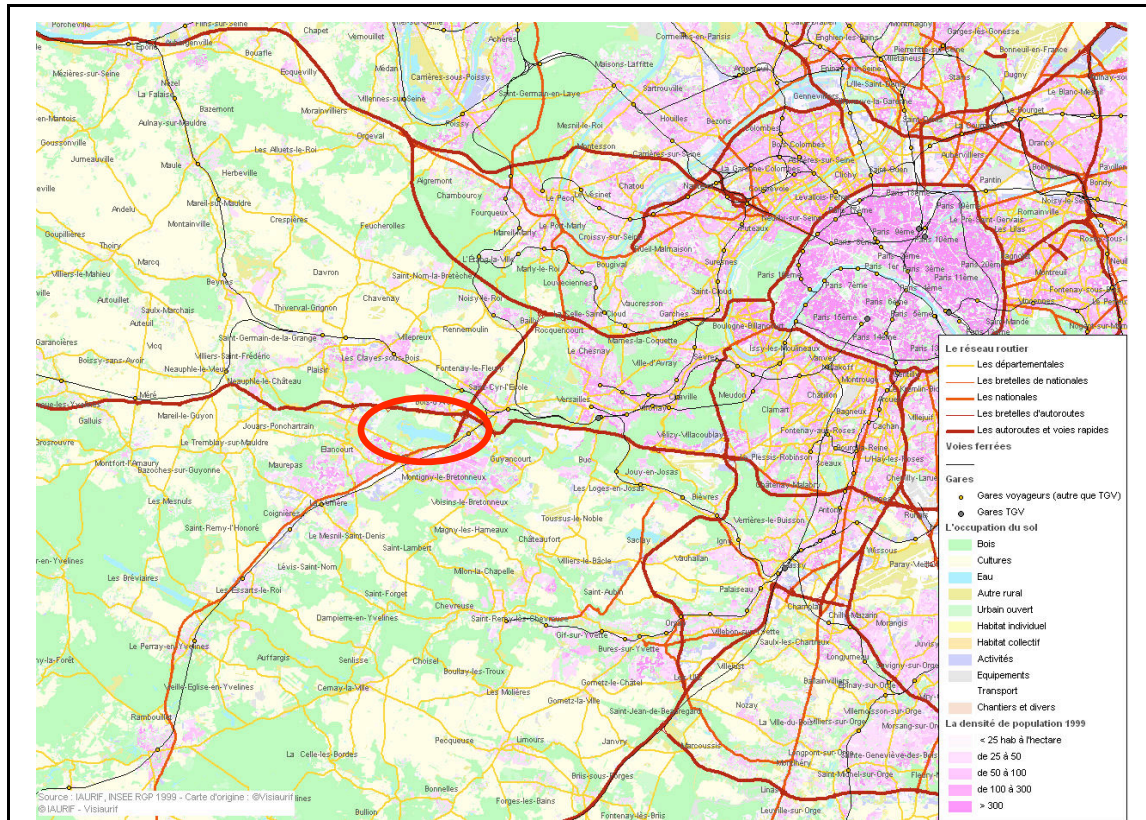
- Coût d'achat d'un véhicule 9 places estimé à 24 000 € HT (prix catalogue)
- Coût de fonctionnement de la navette à la demande : 6 000€ par an pour un kilométrage annuel estimé à 25 000 km

Partenaires : RIF et Syndicat Mixte de la base

Mise en œuvre

LES PROPOSITIONS D' ACTIONS

Base de Saint-Quentin-en-Yvelines



Localisation de la base

La plus grande base régionale, située en zone urbaine dense de type ville nouvelle, et bordée d'infrastructures routières

Superficie : 600 ha

Communes : Montigny-le-Bretonneux, Trappes



Source : Orthophoto IGN (2003)

Activités phare :

Piscine à vagues, golf, centre nautique et équestre

Hébergement : 84 lits réservés aux groupes, Camping ** de 500 places

Restauration : 40 couverts

Emplois : 176 dont 56 permanents de la base

Entrée payante : non

Péage : permanent pour les véhicules

Tarifs : 2 € pour une voiture ou une moto, 4€ pour un véhicule de 9 places, 10 € pour un car

Parkings : 2 300 places offertes

Principales caractéristiques de la base

Syndicat Mixte d'Etudes, d'Aménagement et de Gestion :

Département des Yvelines

Communauté d'agglomération de St Quentin

Région Ile-de-France

Clé de répartition des coûts de fonctionnement

50%

50%

(100% de l'investissement)

Acteurs & gestion

Fréquentation estimée :

72 000 entrées payantes de véhicules particuliers et 600 minibus et cars, soit environ 300 000 visiteurs payants par an. Sont exclus de l'estimation les résidents qui y ont gratuitement accès. A noter qu'un comptage va désormais être opéré grâce à l'installation de boucles magnétiques.

15 000 visiteurs / jour d'hyper pointe (dimanche d'été)

Tickets-loisirs 2006 : plus de 8 500

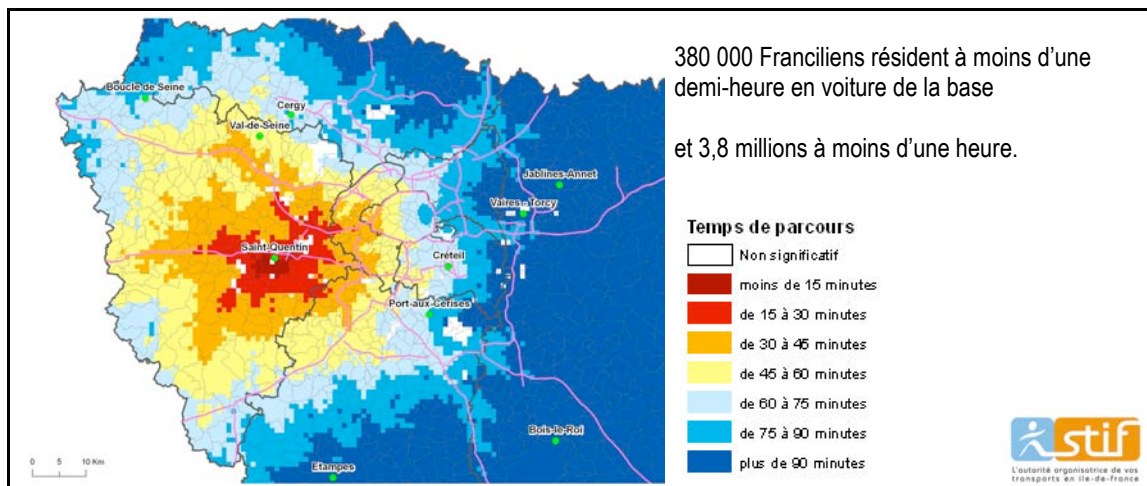
Provenance principale : 46% des Yvelines, 18% des Hauts-de-Seine, 13% de Seine-Saint-Denis

Horaires d'ouverture de la base : 7h30-22h30 (Porte du Parc, au Sud). La piscine ferme à 20 heures en été.

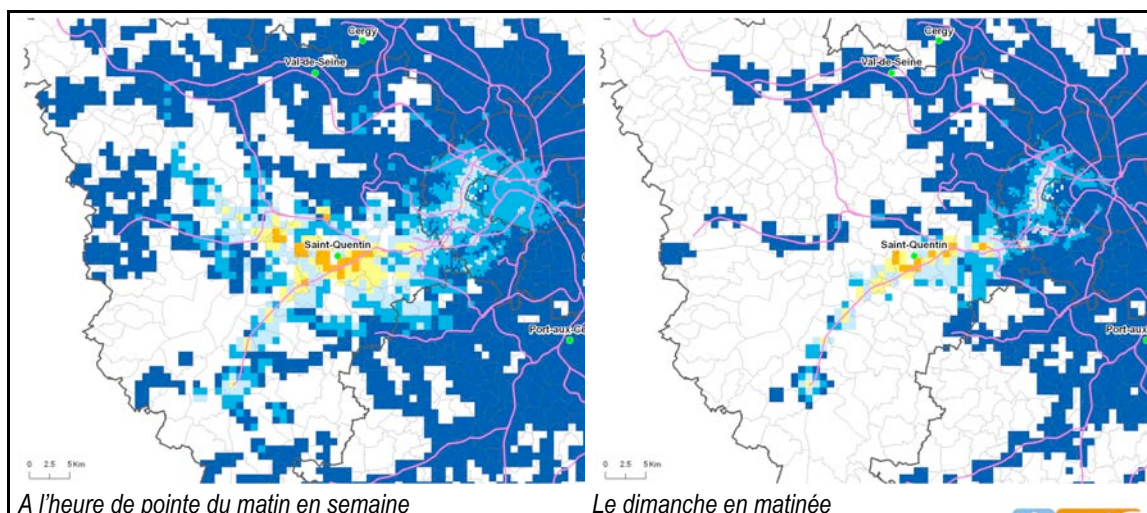
Aire d'attraction :

Le bassin de population de proximité correspond à l'aire de la communauté d'agglomération, soit 143 000 habitants. Le bassin de population élargi à un rayon de 20 km à vol d'oiseau autour de la base intègre 1 750 000 habitants (plus de la moitié sont des Yvelinois).

Caractéristiques de fréquentation de la base



Isochrone d'accessibilité en voiture



A l'heure de pointe du matin en semaine

Le dimanche en matinée

L'attractivité en transport collectif en semaine à l'heure de pointe du matin est deux fois supérieure à celle du dimanche (de janvier) :

- 242 000 Franciliens résident à moins d'une heure en transport public de la base en semaine,
- 116 000 Franciliens sont à moins d'une heure le dimanche.

Isochrones des transports en commun selon les périodes

Montigny-St Quentin (SNCF) : Terminus RER C, Transilien de La Défense ou de Montparnasse (vers Chartres)

RER C : à 45 minutes d'Austerlitz

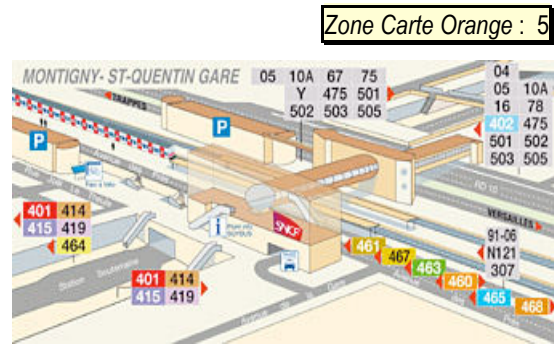
1 train par heure le dimanche matin et 1 train toutes les 30 minutes le dimanche soir

Montparnasse : à 35 minutes

1 train par heure le dimanche

La Défense : à 25 minutes

1 train par heure le dimanche



Pôle multimodal : inscrit au PDUIF, desservi par 27 lignes de bus dont 14 lignes SQYbus, agence d'information SQY bus, station de taxis, parc à vélos et parc relais

Trappes (SNCF) :

Trains desservant Paris-Montparnasse et La Défense , avec la même fréquence que pour la gare de Saint-Quentin. Pas de RER C.

Pôle multimodal : inscrit au PDUIF, desservi par 6 lignes SQYbus, abri à vélos et parc relais:



La desserte en gare

Selon une vitesse moyenne du piéton de 4 km/h et du cycliste de 15 km/h, les temps d'accès depuis les gares sont les suivants :

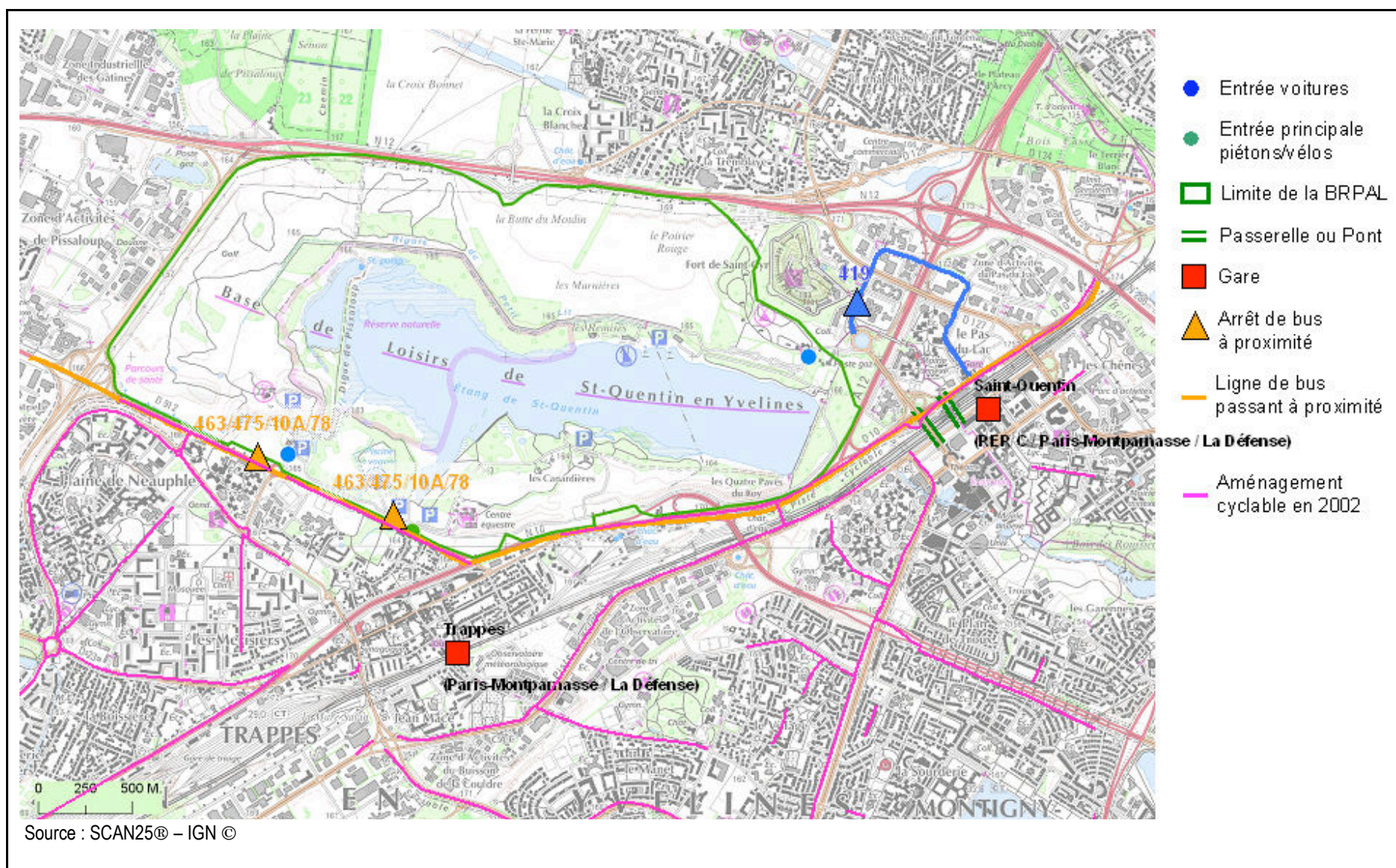
Liaisons	Distance (en m)	Temps piéton (en mn)	Temps cycliste (en mn)
Gare de SQY / Porte de la digue (par la PR)	1350	20	5
Gare de SQY / Porte de la digue (par le théâtre)	1550	23	6
Gare de Trappes / Entrée piscine à vagues	1100	17	4
Gare de Trappes / Entrée piscine à vagues (si aménagement)	850	13	3

N.B. : PR signifie chemin de petite randonnée ayant un jalonnement spécifique d'itinéraire pédestre. A noter également que les pistes cyclables entre la base et les gares de St-Quentin et de Trappes sont interrompues au niveau des carrefours routiers.

La gare de Saint-Quentin est plus distante de la base mais reste l'itinéraire conseillé pour les visiteurs désireux de se rendre à la base sans voiture. La gare est mieux desservie que celle de Trappes, le trajet pour les piétons est aussi plus agréable. L'itinéraire le plus simple et lisible est celui qui passe par le théâtre.

Le principal inconvénient de cet itinéraire reste le point d'arrivée dans la base, à moins de vouloir se rendre au pôle nautique (camping et restaurant). Les autres activités proposées comme la piscine se situent à l'opposé à environ 4 km.

Accessibilité piétonne et cyclable depuis les gares



Synthèse de l'offre de transport à proximité de la base

Au départ de la gare de Saint-Quentin, 5 lignes de bus desservent la base :

- soit par le sud : 463, 475, 10A et la 78
- soit par le nord : 419

L'offre SQY Bus

- 419 Montigny-Magny les Hameaux : terminus à 300 mètres de l'entrée Nord. La ligne fonctionne du lundi au vendredi (fréquence de 10 ou 30 minutes).
- 463 Elancourt-Gare de SQY : en service du lundi au samedi, avec des horaires calés sur les arrivées des trains. La fréquence en semaine est de 7 à 10 minutes, et 30 minutes le samedi.
- 475 Elancourt-Paris porte d'Orléans : en service du lundi au vendredi avec des horaires adaptés aux besoins des salariés.

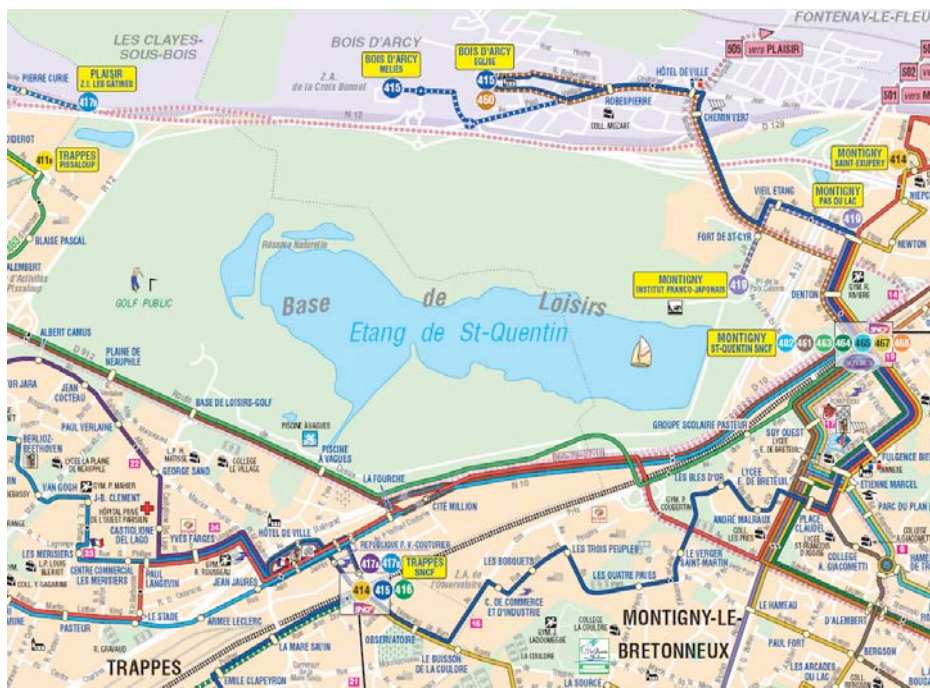
L'offre Hourtoule

- 78 Mantes-Gare de SQY : cette ligne Mobilien fonctionne du lundi au samedi. La fréquence est à l'heure, sauf aux périodes de pointe en semaine où elle est renforcée à 30 minutes.
- 10A Pontchartrain-Thoiry-Versailles RG : entre septembre et juin, la ligne fonctionne 7j/7 alors qu'en été elle ne circule que du lundi au vendredi avec une fréquence à 30 minutes ou une heure.

Depuis la gare de Trappes, le 417a met 9 minutes, il faut ensuite marcher encore 500m. Sa fréquence de passage en été est à l'heure le dimanche contre 30 minutes le samedi.

La 417a est la seule ligne qui fonctionne le dimanche, mais qui ne dessert pas directement la base, le temps de cheminement jusqu'à la base lui fait perdre tout intérêt.

Le temps de trajet en bus depuis la gare de St-Quentin jusqu'à la base varie entre 6 et 10 minutes. C'est la meilleure desserte mais le visiteur doit connaître la répartition spatiale des activités de la base pour savoir s'il se rend par le Nord ou par le Sud.



Desserte actuelle en bus



Gare routière souterraine de la gare de SQY



Carrefour RN10/RD912



Arrêt de bus « Piscine à vagues », sur la RD912

Vues de la desserte

PLD de Saint-Quentin-en-Yvelines

Le plan local de déplacements prévoit un renfort des services de bus les week-ends et notamment les dimanches.

La volonté de l'agglomération est aussi de mieux desservir le dimanche le quartier de la Clef Saint-Pierre qui jouxte la base.

Le futur Vélodrome

Le projet de construction d'un vélodrome sur les terrains situés à l'entrée nord de la base sera l'occasion de revoir l'aménagement des abords de cette entrée (camping, pôle nautisme). La réalisation du vélodrome est prévue à l'horizon 2012.

Les travaux projetés sur la RN10 et la RD10

Une opération inscrite au CPER 2000-2006 prévoit la requalification de la RN10 à Trappes, ce qui supprimerait l'effet de coupure et faciliterait les liaisons avec la gare de Trappes.

Dans le cadre du pôle PDU de la gare de St-Quentin, il est envisagé de réaménager la gare routière se situant sur la RD 10.

Planification & projets

Orientations :

- Améliorer les liaisons de la base aux gares pour tous les modes (hors VP)
- Saisir les opportunités d'aménagement de l'accès nord de la base
- Faciliter les déplacements à l'intérieur de la base
- Améliorer l'information

Actions proposées :**Modes doux**

- Traitement et jalonnement des cheminements piétons depuis les gares en portant un effort particulier entre la gare de St-Quentin et l'entrée nord (en lien avec le projet vélodrome)
- Assurer la continuité de la piste cyclable entre la RD10/RN10 et la RD912 avec un traitement des carrefours et un jalonnement de l'itinéraire
- Location de vélo en gare de Saint-Quentin avec la création d'un local surveillé et d'un atelier de réparations légères pour les vélos
- Proposer une solution pour faciliter les déplacements internes à la base (vélos, bac ?)

Bus

1. Service dominical au moins pour une des lignes SQYBus desservant la base
2. Aménagement de l'accès de l'entrée Nord (en lien avec le projet du vélodrome) permettant de rapprocher le terminus du bus 419 et de rendre possible son retournement (déplacement de l'arrêt de 220 mètres)
3. Regroupement dans la gare routière des arrêts de bus des lignes qui desservent la base
4. Mise à disposition par l'agence d'information SQYbus de dépliants contenant des informations sur la base de loisirs et un schéma d'itinéraire conseillé depuis la gare de SQY

LES PROPOSITIONS D' ACTIONS

Orientations et actions

Mise en œuvre de l'action 1

Mise en service de la ligne SQY bus n°463 les dimanches (7km de ligne, 14 minutes de temps de parcours) :

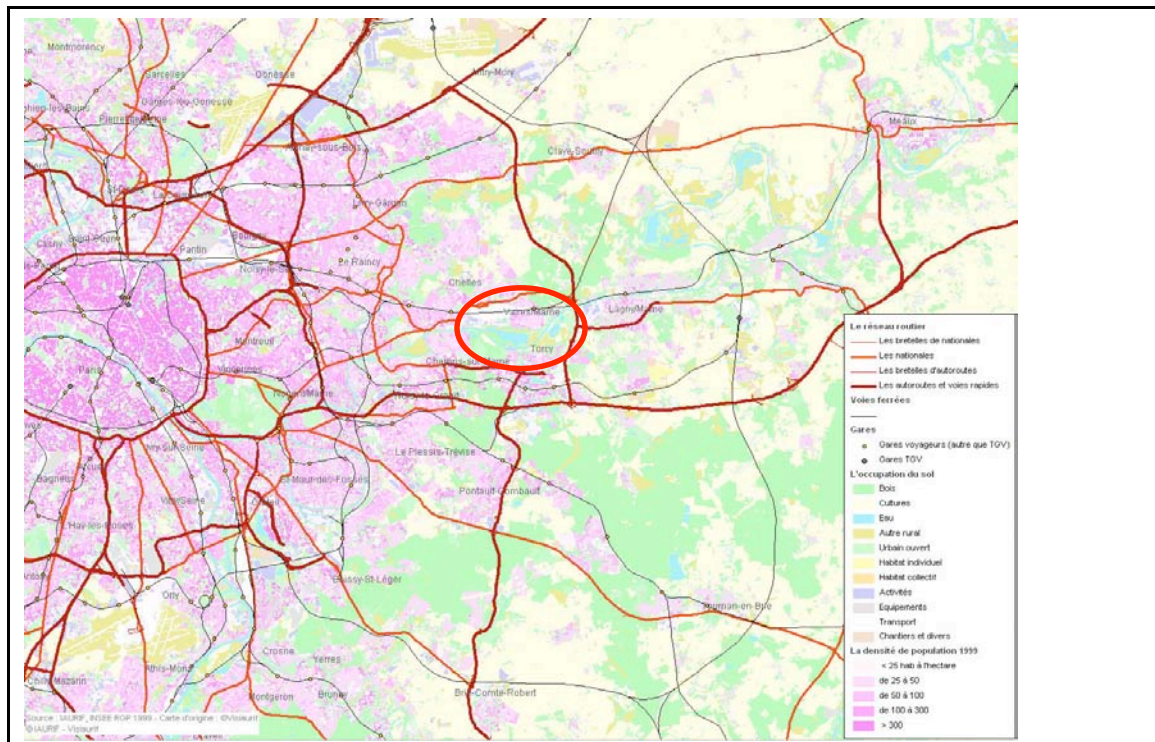
- en période estivale, voire depuis mai,
- les dimanches et fêtes,
- option 1 pour les besoins stricts de la base : avec une fréquence à la demi-heure sur 5 heures dans la journée
- option 2 calée sur les passages du RER C : avec une fréquence à l'heure le dimanche matin et à la demi-heure de 12h à 20h

Partenaires :

STIF, RIF, Communauté d'agglomération de Saint-Quentin en Yvelines et SQY bus

Mise en œuvre

Base de Vaires-Torcy



Une grande base régionale, composée de deux sites situés le long de la Marne et au cœur de la ville nouvelle de Marne-la-Vallée

Superficie : 145 ha pour le site de Torcy, 200 ha pour le site de Vaires

Communes : Vaires-sur-Marne, Chelles, Torcy, Saint-Thibault-des-Vignes



Source : Orthophoto IGN (2003)

Torcy accueille le grand public pour des activités baignade et les enfants pour l'équitation. Le site a depuis peu un golf.

Vaires reçoit un public tourné vers les activités nautiques (stade olympique aviron et canoë kayak) et le sport en salle (raquettes, fitness).

Hébergement : 100 lits réservés aux groupes sur le site de Vaires

Salles de réunion : 2 à Torcy, soit 120 places assises

Restauration (rapide) : sur les deux sites

Emplois : 130 dont 40 permanents (2 sites)

Entrée payante : uniquement sur le site de Torcy pour la baignade (en saison)

Tarifs : 4 € par adulte et 2,5 € par enfant

Parking : 900 places à Torcy et 150 à Vaires

Localisation de la base

Principales caractéristiques de la base

Pas de syndicat mixte	Fonctionnement
<p>Propriétaire = Région Ile-de-France (finance 100% de l'investissement)</p>	<p>Gestionnaire = UCPA (dans le cadre d'une DSP) Pour la gestion foncière, l'AFTRP est mandataire et l'AEV gère les espaces boisés</p>

Acteurs & gestion

Fréquentation estimée :

111 000 entrées payantes ont été enregistrées sur le site de Torcy entre mai et septembre, dont 70 000 en juillet en 2006 (en 2003 : 128 000 entrées). La part de la clientèle individuelle est de 62%. Les différentes formules d'abonnement totalisent 3 600 abonnés.

10 000 visiteurs / jour sur le site de Torcy d'hyper pointe (dimanche d'été)

Les principales manifestations en 2006 ont rassemblé :

- 18 000 personnes de 75 communes sur 1 mois (février) pendant le Village sportif d'hiver
- 15 000 jeunes de 134 communes sur 2 mois pendant le Village sportif d'été (juillet-août)
- 5000-7000 rollers sur un dimanche pour la Rando-Marne

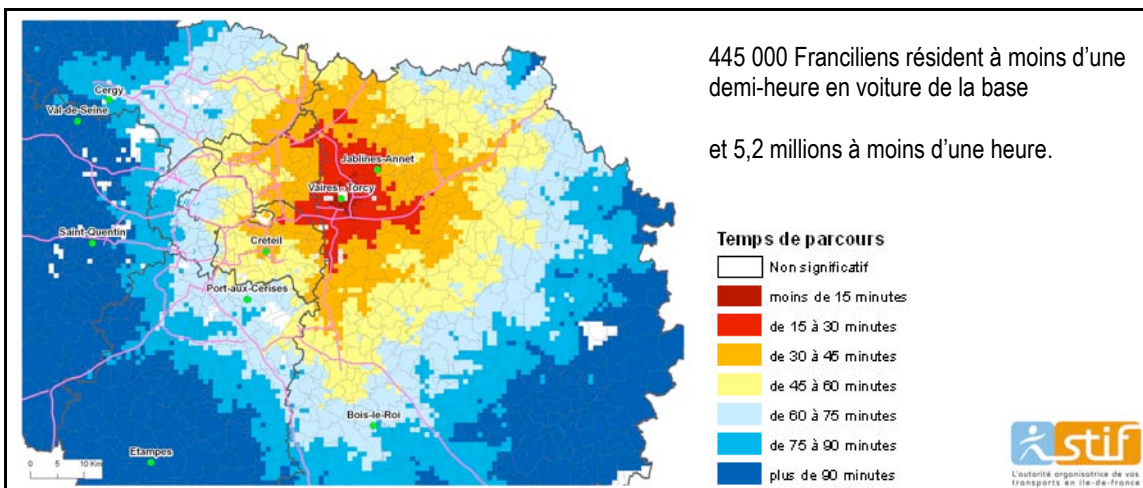
- Tickets-loisirs 2006 : 11 700

Horaires d'ouverture de la base : 8h-22h. La baignade est autorisée de 10h à 19h en été.

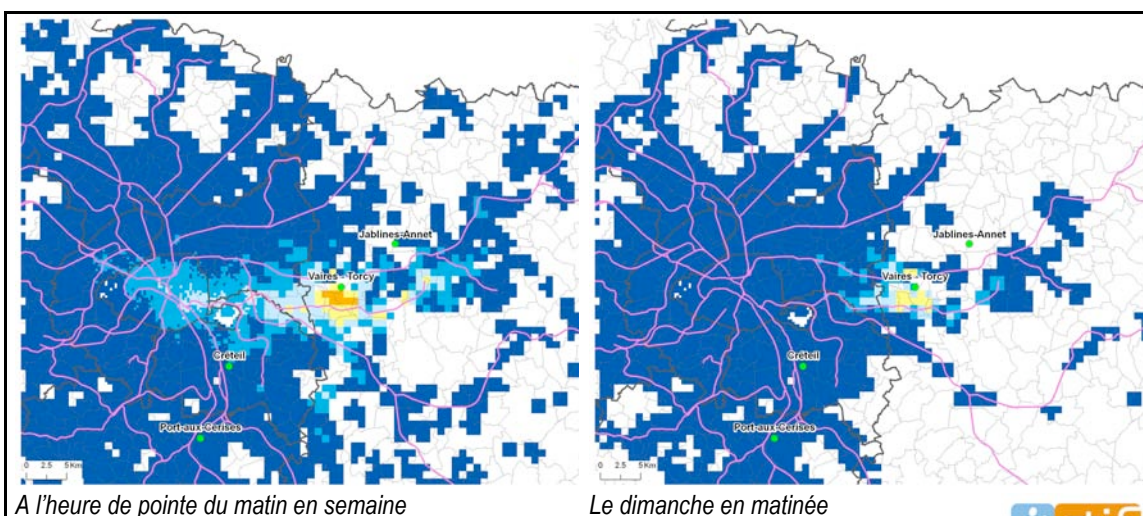
Aire d'attraction :

Le bassin de population de proximité correspond à l'aire de la ville nouvelle de Marne-la-Vallée, soit 250 000 habitants. Le bassin de population élargi à un rayon de 20 km à vol d'oiseau autour de la base intègre 3 100 000 habitants. Pour la baignade, le rayon d'attraction est de plus de 50 km.

Caractéristiques de fréquentation de la base



Isochrone d'accessibilité en voiture



Isochrones des transports en commun selon les périodes

L'attractivité en TC en semaine à l'heure de pointe du matin est deux fois supérieure à celle du dimanche (janvier) :

- 47 000 Franciliens résident à moins d'une heure en transport public de la base en semaine,
- 104 000 Franciliens sont à moins d'une heure le dimanche.

Gares les plus proches de la base :

Zone Carte Orange : 5

Noisiel et Torcy (RATP) :

Les gares de Noisiel et de Torcy du RER A sont des pôles PDU.

Le dimanche, ces gares sont desservies toutes les 10 minutes.

Pour Noisiel : le temps de trajet depuis Paris (gare de Lyon) est de 22 minutes,

Pour Torcy : 27 min de train.

Gare de Vaires-Torcy (SNCF) :

Située sur la commune de Vaires, elle est desservie par les Transiliens circulant entre la gare de l'Est et Meaux.

A 19 minutes de la gare de l'Est

Le dimanche : 1 train toutes les demi-heures.

Un renfort de desserte est prévu en heures creuses dès 2008.



La desserte en gare

Selon une vitesse moyenne du piéton de 4 km/h et du cycliste de 15 km/h, les temps d'accès depuis les gares sont les suivants :

N.B. : Le réseau urbain de pistes cyclables est discontinu notamment entre la base et les gares de St-Quentin et de Trappes

Liaisons	Distance (en m)	Temps piéton (en mn)	Temps cycliste (en mn)
Gare de Vaires-Torcy / Site de Vaires (entrée principale)	1500	23	6
Gare de Torcy / Site de Torcy (nouvelle entrée Sud)	3200	48	13
Arrêt le Canal / Site de Vaires (entrée principale)	400	6	
Arrêt Belle île / Site de Vaires (entrée piétonne Ouest)	1000	15	
Arrêt les Cantines / Site de Torcy (entrée Poney club)	200	3	
Arrêt le Clos / Site de Torcy (nouvelle entrée Sud)	500	8	

Depuis la gare de Vaires-Torcy :

Le trajet est faisable à pied, idéalement en vélo. En bus (421), il ne faut que 3 minutes de trajet pour rejoindre l'arrêt Canal, puis quelques minutes pour rejoindre l'entrée. Le parcours train+bus, hors temps d'attente, est de 22 minutes.

Depuis la gare de Noisiel :

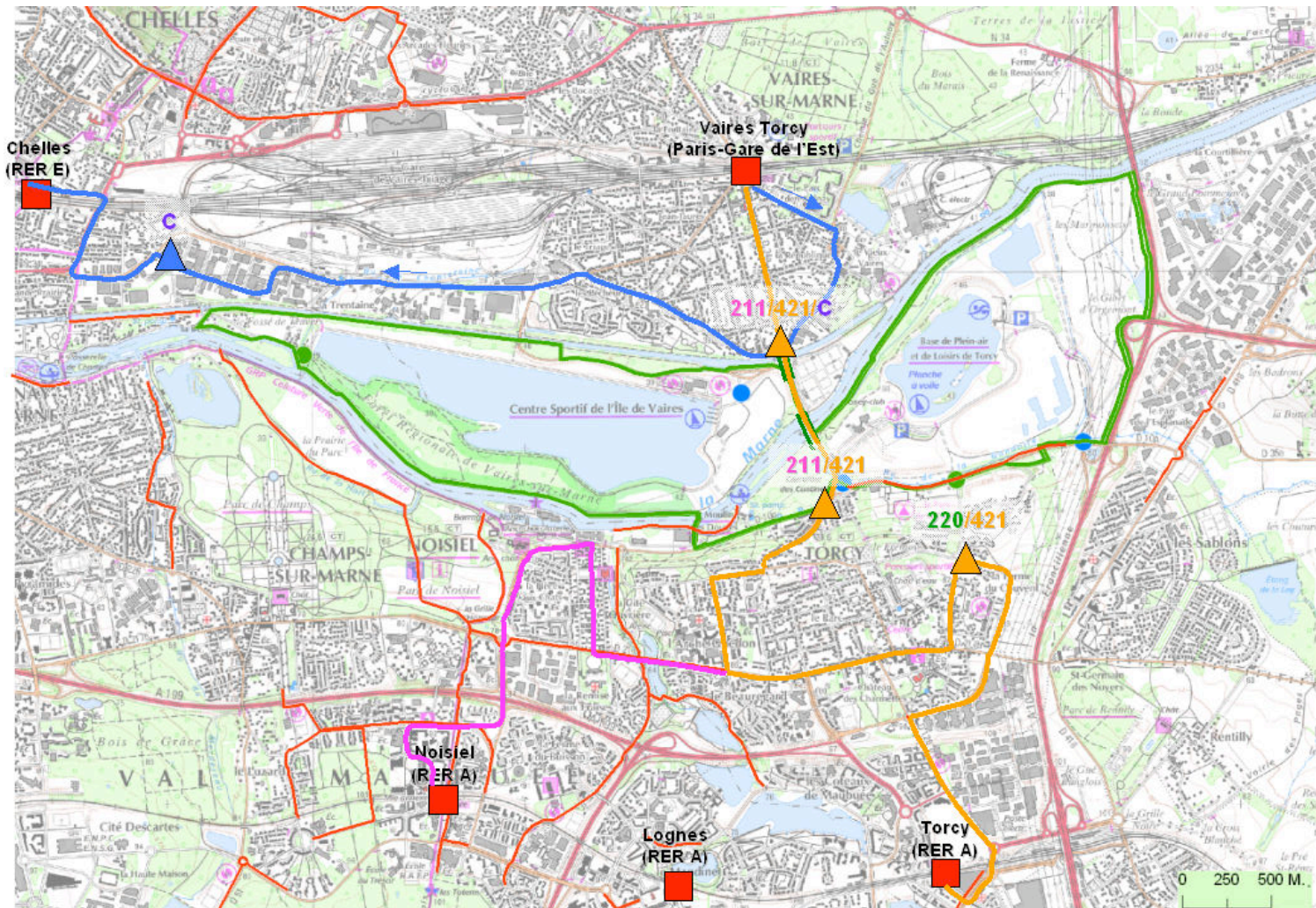
Le trajet en bus (211) prend 15 minutes jusqu'à l'arrêt les Cantines. Le bus fonctionne du lundi au samedi. Le parcours train+bus, hors temps d'attente, est de 37 minutes.

Depuis la gare de Torcy :

Le trajet est trop long pour un piéton mais il est faisable dans un temps raisonnable en vélo. Sinon, il faut prendre le bus 421 qui rejoint l'arrêt Canal en 19 minutes. Le rabattement en vélo est donc plus rapide. Le parcours train+bus, hors temps d'attente, est de 46 minutes.

La gare de Vaires-Torcy est la plus proche de la base que celle de Torcy mais la fréquence du RER A est meilleure que celle des Transiliens.

Accessibilité depuis les gares



- Entrée voitures
- Entrée principale piétons/vélos
- ▭ Limite de la BRPAL
- ▬ Passerelle ou Pont
- Gare
- ▲ Arrêt de bus à proximité
- Ligne de bus passant à proximité
- Aménagement cyclable en 2002

Source : SCAN25® – IGN ©

Synthèse de l'offre de transport à proximité de la base

Autour de la base, 5 lignes de bus s'arrêtent à proximité des entrées :

- site de Torcy : 211, 421, 220 (et 19)
- site de Vaires : 211, 421 et ligne C

Les lignes suivantes desservent les gares :

L'offre locale du pool RATP-AMV-Transdev

- 211 Torcy – Chelles 2 C. Commercial : dessert 6 communes, 4 gares et la base de loisirs. arrêt les Cantines à 200 mètres de l'entrée Nord. La ligne fonctionne du lundi au samedi.
En été : 46 passages/sens en semaine, 22 le samedi
En hiver : 56 en semaine contre 25 le samedi.
- 421 Emerainville – Vaires : (ligne affrétée CEAT) circule tous les jours (avec une amplitude en semaine 5h-20h30).
En été : 27 passages/sens en semaine, 16 le samedi et 13 le dimanche (1 bus par heure)
En hiver : 64 en semaine contre 25 le samedi et 14 le dimanche.

L'offre départementale Seine-et-Marne Express

- 19 Torcy RER – Roissy CDG : cette ligne Mobilien fonctionne tous les jours de 5h30 à 21h. La fréquence est à l'heure, sauf aux périodes de pointe en semaine où elle est renforcée à 30 minutes. Cependant, elle ne dessert pas la base de loisirs, elle la longe sans s'arrêter.

L'offre locale APOLO 7

C'est le nom du réseau qui dessert la commune de Vaires et plus largement le bassin chellois et les communes environnantes
Il est exploité par Transdev et géré par le syndicat intercommunal de transport : le SITBCCE



- La ligne C Chelles-Brou-Vaires dessert l'arrêt Base olympique (Site de Vaires) du lundi au samedi. En semaine, 52 passages/sens et 15 le samedi (1/heure).
- Apolo+ : le nouveau service TAD (expérimental pour 2 ans) prend en charge et dépose à un point d'arrêt du réseau de bus APOLO 7 les habitants du bassin chellois. Le TAD fonctionne du lundi au samedi de 20h à 23h et le dimanche de 7h30 à 22h, lorsque le service régulier n'est plus assuré.

Desserte actuelle en bus



Torcy – arrêt du 211 et du 421
Les Cantines



Vaires – arrêt du 211 et du
421 Le Canal

Vues de la desserte

Entre trois PLD...

La base est située au carrefour de trois communautés de communes dont deux appartiennent à des secteurs de Marne-la-Vallée.

Le Bassin chellois établit son PLD (C.C. Marne-et-Chanteraine).

Le plan local de déplacements du Val-Maubuée prévoit la création d'un îlot-vélos en gare de Torcy.

Le SIT MLV III-IV (auquel appartient St-Thibault-des-Vignes) projette de renforcer certaines liaisons en bus avec gare de Torcy.

Autres travaux projetés

Le contrat Région-Département en cours prévoit l'aménagement de la déviation Sud de Chelles.

Il est aussi envisagé la poursuite des aménagements des bords de Marne puisqu'il ne manque que 2 km pour pouvoir rejoindre la base (horizon imprécis).

Une nouvelle entrée sur le site de Torcy

Le pôle baignade à Torcy va être clôturé afin d'en tarifier l'entrée (au lieu du péage actuel) et une nouvelle entrée va être aménagée au Sud, courant 2008.



Planification & projets

Orientations :

- Améliorer les liaisons de la base aux gares pour tous les modes (hors VP)
- Desservir en bus la future entrée sud du site de Torcy
- Améliorer l'information sur l'accès en transport public

Actions proposées :**Modes doux**

- Traitement et jalonnement des cheminements piétons depuis les gares en portant un effort particulier entre la gare de Vaires-Torcy et l'entrée de Vaires (en cours d'aménagement).
- Assurer la continuité des pistes cyclables entre les gares et les entrées de la base avec un traitement des carrefours et un jalonnement de l'itinéraire
- Location de vélo en gare de Vaires-Torcy avec la création d'un local surveillé et d'un atelier de réparations légères pour les vélos

Bus

1. Service à améliorer le week-end au moins pour une des lignes desservant la base
2. Création d'un nouvel arrêt de la ligne 19 Seine-et-Marne Express
3. Amélioration de l'information sur la desserte de la base, notamment sur le site transportidf.com qui ne répertorie aucune base ou centre UCPA à Vaires ou Torcy, ainsi que le nom des arrêts de bus à proximité.

Orientations et actions

Mise en œuvre de l'action 1

Mise en service de la ligne RATP n°421 les week-ends (7 km de ligne, 18 minutes de temps de parcours) :

- en période estivale, voire depuis mai,
- les samedis, dimanches et fêtes,
- avec une fréquence à 20 minutes sur 5 heures dans la journée

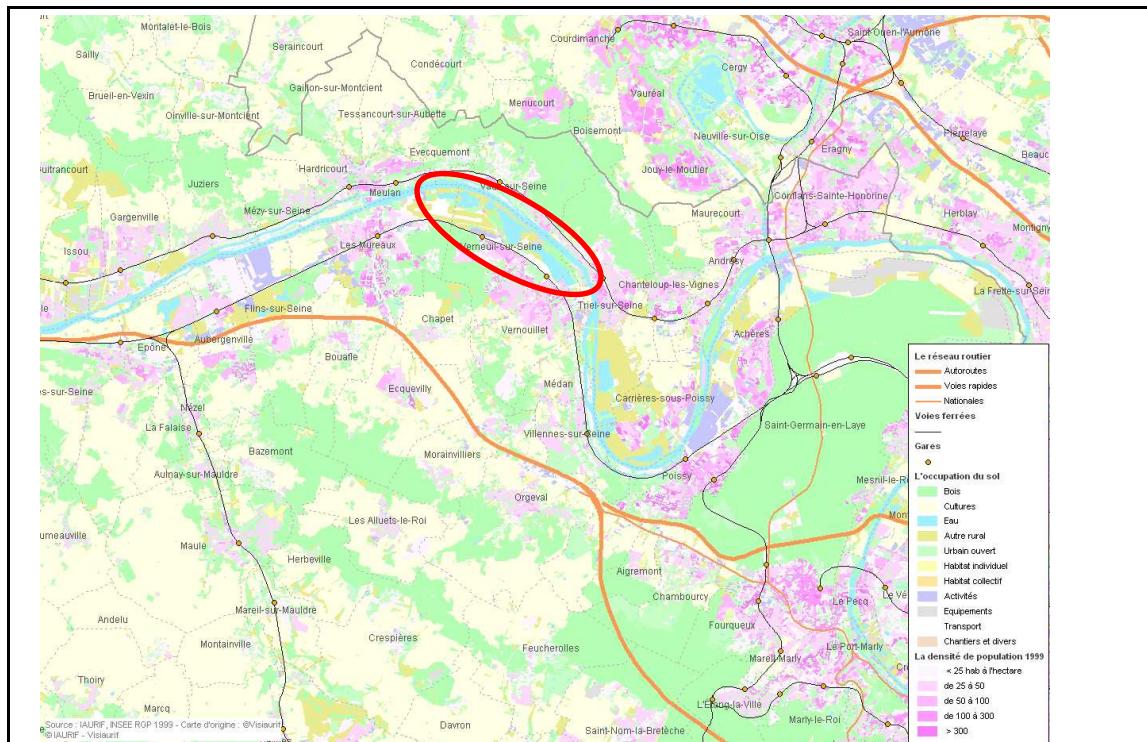
Partenaires :

STIF, RIF, SAN de Marne-la-Vallée – Val-Maubuée (constitué de Champs-sur-Marne, Croissy-Beaubourg, Emerainville, Lognes, Noisiel et Torcy) et pool RATP-AMV-Transdev

Mise en œuvre

LES PROPOSITIONS D'ACTIONS

Base Val-de-Seine à Verneuil



Localisation de la base

Trois étangs le long de la Seine pour une base régionale, proche de zones urbaines denses

Superficie : 257 ha

Communes : Verneuil, Vernouillet, Triel et les Mureaux



Source : Orthophoto IGN (2003)

Activités phare :

Hébergement-camping, baignade et plaisance

Hébergement : 120 lits réservés aux groupes, Camping *** de 250 places

Salles de réunion : 4, soit 350 places assises

Emplois : 28 dont 18 permanents de la base, hors activités concédées

Entrée payante : uniquement en haute saison de 9h à 18h sur le secteur « Rouillard » qui est le pôle d'activité-baignade

Tarifs : 4,2 € par adulte et 3€ par enfant

Parkings : environ 1 000 places

Principales caractéristiques de la base

Syndicat Mixte d'Etudes, d'Aménagement et de Gestion :

Conseil général des Yvelines

50%

Verneuil, Vernouillet, Triel et les Mureaux

50% (au prorata du nombre d'habitants / commune)

Région Ile-de-France

(100% de l'investissement)

Acteurs & gestion

Fréquentation estimée :

Pas d'enquête de fréquentation, les recettes du péage (110 jours de fonctionnement / an) donnent en moyenne 40 000 visiteurs payants une saison « normale » (53 000 en 2003). La période de forte fréquentation est située entre le 15 mai et le 14 juillet.

Les « individuels » représentent les deux-tiers de la clientèle, les groupes un tiers.

3 000 visiteurs payants / jour d'hyper pointe (dimanche d'été)

10 000 pour le feu d'artifice du 14 juillet (terrains de l'aérodrome requis pour le stationnement des visiteurs)

1 200 visiteurs payants un samedi,

500 à 600 entrées un jour de semaine

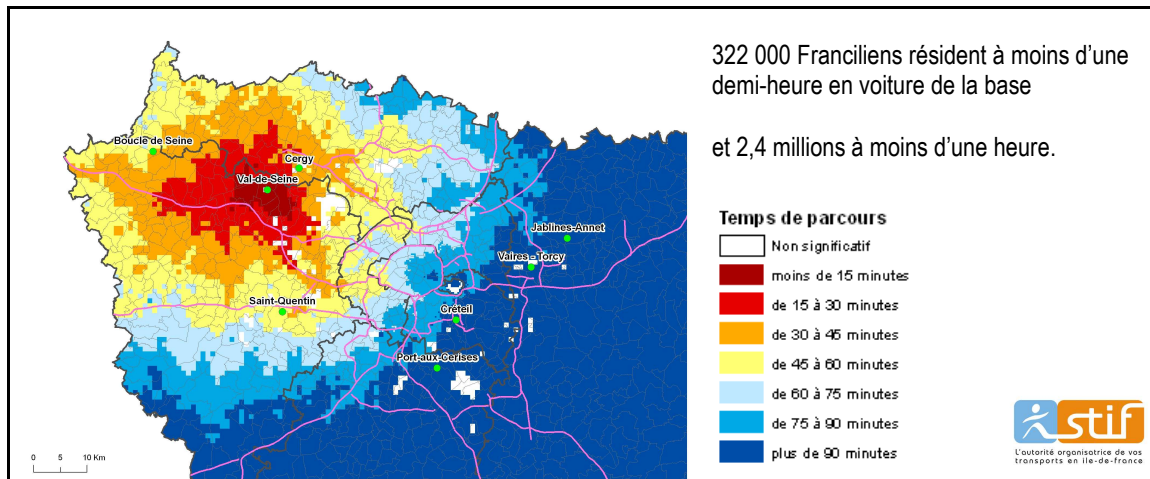
Tickets-loisirs 2006 : plus de 3 700 - Provenance principale : 58% des Yvelines, 16% de Paris, 10% du Val-d'Oise

Horaires d'ouverture de la principale activité (baignade) : 10h-19h en été.

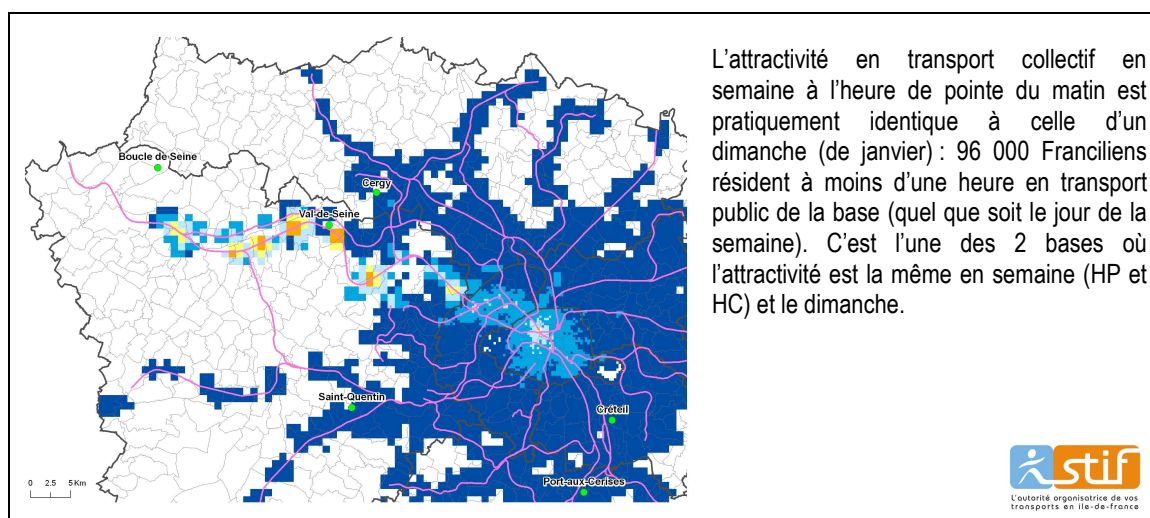
Aire d'attraction :

Le bassin de population de proximité correspond aux 4 communes du syndicat mixte, soit 67 000 habitants, voire aux 170 000 habitants des communes d'Aubergenville à Poissy. Le bassin de population élargi à un rayon de 20 km à vol d'oiseau autour de la base intègre 1 200 000 habitants (60% d'Yvelinois et près de 40% de Val d'Oisiens).

Caractéristiques de fréquentation de la base



Isochrone d'accessibilité en voiture



Isochrones des transports en commun selon les périodes

Plusieurs gares SNCF à proximité de la base :

Zone Carte Orange : 5

Les Clairières de Verneuil ou Vernouillet-Verneuil ou Triel :

Transilien à 30-40 minutes de Paris Saint-Lazare (branche de Mantes)

1 train par heure le dimanche

2 à 3 trains par heure en semaine

Les Mureaux : en zone 6

Pôle multimodal : inscrit au PDUIF, desservi par 28 lignes de bus :

Transilien à 35-40 minutes de Paris Saint-Lazare (branche de Mantes)

1 train par heure le week-end pour Paris, avec un renfort de la desserte en soirée (le dimanche desserte régulière à partir de 10h)



Gare Les Clairières de Verneuil
Navette fluviale des Mureaux

Navette fluviale : gratuite et organisée par la commune des Mureaux :

Expérience d'un nouvel arrêt à la base de loisirs lors de l'été 2007. L'accès à la base est maintenu payant (pour des raisons d'équité). Cependant, pas de bilan possible en raison d'un problème d'avarie sur le bateau survenus au bout de quelques jours d'exploitation.



La desserte ferroviaire et fluviale

Selon une vitesse moyenne du piéton de 4 km/h et du cycliste de 15 km/h, les temps d'accès depuis les gares sont les suivants :

Liaisons	Distance (en m)	Temps piéton (en mn)	Temps cycliste (en mn)
Gare de Vernouillet-Verneuil / Péage	3200	48	13
Gare des Clairières / Péage (par la route)	4000	60	16
Gare des Clairières / Péage (par le bois)	2600	39	10
Gare des Clairières / Péage (si passerelle)	750	11	
Gare de Triel / Accès Est	1250	19	5

N.B. : Piste cyclable partielle entre la base et la gare de Clairières

La gare des Clairières est la plus proche du pôle d'activité de la base. Les temps de parcours piéton sont actuellement longs, mais si des aménagements (passerelle et cheminement planté) sont réalisés alors l'itinéraire pédestre serait nettement facilité. Les temps de rabattement en vélo sont très corrects.

La gare des Mureaux est la mieux desservie mais elle est éloignée et sans possibilité de rabattement en bus.

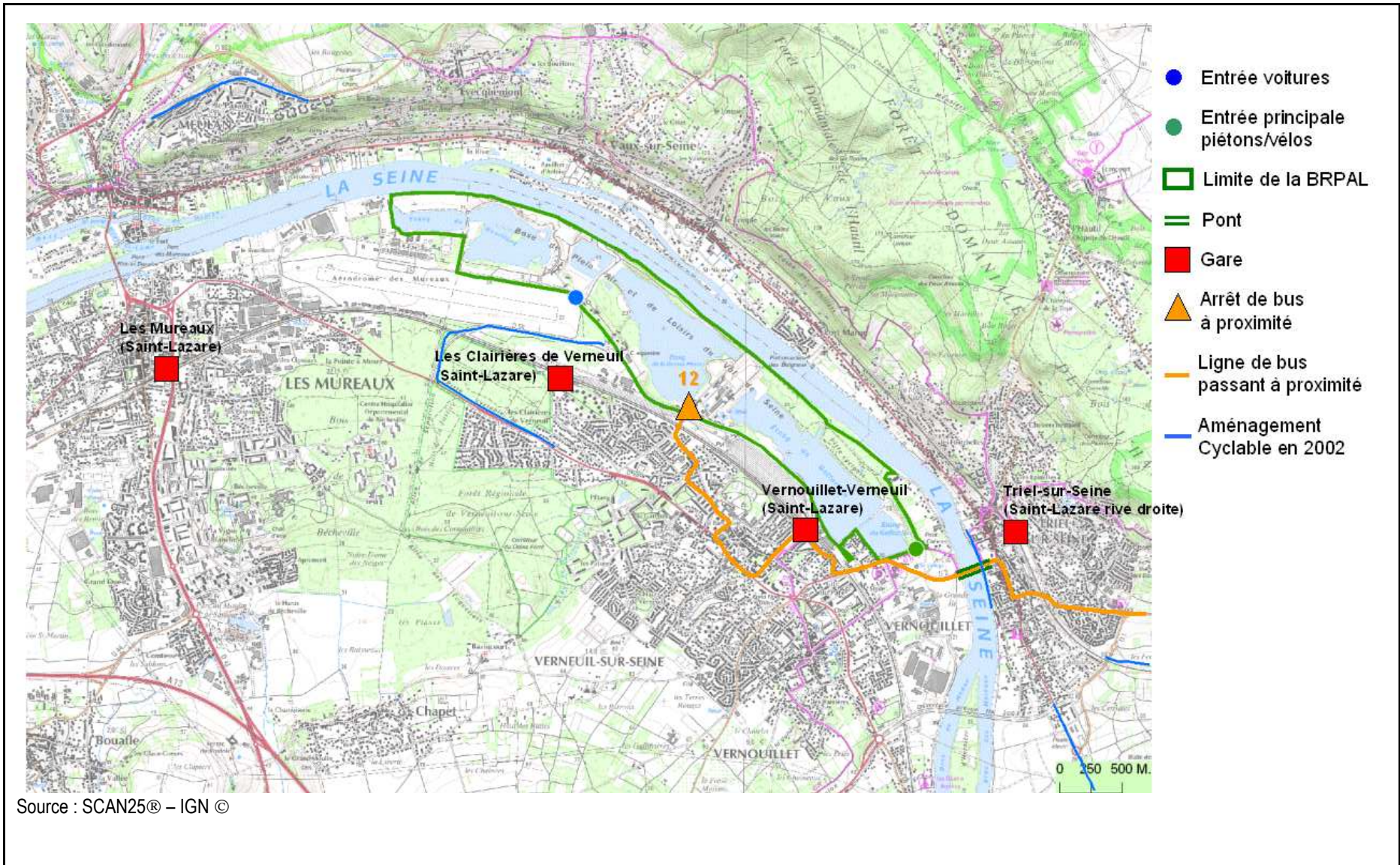
La gare de Triel offre le parcours le plus agréable au niveau paysager mais à l'opposé du pôle d'activité.

Bus du réseau CSO :

Aucune ligne ne fonctionne les dimanches. La ligne 12 « Verneuil – Cergy Préfecture » dessert dans un sens l'arrêt Base nautique proche du dépôt CSO (entre deux étangs de la base).

Elle fonctionne tous les jours sauf dimanches et fêtes, avec un renfort de fréquence à midi les mercredis de classe. Elle circule du lundi au vendredi de 7h à 19h, et les samedis de classe de 7h30 à 16h30. La ligne passe à la Base nautique le samedi à 7h30, puis à 14h53 pour rabattre sur la gare. Un aller depuis la gare à 13h19.

Accessibilité depuis les gares



Synthèse de l'offre de transport à proximité de la base



Vues de la desserte

Plan Local d'Urbanisme de Verneuil

La reconquête des bords de Seine est l'un des grands enjeux du PLU. Aujourd'hui, la ville est coupée du fleuve par plusieurs emprise foncières (faisceau ferroviaire, implantations industrielles parfois vétustes, voire des friches). L'objectif est d'établir de nouvelles liaisons entre la Seine, les étangs, la base de loisirs et la ville. Un projet de passerelle depuis la gare des Clairières pourrait y répondre.

Navette fluviale

La ville des Mureaux a prévu de renouveler l'expérience de la navette fluviale en 2008 avec une redéfinition du service (horaires, itinéraires et période).

Planification & projets

Orientations :

- Inciter à l'usage du vélo entre la base et les gares
- Promouvoir d'autres modes pour se rendre à la base (navette fluviale, véhicule 9 places)
- Améliorer l'information sur l'accès de la base

Actions proposées :**Modes doux**

- Traitement et jalonnement des cheminements piétons et vélos depuis les gares en portant un effort particulier entre la gare de Clairières et la base (en lien avec un projet de passerelle)
- Location de vélo en gare de Clairières avec la création d'un local surveillé et d'un atelier de réparations légères pour les vélos
- Soutenir l'expérimentation de la navette fluviale

Bus

1. Service de bus dominical inexistant à Verneuil et des communes avoisinantes, sauf aux Mureaux où deux lignes fonctionnent le dimanche. Pour palier l'absence de desserte en bus, équipement de la base d'un véhicule 9 places pour effecteur, selon les demandes, des navettes gares-base.
2. Amélioration de l'information notamment sur le site de l'AMIVIF où la base n'est pas répertoriée

Orientations et actions

Mise en œuvre de l' action 1

Mise en place d'une navette entre la base et la gare :

- Acquisition du véhicule par le syndicat mixte de la base, subventionné intégralement par la Région
- Procédure de réservation et de fonctionnement à établir avec le personnel de la base (établir si le véhicule peut être utilisé par le personnel des activités concédées, et si oui, comment)
- Information aux éventuels visiteurs de la possibilité de réserver un transport entre la gare et la base, par le site Internet de la base, le biais des brochures d'informations ou en gare de Bois-le-Roi

Montant estimatif d'utilisation du service de navette base-gare :

- Le coût d'acquisition à la charge de la Région s'élève en 2007 pour un véhicule de 9 places en version de base entre 24 000 et 25 000 € TTC.
- Le coût annuel d'utilisation (assurance, entretien, carburant et immatriculation compris) varie entre 2 000 et 2 600 € pour un kilométrage annuel de 5 800 à 8 800 km.

Partenaires : RIF et Syndicat Mixte de la base

Mise en œuvre