

Séance ordinaire du conseil territorial du 04 octobre 2022  
EXTRAIT DU REGISTRE DES DÉLIBÉRATIONS  
DÉLIBÉRATION n°2022-10-04\_2910

Réseau valouette : rapport 2021  
d'exercice des compétences déléguées

L'an deux mille vingt-deux, le 04 octobre à 19h30 les membres du Conseil de l'EPT Grand-Orly Seine Bièvre se sont réunis en Mairie de Vitry-sur-Seine, en séance ouverte par son président, Monsieur Leprêtre, sur convocation individuelle en date du 28 septembre 2022 en séance plénière. La séance est retransmise en direct sur le site internet de l'EPT.

Ville	Nom	Présent	A donné pouvoir à	Votes
Villejuif	Mme ABDOURAHAMANE Rakia	Présente		P
Vitry-sur-Seine	M. AFFLATET Alain	Présent		P
Gentilly	M. AGGOUNE Fatah	Présent		P
Villeneuve-Saint-Georges	Mme AMKIMEL Saloua	Présente		P
Le Kremlin-Bicêtre	Mme AZZOUG Anissa	Présente		P
Vitry-sur-Seine	M. BELL-LLOCH Pierre	Représenté	P Bouyssou	P
Vitry-sur-Seine	M. BENBETKA Abdallah	Représenté	K Ben Mohamed	P
Juvisy-sur-Orge	M. BENETEAU Sébastien	Présent		P
Vitry-sur-Seine	M. BEN-MOHAMED Khaled	Présent		P
Juvisy-sur-Orge	Mme BENSARSA REDA Lamia	Présente		P
Viry Chatillon	M. BERENGER Jérôme	Représenté	V Capelo	P
Thiais	M. BEUCHER Daniel	Présent		P
Chevilly-Larue	Mme BOIVIN Régine	Présente		P
Villejuif	M. BOUNEGTA Mahrouf	Présent		P
Vitry-sur-Seine	M. BOURDON Frédéric	Présent		P
Ivry-sur-Seine	M. BOUYSSOU Philippe	Présent		P
Villeneuve-Saint-Georges	Mme CABILLIC Kati	Représentée	S Amkimel	P
Viry-Chatillon	Mme CAPELO Vanessa	Présente		P
Fresnes	Mme CHAVANON Marie	Présente		P
Savigny-sur-Orge	Mme CHEVALIER Catherine	Présente		P
Athis-Mons	M. CONAN Gautier	Présent		P
Savigny-sur-Orge	M. DARMON Charles	Représenté	A. Teillet	P
Chevilly-Larue	Mme DAUMIN Stéphanie	Présente		P
Cachan	Mme DE COMARMOND Hélène	Absente		
L'Haÿ-les-Roses	M. DECROUY Clément	Présent		P
Savigny-sur-Orge	M. DEFREMONT Jean-Marc	Présent		P
Le Kremlin-Bicêtre	M. DELAGE Jean-François	Présent		P
Arcueil	Mme DELAHAIE Carine	Représentée	R Marchand	P
Thiais	M. DELL'AGNOLA Richard	Présent		P
Villeneuve-Saint-Georges	M. DELORT Daniel	Présent		P
Vitry-sur-Seine	Mme DEXAVARY Laurence	Présente		P
Ivry-sur-Seine	Mme DORRA Maryse	Présente		P
Morangis	M. DUFOUR Jean-Marc	Présent		P
Vitry-sur-Seine	Mme EBODE ONDOBO Bernadette	Présente		P
Savigny-sur-Orge	Mme EUGENE Joëlle	Présente		P
Villejuif	M. GARZON Pierre	Représenté	A-G Leydier	P
Villeneuve-Saint-Georges	M. GAUDIN Philippe	Présent		P
Choisy-le-Roi	Mme GAULIER Danièle	Présente		P
Villeneuve-le-Roi	M. GONZALES Didier	Présent		P
Villeneuve-le-Roi	Mme GONZALES Elise	Représentée	D Gonzales	P
Ablon-sur-Seine	M. GRILLON Eric	Présent		P
Athis-Mons	M. GROUSSEAU Jean-Jacques	Présent		P
Choisy-le-Roi	M. ID ELOUALI Ali	Présent		P
Orly	Mme JANODET Christine	Présente		P
Vitry-sur-Seine	Mme KABBOURI Rachida	Présente		P
Villejuif	Mme KACIMI Malika	Présente		P
Vitry-sur-Seine	M. KENNEDY Jean-Claude	Présent		P

Ville	Nom	Présent	A donné pouvoir à	Votes
Ivry-sur-Seine	Mme KIROUANE Ouarda	Présente		P
Arcueil	Mme LABROUSSE Sophie	Représentée	J-J Grousseau	P
Vitry-sur-Seine	M. LADIRE Luc	Représenté	G Lafon	P
Villejuif	M. LAFON Gilles	Présent		P
Paray-Vieille-Poste	Mme LALLIER Nathalie	Présente		P
Le Kremlin-Bicêtre	M. LAURENT Jean-Luc	Présent		P
Fresnes	Mme LEFEBVRE Claire	Présente		P
Vitry-sur-Seine	Mme LEFEBVRE Fabienne	Représentée	R Abdourahamane	P
Vitry-sur-Seine	M. LEPRETRE Michel	Présent		P
Orly	M. LERUDE Renaud	Présent		P
L'Haÿ-les-Roses	M. LESSELINGUE Pascal	Présent		P
Thiais	Mme LEURIN-MARCHEIX Virginie	Présente		P
Villejuif	Mme LEYDIER Anne-Gaëlle	Présente		P
Athis-Mons	Mme LINEK Odile	Représentée	M. Mraidi	P
Villejuif	M. LIPIETZ Alain	Présent		P
Vitry-sur-Seine	Mme LORAND Isabelle	Présente		P
Villeneuve-le-Roi	M. MAITRE Jean-Louis	Présent		P
Ivry-sur-Seine	M. MARCHAND Romain	Présent		P
Rungis	M. MARCILLAUD Bruno	Représenté	L Bensarsa Reda	P
Ivry-sur-Seine	M. MOKRANI Mehdi	Présent		P
Villejuif	Mme MORIN Valérie	Présente		P
Vitry-sur-Seine	Mme MORONVALLE Margot	Représentée	B. Ebode Ondobo	P
L'Haÿ-les-Roses	M. MOUALHI Sophian	Présent		P
Ivry-sur-Seine	M. MRAIDI Mehrez	Présent		P
L'Haÿ-les-Roses	Mme NOWAK Mélanie	Présente		P
Choisy-le-Roi	Mme OSTERMEYER Sushma	Présente		P
Choisy-le-Roi	Mme OZCAN Canan	Représentée	D Gaulier	P
Choisy-le-Roi	M. PANETTA Tonino	Représenté	S Ostermeyer	P
Arcueil	Mme PECCOLO Hélène	Représentée	F Bourdon	P
Ivry-sur-Seine	M. PECQUEUX Clément	Présent		P
Cachan	M. PETIOT David	Présent		P
Ivry-sur-Seine	Mme PIERON Marie	Représentée	M Mokrani	P
Fresnes	M. PIROLLI Yann	Absent		
Cachan	M. RABUEL Stéphane	Présent		P
Athis-Mons	M. SAC Patrice	Représenté	G Conan	P
Viry Chatillon	M. SAUERBACH Laurent	Présent		P
Ivry-sur-Seine	Mme SEBAIHI Sabrina	Absente		
Thiais	M. SEGURA Pierre	Présent		P
Orly	Mme SOUID-BEN CHEIKH Imène	Présente		P
L'Haÿ-les-Roses	Mme SOURD Françoise	Représentée	M Nowak	P
Athis-Mons	Mme SOW Fatoumata	Présente		P
Valenton	Mme SPANO Cécile	Représentée	M Yavuz	P
Chevilly-Larue	M. TAUPIN Laurent	Présent		P
Savigny-sur-Orge	M. TEILLET Alexis	Présent		P
Choisy-le-Roi	M. THIAM Moustapha	Absent		
Gentilly	Mme TORDJMAN Patricia	Représentée	F. Aggoune	P
Le Kremlin-Bicêtre	M. TRAORE Ibrahima	Présent		P
Fresnes	Mme VALA Cécilia	Présente		P
Morangis	Mme VERMILLET Brigitte	Présente		P
Vitry-sur-Seine	Mme VEYRUNES-LEGRAIN Cécile	Représentée	I Lorand	P
Villeneuve-Saint-Georges	M.VIC Jean-Pierre	Représenté	D Delort	P
Cachan	M. VIELHESCAZE Camille	Représenté	S Rabuel	P
Viry Chatillon	M. VILAIN Jean-Marie	Représenté	L Sauerbach	P
Valenton	M. YAVUZ Métin	Présent		P

**Secrétaire de Séance : Monsieur Sophian Moualhi**

Nombre de Conseillers en exercice composant le Conseil de territoire			101
1 siège vacant Choisy-le-Roi			
N° de délibérations	Présents	Représentés	Votants
2875 à 2936	71	26	97

## Exposé des motifs

### 1 - Rappel du contexte :

L'Etablissement Public Territorial Grand-Orly Seine Bièvre est Autorité Organisatrice de Proximité ; la première délégation de compétence fut accordée par le STIF (aujourd'hui IDFM) le 11 juillet 2007 ; une deuxième délégation de compétences fut approuvée par IDFM le 10 juillet 2013 puis renouvelée le 30 mars 2016. Dans ce cadre, ont été définies les lignes qui composent le réseau de transport de proximité valouette et qui sont inscrites au Plan régional des transports d'Ile-de-France.

L'Etablissement Public Territorial Grand-Orly Seine Bièvre, alors dénommé Communauté d'agglomération de Val de Bièvre, a confié à la RATP, par convention en date du 29 septembre 2007, l'exploitation de son réseau de transport public de proximité « valouette » composé de 7 lignes (v1 à v7), à compter du 1<sup>er</sup> octobre 2007, pour une durée de 5 ans. La durée de cette convention initiale a été prolongée par voie d'avenant jusqu'au 1<sup>er</sup> septembre 2013 inclus.

La convention a ensuite été renouvelée pour 5 ans de septembre 2013 à septembre 2018, puis prolongée jusqu'au 31 août 2019 par voie d'avenants. Un premier couvrant la période du 1<sup>er</sup> septembre au 31 décembre 2018. Et un second avenant du 1<sup>er</sup> janvier au 31 août 2019.

Ce réseau de transport local composé de 6 lignes est financé par l'EPT et est gratuit pour les usagers.

En 2018, l'EPT a négocié avec Ile-de-France Mobilités l'intégration de la ligne v1 au réseau de référence. Cette demande a été acceptée en avril 2019. La reprise de la ligne a été effective au 1<sup>er</sup> septembre 2019 sous le numéro 193 qui a permis une économie pour l'EPT d'un montant de 1,4 M€ en fonctionnement par an.

L'EPT a renouvelé la convention de délégation de compétence en matière de services réguliers locaux avec IDFM et, avec la RATP, la convention pour l'exploitation du service de transport de proximité valouette portant sur 6 lignes (v2 L'Haÿ-les-Roses Fresnes, v3 service de Cachan, v4 service d'Arcueil, v5 service de Gentilly, v6 service du Kremlin-Bicêtre et v7 service de Villejuif) jusqu'au 31/12/2024.

Les services v2, v3 et v7 restent inchangés. Les services v4, v5 et v6 ont été adaptés pour tenir compte du déplacement du centre de santé à Arcueil et des nouveaux plans de circulation des villes de Gentilly et du Kremlin-Bicêtre.

Une remise à niveau du matériel roulant a été engagée dès l'approbation de la convention d'exploitation pour traiter les 10 véhicules nécessaires à l'exploitation du service. Un nouvel habillage des bus aux couleurs de l'EPT a été réalisé.

Afin d'apporter une amélioration du service, les véhicules sont dorénavant équipés d'un système d'information dynamique pour les voyageurs (PYSAE) qui permet de suivre les véhicules en temps réel via une application smartphone, tablette, ordinateur.

### 2 – Le réseau valouette en 2020/2021 :

On observe une baisse de fréquentation du réseau valouette sur ces cinq dernières années qui peut s'expliquer par la suppression de la ligne v1 et la création de la ligne 193 pour deux raisons :

- L'intégration de la ligne v1 au réseau de référence en 2019 (aujourd'hui ligne 193), est la principale cause de la diminution du trafic. En effet, en 2018, la v1 pesait pour 40% du trafic voyageur du réseau.
- Par ailleurs, la création de la ligne 193 a abouti à un raccourcissement de l'ancien itinéraire de la v1 (l'itinéraire entre Laplace RER et l'arrêt « Leclerc Thomas » est abandonné). La disparition d'une partie de cet itinéraire desservant auparavant les zones de chalandises des lignes v4, v5, v6 et v7 a vraisemblablement entraîné une perte de fréquentation à cause de l'intermodalité qu'offrait la v1 avec les autres lignes du réseau.

Entre septembre 2020 et août 2021, le trafic annuel du réseau est de 390 700 voyages, en légère baisse (-5%) par rapport à la même période de l'année précédente (412 069 voyages entre septembre 2019 et août 2020).

Cette période courant jusqu'à l'été 2021 restait marquée par la crise sanitaire. Le réseau a été particulièrement impacté de mars à mai 2020. A l'image de l'ensemble des transports en commun franciliens, la fréquentation du réseau valouette est restée très en-deçà de la fréquentation d'avant crise.

La RATP l'explique par un changement profond dans les habitudes de déplacements des usagers. En effet, la RATP constate également entre 2019 et 2021 (voir 2022 pour certains services urbains) des pertes de fréquentation similaires au réseau valouette, de l'ordre de 5 à 12%. La plupart des services urbains ne sont pas revenus à leur niveau de fréquentation de 2019. La RATP pense qu'une partie des usagers perdus ont changé leurs habitudes de mobilités et ne reviendront pas ou limitent au maximum leurs déplacements.

La RATP a identifié deux facteurs possibles pour expliquer ce changement de mode de déplacement des usagers du réseau valouette :

- Les personnes âgées dites « à risque » vis-à-vis du COVID sont plus craintives/anxieuses à l'idée de fréquenter des lieux collectifs clos de type transport en commun.
- Les services urbains sont des réseaux à échelle locale avec des déplacements communaux assez courts. La RATP émet l'hypothèse qu'une partie des usagers s'est reportée vers les mobilités actives (marche à pied, vélo, ou bien trottinette).

En 2022, les résultats d'exploitation aux T1 et T2 montrent une reprise progressive du trafic sur les lignes v2, v3 et v7. En revanche, pour les lignes v4, v5 et v6, le trafic diminue légèrement par rapport à 2021. Au premier semestre 2022, le nombre de voyageurs sur l'ensemble du réseau est en hausse de 6 %.

Le nombre de kilomètres réalisés sur le réseau atteint 90 % de l'objectif contractuel. La principale cause vient des pannes de matériel.

Le coût pour la période octobre 2020-septembre 2021 est de 2 124 892 €.

Au sortir de cette crise sanitaire qui a grandement affecté l'usage des transports collectifs, l'EPT et la RATP ont décidé d'engager une étude qui a été confiée à un groupe d'étudiants en Master 2 transport et mobilités au Laboratoire Ville Mobilité Transport (LVMT).

Les deux principaux objectifs de l'étude sont :

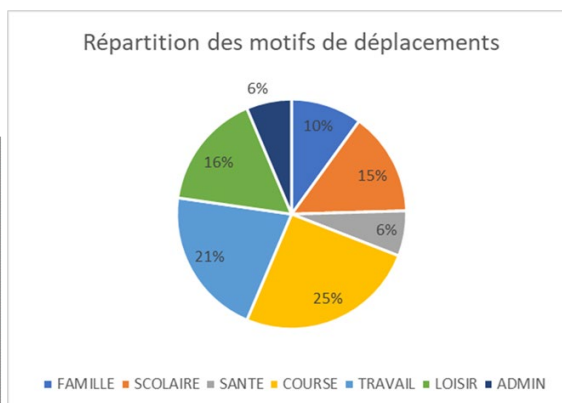
- d'une part, une évaluation globale du service perçu par le voyageur notamment dans le contexte inédit de la pandémie COVID et de la sortie de crise attendue ;
- d'autre part, un audit sur l'efficacité organisationnelle de ce réseau.

Les principaux enseignements :

Profil des voyageurs

- Les femmes représentent 63% des voyageurs selon les comptages
- Une grande majorité des voyageurs vivent dans la commune de leur ligne valouette (88%)
- 40% d'actifs / 40% de retraités / 17% de scolaires

Âge	Répartition
0 - 17 ans	13%
18 - 25 ans	5%
26 - 35 ans	20%
36 - 59 ans	20%
60 ans et plus	40%



Généralités sur la satisfaction qui ressort de l'enquête auprès des usagers :

- Environ 40% des réponses données jugent le réseau "Utile" lorsqu'on demande le ressenti sur le service.
- Les autres remarques concernent les retards (12%), la mauvaise fréquence (8%)
- Les éléments positifs : L'ambiance (10%), les machinistes agréables (10%)

- Note attribué 4,07/5 pour le service global, 3,67/5 pour la ponctualité
- 73% des avis sont positifs

Les pistes d'amélioration à rechercher :

- Pysae, un outil limité pour l'expérience voyageur
- Une information voyageurs à renouveler
- Un matériel vieillissant posant aujourd'hui un enjeu de disponibilité et de retards (pannes...), et demain un enjeu de renouvellement de la flotte de bus (taille, type d'énergie, investissement...)
- Des problématiques de confort
- Augmenter la fréquence
- Améliorer la ponctualité

Il est demandé au Conseil territorial d'approuver le rapport annexé à la présente délibération, détaillant l'évolution du nombre de voyages et des coûts par ligne et pour l'ensemble du réseau, pour la période septembre 2020 à août 2021.

## DELIBERATION

**Vu** le Code Général des Collectivités Territoriales et notamment ses articles L5211-9 et L5211-10 et L5219-2 et suivants ;

**Vu** le décret n°2015-1665 du 11 décembre 2015 relatif à la métropole du Grand Paris et fixant le périmètre de l'établissement public territorial Grand-Orly Seine Bièvre dont le siège est à Vitry-sur-Seine ;

**Vu** l'avis de la commission permanente "Anticiper les évolutions de la ville" ;

**Vu** le décret n°2015-1665 du 11 décembre 2015 relatif à la métropole du Grand Paris et fixant le périmètre de l'établissement public territorial T12 dont le siège est à Vitry sur Seine ;

**Vu** l'avenant n°1 à la convention de délégation de compétences à l'Etablissement Public Territorial Grand-Orly Seine Bièvre pour l'organisation d'une desserte de niveau local signé le 5 septembre 2016 ;

**Vu** la convention d'exploitation du service de transport de proximité valouette de la Communauté d'agglomération de Val de Bièvre signée avec la RATP le 7 août 2013 ;

**Vu** l'avenant n°1 à la convention pour l'exploitation du service de Transport de proximité valouette signée le 30 juillet 2018 ;

**Vu** l'avenant n°2 à la convention pour l'exploitation du service de Transport de proximité signée le 26 décembre 2018 ;

**Vu** la convention de délégation de compétences à l'Etablissement Public Territorial n°12 pour l'organisation d'une desserte de niveau local signé le 02 septembre 2019 ;

**Vu** la convention d'exploitation du service de transport de proximité valouette de la Communauté d'agglomération de Val de Bièvre signée avec la RATP le 30 août 2019 ;

**Considérant** le rapport annuel 2021 d'exercice de la compétence déléguée,

**Entendu** le rapport de M. Gilles Lafon,

Sur proposition de Monsieur Le Président,

## Le conseil territorial délibère, et, à l'unanimité,

1. Approuve le rapport annuel 2021 d'exercice des compétences déléguées à l'EPT Grand-Orly Seine Bièvre par Ile-de-France Mobilités pour l'organisation du réseau de transport de proximité valouette, annexé à la présente.
2. Précise qu'ampliation de la présente délibération sera faite à Madame la Préfète du Val-de-Marne et à l'Unité départementale du Val-de-Marne de la Direction régionale et interdépartementale de l'équipement et de l'aménagement.
3. Rappelle que la présente délibération peut faire l'objet d'un recours contentieux devant le Tribunal administratif de Melun, 43 rue du Général de Gaulle – 77008 Melun cedex, dans un délai de deux mois (à compter de la séance du Conseil territorial pour les membres du conseil, et à compter de la publication ou affichage ou notification de la délibération pour un tiers).
4. Charge le Président ou toute personne habilitée par lui, à accomplir toutes les formalités nécessaires à l'exécution des présentes.

**Vote : Pour 97**



A Vitry-sur-Seine, le 10 octobre 2022

Le Président

Michel LEPRETRE

La présente délibération est certifiée exécutoire,  
étant transmise en préfecture le 11 octobre 2022  
ayant été publiée le 11 octobre 2022

# Réseau valouette :

## Rapport 2021 d'exercice des compétences déléguées

### Rappel du contexte

L'Etablissement Public Territorial Grand-Orly Seine Bièvre (EPT GOSB) est Autorité Organisatrice de Proximité; la première délégation de compétence fut accordée par Ile-de-France Mobilités (IDFM) le 11 juillet 2007 ; une deuxième délégation de compétences fut approuvée par IDFM le 10 juillet 2013 et renouvelée en 2016.

L'EPT a renouvelé la convention de délégation de compétence en matière de services réguliers locaux avec IDFM (le 02/09/19) et, avec la RATP (le 30/08/19), la convention pour l'exploitation du service de transport de proximité valouette portant sur portant sur 6 lignes (v2 L'Haÿ-les-Roses Fresnes, v3 service de Cachan, v4 service d'Arcueil, v5 service de Gentilly, v6 service du Kremlin-Bicêtre et v7 service de Villejuif) jusqu'au 31/12/2024.

Dans ce cadre, ont été définies les lignes qui composent le réseau de transport de proximité valouette et qui sont inscrites au Plan régional des transports d'Ile-de-France.

Cette délégation impose pour l'AOP d'établir chaque année à l'attention d'IDFM un rapport portant sur les conditions d'exercice des compétences déléguées.

Le rapport présenté ici porte donc sur l'activité du réseau dans sa 14<sup>ème</sup> année de fonctionnement, du 1<sup>er</sup> septembre 2020 au 31 août 2021.

### Contenu du rapport

#### 1. Rappel de la nature du service

Ce réseau intercommunal de desserte locale dénommé « valouette » se compose initialement de 7 lignes : v1 v2, v3, v4, v5, v6, v7 qui desservent les sept villes composant à l'origine la Communauté d'agglomération de Val de Bièvre : Arcueil, Cachan, Fresnes, Gentilly, l'Haÿ-les-Roses, le Kremlin-Bicêtre et Villejuif. Le service est gratuit pour l'usager et ouvert à tous les voyageurs. Il a été mis en place le 1<sup>er</sup> octobre 2007. Le réseau est exploité par la RATP : Convention d'exploitation CAVB-RATP du 1<sup>er</sup> octobre 2007 au 30 septembre 2012.

Avenant n°1 à la convention d'exploitation approuvé par le Conseil Communautaire en octobre 2011 :  
Après deux années d'exploitation du réseau valouette, la CAVB a engagé en 2010 avec la RATP un travail d'optimisation des services en place, envisageable à coût constant sur certaines lignes et permettant de répondre à des problématiques spécifiques. Il s'agissait d'étudier la possibilité d'améliorer les services à moyens humain et matériel identiques.

A l'issue de ces études, il s'est avéré possible d'augmenter l'amplitude des services de la v3 et de la v7. Un travail a également été engagé pour répondre à une demande de la ville d'Arcueil visant à améliorer la v4 et pour apporter une solution durable aux problèmes de régularité sur la v6.

Ces modifications ont été mises en place à partir du 12 décembre 2011.

Avenant n°2 à la convention d'exploitation approuvé par le Conseil Communautaire en juin 2012 :

La convention signée en 2008 avec la RATP pour l'exploitation du réseau valouette devait prendre fin le 30 septembre 2012 mais afin d'intégrer à la réflexion d'élaboration du contenu de la future convention d'exploitation les résultats des enquêtes satisfaction et origine-destination réalisées au printemps 2012, le Conseil Communautaire du 25 juin 2012 a décidé de proroger la convention d'exploitation initiale jusqu'au 1<sup>er</sup> septembre 2013.

Nouvelle convention d'exploitation approuvée par le Conseil communautaire en avril 2013 :

Au regard des dispositions de l'article L.1241-6 du code des transports applicable aux services de transports réguliers locaux créés avant le 03/12/2009, la RATP détient un droit exclusif à l'exploitation des lignes existantes jusqu'à l'échéance du 31 décembre 2024. Une nouvelle convention

d'exploitation a été signée pour une durée de 5 ans, soit jusqu'au 1<sup>er</sup> septembre 2018, puis prolongée jusqu'au 31 août 2019 par voie d'avenants. Un premier couvrant la période du 1<sup>er</sup> septembre au 31 décembre 2018. Et un second avenant du 1<sup>er</sup> janvier au 31 août 2019.

En 2018, l'EPT a négocié avec Ile-de-France Mobilités l'intégration de la ligne v1 au réseau de référence. Cette demande a été acceptée en avril 2019. La reprise de la ligne a été effective au 1<sup>er</sup> septembre 2019 sous le numéro 193 qui a permis une économie pour l'EPT d'un montant de 1,4 million par an.

Nouvelle convention d'exploitation approuvée par le conseil Territorial en juin 2019, signée le 30 août 2019 pour une durée de 5 ans et 4 mois, soit jusqu'au 31 décembre 2024.

## 2. Descriptif du service

- **Ligne v2 (L'Hay-les-Roses Domaine Chérioux / Fresnes Pasteur)**

Le service est exploité du lundi au vendredi de 7h10 à 18h40 (premiers et derniers départs) et le samedi de 8h30 à 12h15, sauf les jours fériés.

Fréquence : 1h15

Nombre de courses par jour du lundi au vendredi : 10

Nombre de courses par jour le samedi : 4

Nombre de points d'arrêt desservis : 58

Longueur de la ligne : 15 920 mètres

- **Ligne v3 (service de Cachan)**

Le service est exploité du lundi au samedi de 7h20 à 18h20 (premiers et derniers départs), sauf les jours fériés.

Fréquence : toutes les heures

Nombre de courses par jour : 11

Nombre de points d'arrêt desservis : 26

Longueur de la ligne : 5 730 mètres

- **Ligne v4 (service d'Arcueil)**

Le service est exploité du lundi au vendredi de 8h00 à 18h00 (premiers et derniers départs), sauf les jours fériés. Le service est interrompu de 12h à 15h.

Fréquence : toutes les heures

Nombre de courses par jour du lundi au vendredi : 8

Nombre de points d'arrêt desservis : 22

Longueur de la ligne : 10 680 mètres

- **Ligne v5 (service de Gentilly)**

Le service est composé de deux circuits :

- un circuit dit "domicile/travail" exploité du lundi au vendredi de 7h00 (départ Gabriel Péri-Soleil Levant) à 8h30 et de 17h30 (Départ Gentilly RER – Plateau) à 19h00 (départ Gabriel Péri-Soleil Levant), sauf les jours fériés.

Fréquence : 30 minutes

Nombre de courses par jour : 8

Nombre de points d'arrêt desservis : 10

Longueur de la ligne : 4 480 mètres

- un circuit dit "de proximité" exploité du lundi au vendredi de 9h00 à 17h00 (premiers et derniers départs) et le samedi de 7h00 à 19h00 (premiers et derniers départs), sauf les jours fériés. Le service est interrompu à 13h.

Fréquence : toutes les heures

Nombre de courses par jour : 8 du lundi au vendredi et 12 le samedi

Nombre de points d'arrêt desservis : 20



Longueur de la ligne : 8 500 mètres

- **Ligne v6 (service du Kremlin-Bicêtre)**

Le service est exploité du lundi au vendredi de 6h55 à 19h40 (premiers et derniers départs) et le samedi de 9h00 à 19h00 sauf les jours fériés.

Fréquence : 40 minutes

Nombre de courses par jour du lundi au vendredi : 20

Nombre de courses par jour le samedi : 16

Nombre de points d'arrêt desservis : 13

Longueur de la ligne : 2 400 mètres

- **Ligne v7 (service de Villejuif)**

Le service est exploité du lundi au samedi de 8h00 à 19h00 (premiers et derniers départs), sauf les jours fériés.

Fréquence : toutes les heures

Nombre de courses par jour du lundi au vendredi : 12

Nombre de points d'arrêt desservis : 30

Longueur de la ligne : 11 600 mètres

### 3. Analyse détaillée de l'usage du service

Pas de validation des titres de transport. Pour rappel les voyageurs sont admis gratuitement sur l'ensemble du réseau.

#### Données sur la fréquentation

#### **Trafic annuel du réseau valouette du 1<sup>er</sup> septembre 2020 à 31 août 2021 :**

nom du service	nombre de voyages/an
ligne v2	51 797
ligne v3	95 495
ligne v4	29 186
ligne v5	66 791
ligne v6	66 519
ligne v7	80 912
<b>total</b>	<b>390 700</b>

On observe une baisse de fréquentation du réseau valouette sur ces cinq dernières années qui peut s'expliquer par la suppression de la ligne v1 et la création de la ligne 193 pour deux raisons :

- L'intégration de la ligne v1 au réseau de référence en 2019 (aujourd'hui ligne 193), est la principale cause de la diminution du trafic. En effet, en 2018, la v1 pesait pour 40% du trafic voyageur du réseau.

- Par ailleurs, la création de la ligne 193 a abouti à un raccourcissement de l'ancien itinéraire de la v1 (l'itinéraire entre Laplace RER et l'arrêt « Leclerc Thomas » est abandonné). La disparition d'une partie de cet itinéraire desservant auparavant les zones de chalandises des lignes v4, v5, v6 et v7 a vraisemblablement entraîné une perte de fréquentation à cause de l'intermodalité qu'offrait la v1 avec les autres lignes du réseau.

Par rapport à l'année précédente sur la même période, soit la période comprise entre septembre 2019 et août 2020 le trafic a diminué de 5 % passant de 412 069 voyages à 390700 voyages. Cette période courant jusqu'à l'été 2021 restait marquée par la crise sanitaire. Le réseau a été particulièrement impacté de mars à mai 2020. A l'image de l'ensemble des transports en commun franciliens, la fréquentation du réseau valouette est restée très en deçà de la fréquentation d'avant-crise.

La RATP l'explique par un changement profond dans les habitudes de déplacement des usagers. En effet, la RATP constate également entre 2019 et 2021 (voir 2022 pour certains services urbains) des

pertes de fréquentation similaires au réseau valouette, de l'ordre de 5 à 12%. La plupart des services urbains ne sont pas revenus à leur niveau de fréquentation de 2019. La RATP pense qu'une partie des usagers perdus ont changé leurs habitudes de mobilités et ne reviendront pas ou du moins limitent au maximum leurs déplacements.

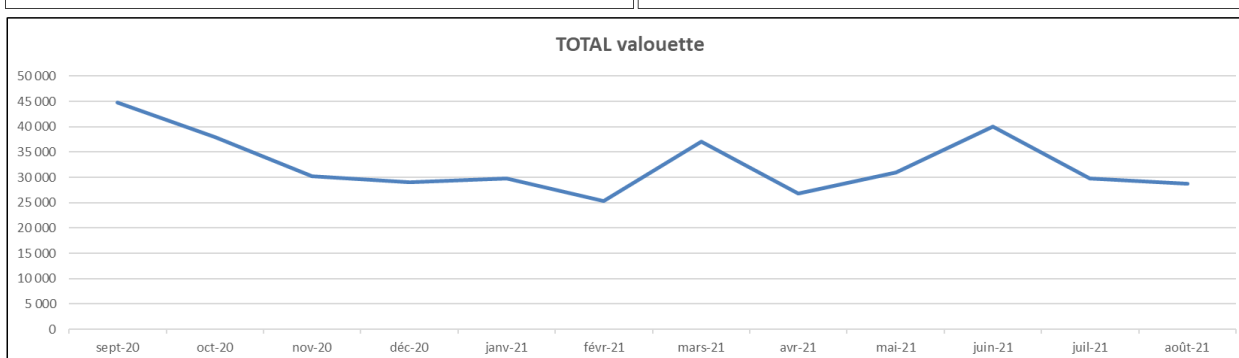
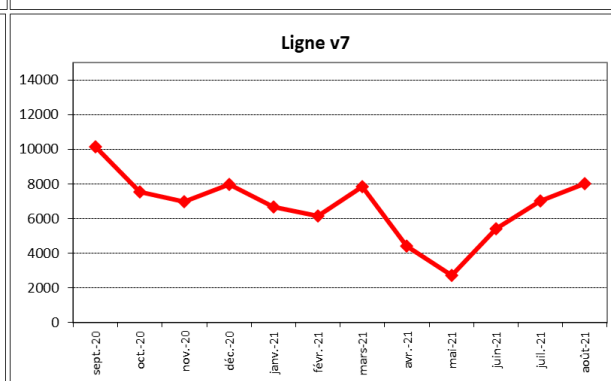
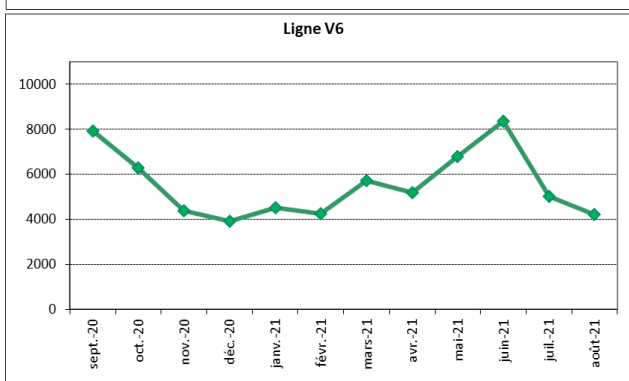
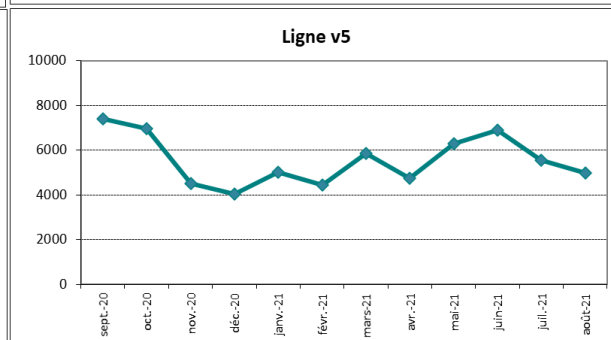
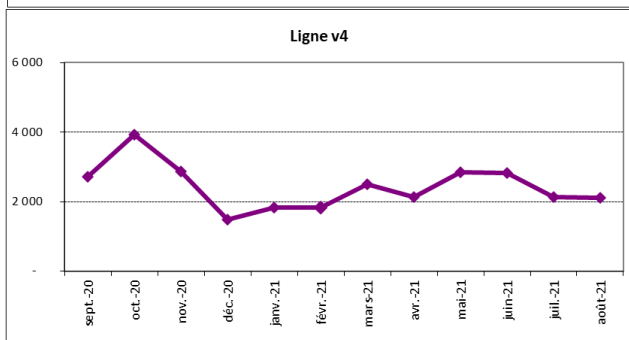
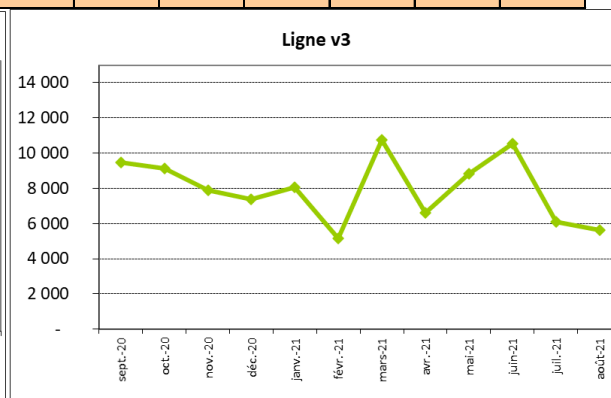
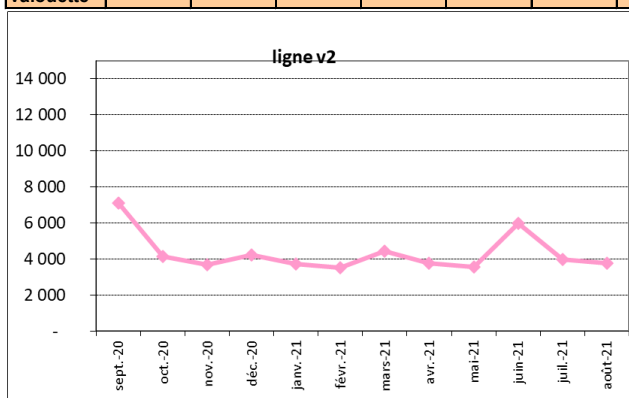
La RATP a identifié deux facteurs possibles pour expliquer ce changement de mode de déplacement des usagers du réseau valouette :

- Les personnes âgées dites « à risque » vis-à-vis de la COVID sont plus craintives/anxieuses à l'idée de fréquenter des lieux collectifs clos de type transport en commun.
- Les services urbains sont des réseaux à échelle locale avec des déplacements communaux assez courts. La RATP émet l'hypothèse qu'une partie des usagers s'est reportée vers les mobilités actives (marche à pied, vélo, ou bien trottinette).

En 2022, les résultats d'exploitation aux T1 et T2 montrent une reprise progressive du trafic sur les lignes v2, v3 et v7. En revanche, pour les lignes v4, v5 et v6, le trafic diminue légèrement par rapport à 2021. Au premier semestre 2022, le nombre de voyageurs sur l'ensemble du réseau est en hausse de 6 %.

## Evolution du trafic mensuel du réseau valouette septembre 2020 août 2021

	sept-20	oct-20	nov-20	déc-20	janv-21	févr-21	mars-21	avr-21	mai-21	juin-21	juil-21	août-21	total
<b>Ligne v2</b>	7 114	4 156	3 683	4 228	3 727	3 514	4 413	3 756	3 538	5 975	3 952	3 741	<b>51 797</b>
<b>Ligne v3</b>	9 473	9 127	7 879	7 393	8 046	5 154	10 747	6 592	8 816	10 546	6 078	5 644	<b>95 495</b>
<b>Ligne v4</b>	2 710	3 927	2 876	1 478	1 822	1 822	2 497	2 140	2 839	2 832	2 126	2 117	<b>29 186</b>
<b>Ligne v5</b>	7417	6956	4519	4039	5036	4454	5865	4747	6310	6913	5561	4974	<b>66 791</b>
<b>Ligne v6</b>	7937	6286	4371	3908	4519	4256	5711	5170	6784	8352	5014	4211	<b>66 519</b>
<b>Ligne v7</b>	10158	7531	6959	7989	6679	6159	7848	4430	2710	5415	7027	8007	<b>80 912</b>
<b>TOTAL valouette</b>	<b>44 809</b>	<b>37 983</b>	<b>30 287</b>	<b>29 035</b>	<b>29 829</b>	<b>25 359</b>	<b>37 081</b>	<b>26 835</b>	<b>30 997</b>	<b>40 033</b>	<b>29 758</b>	<b>28 694</b>	<b>390 700</b>



### Niveau d'offre réalisé

	kilomètres prévus/an	kilomètres réalisés/an
Réseau valouette	242 910 km	240 723 km

2

Le service réalisé sur le réseau atteint 90 % (contre 82% l'année précédente) qui s'explique essentiellement par des pannes de matériel.

#### 4. Evolution de l'offre de transport

##### Nombre de services

Pour rappel, le nombre de services est passé de 7 à 6 au premier septembre 2019, avec l'intégration de la v1 au réseau de référence par IDFM sous le numéro de ligne 193.

##### Matériel roulant

Une remise à niveau du matériel roulant a été engagée dès l'approbation de la convention d'exploitation en septembre 2019 pour traiter les 10 véhicules nécessaires à l'exploitation du service. Un nouvel habillage des bus aux couleurs de l'EPT a été réalisé.

Afin d'apporter une amélioration du service, les véhicules ont été équipés d'un système d'information dynamique pour les voyageurs (PYSAE) qui permet de suivre les véhicules en temps réel via une application smartphone, tablette, ordinateur.

##### Nombre de journées agent

#### **Nombre de journées-agents affectées à chaque ligne du réseau valouette**

Indice de ligne valouette	Journées-agent par jour en semaine	Journées-agent par jour le samedi	Journées-agent hebdomadaires
v2	4	2	22
v3	2	2	12
v4	2	0	10
v5	2	2	12
v6	2	2	12
v7	2	2	12
<b>Total</b>	<b>14</b>	<b>10</b>	<b>80</b>

##### Déclaration d'accessibilité du réseau aux utilisateurs de fauteuil roulant (UFR).

Les 6 lignes du réseau valouette ont été déclarées accessibles aux UFR le 1<sup>er</sup> mars 2010.

#### 5. Compte financier de l'exécution des services

##### **Coût d'exploitation du réseau valouette du 1<sup>er</sup> octobre 2019 au 30 septembre 2020 (facturation par trimestre) :**

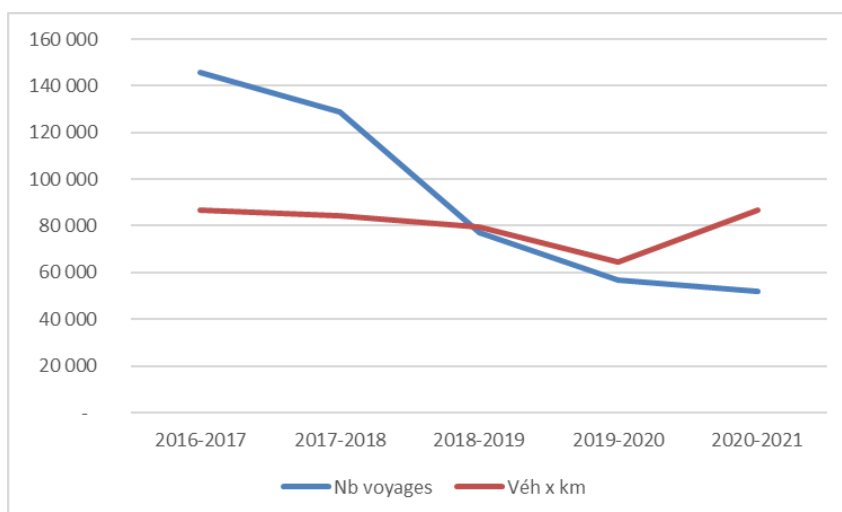
période	montant de la facture en € TTC
4 <sup>ème</sup> trimestre 2020	536 337,70
1 <sup>er</sup> trimestre 2021	525 881,40
2 <sup>ème</sup> trimestre 2021	530 073,50
3 <sup>ème</sup> trimestre 202	532 599,60
<b>total</b>	<b>2 124 892,20</b>

Les coûts d'exploitation du réseau sont intégralement pris en charge par l'Etablissement Public territorial Grand-Orly Seine Bièvre via le FCCT des communes du Val de Bièvre. Pour rappel, il n'y a aucun produit issu de l'exploitation.

## Evolution du nombre de voyageurs et des coûts ramenés au kilomètre.

La comparaison des ratios d'une ligne à l'autre reste délicate car ces lignes n'ont pas les mêmes objectifs, leur amplitude et leur fréquence sont différentes et les moyens humains et matériels dédiés varient de 1 à 2 suivant les lignes.

### Ligne v2 (L'Hay-les-Roses Domaine Chérioux / Fresnes Pasteur)

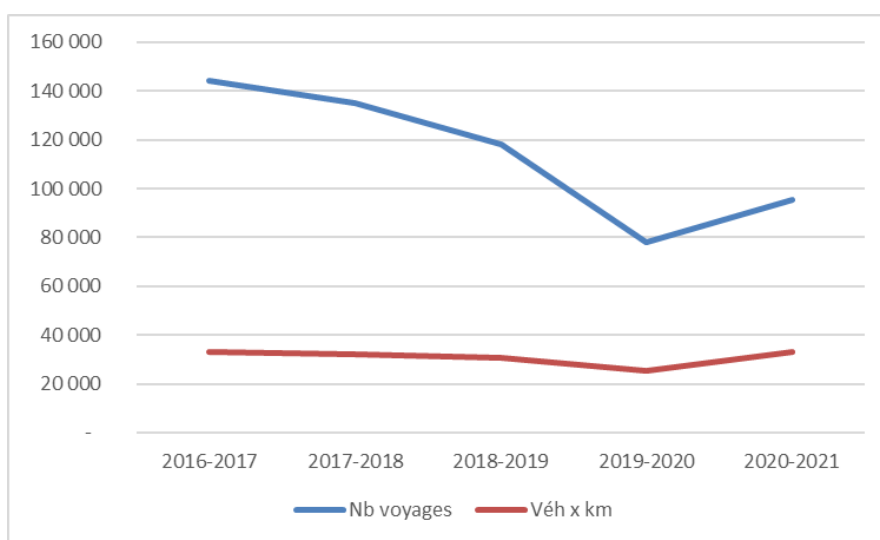


v2	2016-2017	2017-2018	2018-2019	2019-2020	2020-2021
Nb voyages	145 740	128 869	77 237	56 654	51 797
Véh x km	86 653	84 567	79 333	64 509	86 625
Ratio	1,68	1,52	0,97	0,88	0,60

La ligne intercommunale v2 dessert deux communes et génère 13,2% du trafic voyageurs du réseau qui en fait de ce point de vue la 4<sup>ème</sup> ligne. Sa fréquence est la plus faible des lignes du réseau (1h15).

Le taux de fréquentation de cette ligne est en forte baisse depuis 5 ans.

### Ligne v3 (service de Cachan)

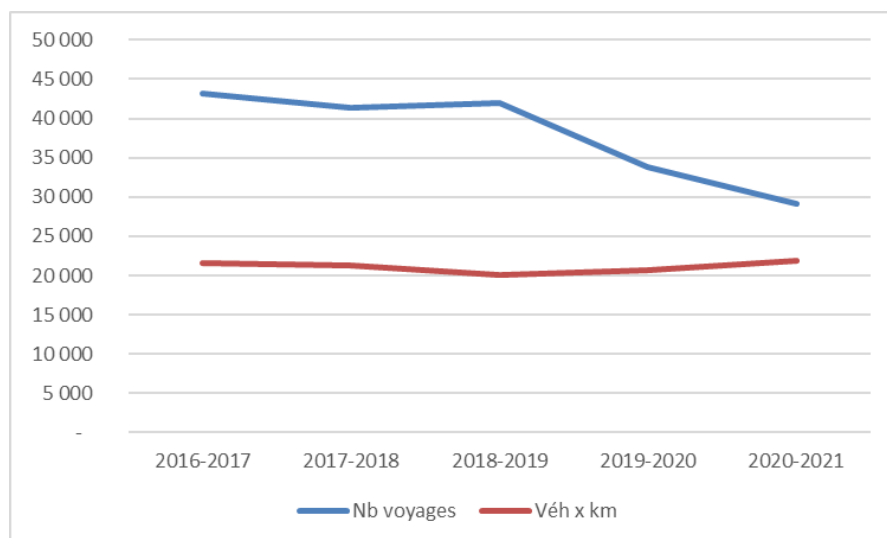


v3	2016-2017	2017-2018	2018-2019	2019-2020	2020-2021
Nb voyages	144 208	135 157	118 316	77 931	95495
Véh x km	33 051	32 318	30 713	25 529	32846
Ratio	4,36	4,18	3,85	3,05	2,91

La ligne est composée de deux boucles : desserte du coteau de Cachan et de la Cité jardin avec un point de passage commun au niveau du centre-ville. Sa fréquence de passage est cadencée toutes les heures.

Elle représente 24% du trafic voyageurs du réseau. Son taux de fréquentation est en hausse par rapport à l'année 2020, ce qui fait d'elle la 1<sup>er</sup> ligne la plus empruntée.

#### Ligne v4 (service d'Arcueil)

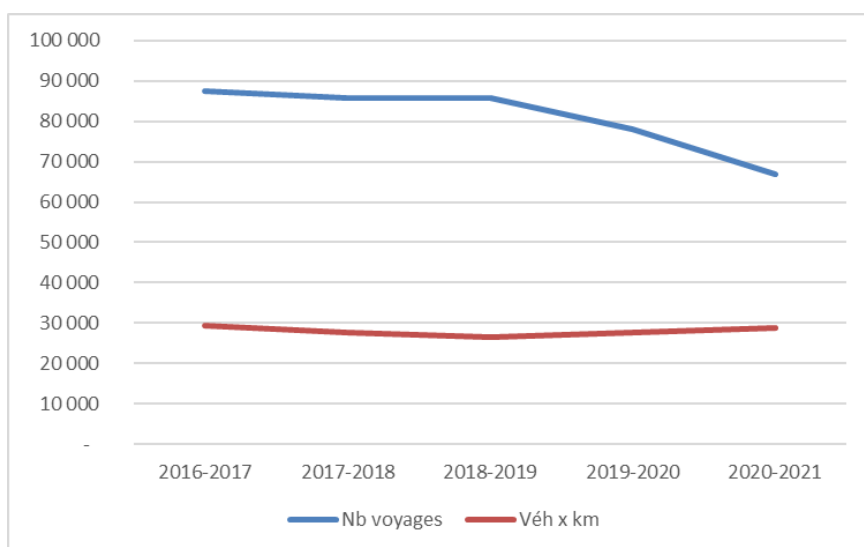


v4	2016-2017	2017-2018	2018-2019	2019-2020	2020-2021
Nb voyages	43 251	41 334	41 931	33 873	29186
Véh x km	21 536	21 341	20 004	20 655	21815
Ratio	2,01	1,94	2,10	1,64	1,34

La ligne v4 se compose de deux boucles (dont une dessert le Plateau) et compte seulement 8 courses par jour, avec une fréquence de passage d'une heure. Elle ne fonctionne pas le samedi.

Elle a le plus faible taux de fréquentation du réseau (7%).

### Ligne v5 (service de Gentilly)

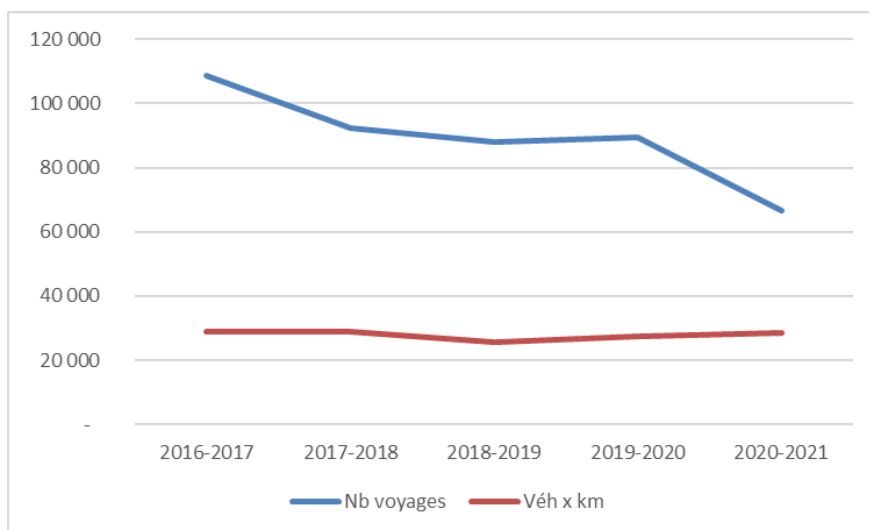


v5	2016-2017	2017-2018	2018-2019	2019-2020	2020-2021
Nb voyages	87 435	85 791	85 790	78 035	66 791
Véh x km	29 417	27 523	26 464	27 513	28 769
Ratio	2,97	3,12	3,24	2,84	2,32

Ce service est composé de deux circuits : un circuit « domicile-travail » qui assure une liaison avec le RER B aux heures de pointes du matin et du soir (fréquence 30 minutes) et un circuit « de proximité » aux heures creuses qui dessert tous les quartiers (fréquence 1h).

La ligne v5 représente 17% du trafic voyageurs global.

### Ligne v6 (service du Kremlin-Bicêtre)

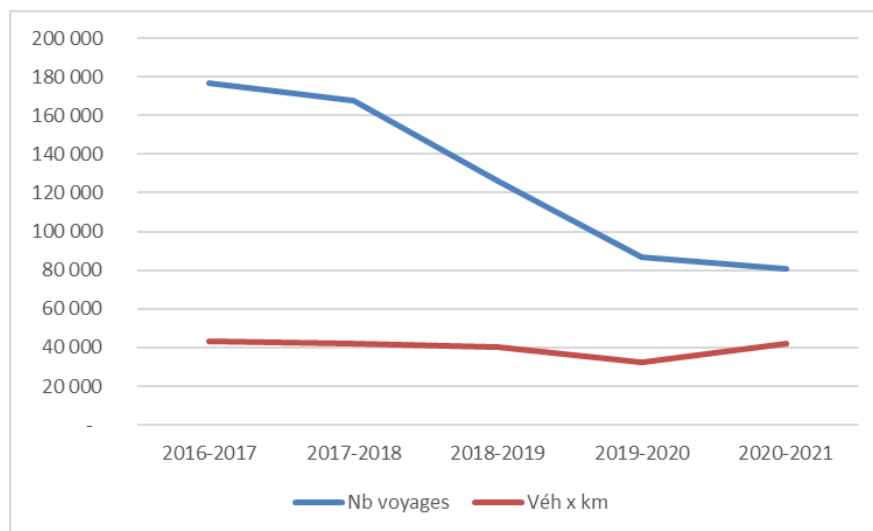


v6	2016-2017	2017-2018	2018-2019	2019-2020	2020-2021
Nb voyages	108 753	92 316	88 111	89 381	66519
Véh x km	28 873	28 873	25 768	27 466	28645
Ratio	3,77	3,20	3,42	3,25	2,32

Le service est assuré toutes les 40 minutes.

La ligne représente 17 % du trafic du réseau.

#### Ligne v7 (service de Villejuif)



v7	2016-2017	2017-2018	2018-2019	2019-2020	2020-2021
Nb voyages	176 761	167 734	125 881	86 815	80912
Véh x km	43 439	41 842	40 367	32 641	42023
Ratio	4,07	4,01	3,12	2,66	1,93

La ligne v7 a une fréquence de passage toutes les heures.

La ligne représente 20,7% du trafic voyageurs du réseau, ce qui fait d'elle la 2<sup>ème</sup> ligne la plus empruntée.

Sur la ligne v7 le temps de révolution aux heures de pointe est insuffisant au regard des nombreux points durs de circulation rencontrés régulièrement (notamment du stationnement gênant sur l'ensemble du parcours). Pour ne pas pénaliser l'ensemble des voyageurs lorsqu'un retard trop important est constaté, un recalage au terminus est réalisé à la course suivante, mais de ce fait l'intégralité de l'itinéraire n'est pas assurée, lésant une partie des voyageurs. Les travaux de la gare du Grand Paris Express Villejuif Louis Aragon ont considérablement durci les conditions de circulation sur la commune.

#### **coût d'exploitation (en € par véh x km) par ligne et pour le réseau sur l'année 2021**

	v2	v3	v4	v5	v6	v7	total
année 2021	6,35 €	8,87 €	7,75 €	10,13 €	11,19 €	7,63 €	8,07 €



## Nombre de voyage par ligne au kilomètre et sur le réseau sur l'année 2021

	v2	v3	v4	v5	v6	v7	total
année 2021	0,60	2,91	1,34	2,32	2,32	1,93	1,62

## Rapport voyages/habitants annuel

Le nombre de voyages annuel par ligne est rapporté à la population communale desservie par la ligne

	v2	v3	v4	v5	v6	v7	ensemble du réseau
14 <sup>e</sup> année	0,8	3,1	1,3	3,5	2,7	1,5	1,6
Habitants (2019)	61 937	30 440	21 788	18 815	24 971	55 208	224 210

### 6. Conditions d'exercice des compétences déléguées :

Le réseau a été fortement perturbé depuis le dernier trimestre 2019 du fait du contexte social lié à la réforme du régime des retraites et au premier semestre 2020 lié à la crise sanitaire covid19. Le niveau de trafic global a de la peine à retrouver son niveau d'avant crise sanitaire.

L'année 2022 semble montrer une inversion de tendance. Au premier semestre 2022, le nombre de voyageurs est en hausse de 6 %.

Au sortir de cette crise sanitaire qui a grandement affecté l'usage des transports collectifs, l'EPT et la RATP ont décidé d'engager une étude qui a été confiée à un groupe d'étudiants en Master 2 transport et mobilités au Laboratoire Ville Mobilité Transport (LVMT).

Les deux principaux objectifs de l'étude confiée aux étudiants sont :

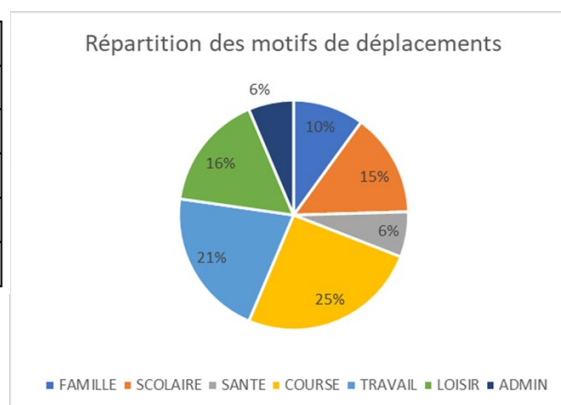
- d'une part, une évaluation globale du service perçu par le voyageur notamment dans le contexte inédit de la pandémie COVID et de la sortie de crise attendue ;
- d'autre part, un audit sur l'efficacité organisationnelle de ce réseau.

Les principaux enseignements :

#### Profil des voyageurs

- Les femmes représentent 63% des voyageurs selon les comptages
- Une grande majorité des voyageurs vivent dans la commune de leur ligne valouette (88%)
- 40% d'actifs / 40% de retraités / 17% de scolaires

Âge	Répartition
0 - 17 ans	13%
18 - 25 ans	5%
26 - 35 ans	20%
36 - 59 ans	20%
60 ans et plus	40%



Généralités sur la satisfaction qui ressort de l'enquête auprès des usagers

- Environ 40% des réponses données jugent le réseau "Utile" lorsqu'on demande le ressenti sur le service.
- Les autres remarques concernent les retards (12%), la mauvaise fréquence (8%)
- Les éléments positifs : L'ambiance (10%), les machinistes agréables (10%)
- Note attribué 4,07/5 pour le service global, 3,67/5 pour la ponctualité
- 73% des avis sont positifs

Les pistes d'amélioration à rechercher :

- Pysae, un outil limité pour l'expérience voyageur
- Une information voyageurs à renouveler
- Un matériel vieillissant posant aujourd'hui un enjeu de disponibilité et de retards (pannes...), et demain un enjeu de renouvellement de la flotte de bus (taille, type d'énergie, investissement... voir slide suivante)
- Des problématiques de confort
- Augmenter la fréquence
- Améliorer la ponctualité