

# PDUIF

## PLAN DE DEPLACEMENTS URBAINS D'ILE DE FRANCE

**Contribution du CODESQY  
Conseil de Développement de Saint-Quentin-en-Yvelines  
Sur la révision du PDUIF**

**Janvier 2010**







## Préambule

Le PDUIF – Plan de Déplacements Urbains d’Île-de-France – est un document d’orientation et de préconisations à moyen terme. Il définit les principes de l’organisation des transports de personnes et de marchandises, de la circulation et du stationnement. Il est le seul document à l’échelle de la Région qui traite des déplacements urbains de personnes et de biens, en prenant en compte l’ensemble des moyens et modes de déplacements.

Le PDUIF a été approuvé le 15 décembre 2000 par arrêté inter préfectoral au terme d’une large enquête publique. Le PDUIF doit être évalué au terme de cinq ans et révisé le cas échéant.

Le Syndicat des Transports d’Île-de-France (STIF) a établi en novembre 2007 une évaluation du PDUIF adopté en 2000, et a décidé le 12 décembre 2007 de réviser ce document. Une large consultation préalable à la révision a été lancée.

C’est dans ce cadre que le Conseil de Développement de Saint-Quentin-en-Yvelines (CODESQY), instance consultative rassemblant des représentants de la société civile et des citoyens, formule son avis, avec le souci de partager et de faire partager les grands objectifs du PDUIF et de faire des recommandations pour adapter les propositions du PDUIF aux besoins des habitants de Saint-Quentin-en-Yvelines et des personnes qui viennent y travailler.

### Liste de documents consultés :

- *PDUIF approuvé le 15 décembre 2000,*
- *Evaluation du PDUIF établie par le STIF en novembre 2007*
- *Fiches du STIF sur les projets structurants de transports en commun en Région Ile de France,*
- *Plan de mobilisation régional pour les transports adopté en juin 2008 par la Région Ile de France et ses partenaires.*
- *Contrat de projets Etat Région 2007-2013.*
- *Les déplacements des Franciliens en 2001-2002, Enquête globale des transports,*
- *Mise en œuvre du PDUIF : documents présentés sur le site du STIF, et notamment un ensemble de guides méthodologiques : Pôles d’échange, Plan local de déplacements, normes de stationnement dans les PLU, etc.*
- *PLD (Plan local de déplacement) de Saint-Quentin-en-Yvelines, élaboré en 2003.*
- *SDADEY, Schéma Départemental d’Aménagement et de Développement Equilibré des Yvelines adopté le 12 juillet 2006 par le Conseil Général des Yvelines,*
- *Schéma de déplacement des Yvelines adopté le 23 mars 2007 par le Conseil général des Yvelines.*
- *Avis du 13 mai 2009, du Conseil Economique et Social régional (CESR) d’Ile de France pour la révision du PDUIF*
- *Diagnostic et orientations pour le nouveau PDUIF, établi par le STIF en août 2009.*







## SYNTHESE

Le STIF a engagé une large consultation préalable à la révision du Plan de Déplacements urbains de l'Ile de France (PDUIF) qui avait été approuvé en décembre 2000.

Le PDUIF visait quatre objectifs majeurs :

- diminuer le trafic automobile de 3% en cinq ans, (de façon différenciée selon les zones de l'agglomération et leur desserte en transports collectifs),
- améliorer l'attractivité et augmenter la part des transports collectifs,
- augmenter de 3% de la part des tonnages de marchandises acheminées par la voie d'eau et le fer,
- favoriser la marche et le vélo comme modes de transports urbains à part entière.

Globalement, bien que la croissance de l'usage des transports en commun ait été très sensible (+ 1,9 % par an), les autres objectifs du PDUIF n'ont pas été atteints :

- le trafic routier a augmenté depuis 2000, de + 0,3 % par an sur l'ensemble de l'Ile de France, malgré une décroissance importante dans Paris,
- pour le trafic de marchandise, la route a continué sa progression au détriment du ferroviaire,
- l'évolution de l'usage de la marche et du vélo dans les déplacements est difficile à chiffrer.

Dans son document préparatoire pour engager la concertation préalable à la révision du PDUIF, le STIF identifie 9 grands défis, dont le principal est d'opérer un net rééquilibrage des modes de déplacements en faveur des transports collectifs et des déplacements doux.

Cet objectif général s'impose avec encore plus de vigueur qu'en 2000, pour prendre en compte les orientations du « Grenelle de l'environnement » et du Schéma Directeur de la Région Ile de France (SDRIF) en cours d'approbation, et les principes généraux d'organisation urbaine tels que les ont illustrés les cabinets d'urbanistes qui ont participé au concours d'idées sur le Grand Paris de l'avenir.

Le CODESQY adhère aux principes décrits dans les neuf défis identifiés par le STIF.

Pour le CODESQY, le PDUIF se décline en trois grands types d'actions en fonction des principaux acteurs impliqués :

- Les réseaux structurants (desserte ferroviaire)
- Les axes de Transport en Commun en Site Propre (TCSP) et de bus express
- L'organisation urbaine et implication des collectivités locales.





## Les réseaux structurants de transports collectifs

Bien que le PDUIF se place dans une perspective d'amélioration de l'existant pour le rendre plus attractif, le CODESQY considère que l'on ne peut pas dissocier cette approche d'une perspective d'ensemble de renforcement du réseau structurant de desserte ferroviaire, pour en accroître la capacité et l'efficacité.

La Région consacre une part importante de son budget à l'amélioration des infrastructures de transports en commun, et a élaboré avec ses partenaires un plan de mobilisation régional pour les transports pour les prochaines années.

Cependant, le CODESQY observe que les montants investis, de l'ordre de 100 € par habitant et par an, restent modestes. Pour avoir un impact significatif en faveur de l'usage des transports en commun, il considère qu'il serait nécessaire de « changer de braquet » ; d'autres concours financiers devraient venir conforter l'action de la Région. A cette fin, Région et Etat, devraient coordonner leurs moyens pour amplifier leur action autour d'une ambition commune, afin de doter l'agglomération parisienne d'un réseau structurant puissant et adapté au Grand Paris du futur.

Par ailleurs, le CODESQY constate que la situation de Saint-Quentin-en-Yvelines, due à un étranglement du réseau ferroviaire, illustre bien la nécessité de renforcer les infrastructures et la desserte ferroviaires. Une meilleure desserte et une plus grande attractivité des transports en commun passeraient par les renforcements et nouveaux investissements décrits en partie 3.1 du présent rapport.

## Les axes de TCSP et de bus express

Le PDUIF adopté en 2000 prévoyait la définition d'un « réseau magistral » de voirie comme support des lignes de TCSP et de bus express. De nombreux « comités d'axes » ont été mis en place, mais peu sont arrivés au terme de leur projet. Saint-Quentin-en-Yvelines n'a été impliqué dans aucun de ces comités.

Le CODESQY propose que :

Pour desservir les quartiers situés loin des gares, ou pour assurer des communications de pôle à pôle non reliés par une desserte ferroviaire, il conviendrait que soit mis en place ou développé un réseau de lignes de bus express. Pour les segments les plus stratégiques, la réalisation d'itinéraires en sites propres dits « TCSP » devrait être prévue.

L'organisation de telles lignes s'impose en particulier en grande couronne, pour offrir une alternative à l'usage de l'automobile.

En outre, les principaux axes devraient être conçus pour être convertibles, dans le futur, en lignes de tramway.

Le CODESQY observe que l'organisation des TCSP et lignes de bus express exige une coopération étroite entre départements (maîtres d'ouvrage pour la voirie départementale), les communes et communautés d'agglomération desservies, ainsi que la SNCF et la RATP pour la desserte des pôles multimodaux.

Aussi, pour mener à bien de tels projets qui mobilisent de nombreux acteurs, il conviendrait que le STIF, ou d'autres autorités ayant délégation localement pour l'organisation des transports collectifs, aient les moyens d'action, techniques et humains, nécessaires pour animer et piloter de tels projets.

Communautés d'agglomération et départements ne devraient ils pas s'impliquer beaucoup plus que par le passé pour ce qui concerne la conception des projets et leur financement ? Ceci permettrait à la région de se consacrer en priorité au financement des réseaux ferroviaires structurants.





Le CODESQY plaide pour qu'à Saint-Quentin-en-Yvelines, s'impose notamment la réalisation:

- du TCSP St Quentin – Saclay – Massy – Orly,
- de la traversée Est-Ouest de Saint-Quentin-en-Yvelines,
- de l'axe Saint-Quentin-en-Yvelines – Satory – Versailles Chantiers.

## Organisation urbaine et implication des collectivités locales

L'organisation urbaine apparait au CODESQY comme essentielle pour concourir aux objectifs du PDUIF :

- Une utilisation optimale d'un réseau de transports collectifs va de pair avec un urbanisme privilégiant une certaine densification le long des axes bien desservis par les transports en commun.
- Rapprocher ou associer les quartiers d'habitation et les zones d'activité permet de limiter les déplacements.
- Un partage équilibré de la voirie entre les divers usages : lignes de bus, taxis, marche, vélo, stationnement et circulations automobiles, doit permettre d'augmenter la part des déplacements doux et de faciliter l'accès aux transports collectifs et leur circulation.

Le STIF, animateur du PDUIF, n'ayant pas vocation à intervenir dans l'organisation urbaine, des modes de coopération adaptées devraient être mis en place avec les agglomérations et communes.

Pour le suivi du nouveau PDUIF, le CODESQY recommande la mise en place de moyens d'évaluation de la répartition des divers modes de déplacements dès le niveau de l'agglomération.

Un système d'évaluation de l'impact des politiques urbaines sur les déplacements devrait également être prévu, avec le concours d'organismes tels que l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région Ile de France (ou d'agences locales d'urbanisme).

Ainsi, un rapport annuel sur la mise en œuvre du PDUIF et des PLD, et l'évolution des modes de déplacements dans la commune ou l'agglomération, pourrait être présenté devant chaque conseil municipal et chaque conseil d'agglomération.

Le même type de rapport pourrait être établi au niveau des Conseils généraux et du Conseil régional, pour ce qui relève de leur implication dans le PDUIF et la programmation des investissements y concourant.

Le CODESQY propose également que sur l'ensemble des trois grands types d'actions examinés, le nouveau PDUIF prévoie les moyens de mieux impliquer les collectivités locales, chacune à leur niveau, dans sa mise en œuvre. Cette condition permettra aussi de mieux intégrer les autres composantes du PDUIF, telles que l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite, la réflexion sur la tarification ou la gestion des livraisons de marchandises dans les agglomérations.

Les Conseils de Développement, de par leur mission et l'attention qu'ils portent à l'aménagement des territoires, en particulier en matière de transports, sont des relais pour faire connaître les objectifs du PDUIF et ont vocation, en tant qu'instance consultative, à être partie prenante dans toutes les démarches de sa mise en œuvre.







# DEVELOPPEMENT

## Sommaire

Contribution du CODESQY .....	1
Partie 1 : du PDU de 2000 à la révision de 2010 .....	10
Bilan après 8 ans de mise en œuvre (cf. document d'évaluation du PDUIF par le STIF) .....	10
Déclinaison locale du PDUIF .....	11
Principes pour le futur PDUIF .....	11
Partie 2 : analyse des fiches « défis n°1 à 9 » DU PDUIF.....	12
Défi 1 - Agir sur les formes urbaines, l'aménagement et l'espace public.....	12
Défi 2 - Rendre les transports collectifs plus attractifs .....	12
Défi 3/4 - Redonner à la marche de l'importance dans les déplacements et donner un nouveau souffle à la pratique du vélo .....	13
Défi 5 - Agir sur les conditions d'usage de l'automobile .....	13
Défi 6 - Rendre accessible l'ensemble de la chaîne de déplacement pour les personnes à mobilité réduite .....	13
Défi 7- Rationaliser l'organisation des flux de marchandises et favoriser le transfert modal.....	13
Défi 8 - Construire le système de gouvernance responsabilisant les acteurs dans la mise en œuvre du PDUIF.....	13
Défi 9 - Faire des franciliens des acteurs responsables de leur déplacement .....	14
Partie 3 : Déplacements Urbains spécifiques à notre territoire de SQY .....	15
1) Dessertes ferroviaires .....	15
2) Les axes de TCSP et de bus express.....	16
3) Les 3 pôles gare de Saint-Quentin-en-Yvelines .....	17
4) Réaménager la ville, le partage de l'espace. . . . .	17
5) Taxis et modes de transports innovants .....	17
6) Tarification.....	18
7) Fret ferroviaire.....	18





## Partie 1 : du PDU de 2000 à la révision de 2010

Comme le prévoit la LOTI (Loi d'Orientation des Transports Intérieurs), le PDUIF **définit les principes d'organisation des déplacements de personnes et du transport des marchandises, de la circulation et du stationnement.**

Rappelons qu'il vise à faire évoluer les pratiques de mobilité des franciliens dans l'optique de la Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle des Energies (loi LAURE de 1996).

En Ile de France, le Plan de Déplacements Urbains d'Ile-de-France (PDUIF) a été approuvé par arrêté inter préfectoral le 15 décembre 2000. Il vise quatre objectifs majeurs :

- diminuer le trafic automobile de 3% en cinq ans, (de façon différenciée selon les zones de l'agglomération et leur desserte en transports collectifs),
- améliorer l'attractivité et augmenter la part des transports collectifs,
- favoriser la marche et le vélo comme modes de transports urbains à part entière,
- augmenter de 3% de la part des tonnages de marchandises acheminées par la voie d'eau et le fer.

Le PDUIF 2000 se place dans une **perspective d'amélioration de la gestion de l'existant**, les investissements structurants faisant l'objet d'autres programmations et financements. La mise en œuvre des 176 actions correspondantes doit permettre d'apporter des améliorations concrètes et significatives dès le court terme (5 ans).

Sa déclinaison opérationnelle se fait essentiellement par le biais de comités spécifiques travaillant sur les lignes du réseau principal de bus (comités d'axes) et les pôles gare du réseau principal (comité de pôle).

Au niveau de chaque ville, la satisfaction de ces objectifs passe par une organisation de l'espace de la voirie visant à assurer une meilleure efficacité des transports collectifs, à gérer le stationnement et à favoriser les circulations douces.

### Bilan après 8 ans de mise en œuvre (cf. document d'évaluation du PDUIF par le STIF)

Il apparait, globalement que, les objectifs du PDUIF n'ont pas été atteints.

En effet, le trafic routier a augmenté depuis 2000, de + 0,3 % par an sur l'ensemble de l'Ile de France, malgré une décroissance importante de ce trafic dans Paris intramuros.

Dans un contexte d'augmentation du trafic de marchandises hors transit (+ 1,2 % par an), la route a continué sa progression au détriment du ferroviaire. La voie d'eau poursuit sa modernisation et enregistre une faible progression de ses trafics.

Les seules données connues concernant l'usage du vélo et de la marche à pied ne permettent pas de mesurer l'évolution.

Toutefois, la croissance de l'usage des transports en commun a été très sensible : + 1,9 % par an. (+ 1,2% dans Paris, + 2,4% en petite couronne, + 1,9% en grande couronne).

Beaucoup de comités d'axes et de comités de pôles se sont mis en place, mais peu sont parvenus au terme de leur projet. Par ailleurs, leur foisonnement ne permet pas de se faire une idée de la cohérence d'ensemble au niveau du PDUIF.

Il semble également que la prise en compte du PDUIF 2000 dans les documents d'urbanisme locaux reste à prouver, notamment par manque de données et d'indicateurs fixant des ambitions.





### Déclinaison locale du PDUIF

Le PDUIF se décline au niveau local par la mise en place de Plans Locaux de Déplacements.

En ce qui concerne Saint-Quentin-en-Yvelines :

- Saint-Quentin-en-Yvelines a été une des premières communautés d'agglomération à élaborer un plan local de déplacements (en 2003), ce plan doit aujourd'hui être révisé, et la procédure de révision est engagée.
- Des comités de pôles ont été mis en place pour améliorer les accès et les échanges intermodaux des gares de l'agglomération (Saint-Quentin-en-Yvelines, Trappes et La Verrière), mais seul le comité de pôle de la gare de Saint-Quentin a abouti à l'élaboration d'un projet englobant plusieurs aménagements.
- Pour la création ou l'amélioration des lignes de bus principales (réseau express de pôle à pôle), aucun comité d'axe intéressant Saint-Quentin-en-Yvelines n'a été initié à ce jour.

### Principes pour le futur PDUIF

**Le CODESQY plaide pour que ce futur PDUIF soit à la hauteur des enjeux à court et à long terme : « Grenelle de l'environnement », attractivité économique de la Région parisienne, qualité de vie des habitants.**

Pour cela, il considère qu'il importe en particulier de remédier aux points faibles identifiés dans la mise en œuvre du PDUIF 2000 :

- mettre le citoyen au centre de la réflexion, notamment sous l'angle du service rendu et par la facilitation de comportements économes,
- intégrer l'investissement en infrastructures dans le périmètre du PDUIF
- prévoir des moyens financiers à la hauteur des objectifs poursuivis, et mieux affirmer le lien avec les programmes d'investissements structurants,
- renforcer le caractère opérationnel du PDUIF notamment en lui donnant un caractère prescriptif et en définissant clairement le rôle de chaque acteur et son intégration dans une organisation décisionnelle,
- concevoir le PDUIF en cohérence avec le SDRIF et faire en sorte qu'il soit pris en compte dans les documents d'urbanisme des différentes collectivités locales Plan Local d'Urbanisme (PLU), (PLD, etc.),
- les données utilisées comme indicateurs en matière de suivi des objectifs doivent être exprimées en valeur absolue, en pourcentage de la part des différents déplacements entre eux et pas seulement exprimés en termes d'évolution
- intégrer une organisation et des mécanismes de suivi et d'évaluation efficaces, notamment pour les domaines qui relèvent de l'initiative des collectivités locales.





## Partie 2 : analyse des fiches « défis n°1 à 9 » du PDUIF

La révision est formulée sous forme de défis qui posent les objectifs du PDUIF 2010.

Le Conseil de Développement de Saint-Quentin-en-Yvelines (CODESQY) a examiné ces défis sous l'angle du développement durable.

La charte de l'environnement du 28 février 2005 (loi constitutionnelle) demande la prise en compte des mesures anticipatrices/conservatrices, ou compensatoires en faveur de la protection du milieu naturel. Leur évaluation conduirait à confirmer la pertinence de tout l'arsenal des préconisations du PDUIF.

Le CODESQY considère que le PDUIF se doit de prendre en compte les déplacements de population et transports de marchandises générés dans les échanges avec les régions voisines.

Il constate, par ailleurs que les défis posés font apparaître un décalage entre les objectifs et la méthodologie pour leur mise en œuvre.

### Défi 1 - Agir sur les formes urbaines, l'aménagement et l'espace public

Le CODESQY adhère aux orientations proposées qui vont, selon lui, dans le bon sens (densification urbaine, aménagement pour favoriser les différents modes de déplacement...), mais il considère qu'elles ne sont pas traduites sous forme suffisamment incitative.

Dans le même souci de rationalisation, le PDUIF devrait affirmer comme recommandation primordiale de contribuer à rapprocher emploi et habitat.

Il faudrait également veiller à la cohérence avec le SDRIF et notamment ses déclinaisons locales PLD, PLH, PLU.

### Défi 2 - Rendre les transports collectifs plus attractifs

Le CODESQY approuve la volonté d'améliorer l'attractivité pour offrir des transports en commun qui soient compétitifs en termes de durée, de confort et de coût par rapport à la voiture particulière.

Pour cela, il pense indispensable d'augmenter considérablement le montant des investissements et d'accélérer leur mise en œuvre. Ce que l'on peut résumer par : « changer de braquet ».

Notamment pour redonner de la cohérence au PDUIF il faudrait viser à réduire le déséquilibre existant en matière de desserte de transports en commun entre Paris, Petite Couronne, Grande Couronne et les divers pôles ou bassins d'emplois. Entre autres, ce projet de PDUIF devrait compléter la « radialité » actuelle du réseau ferré par un maillage au moyen de lignes ferrées circulaires.

Il serait également nécessaire de rééquilibrer l'usage des infrastructures en fonction du potentiel des bassins de vie et d'emploi, tant en matière de fréquences que d'amplitude horaire.

La tarification actuelle est concentrique à partir de Paris. Pour le CODESQY, il est évident que cela ne favorise pas les centres urbains de grande couronne.

Il existe de nombreuses modalités tarifaires, mais le CODESQY plaide pour :

- aller plus loin pour favoriser l'usage occasionnel des transports en commun pour les distances importantes : réduire le prix des billets à l'unité, y inclure l'intermodalité, réduire l'amplitude des prix en fonction de la distance parcourue (exemple : Saint-Quentin-en-Yvelines – Roissy),
- revoir la tarification pour ne pas pénaliser les déplacements locaux à l'intérieur de la grande couronne, sous prétexte qu'il faille passer par des zones plus centrales (exemple : Saint-Quentin-en-Yvelines – Orly par Versailles).

L'amélioration de l'offre en transports en commun générera naturellement l'augmentation de leur usage, en révélant une demande actuellement latente.





### Défi 3/4 - Redonner à la marche de l'importance dans les déplacements et donner un nouveau souffle à la pratique du vélo

L'intérêt de la marche à pied et du vélo se situe aussi bien dans l'alternative à la voiture pour les déplacements de proximité et dans les trajets pour atteindre la station de transport en commun. Le CODESQY considère qu'il faut en finir avec les conflits qui consistent à opposer les piétons et les vélos à la voiture. Pour cela, il propose qu'en terme de conception urbaine, soient développés les parcours sécurisés, indépendants du réseau automobile et agréables. Pour les vélos, il faudrait également concevoir une chaîne de stationnement, du départ à l'arrivée, par la création d'emplacements sécurisés (y compris dans les divers types d'habitat).

### Défi 5 - Agir sur les conditions d'usage de l'automobile

Ce défi vise notamment à redéfinir les fonctionnalités de la voirie pour favoriser son usage multimodal (circulation et stationnement), à améliorer la sécurité routière et à favoriser le covoiturage. Là où il existe des alternatives attractives, le CODESQY préconise de réfléchir à des moyens de dissuasion pour l'utilisation de la voiture.

### Défi 6 - Rendre accessible l'ensemble de la chaîne de déplacement pour les personnes à mobilité réduite

Le CODESQY souhaite vivement que soient repensées les structures urbaines pour prendre en compte ce qui concerne **près d'un tiers de la population**, dans une définition allant des handicapés physiques aux personnes âgées et aux personnes accompagnées d'enfants et de bagages.

### Défi 7- Rationaliser l'organisation des flux de marchandises et favoriser le transfert modal

Le CODESQY estime que seuls des investissements massifs sur le réseau ferré couplé à des plateformes logistiques autour de Paris et des grands pôles permettront de diminuer le trafic poids lourds sur le réseau routier d'Ile de France.

Par ailleurs, le commerce de proximité devrait être repensé comme une alternative aux grands centres commerciaux, consommateur d'espace et générateurs de déplacements individuels. Toute réalisation urbaine devrait intégrer ce concept, en particulier pour ce qui concerne les zones de livraison.

### Défi 8 - Construire le système de gouvernance responsabilisant les acteurs dans la mise en œuvre du PDUIF

Une gouvernance efficace est un processus de décision collectif appelant une coopération entre les institutions et tous ceux directement ou indirectement concernés par les décisions publiques. C'est un vrai changement d'état d'esprit, de façon de gouverner puisque la gouvernance vise à allier démocratie électorale et démocratie participative. Autrement dit, la gouvernance implique une nouvelle philosophie de l'action publique qui consiste à faire du citoyen un acteur important du développement de son territoire.

La mise en œuvre des actions du PDU exige la participation de multiples acteurs et des investissements financiers très importants. Il apparaît donc pour le CODESQY comme nécessaire de pouvoir disposer de réel pouvoir pour traduire les défis en réalisations concrètes pour l'utilisateur, à tous les niveaux :

- investissements structurants (Etat, Région...)
- comités d'axes, et comités de pôles (Région, Départements, agglomérations...)
- aménagements urbains (agglomérations, communes...)





Il semble indispensable qu'une coordination renforcée soit mise en œuvre entre ces acteurs.

Les Schémas de Cohérence Territoriale (SCOT) et autres documents d'urbanisme des agglomérations et des communes, devraient être élaborés en prenant en compte les objectifs du PDUIF.

**Les instances de démocratie participative (CESR, Conseils de Développement...) peuvent apporter une vision sur le long terme. Le CODESQY souhaite que ces instances et les représentants d'usagers soient à toutes les étapes parties prenantes en tant qu'instance consultative, d'analyse, de décision, et de suivis**

#### **Défi 9 - Faire des franciliens des acteurs responsables de leur déplacement**

Il apparaît au CODESQY que la prise en compte des principales contraintes de la population contribuerait à enrichir le PDUIF.

Un plan d'ensemble, vers le grand public, des modes de déplacement illustrerait la prise en compte des besoins et permettrait l'appropriation par les citoyens de ce PDUIF.

Une volonté politique favorisant l'implication de partenaires locaux et d'autres acteurs permettrait une communication à destination du public et entraînerait l'implication citoyenne afin de diversifier les regards. Cette volonté pourrait se traduire par la présentation annuelle publique des réalisations par rapport aux objectifs, de l'échelon communal à l'échelon régional.





## Partie 3 : Déplacements Urbains spécifiques à notre territoire de SQY

### 1) Dessertes ferroviaires

Le CODESQY entend attirer l'attention sur les déficiences qu'il relève concernant la desserte ferroviaire de Saint-Quentin-en-Yvelines et sur les améliorations attendues (bien que le PDUIF n'ait pas vocation à traiter des investissements en infrastructures dont les objectifs à long terme relèvent du Schéma Directeur de la Région Ile de France, et le financement à moyen terme des contrats de projet Etat – Région).

On trouve dans les principes de modification du PDUIF, l'idée force suivante:

« Une offre en transports collectifs réorganisée et offrant une meilleure desserte des grands pôles générateurs de trafic. »

Saint-Quentin-en-Yvelines, agglomération de 150 000 habitants et 100 000 emplois est sans conteste un tel pôle. Les mouvements quotidiens entre Saint-Quentin-en-Yvelines et le reste de l'Ile de France sont importants : 53 000 actifs Saint-Quentinois travaillent hors de l'agglomération, et environ 75 000 actifs résidant hors de l'agglomération y travaillent, soit environ 250 000 mouvements quotidiens pour les seuls trajets domicile-travail, dont plus des ¾ en automobile individuelle.

Pour atteindre les objectifs de diminution des transports automobiles individuels, il apparaît au CODESQY nécessaire d'augmenter de façon très significative l'offre de transports ferroviaires à partir de Saint-Quentin-en-Yvelines.

L'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines est desservie par trois lignes SNCF ou RER :

- Liaison Paris-Montparnasse – Rambouillet
- Liaison Bibliothèque François Mitterrand – Saint-Quentin-en-Yvelines (RER C)
- Liaison La Défense – La Verrière

En considérant que la capacité des couloirs ferroviaires n'est pas facilement extensible à court terme, il **paraît indispensable de rééquilibrer** dès maintenant les destinations directes, les fréquences et les priorités de l'ensemble des couloirs ferroviaires concernés au prorata des besoins effectifs des différents bassins d'emploi et de vie desservis par ces couloirs, tant en heures pleines qu'en heures creuses. Le CODESQY attend les améliorations suivantes :

En heures de pointe, avec les fréquences actuelles, la qualité du service est en dégradation, les trains sont bondés et toute amélioration du taux d'utilisation des transports en commun sur cet axe nécessitera **une augmentation de capacité**.

*De plus il faut supprimer le goulet d'étranglement de Porchefontaine, l'un des points les plus urgents pour le trafic régional et national.*

En heures creuses, la qualité de l'offre est très insuffisante, tant du point de vue des fréquences que des durées de parcours (tous les trains sont omnibus). Dans ces conditions, beaucoup d'usagers préfèrent se déplacer en automobile.

Etant donné que Versailles est desservie – pour l'ensemble de ses trois gares – à une fréquence triple de celle de Saint-Quentin-en-Yvelines, **ne faut-il pas envisager un simple redéploiement de la desserte des gares Rive Droite et Rive Gauche sur Chantiers, et le prolongement jusqu'à Saint-Quentin-en-Yvelines ?** Ce qui permettrait d'améliorer sa desserte à moindre frais.





L'heure pleine du soir, au départ de Montparnasse, se termine avant 20 heures, soit avant l'heure de retour des voyageurs grandes lignes qui reviennent de province.

Le CODESQY pense que l'amélioration de l'offre pour la desserte de Saint-Quentin-en-Yvelines, passe par un rééquilibrage des fréquences offertes entre Paris et Saint-Quentin-en-Yvelines, et par de nouveaux aménagements de lignes :

- Augmentation des fréquences sur la liaison La Défense – La Verrière et prolongation vers Paris - Saint Lazare.
- Réduction des durées de parcours en heures creuses sur la liaison Saint-Quentin-en-Yvelines – Paris-Montparnasse, et amélioration des fréquences.
- RER C : réduction des durées de parcours, prolongement du RER C jusqu'à La Verrière, pour assurer une meilleure répartition des usagers entre les trois pôles gare qui desservent Saint-Quentin-en-Yvelines,
- rééquilibrage entre la desserte de Versailles Rive Gauche et la desserte de Saint-Quentin-en-Yvelines (RER C et ligne Montparnasse)
- rééquilibrage entre la desserte de Versailles Rive Droite et la desserte de Saint-Quentin-en-Yvelines (ligne La Défense)
- Possibilité, par un accord avec la Région Centre, de prévoir un arrêt à Saint-Quentin-en-Yvelines des TER Chartres – Paris, permettant aux habitants d'Eure et Loir travaillant à Saint-Quentin de s'y arrêter, et aux Saint-Quentinois d'avoir une liaison directe rapide vers Paris ou vers Chartres.

En outre, Le CODESQY signale :

- Les difficultés de liaison ferroviaire entre Saint-Quentin et l'aéroport de Roissy.
- Les difficultés de liaison avec l'aéroport d'Orly, pourtant situé à moins de 25 km du centre de Saint-Quentin.
- Que le projet de mise en service de la tangentielle ouest entre Saint-Cyr-l'Ecole et Poissy - Achères, sera de peu d'intérêt pour les Saint-Quentinois, si elle n'est pas prolongée jusqu'à Saint-Quentin.

Le CODESQY reçoit avec intérêt l'annonce de la création d'un métro automatique en rocade autour de l'agglomération parisienne dont le principe est défini dans le projet de loi sur le Grand Paris en cours d'examen au Parlement, sous réserve qu'il respecte le principe de rééquilibrage et donc que Saint-Quentin en-Yvelines soit situé sur l'itinéraire de ce futur métro, et desservi par l'une des futures stations, qui deviendrait un nouveau pôle d'échange multimodal à l'est de l'agglomération.

## 2) Les axes de TCSP et de bus express

Le PDUIF de 2000, prévoyait la définition d'un « réseau magistral » de voirie comme support de lignes de TCSP et bus express, et la mise en place de « comités d'axes ».

Réduire la circulation automobile en grande couronne et particulièrement à Saint-Quentin en-Yvelines nécessiterait une implication beaucoup plus grande des collectivités locales et des départements aux cotés de la région, pour concevoir l'armature et les aménagements de voirie nécessaires pour la mise en place d'un réseau de transports collectifs express de surface efficace.

En ce qui concerne la desserte de Saint-Quentin-en-Yvelines, le CODESQY considère que les études et la constitution de comités d'axes devraient être engagées en vue de créer des lignes TCSP ou bus express sur les axes suivants :

- La liaison TCSP Saint-Quentin – Saclay – Massy – Orly,
- Une liaison TCSP entre l'Ouest et l'Est de Saint-Quentin-en-Yvelines. Outre la nécessité de résoudre les problèmes de franchissement de la RN 10 et de la voie ferrée, cet axe en correspondance avec le réseau ferré devra être le support de plusieurs lignes de desserte express se prolongeant au-delà de St Quentin,
- La liaison TCSP La Verrière – Trappes,
- Liaison Saint-Quentin-en-Yvelines – Satory-Versailles Chantiers.





La liste ci-dessus n'est pas limitative.

Le CODESQY rappelle, que la définition d'axes structurants pour l'implantation de TCSP et de bus express, doit être faite avec une vue prospective. Le développement des transports en communs devant appeler à terme la conversion des principaux axes en lignes de tramway.

### 3) Les 3 pôles gare de Saint-Quentin-en-Yvelines

Pour améliorer l'attractivité du réseau de bus et faciliter les correspondances avec le réseau lourd, des comités de pôles ont été mis en place : Saint-Quentin-en-Yvelines, La Verrière, Trappes.

Il importera que l'ensemble des partenaires impliqués sur ces comités de pôle continue de veiller au bon fonctionnement de ces pôles et à l'application des actions décidées.

### 4) Réaménager la ville, le partage de l'espace.

Le CODESQY approuve le principal objectif du PDUIF qui était et doit rester la diminution du recours à l'automobile particulière pour les déplacements en région Ile de France notamment pour Saint-Quentin-en-Yvelines, agglomération conçue dans les années 1970-80 pour le tout voiture.

Cela implique l'accroissement de l'usage des transports collectifs, et, pour les courts trajets, l'augmentation de la part des déplacements à pied ou en vélo.

Le CODESQY souhaite que Saint-Quentin-en-Yvelines soit exemplaire pour l'utilisation du vélo comme moyen de déplacement courant, ainsi que pour le sport et les loisirs, en raison de la réalisation prochaine du vélodrome siège de la fédération française de cyclisme et des équipements associés, et d'un environnement naturel favorable.

Il considère que l'utilisation optimale d'un réseau de transports collectifs va de pair avec un urbanisme privilégiant une certaine densification, notamment le long des axes bien desservis par le réseau de transports en commun.

**Un vrai partage de la voirie entre les divers usages : lignes de bus, marche, vélo, stationnement, circulation automobile appelle une réflexion globale des collectivités avec une large concertation et la sensibilisation des habitants.**

Un projet de territoire pour Saint-Quentin-en-Yvelines doit permettre de vérifier la cohérence des choix opérés avec les principaux axes du PDUIF. Un tel projet de territoire déclinerait toute une série de préconisations pour le compte de Saint-Quentin-en-Yvelines, avec une vision élargie au bassin de vie que constituent les communes limitrophes et à l'ensemble du territoire de l'Opération d'Intérêt National (OIN).

Les documents de planification territoriale de Saint-Quentin-en-Yvelines comme ceux de l'ensemble des communes et de leurs groupements : SCOT, Projets de territoire, PLH, PLD, PLU, et autres documents de programmation contractuels entre collectivités publiques, devront être cohérents avec les objectifs et prescriptions du PDUIF (qui lui-même sera en cohérence avec le SDRIF).

### 5) Taxis et modes de transports innovants

Les services de taxis sont un complément des transports collectifs, le CODESQY propose que des dispositions soient prises pour développer l'offre de services.





**Il conviendrait également d'encourager l'expérimentation de modes de transports innovants adaptés à certains types de dessertes à faible demande ou à besoins spécifiques.**

#### 6) Tarification

A titre d'illustration de ce qui a été dit, la différence de tarification entre Versailles (zone 3) et Saint-Quentin-en-Yvelines (zone 5), à 8 km de distance, conduit les usagers à préférer s'arrêter à Versailles et à demander des bus d'entreprise pour rejoindre leur lieu de travail à Saint-Quentin-en-Yvelines, au détriment du TCSP qui dessert les zones d'activité.

#### 7) Fret ferroviaire

Le site de Trappes dispose d'une infrastructure importante de triage en capacité de traiter le fret ferroviaire, pourtant il semble qu'il soit sous-utilisé, ce qui est dommage.





Pour toute information :  
Service Coordination Codesqy

Anne ROUSSEAU  
Responsable  
01 39 30 42 14 [anne.rousseau@agglo-sqy.fr](mailto:anne.rousseau@agglo-sqy.fr)

Marie Christine BERTRAND  
Assistante Administrative  
01 39 30 24 13 [marie-christine.bertrand@agglo-sqy.fr](mailto:marie-christine.bertrand@agglo-sqy.fr)

