

5. DÉPLACEMENTS

a) Les déplacements dans les documents d'urbanisme

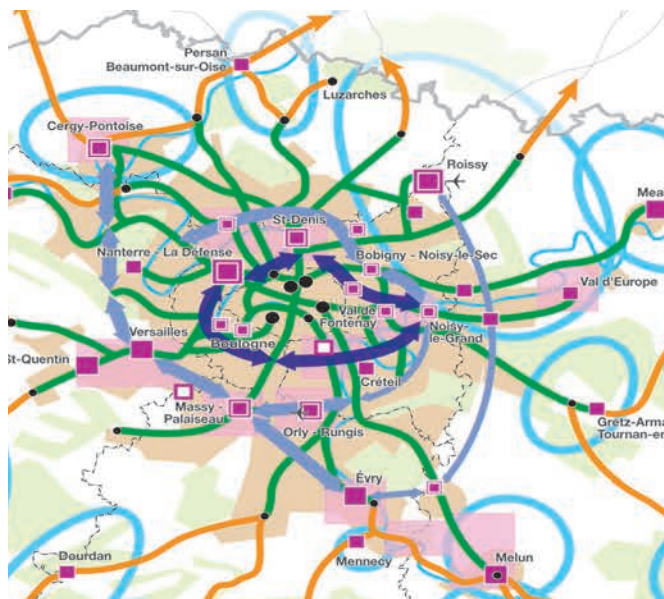
(1) Le SDRIF (Schéma Directeur Régional d'Ile-de-France)

(a) Les objectifs en matière de transports en commun

Après quatre années de concertation et d'une mobilisation collective, le projet de Schéma Directeur de la Région Île-de-France (Sdrif) a été présenté pour adoption par le Conseil régional, lors de la séance plénière des 25 et 26 septembre 2008.

Le SDRIF appuie sur le fait que les transports collectifs sont une pièce maîtresse du projet spatial régional. En la matière, la nouvelle approche stratégique des transports fixe 4 objectifs :

- Offrir à l'agglomération centrale une qualité de service de grandes ambitions (nouvelle organisation des services de transports ferrés lourds, des réseaux de rocade et de tangentielles permettant de créer un véritable maillage facilitant les dessertes de pôle à pôle)



Carte : Développer et faciliter une mobilité raisonnée des personnes et un transport durable des biens - Source : IAU-IDF-2008

Réorganiser et renforcer les services ferroviaires radiaux

- Haute capacité et fréquence au sein de l'agglomération
- Rapidité, cadencement, confort au sein de la région
- Pôle d'échange ferroviaire

Mailler les transports collectifs par des lignes structurantes de rocade

- Étendre le réseau maillé de métro par des prolongements et lignes de rocade hors Paris
- Créer des liaisons structurantes de rocade

Développer les transports collectifs en site propre sur voirie

- Bassin de desserte à structurer par des transports collectifs en site propre sur voirie

S'appuyer sur les polarités existantes et en devenir

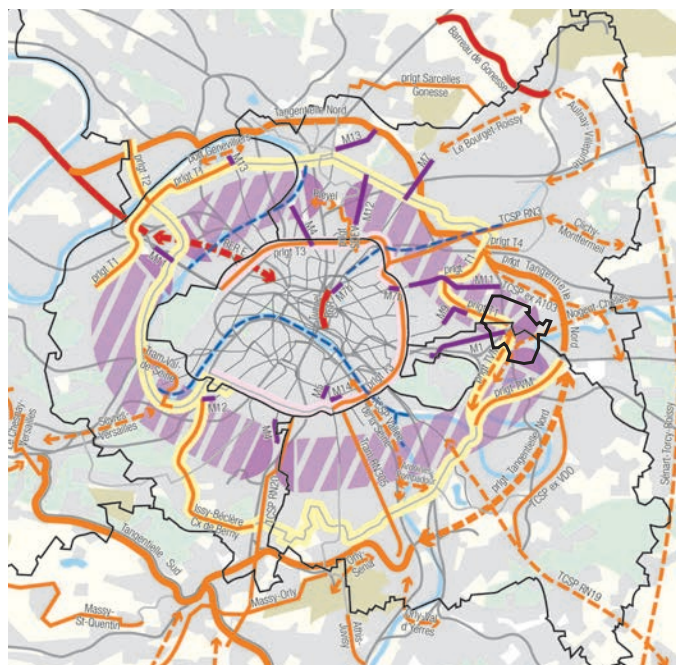
- Pôle urbain
- Pôle urbain à l'accessibilité accrue
- Pôle urbain nouveau
- Conforter les bassins de déplacements hors agglomération

- Offrir une meilleure qualité de service aux villes hors agglomération centrale par une desserte de type navettes express régionales desservant les bassins de vie et d'emplois.
- Parfaire le bon fonctionnement global par une desserte fin au sein des bassins de vie par des modes de transports collectifs de surface.
- Améliorer les pôles de correspondance structurants pour constituer un système globalement plus efficace et faciliter le rabattement vers les gares.

Le SDRIF s'articule autour de 4 faisceaux qui constituent un espace de dialogue entre la Région et les territoires franciliens. La commune de Rosny-sous-Bois fait partie du faisceau Est.

Ce faisceau bénéficie d'une attractivité importante due aux fortes politiques de développement engagées depuis 30 ans. Ce dynamisme doit être mieux organisé, par la définition d'un réseau de pôles structurants. La requalification en boulevard urbain avec site propre des anciennes routes nationales le traversant sera l'un des vecteurs de cette restructuration.

Le SDRIF doit être révisé en 2013. Il semblerait que la logique des faisceaux tende à être remplacée par une logique radiale afin de correspondre aux projets du Grand Paris.



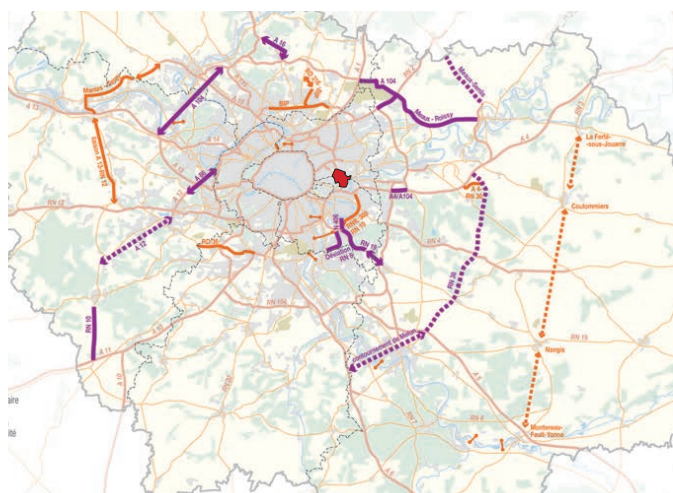
Carte : zoom du réseau des transports collectifs à terme - Source : IAU-IDF-2008

- Existant
- Prolongement RER
- Principe de liaison RER
- Prolongement METRO
- Fuseau d'Étude ARC EXPRESS
- Rocade TRAM-TRAIN, Train léger
- Principe de liaison, rocade TRAM-TRAIN, Train léger
- TRAMWAY, site propre BUS (TCSP)
- Principe de liaison TCSP
- Continuité TRAMWAY des Maréchaux
- Continuité GRAND-TRAM
- Navette fluviale

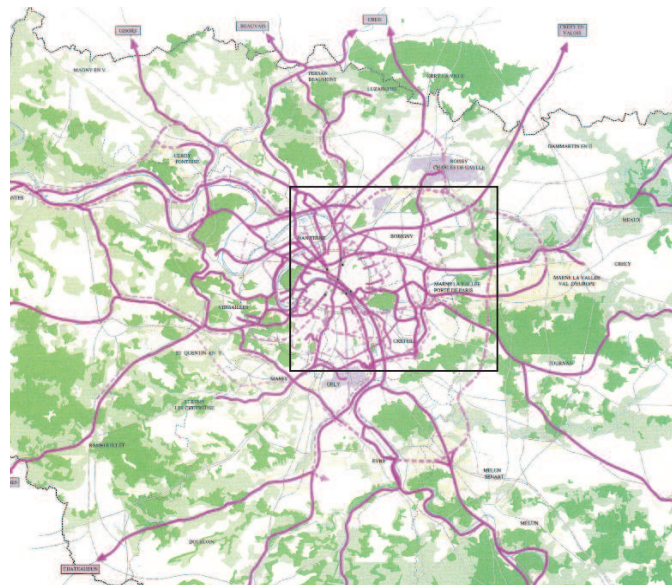
(b) Les objectifs en matière de transport routier

Bien que la priorité soit donnée aux projets de transports collectifs, l'organisation et le fonctionnement cohérent du réseau routier francilien restent un enjeu majeur de l'aménagement du territoire régional.

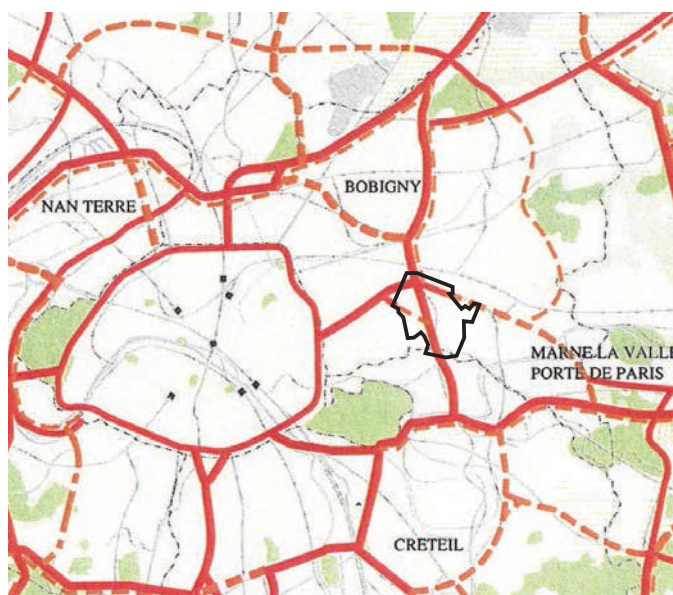
Le réseau routier national en Ile-de-France doit permettre d'offrir un réseau d'infrastructures nationales performantes, de qualité homogène et maillé. Son exploitation doit viser à assurer la complémentarité avec les réseaux routiers départementaux et avec les autres modes de transports.



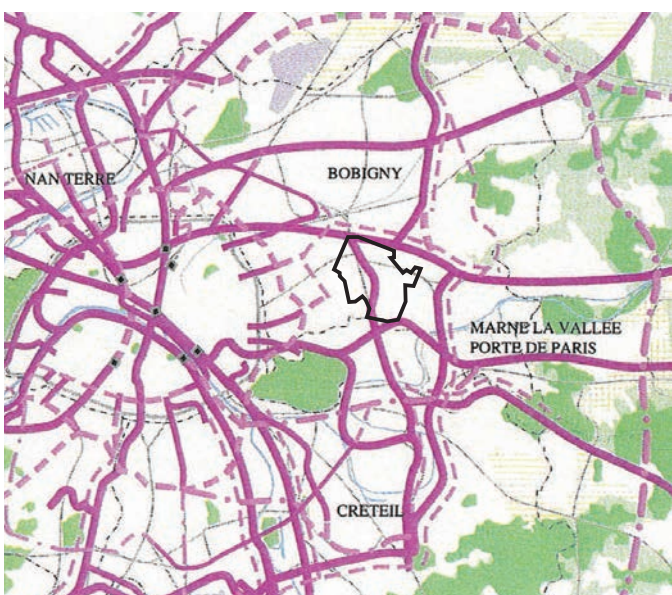
Carte : Les réseaux routiers à terme - Source : IAU/IDF-2008



Carte : Le réseau de transport en commun en IDF - Source : IAU/IDF 2012



Carte : Le transport autoroutier - Source : IAU/IDF 2012



Carte : Zoom sur le secteur Est - Source : IAU/IDF 2012

(2) PDUIF (Plan des Déplacements Urbains en Ile-de-France)

Le PDUIF vise à coordonner à l'échelle régionale les politiques des acteurs de la mobilité pour tous les modes de transports, ainsi que les politiques de stationnement et d'exploitation routière.

Le PDUIF réalisé en 2000 est depuis décembre 2007 en cours de révision. Le nouveau projet de PDUIF fixe les objectifs et le cadre politique de déplacements de personnes et des biens pour l'ensemble des modes de transports d'ici 2020. Afin de respecter les réglementations en matière de qualité de l'air et l'engagement national de réduire de 20 % les émissions de gaz à effet de serre d'ici 2020, le projet de PDUIF vise :

- Une croissance de 20 % des déplacements en transports en commun
- Une croissance de 10 % des déplacements en modes actifs
- Une diminution de 2 % des déplacements en voiture et en deux roues motorisés

Pour atteindre ces objectifs, le projet de PDUIF fixe les défis à relever par les politiques de déplacements.

Ce nouveau document propose une stratégie autour de 9 grands défis, déclinés en 34 actions, qui permettront de répondre aux besoins de déplacements à l'horizon 2020, tout en réduisant de 20 % les émissions de gaz à effet de serre.

- Construire une ville plus favorable aux déplacements à pied, à vélo et en transports collectifs
- Rendre les transports collectifs plus attractifs
- Redonner à la marche de l'importance dans la chaîne de déplacements
- Donner un nouveau souffle à la pratique du vélo
- Agir sur les conditions d'usage des modes individuels motorisés
- Rendre accessible l'ensemble de la chaîne de déplacements
- Rationaliser l'organisation des flux de marchandises et favoriser l'usage de la voie d'eau et du train
- Construire le système de gouvernance responsabilisant les acteurs dans la mise en œuvre du nouveau PDUIF

Afin de répondre aux exigences du nouveau PDUIF qui doit être adopté fin 2013, la Ville a commencé à réfléchir à une déclinaison locale de ces 9 défis. En effet, un plan de déplacements local est en cours de réalisation. Celui-ci aura pour objectif de définir des actions à mettre en place et de les hiérarchiser dans le temps.

Parallèlement, pour réduire le nombre de déplacements en voiture particulière, une réorganisation du réseau de bus intercommunal

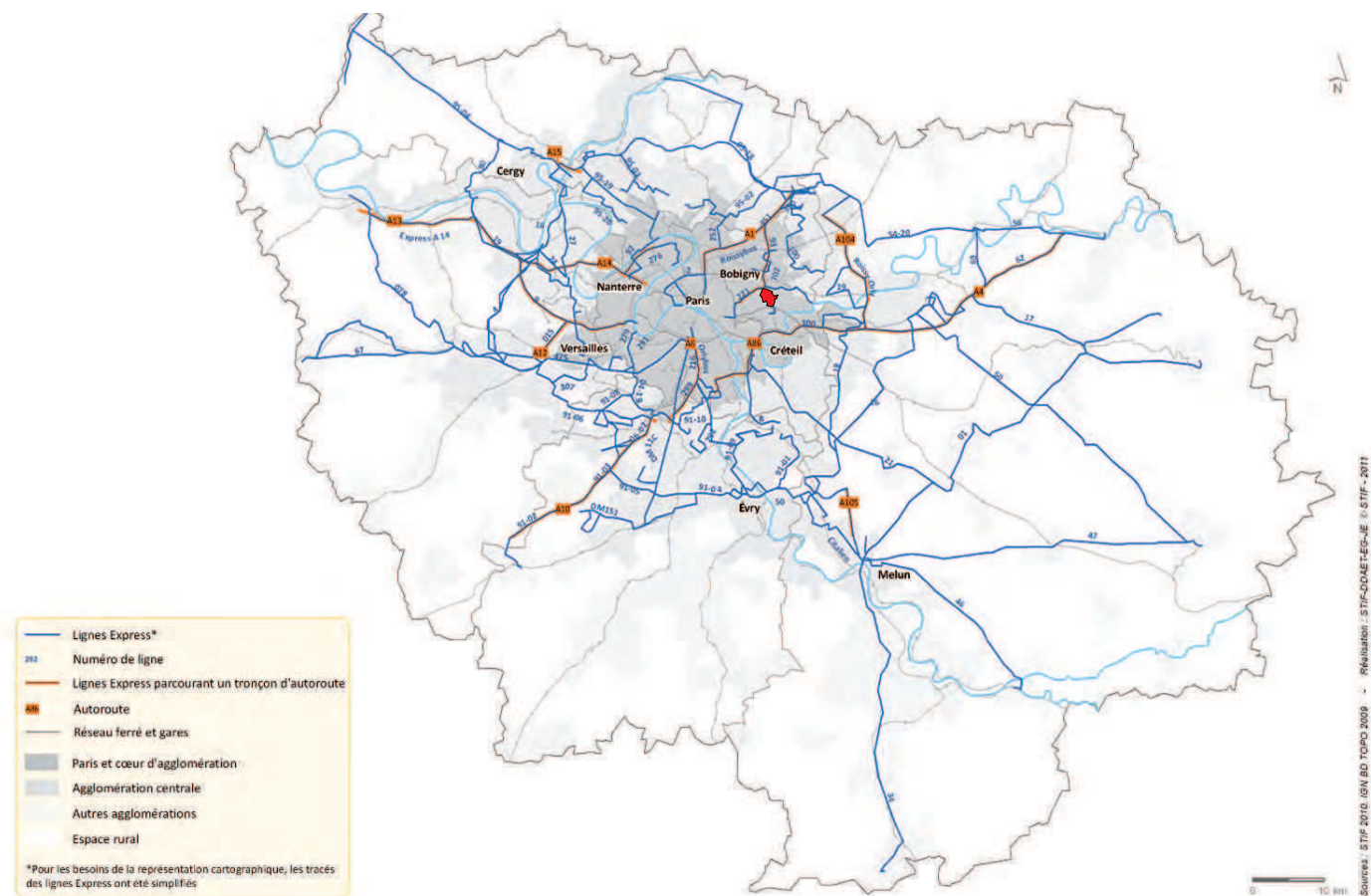
est en cours et un réseau sera mis en place en septembre 2013, des stations autolib seront créées d'ici fin 2012 et des aménagements cyclables seront créés à compter de 2013.

(3) Le plan de mobilisation pour les transports en Ile-de-France

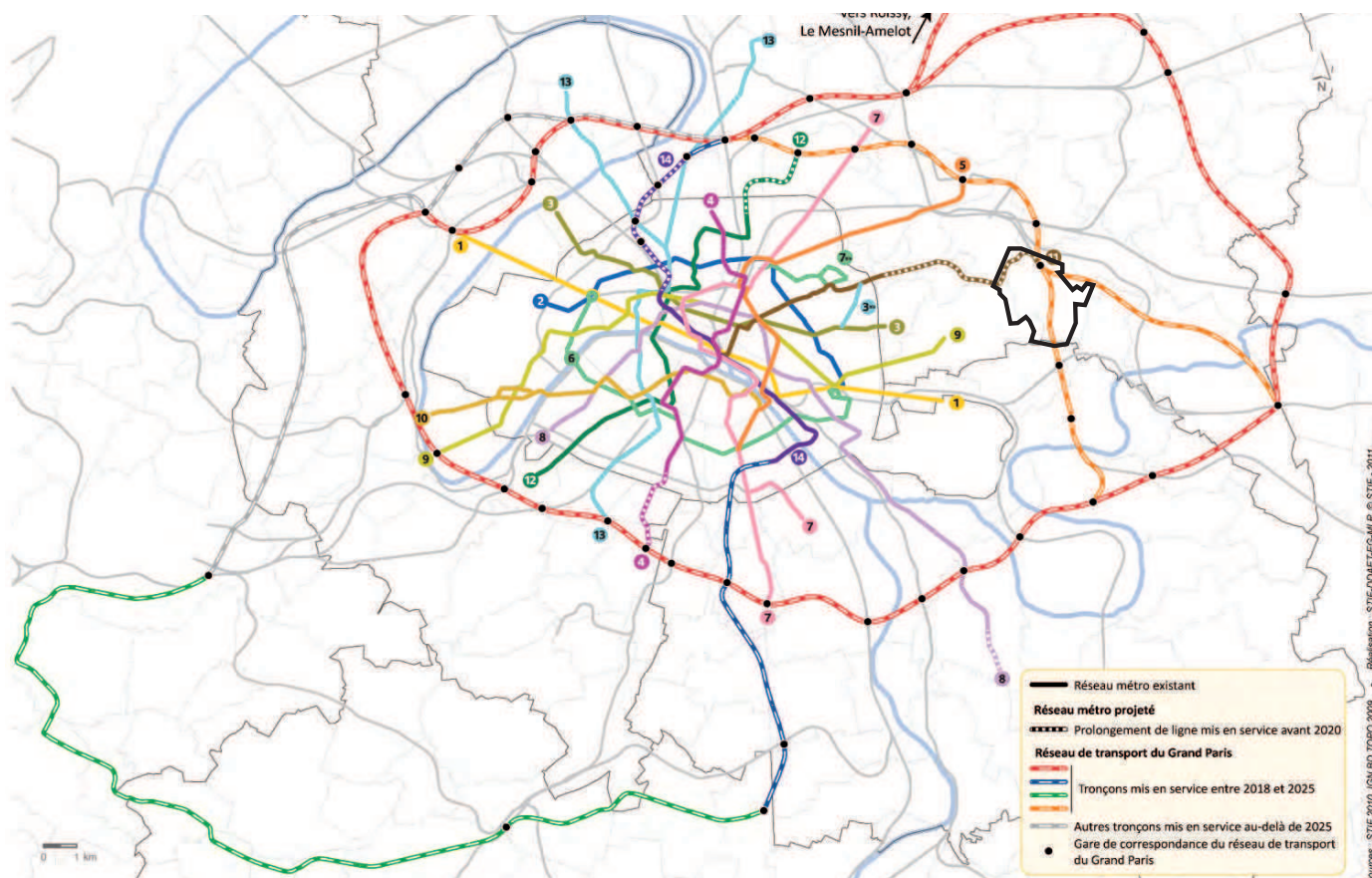
Les collectivités franciliennes, régionales, départementales, la ville de Paris et le STIF, en 2009, ont lancé le plan de mobilisation pour les transports en Ile de France. Elles se sont engagées financièrement pour la mise en œuvre de ce plan qui doit permettre :

- De faire face aux besoins urgents du réseau de transports collectifs en Ile-de-France,
- D'accélérer les projets en cours de réalisation ou d'études dans le cadre du CPER 2007-2013 de façon à ce que l'ensemble de ces opérations soient mises en service avant 2020,
- D'engager la réalisation du prolongement du RER E à l'Ouest.

Toutes les actions de ce plan qui ont un financement identifié pour commencer les travaux d'ici 2020 sont incluses dans les actions du PDUIF.



Carte : Lignes répondant aux critères de sélection pour les lignes Express en 2010 - STIF - Source : STIF



Carte : Réseau de métro maillé à l'échelle de la métropole - STIF - Source : STIF

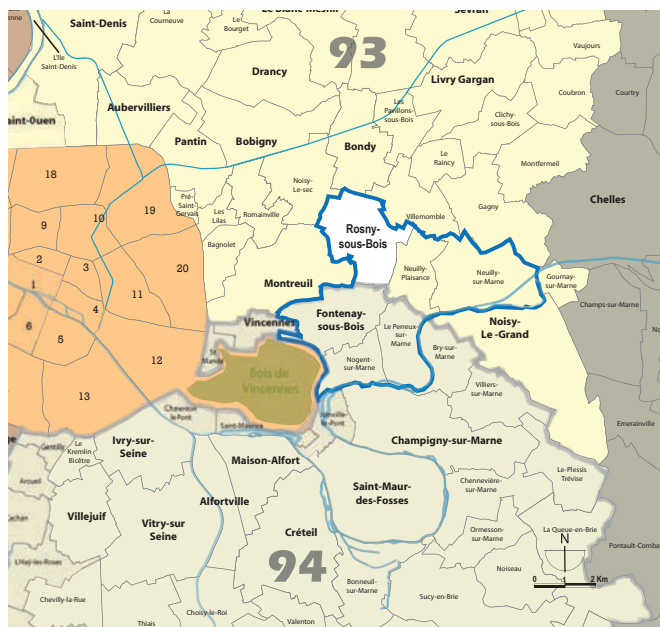
(4) Le Projet de Contrat de Développement Territorial (CDT) pour le Grand Paris.

Le projet du Grand Paris, qui s'appuie sur un projet de transport reliant les grands pôles métropolitains existants ou à créer autour de Paris, est un projet urbain, économique et social d'intérêt national.

L'objet du contrat de développement territorial est de mettre en place une démarche contractuelle et partenariale d'élaboration et de mise en œuvre sur le long terme des projets de développement de ces territoires stratégiques.

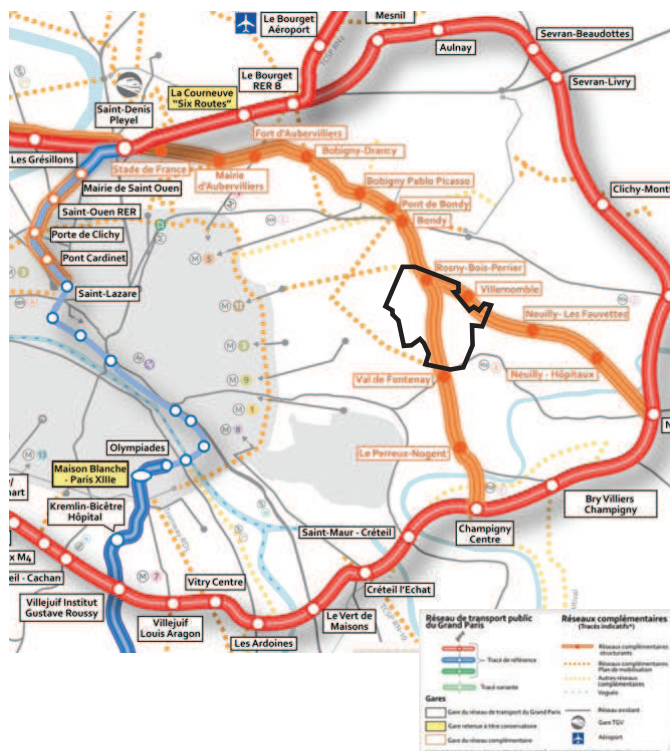
Dans ce cadre, l'Est Parisien a été identifié comme le territoire du futur cluster de la ville durable, afin de faire émerger un pôle économique et urbain de réputation mondiale centré sur le développement urbain durable. Pour développer ce cluster et définir un projet de territoire ambitieux et cohérent, partagé par l'État et les collectivités locales, un schéma de Développement Territorial (SDT) est en cours d'élaboration. Ce schéma est destiné à assurer la cohérence et fixer les grandes orientations des quatre contrats de développement territorial (CDT) qui composent le territoire du cluster.

La ville de Rosny-sous-Bois intègre le CDT provisoirement nommé « Paris Est, entre Marne et Bois » en cours d'élaboration, avec les villes de Neuilly-Plaisance, Neuilly-sur-Marne, Fontenay-sous-Bois, Le Perreux-sur-Marne, Nogent-sur-Marne ainsi que la communauté d'agglomération de la vallée de la Marne.



Carte du territoire du CDT - Atelier Urbain - Source : Ville de Rosny

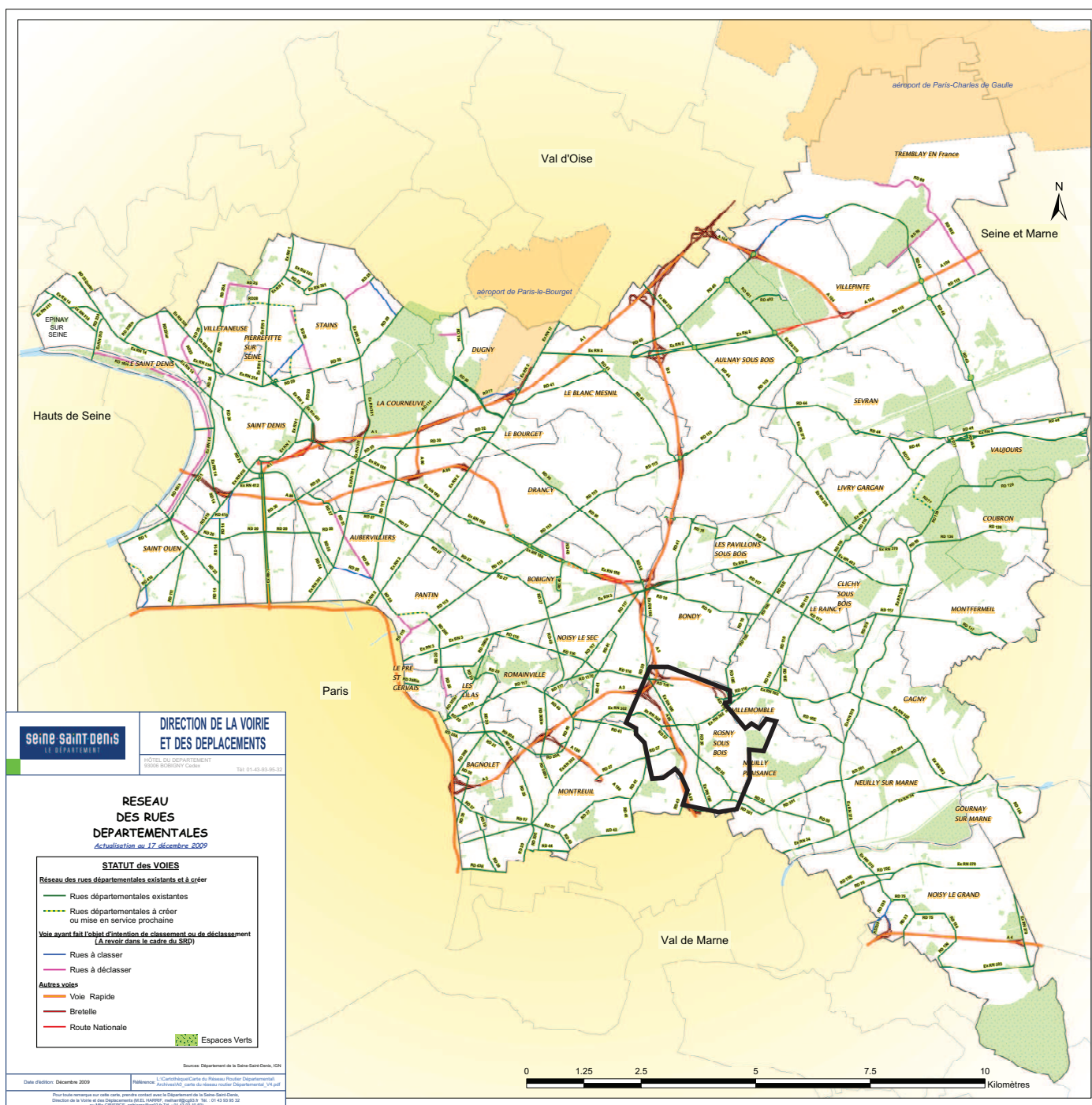
Ce contrat, dans sa volonté de promouvoir une mobilité durable à toutes les échelles du territoire, s'appuie notamment sur le projet de transport public de la ligne Orange du Grand Paris Express formée par la fourche joignant à partir de Rosny-sous-Bois les futures gares de Noisy-le-Grand/Champs-sur-Marne d'une part et Champigny-sur-Marne-centre d'autre part. (cf. la partie D) 1) le réseau lourd) et de ses 6 gares prévues sur le territoire du CDT.



Carte : Ligne Orange - Projet grand Paris Express sous MO STIF - Source : STIF

Les autres enjeux de déplacements portés par ce contrat de développement territorial concernent :

- La création de la ville des courtes distances : rééquilibrer la desserte par une amélioration du maillage du territoire, développer les modes de circulations douces (piétons, vélos) et prendre en compte l'intermodalité. Cela pourra se traduire par l'amélioration des liaisons nord-sud, notamment concernant les franchissements des infrastructures ferrées et routières ainsi que de la Marne, et le développement d'un réseau de liaisons douces pour interconnecter les différentes offres de transports en commun. L'objectif d'accéder à une gare depuis n'importe quel point du territoire en moins de 15 minutes pourra également être retenu.
- Le développement du feroutage et de la logistique urbaine : la ville de Rosny-sous-Bois se présente comme étant le lieu propice pour l'accueil de plateforme de desserte sur « le dernier kilomètre ».
- L'intégration des grandes infrastructures routières : faire évoluer le réseau d'autoroutes et de nationales ou ex-nationales qui constituent autant de larges sillons routiers peu conformes à l'esprit de la ville vers des formules d'avenues métropolitaines favorisant la mixité des modes de transports et visant à une meilleure insertion dans la ville. Le traitement du tronc commun A4/A86, qui constitue aujourd'hui un frein aux déplacements urbains et limite les échanges avec les territoires voisins, constitue un enjeu majeur pour le territoire du CDT.

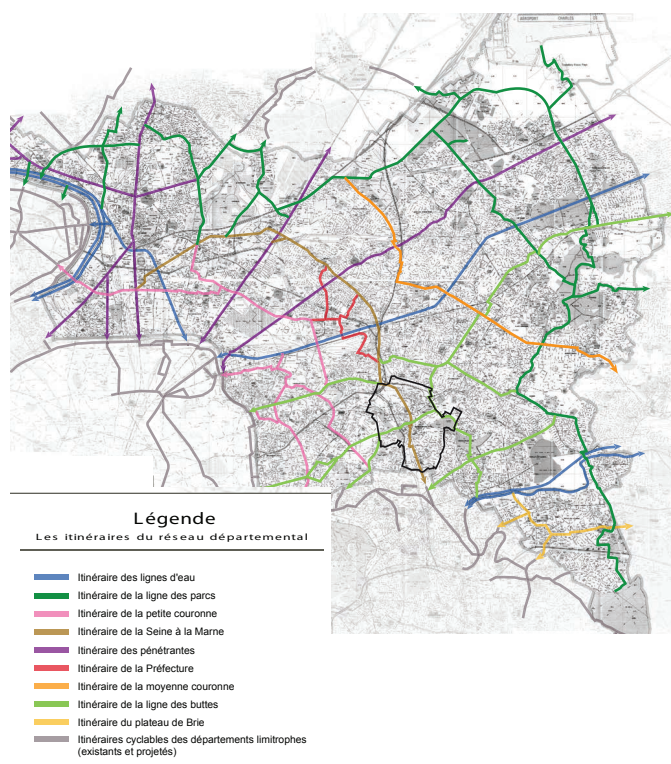


Carte : Réseau de la voirie départementale de la Seine Saint Denis - Source DVD du 93

(5) Les modes doux en Seine-Saint-Denis

En juin 1999, le Département de Seine-Saint-Denis s'est engagé dans une démarche d'élaboration d'un Schéma Directeur des Aménagements Cyclables, déclinaison du Schéma Départemental des Déplacements. Il a été réalisé en 2002. Ce plan propose pour les 15 années à venir de réaliser d'une part un réseau structurant départemental de 200 km, complété par 400km de liaisons communales, et d'autre part de participer à la promotion du vélo comme mode alternatif à la voiture.

Une réflexion locale sur les aménagements cyclables est également en cours sur Rosny-sous-Bois pour développer un réseau de pistes cyclables en cohérence avec l'existant et permettant d'accéder aux communes voisines. Aujourd'hui sur les 100 km de voirie, 3 pistes cyclables existent (rue Missak Manouchian, rue Jean de Mailly et rue du Général Leclerc). Dans le cadre du plan de déplacements local, des itinéraires seront proposés. De même le stationnement sécurisé des deux-roues sera étudié afin de fournir de nombreux points de stationnement aux abords des équipements. Un jalonnement spécifique sera mis en place en parallèle.



Carte : Département - Schéma des itinéraires cyclables en Seine-saint-Denis - Source Seine -Saint-Denis Agence Confluence - Octobre 2002

(6) les enjeux

Tous les grands documents de planification des transports insistent sur le renforcement des 2 pôles gares que Rosny-sous-Bois a sur son territoire. Le pôle Rosny-sous-Perrier va se doter d'une station de la ligne 11 et d'une gare de la ligne orange du réseau Grand Paris.

Il faut donc développer tous les modes de rabattement alternatifs à la voiture afin de compléter ces pôles et d'irriguer de manière pertinente le territoire communal, en particulier les importantes liaisons interquartiers à renforcer afin d'améliorer la continuité du maillage de quartier à quartier.

Parallèlement, les importantes emprises autoroutières et ferrées qui marquent fortement le territoire communal, doivent être étudiées, notamment pour le traitement des abords :

- La possibilité de mettre en place des écrans acoustiques,
- La constructibilité éventuelle en limite...



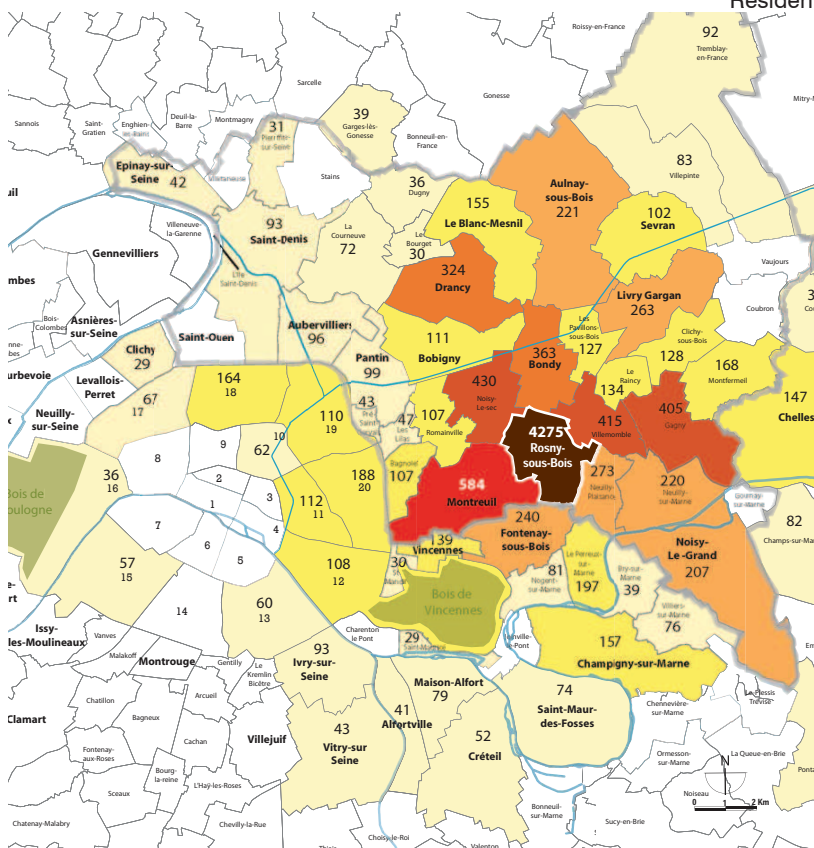
Plan départemental des itinéraires de promenades et randonnées

b) Cadrage

(1) Les déplacements domicile-travail

Des migrations domicile travail polarisées par Paris et les grands pôles d'emplois de l'est parisien que sont Fontenay-sous-Bois,

Roissy et dans une moindre mesure la Plaine Saint Denis, mais Rosny reste le deuxième lieu de Travail des actifs Résidents



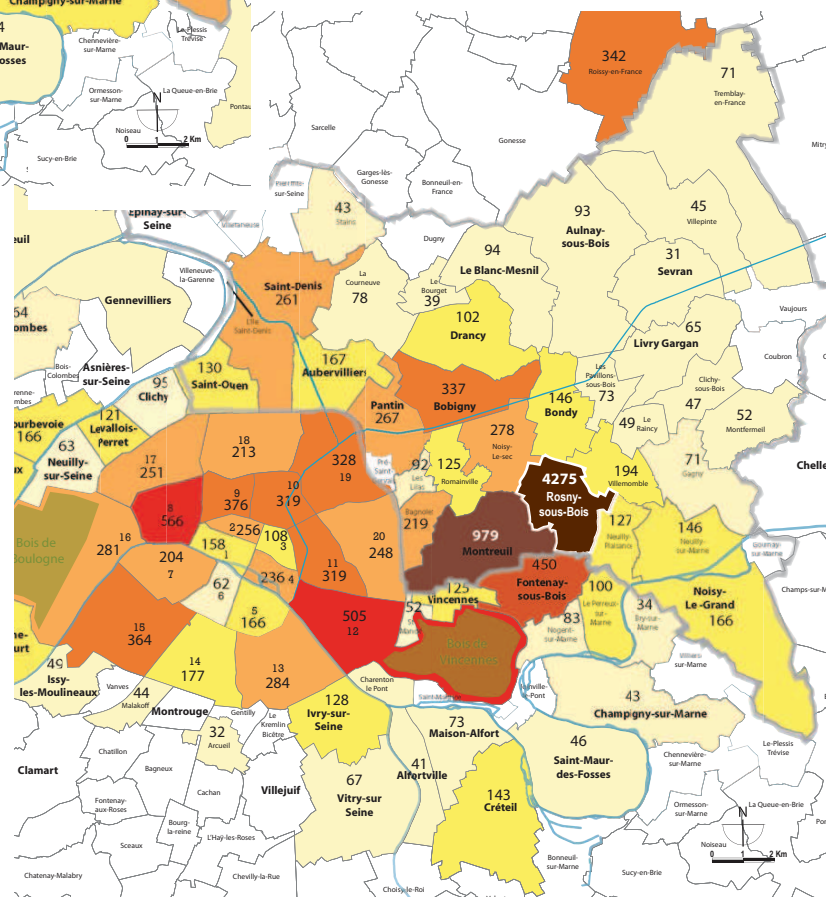
Carte : Un pôle secondaire du bassin d'emploi SSD Est - Atelier Urbain de la ville - Source INSEE 2007-

Pricipaux pôles d'emplois	Nombre d'actifs issus de Rosny	% des flux externes
Paris	5 421	36,43
Montreuil	979	6,60
Fontenay-sous-Bois	450	3,02
Bobigny	337	2,26

Autre que ceux travaillant à Rosny	7 690	51,70
Population active hors Rosny	14 877	100,00

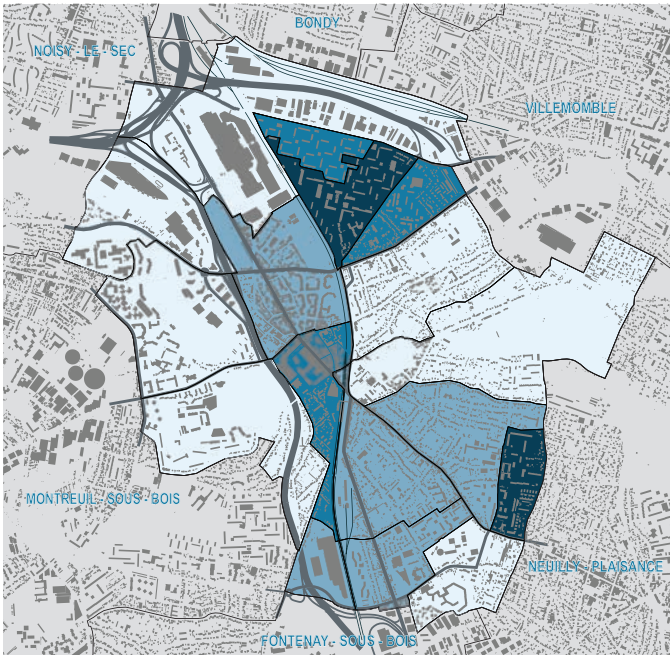
Population active travaillant sur place	4 295
Population Rosnéenne active	19 072

Tableau de la population active rosnéenne - Source INSEE 2008



Carte : Une forte attraction parisienne - Atelier Urbain de la ville - Source INSEE 2007

(2) Motorisation des Rosnéens

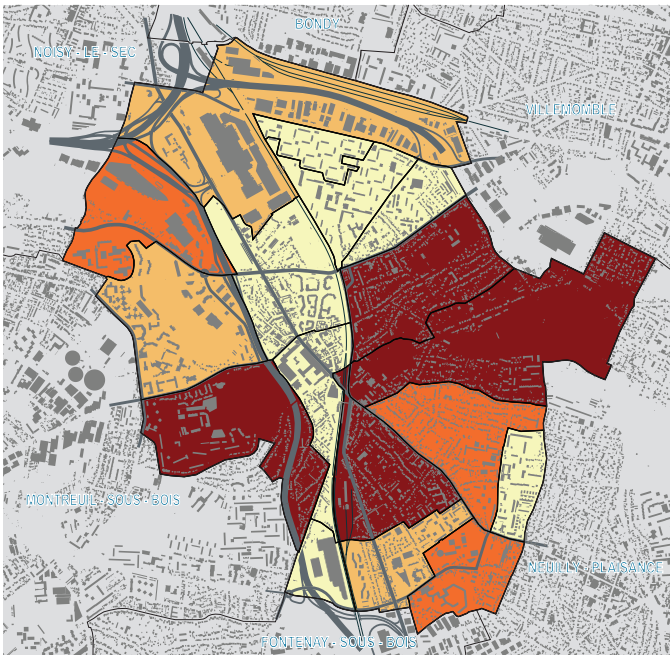


Carte : Taux des ménages sans voiture - Atelier Urbain de la ville - Source INSEE 2008

TAUX DE MÉNAGES SANS VOITURES		TAUX DE MÉNAGES POSSÉDANT 2 VOITURES OU PLUS	
	Inférieur à 20 % (7)		Inférieur à 15 % (7)
	De 20 à 30 % (5)		De 15 à 20 % (3)
	De 30 à 40 % (3)		De 20 à 25 % (3)
	Supérieur à 40 % (2)		Supérieur à 25 % (4)

Source : Fond de plan cadastral DGFIP 2010 Données INSEE à l'IRIS, RGP 2008

Source INSEE RGP 2008	Moyenne du 93	Moyenne de Rosny
Sans voiture	36 %	26,3%
Avec au moins 2 voitures	15,5%	19,2%

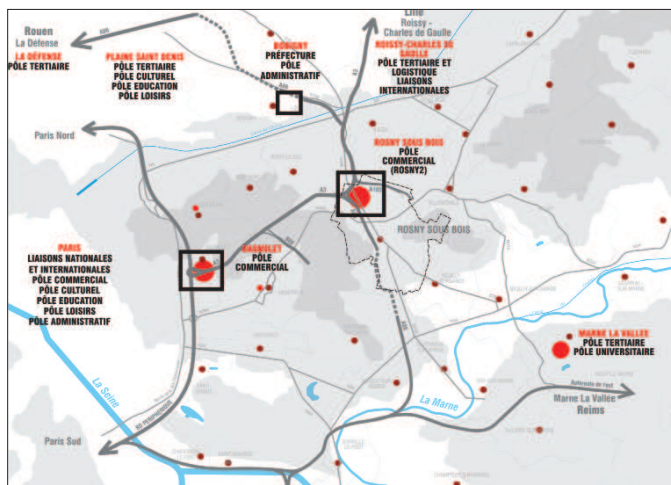


Carte : Taux des ménages possédant au moins deux voiture - Atelier Urbain de la ville - Source INSEE 2008

Le taux des ménages sans voiture est important dans les secteurs situés à proximité des gares et au sein des grands ensembles du Bois-Perrier et du Pré-Gentil. En revanche, les secteurs plus éloignés des transports lourds et dont l'éloignement à une gare est renforcé par la topographie ont un taux de motorisation plus important et comparativement aux autres secteurs de la ville un taux de ménage possédant deux voitures plus élevé. Toutefois le secteur des Boutours pourtant proche de la gare de Rony-Centre a un taux significatif de ménages avec deux voitures ou plus, du fait de son caractère pavillonnaire.

c) Réseau routier : le maillage communal

Rosny, se trouve dans une position stratégique, à l'articulation entre le maillage inter banlieue et les liaisons radiales vers Paris.



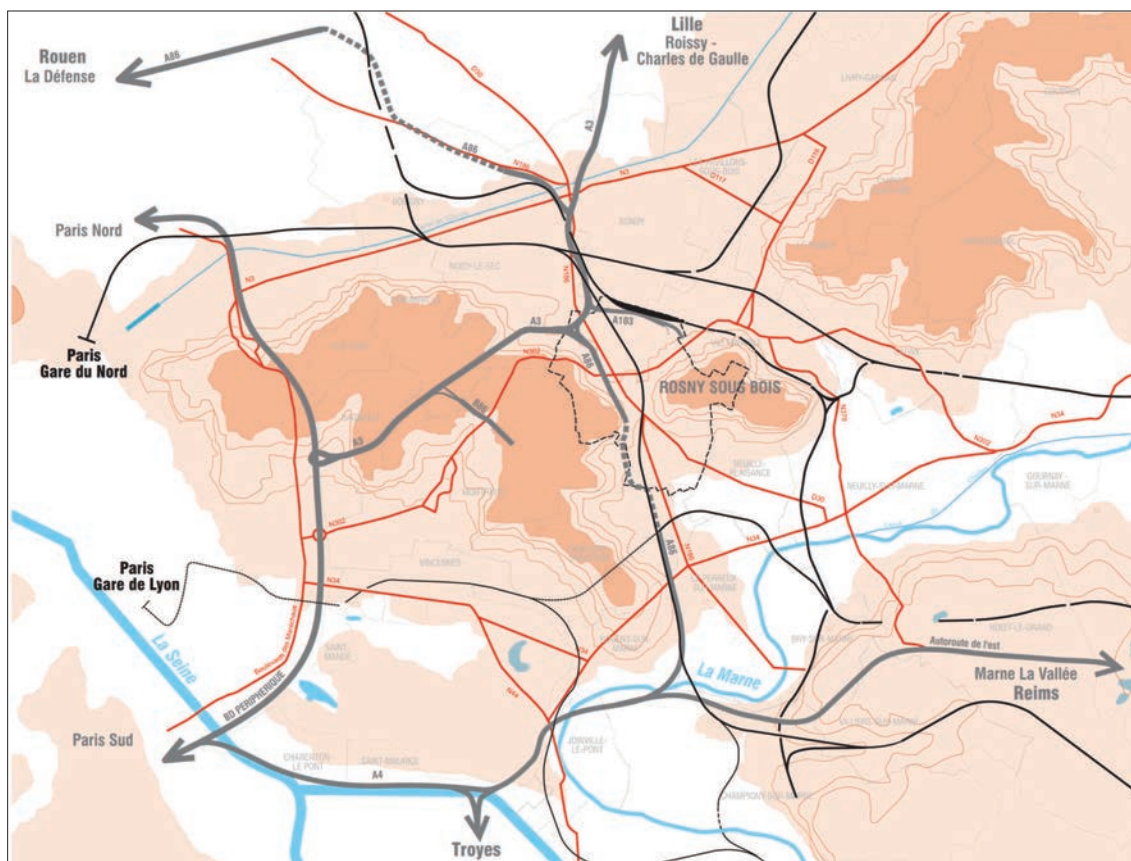
Carte : les principaux pôles d'Île-de-France - Source : Brès et Mariolle



Carte : les autoroutes - Source : Brès et Mariolle



Carte : Les nationales - Source : Brès et Mariolle



Carte : maillage routier inter-banlieues est - Brès et Mariolle - Source IDF

(1) Le réseau autoroutiers

Le territoire de Rosny est traversé par trois autoroutes et 6 échangeurs. Les infrastructures marquent donc fortement le territoire communal. Si le devenir des emprises A103 peut venir modifier les coupures et certaines affectations des emprises vers le Nord, l'A86 reste un barreau majeur qu'il s'agit d'intégrer.

Le devenir des emprises A103 pourrait modifier les coupures vers le nord. A l'articulation entre le maillage interbanlieues et les

liaisons radiales vers Paris, Rosny se trouve dans une position stratégique.

La RN186 et l'A86 sont deux liaisons en rocade majeures du réseau régional vers les principaux pôles d'Île-de-France. La RN302 relie Rosny à Paris par Montreuil et permet surtout au réseau routier Est de se connecter aux autoroutes par le biais de l'A103 et l'A86 vers le Sud.

Cette bonne desserte autoroutière du territoire rosnéen impacte la



circulation au coeur de la commune. La circulation de transit est importante sur le territoire aussi une étude de jalonnement et de circulation avec pour objectif le contournement du centre ville va être lancée..

(2) Les voies structurantes

Le territoire est fortement marqué par les coupures de plusieurs natures :

- Les voies ferrées, les emprises autoroutières, le relief et les grandes emprises d'accès restreint.
- Seules les voies structurantes offrent des continuités entre les quartiers par delà les coupures. A Rosny, elles permettent de rejoindre le centre depuis les quartiers et s'articulent avec le réseau autoroutier.
- Les RN186 - RD30 et RN302 remplissent ce rôle de

voies intercommunales. Rosny étant un accès majeur au réseau autoroutier de première et seconde couronne, les nationales y supportent localement et par barreau d'importants trafics. Ces différentes vocations induisent des segments très différenciés pour une même voie.

Ainsi les sections Nord et Sud de la RN186 ainsi que l'Est de la RN302, couplées avec les échangeurs forment des coupures locales qui limitent les échanges entre certains quartiers (le centre ville vis-à-vis de Rosnyll, Boissière vis-à-vis du centre, Bois-Perrier vis-à-vis du quartier les Changis et du centre).



En trait continu le maillage radial vers le centre de Rosny: RN 302, RD 37, RN 186, RD 30, et en pointillés, les voies qui contournent le centre, RD 41, RD 301, RD 116

(3) Des voies inter-quartiers qui convergent vers le centre ville de Rosny-Sous-Bois

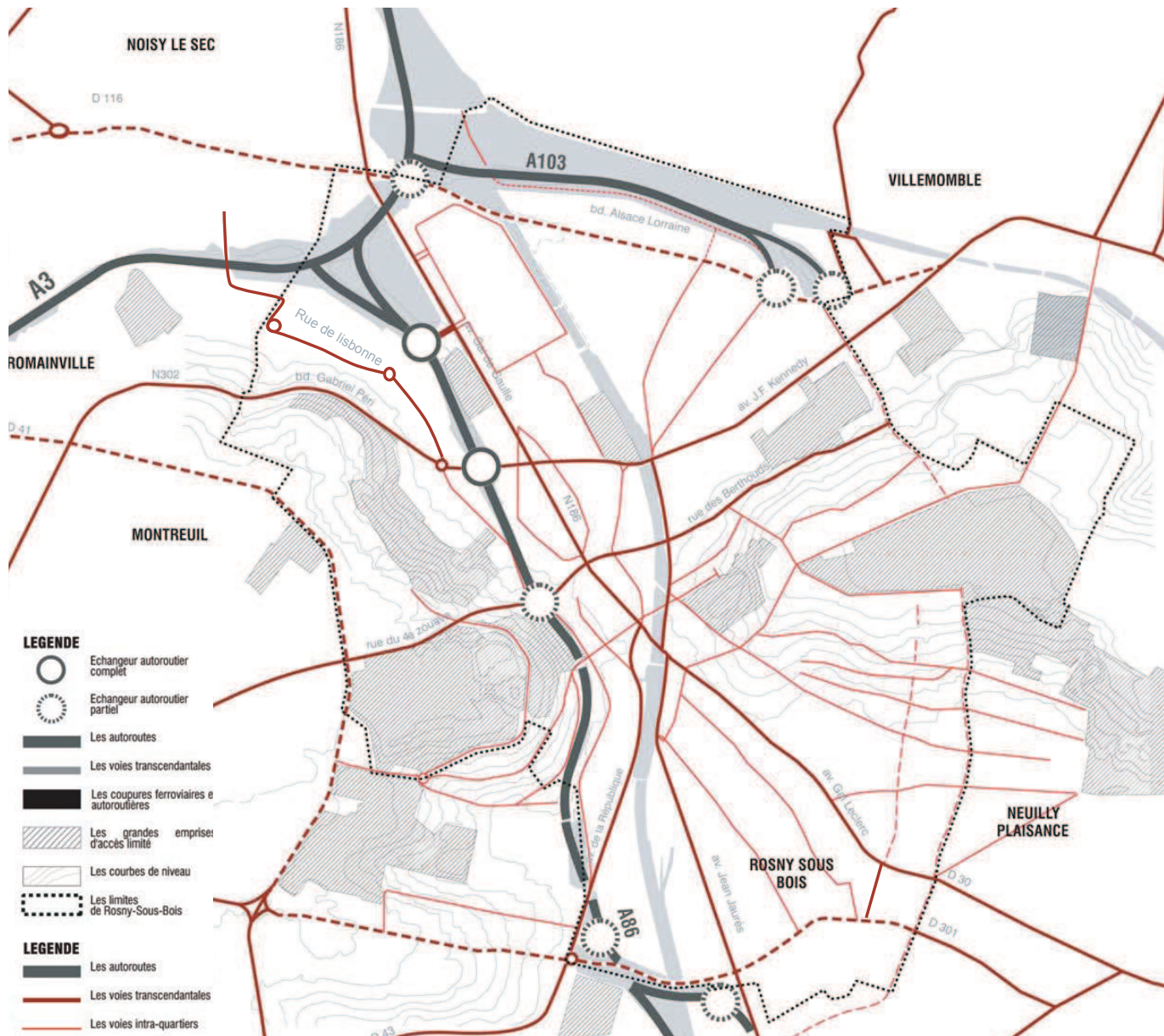
Les voies principales qui desservent les quartiers convergent majoritairement vers le centre même si peu d'entre elles passent les coupures de la voie ferrée et de l'A86. Elles se rabattent alors sur les voies structurantes.

L'ensemble du maillage est irrégulier, et fortement contraint par le relief et la nécessité de connexion avec les voies structurantes. Ainsi, peu d'entre elles assurent des liaisons entre les quartiers. Les boulevards Alsace Lorraine, de la Boissière et les rues Laennec, des deux communes, du Rhin, Lavoisier, Missak Manouchian, Faidherbe... initient pourtant un schéma orbital autour du centre ville.

Certaines de ces voies sont anciennes et sont de celles qui ont remplacé les premiers chemins dans les coteaux.



Carte : voies inter-quartiers - Source : Bres & Mariolle mise à jour Atelier Urbain de la ville



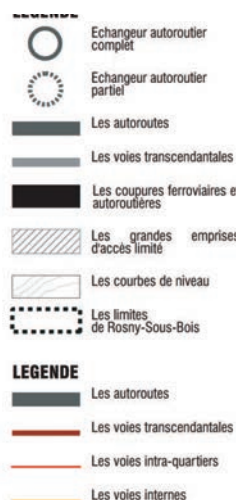
(4) Les voies internes

Les îlots étant relativement vastes et le relief important, les voies internes sont peu nombreuses à Rosny. On les retrouve massivement dans les grands ensembles, les zones d'activités et plus ponctuellement dans les coteaux où elles permettent de densifier en profondeur certains îlots très grands.

(5) Gabarit des voies

La voirie communale est généralement peu large. Aucune voie n'a un gabarit supérieur à 20m. Les emprises les plus larges (de 13 à 20m) sont les voies départementales à quelques exceptions près (rue Lucien Piron, et rue Léon Blum).

Les voies du centre-ville sont particulièrement étroites ainsi que celle du tissu pavillonnaire à l'est de la commune.



Carte des voies internes - Source : Bres et Mariolle mis à jour Atelier Urbain de la ville -

d) Les modes de déplacements

(1) Le réseau lourd

La ville de Rosny-sous-Bois est bien pourvue en transports collectifs lourds, avec deux gares du réseau RER (ligne E) qui la relie directement à Paris : « Rosny-sous-Bois » et « Rosny Bois-Perrier ».

Localement, cette ligne dessert notamment le centre commercial régional Rosny 2.

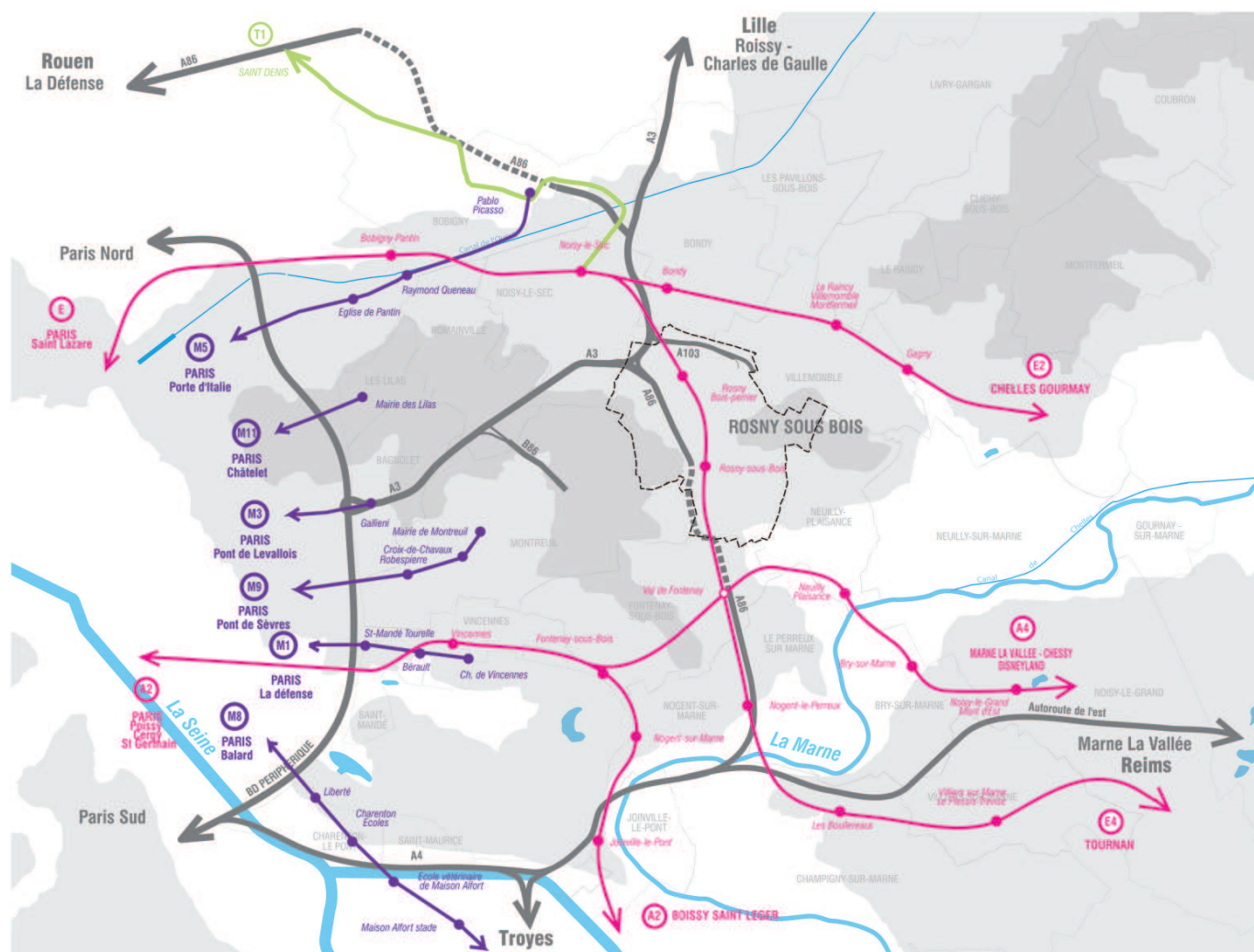
La ligne E du RER croise également le RER A pour rejoindre Marne-la-Vallée.

Inversement, Rosny-sous-Bois se trouve en dehors du réseau de métro. Actuellement, le métro le plus proche est la ligne 9 à Montreuil que l'on peut rejoindre par bus.

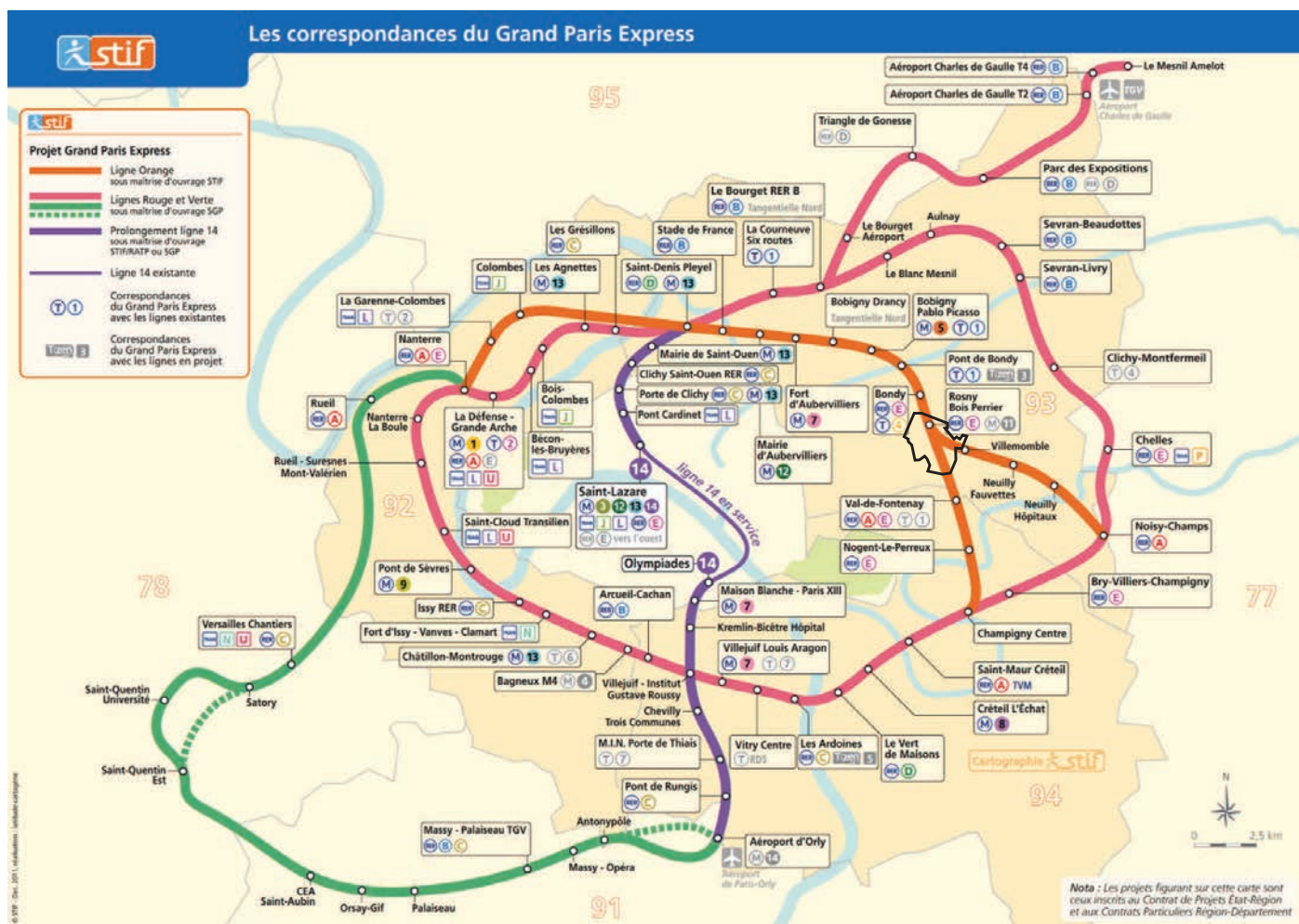
Néanmoins, la concrétisation du projet de prolongement de la ligne 11 de « Mairie des Lilas » à « Rosny Bois-Perrier » à horizon 2019 (source STIF) va complètement changer la donne pour plusieurs quartiers aujourd'hui enclavés. En effet, le tracé défini à la suite de la concertation menée par le STIF en octobre 2010, prévoit 3 stations (Boissière, Londeau-Domus et terminus à Rosny Bois-



Perrier – dénominations provisoires) qui desservira les quartiers déjà denses de la Boissière et du Bois-Perrier. L'arrivée de cette ligne de métro permettra également le développement des sites tels que les ZAC Gabriel Péri et de la Saussaie-Beauclair, ainsi que le secteur d'études Grand Pré dans le prolongement du centre-ville, en zones urbaines mixtes ; plaçant Rosny-sous-Bois au cœur de l'agglomération parisienne, à 25 minutes du centre de Paris (Châtelet).



Carte : Transports en commun lourds actuels sur la commune - Source Brès et Mariolle



Carte : transports en commun lourd en projet - Source : STIF

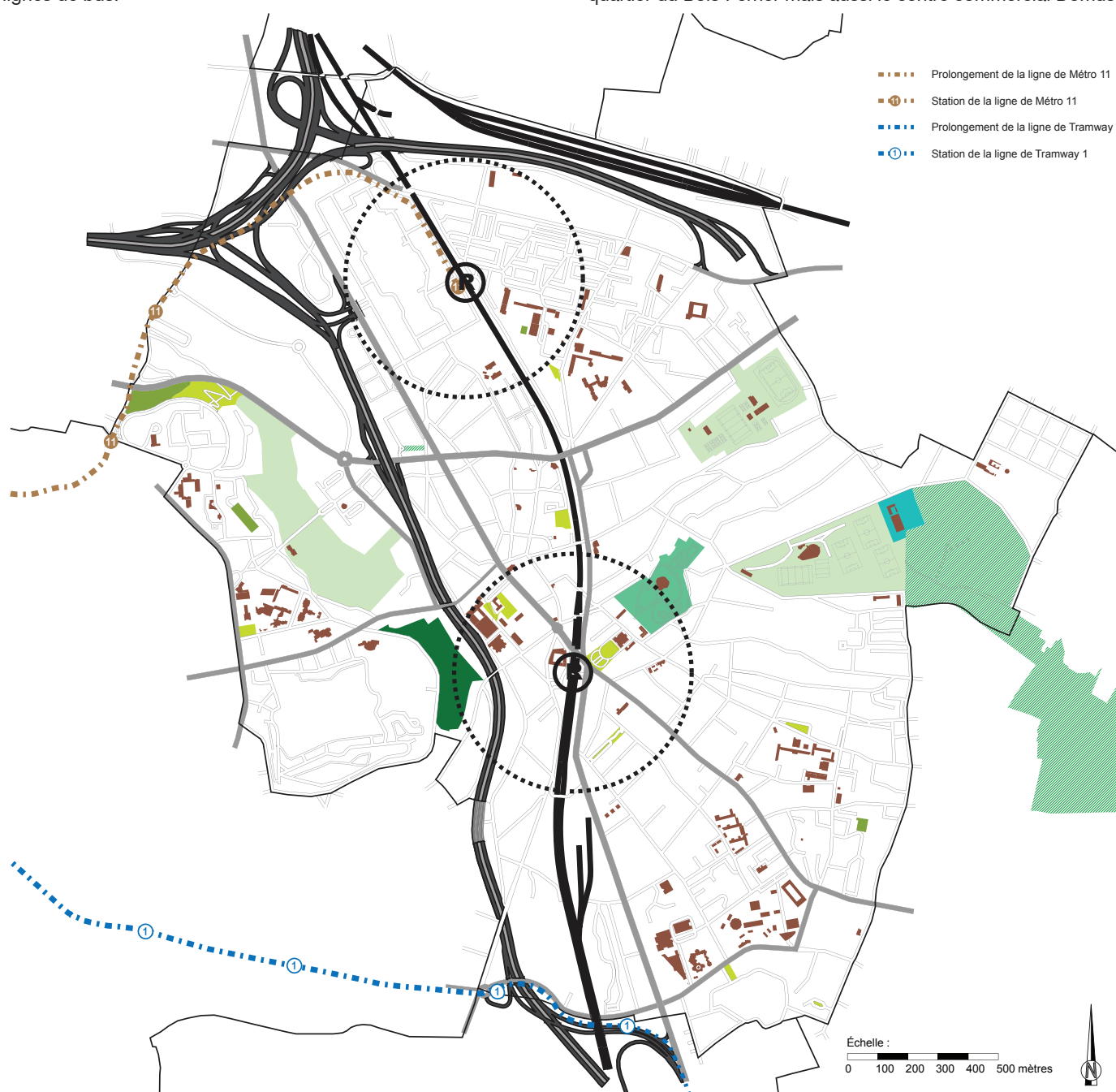
A horizon plus lointain (2025, source STIF), la ville devrait accueillir la ligne Orange du réseau du Grand Paris Express en sa station « Rosny Bois-Perrier », reliant par un arc Est proche de Paris, Saint-Denis Pleyel dans un premier temps puis Nanterre à Champigny Centre ou Noisy-Champs. Positionnée à la fourche de la ligne orange vers Champigny d'une part et Noisy d'autre part, la station Rosny-bois-Perrier devrait accueillir à terme 3 lignes de RER. Cette ligne Orange prévoit une interconnexion avec la ligne Rouge du même réseau à Saint-Denis Pleyel, Champigny Centre et Noisy-Champs.

La station « Rosny Bois-Perrier » est donc en passe de devenir un important pôle multimodal intégrant le métro, le RER, le Grand Paris Express ainsi qu'une gare routière accueillant plusieurs lignes de bus.

Enfin, le secteur sud de la ville va de son côté être concerné par l'arrivée prochaine (2017, source STIF) du Tramway T1, prolongé de la gare de Noisy-le-Sec à Val-de-Fontenay.

Deux arrêts de ce prolongement sont programmés sur ou à proximité du sud de la ville : la station « Victor Hugo », au bout de l'avenue de la République, à la frontière entre Rosny-sous-Bois, Montreuil et Fontenay-sous-Bois, et la station « Faidherbe » sur Fontenay-sous-Bois, au sud du croisement de l'avenue Faidherbe et de l'avenue Jean Jaurès.

Ces projets d'envergure vont permettre d'aborder avec une ambition nouvelle le territoire de Rosny-sous-Bois, notamment son secteur nord, suivant des problématiques d'entrée de ville, de développement des quartiers et de coupures entre Rosny 2 et le quartier du Bois-Perrier mais aussi le centre commercial Domus.



Carte : Projets d'extension ligne 11 et tram 1 - Source : Atelier Urbain

(2) Le réseau bus

La ville de Rosny-sous-Bois est très bien desservie par les réseaux de bus RATP, 10 lignes la desservent permettant à tous les quartiers d'avoir une desserte et un rabattement sur gare et sur les grands équipements de la ville.

Parmi ces lignes, on distingue celles qui longent les limites de la ville et celles qui passent par le centre-ville.

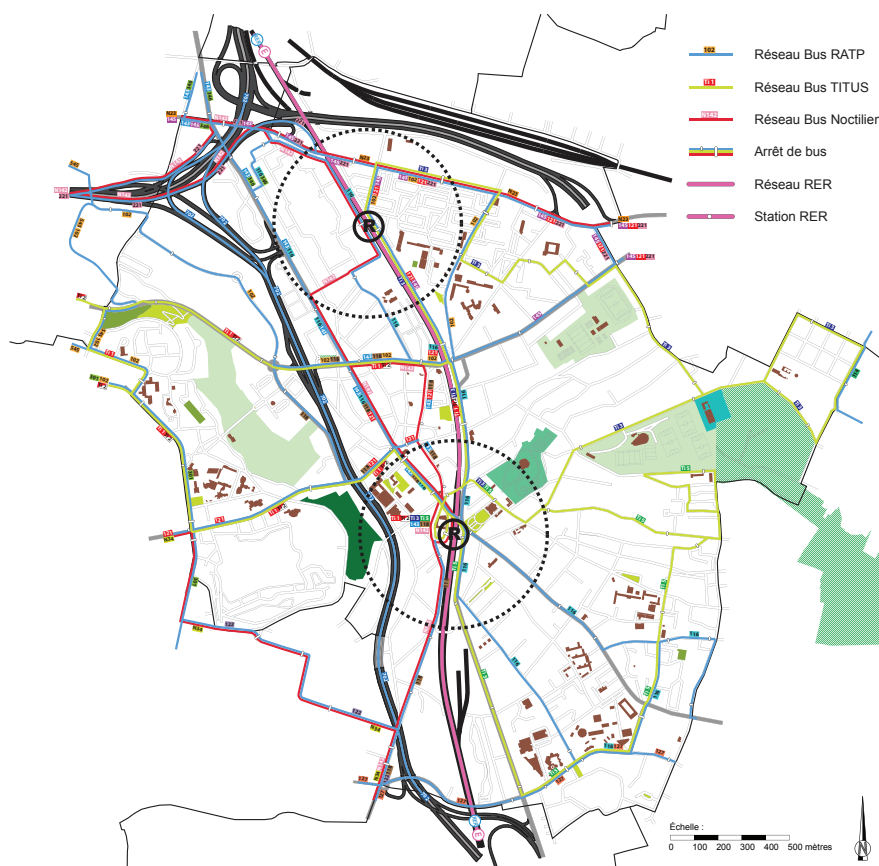
Le réseau intercommunal, Titus, permet une desserte plus fine des quartiers.

Ce réseau fonctionne en 3 boucles qui se rabattent sur la gare RER de Rosny-Centre. Une réorganisation est en cours afin de répondre au mieux aux besoins de la population notamment pour

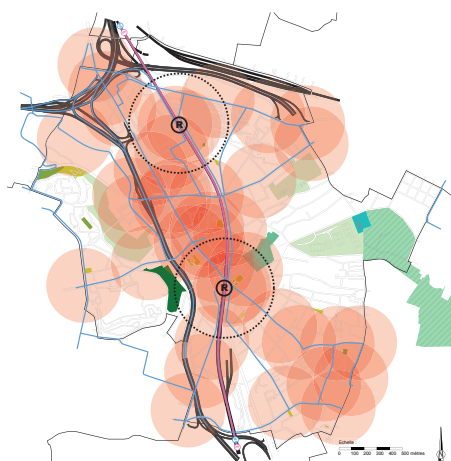
les quartiers qui sont les moins irrigués par le réseau de bus RATP.

A compter du 1er septembre 2013, le réseau Titus sera réorganisé. Afin de desservir au mieux les rosnéens une quatrième boucle sera créée. La desserte de l'hôpital intercommunal de Montreuil sera désormais assurée à chaque service et non plus entre 10h et 16h. Toutes les maisons de retraite auront un point d'arrêt à moins de 200m.

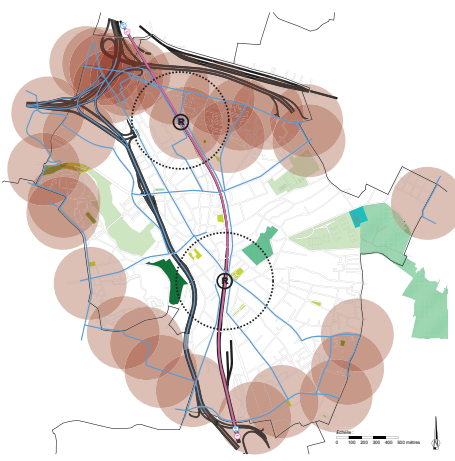
Le réseau fonctionnera dorénavant tout le dimanche de 8h à 19h, ce qui répond à une très forte demande des usagers.



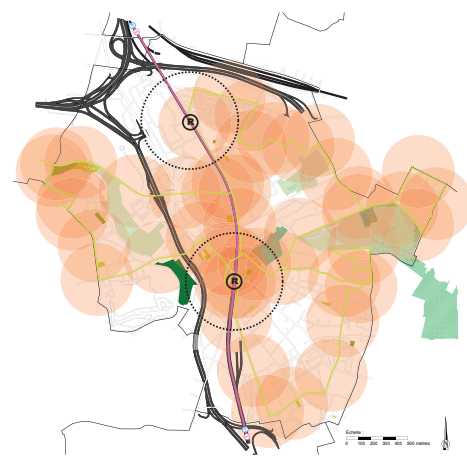
Carte : Réseau Bus RATP et Titus - Source : Atelier Urbain



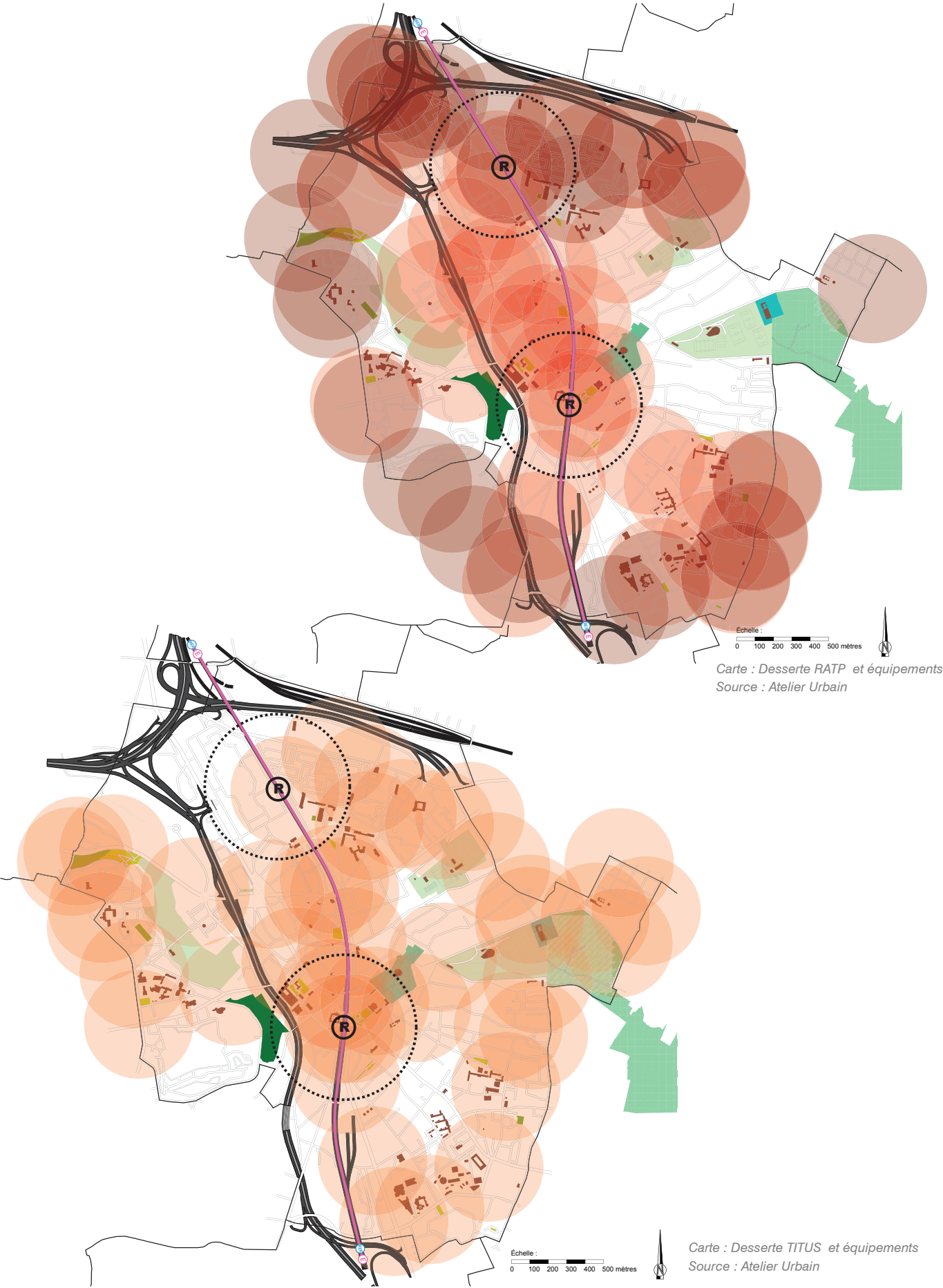
Carte : Lignes Ratp passant par le centre ville - Source : Atelier Urbain

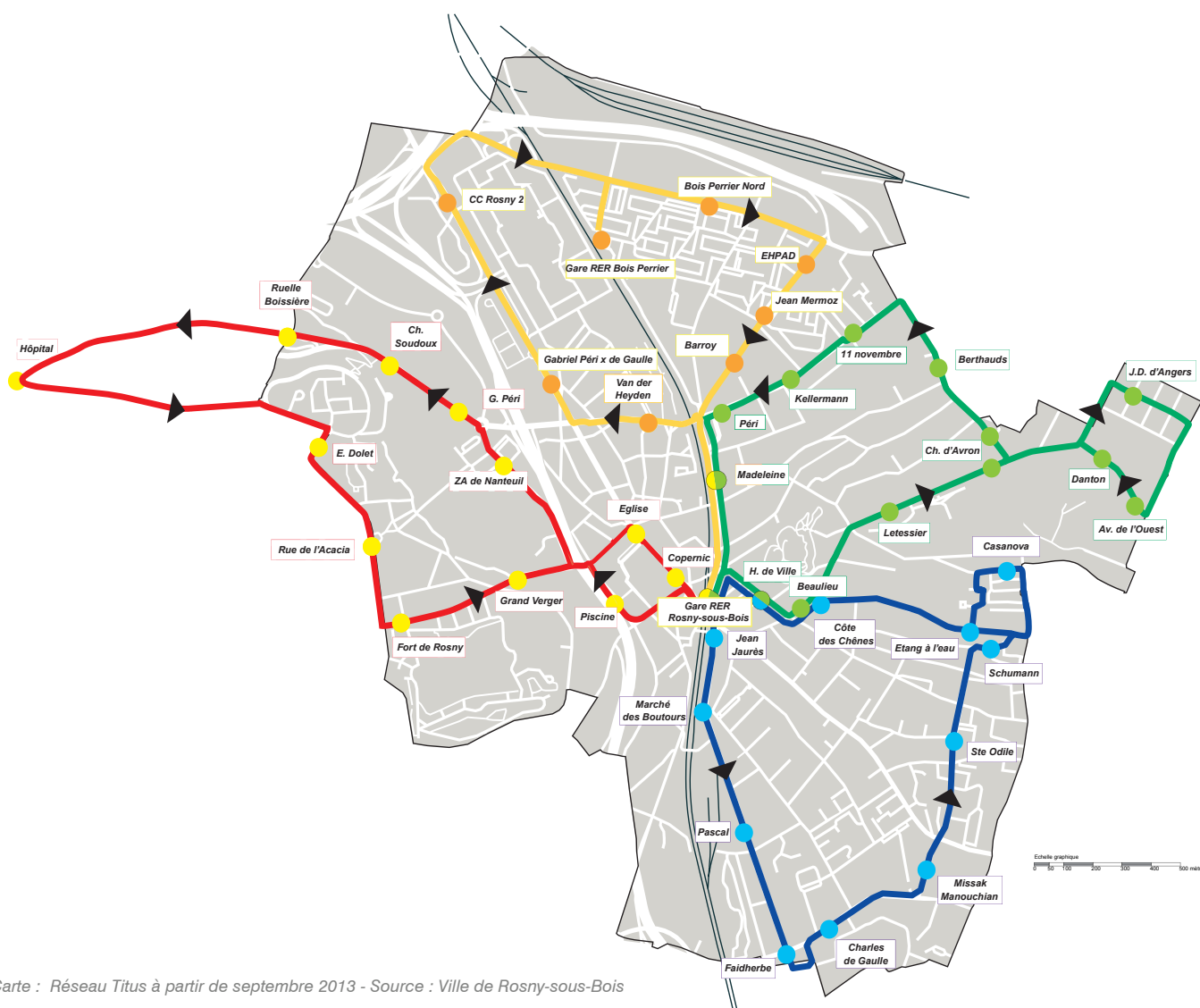


Carte : Lignes Ratp en rocade Source : Atelier Urbain



Carte : Lignes Titus en boucle Source : Atelier Urbain





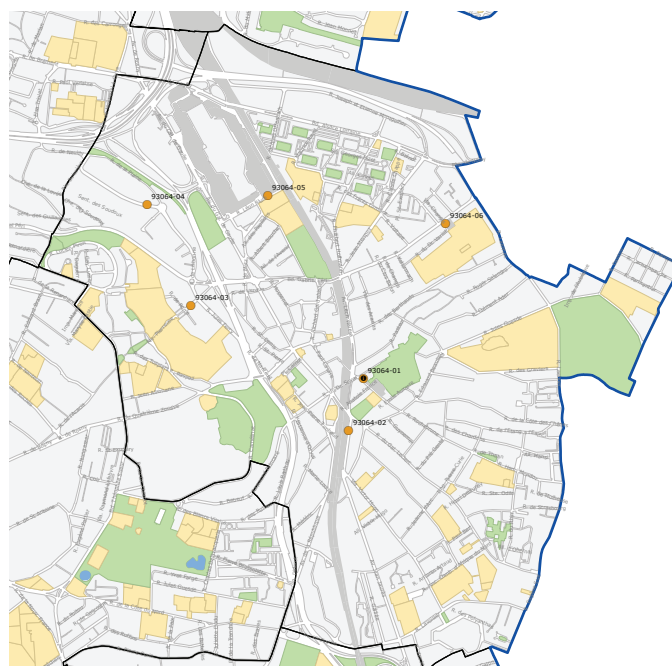
Carte : Réseau Titus à partir de septembre 2013 - Source : Ville de Rosny-sous-Bois

(3) Autres modes de transports alternatifs

Afin de compléter son offre de transports alternatifs à la voiture particulière, la Ville a adhéré au syndicat mixte d'Autolib pour compléter l'offre de transports.

Six stations seront implantées sur le territoire de la Ville : avenue Jean Jaurès, rue de Lisbonne, rue de Bruxelles, rue Léon Blum, rue Claude Pernès et sur le parking du stade Girodit.

Les stations seront construites d'ici la fin de l'année 2012. Chaque station comprendra 6 places. La station rue Claude Pernès aura l'implantation de la borne de réservation.



Carte : Emplacement des 6 stations Autolib - Source : Syndicat Mixte Autolib

(4) Le réseau cyclable et piétons

Pour faire de Rosny une ville promenade il est nécessaire de développer, diversifier et mailler l'offre de parcours doux..

- Dans les voies nouvelles ou réaménagées une piste cyclable trouve sa place soit en site propre comme les trottoirs de la rue Missak Manouchian, soit en couloir protégé sur chaussée telle la rue du Général Leclerc, soit en site partagé à l'exemple du mail Jean de Mailly ...Cependant l'absence de continuité du réseau cyclable ne favorise pas l'utilisation de ce mode doux.
- Quelques parcours piétons existent avec une ébauche

de promenade le long de la coulée verte : Plateau d'Avron, Parc Decesari, le Bois des Charcalets, le Golf, la promenade des Marronniers, le Diapason ... D'autres parcours assurent des promenades interquartiers : le mail centre ville, le mail messager.

- Les liaisons en projet : La Zac de la Mare Huguet, l'éco-école, la rue Conrad Adenauer, le plateau d'Avron, le bois des Charcalets.
- Les liaisons à long terme : Nanteuil/ligne 11, Saussaie-Beauchai/ligne11/centre ville, Bois-Perrier/Rosny-Bois-Perrier/Rosny2, Montgolfier/Rosny-Bois-Perrier.

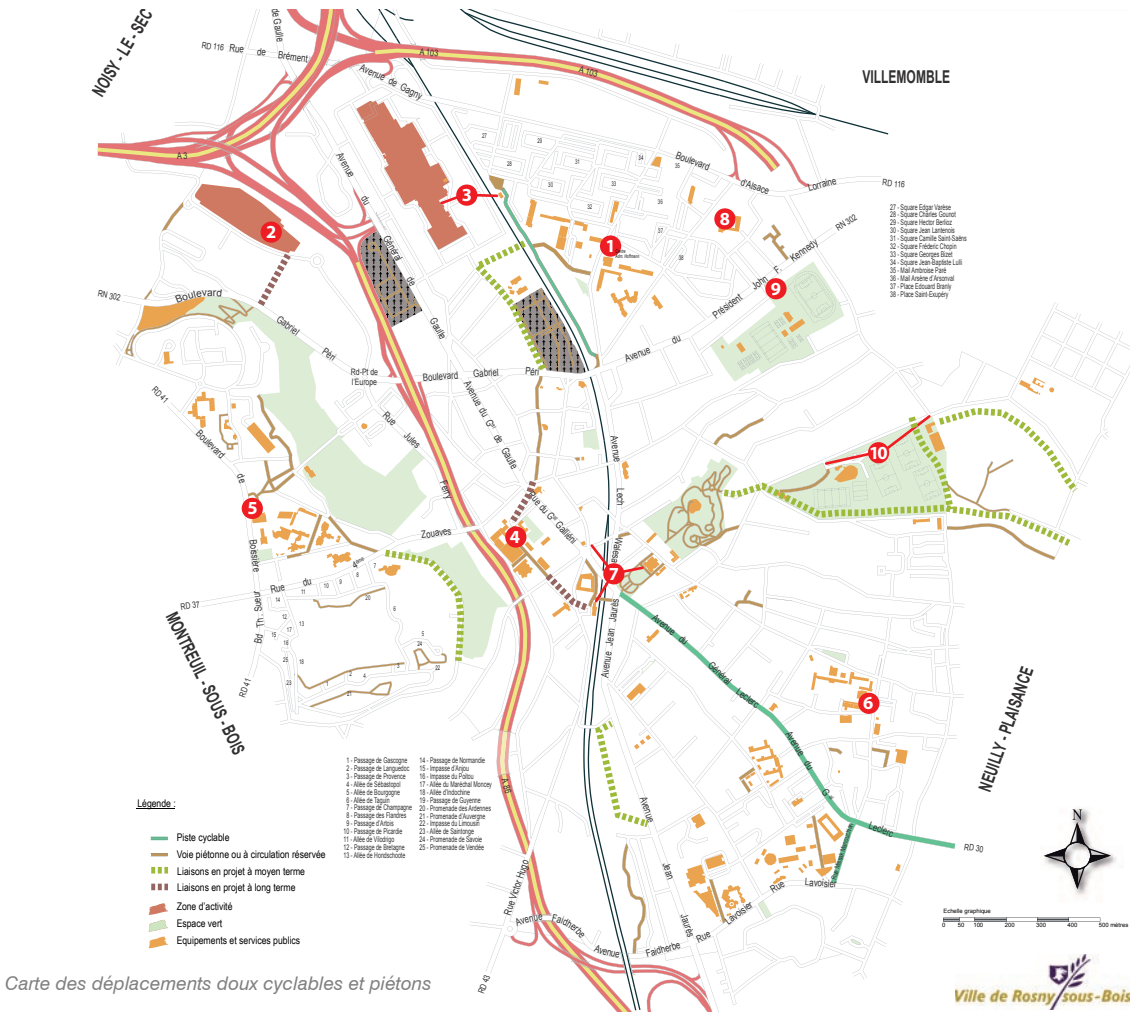


TABLEAU DES DISTANCES ET TEMPS DE PARCOURS À PIED ENTRE LES PRINCIPAUX SITES DE LA VILLE

MODE D'EMPLOI :

Pour utiliser ce tableau, il suffit de chercher les deux croisements entre 2 sites : le premier vous donne la distance entre ces deux sites et le deuxième vous donne le temps de parcours à pied approximatif.

Exemple : du Centre Administratif Hoffmann (1) à la Mairie (7), il y a 1,2 km et il faut environ 15 minutes pour y aller (soit de la Mairie au Centre Hoffmann).

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1	Centre Administratif Hoffmann	1,5 km	0,7 km	1,1 km	2 km	2 km	1,2 km	0,5 km	0,7 km	1,7 km
2	Centre Commercial DOMUS	20 min		1,3 km	1,3 km	1,2 km	2,6 km	1,6 km	1,8 km	2,5 km
3	Centre Commercial ROSNY 2 Gare RER Bois Perrier	8 min	16 min		1,3 km	1,8 km	2,5 km	1,6 km	1,5 km	1,9 km
4	Centre Jean Vilar - CNS	15 min	17 min	17 min		1,3 km	1,5 km	0,6 km	1,4 km	1,4 km
5	Centre Socioculturel de la Boissière	27 min	16 min	24 min	17 min		2,6 km	1,6 km	2,3 km	2,3 km
6	Centre Socioculturel du Pré-Gentil Ateliers - Garage - Magasin	25 min	32 min	31 min	18 min	31 min		1,1 km	2,2 km	2,2 km
7	Mairie - Espace Malraux Gare RER Rosny sous Bois	15 min	21 min	21 min	6 min	19 min	13 min		1,4 km	1,4 km
8	Résidence Ambroise Croizat	6 min	24 min	20 min	17 min	28 min	28 min	18 min		0,2 km
9	Stade Girodit	8 min	23 min	20 min	17 min	28 min	28 min	18 min	2 min	
10	Stade Letessier Ferme Pédagogique	23 min	33 min	22 min	19 min	30 min	20 min	16 min	15 min	11 min