

**DATE DE CONVOCATION**  
30 octobre 2014

**DATE D'AFFICHAGE**  
30 octobre 2014

**DATE D'ACCUSE  
DE RECEPTION  
PREFECTURE DES YVELINES**  
19/11/14

**NOMBRE DE MEMBRES  
EN EXERCICE : 48**

**NOMBRE DE PRESENTS : 44**

**NOMBRE DE VOTANTS : 48**

## EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS

### DES BUREAUX ET DES CONSEILS COMMUNAUTAIRES

**Le jeudi 6 novembre 2014 à 20h30, le Conseil Communautaire légalement convoqué, s'est réuni au siège social sous la Présidence de M. Michel LAUGIER**

**Etaient présents :**

M. Jean-Michel FOURGOUS, Mme Anne CAPIAUX, M. Gérald FAVIER, Mme Ghislaine MACE BAUDOU, M. Jean-Pierre LEFEVRE, Mme Martine LETOUBLON, M. Laurent MAZAURY, Mme Catherine DAVID, M. Michel BESSEAU, M. François DELIGNE, Mme Marie-Christine LETARNEC, M. Gilles BRETON, Mme Bénédicte ALLIER-COYNE, M. Roger ADELAIDE, Mme Danièle VIALA, M. Olivier PAREJA, Mme Danielle HAMARD, M. Ladislav SKURA, M. Alain HAJJAJ, Mme Nelly DUTU, M. Bertrand HOUILLON, Mme Christine MERCIER, M. Michel LAUGIER, Mme Suzanne BLANC, M. Jean-Luc OURGAUD, Mme Armelle AUBRIET, Mme Marie-Noëlle THAREAU, M. Bruno BOUSSARD, Mme Catherine BASTONI, M. Jean-Pierre PLUYAUD, Mme Michèle PARENT, M. Vivien GASQ, M. Guy MALANDAIN, M. Jean-Yves GENDRON, Mme Christine VILAIN, M. Benoît HAMON, Mme Sandrine GRANDGAMBE, M. Ali RABEH, Mme Anne-Andrée BEAUGENDRE, M. Luc MISEREY, Mme Alexandra ROSETTI, M. Jocelyn BEAUPEUX, Mme Patricia LABE, M. Alexis BIETTE

**formant la majorité des membres en exercice.**

**Absents :**

**Secrétaire de séance :** Monsieur Jean-Pierre PLUYAUD

**Pouvoirs :**

Mme Aurore BERGE à M. Laurent MAZAURY  
M. Eric-Alain JONES à M. Jean-Luc OURGAUD  
Mme Jeanine MARY à M. Guy MALANDAIN  
M. Othman NASROU à M. Ladislav SKURA

**Etudes**

**OBJET : 2 - (2014-753) - Saint-Quentin-en-Yvelines - Communauté d'Agglomération - Approbation de la révision du Plan Local de Déplacements (PLD)**

Sauf mention contraire inscrite dans la mesure de publicité appropriée, la présente décision peut faire l'objet d'un recours contentieux devant le tribunal administratif de Versailles dans un délai de deux mois à compter de la plus tardive des dates suivantes :

- Date de sa réception en Préfecture ;
- Date de sa publication et/ou de sa notification.

Dans ce même délai, un recours gracieux peut être déposé devant l'autorité territoriale. Ce recours suspend le délai de recours contentieux qui recommencera à courir à compter de la réponse expresse de l'autorité territoriale ou à défaut de réponse, deux mois après l'introduction du recours gracieux

**OBJET : 2 - (2014-753) - Saint-Quentin-en-Yvelines - Communauté d'Agglomération - Approbation de la révision du Plan Local de Déplacements (PLD)**

**Le Conseil Communautaire**

**VU** le Code Général des Collectivités Territoriales,

**VU** l'arrêté préfectoral n°65/DRCL/2011 en date du 22 mars 2011 portant modification des statuts (article 4) de la Communauté d'Agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines,

**VU** l'arrêté préfectoral n°2013290-0019 en date du 17 octobre 2013 constatant la composition du Conseil Communautaire de la Communauté d'Agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines, fixée à 48 membres,

**VU** le Bureau du 16/10/2014

**VU** le Code des transports et notamment ses articles L.1214-30 et suivants,

**VU** l'article 28-4 de la Loi d'Orientation sur les Transports Intérieurs (LOTI),

**VU** le Schéma Directeur de la Région Île de France approuvé le 26 avril 1994,

**VU** la délibération du 23 juin 2000 du Comité syndical du SAN approuvant le Plan Local des Déplacements (PLD) de Saint-Quentin-en-Yvelines,

**VU** la délibération du 13 septembre 2001 du Comité syndical du SAN modifiant le périmètre du PLD,

**VU** la délibération du Comité syndical du SAN du 16 octobre 2003, approuvant le Plan Local des Déplacements (PLD) de Saint-Quentin-en-Yvelines,

**VU** la décision du Comité interministériel d'aménagement et de compétitivité des territoires du 6 mars 2006, actant la mise en place de l'Opération d'Intérêt National « Massy-Palaiseau-Saclay-Versailles-Saint-Quentin-en-Yvelines »,

**VU** la délibération n°2008-57 du Conseil communautaire en date du 21 février 2008 approuvant le PLU de la commune de Magny-les-Hameaux,

**VU** la délibération n°2008-222 du Conseil communautaire en date du 29 mai 2008 approuvant le PLU de la commune de Voisins-le-Bretonneux,

**VU** la délibération n°2010-562 du Conseil communautaire en date du 1<sup>er</sup> juillet 2010 approuvant le PLU de la commune d'Élancourt,

**VU** la délibération n°2010-976 du Conseil communautaire en date du 14 octobre 2010 approuvant le PLU de la commune de Montigny-le-Bretonneux,

**VU** la délibération n°2011-1044 du Conseil communautaire en date du 15 décembre 2011 approuvant le PLU de la commune de Guyancourt,

**VU** la délibération n°2013-401 du Conseil communautaire en date du 30 mai 2013 approuvant le PLU de la commune de Trappes,

**VU** la délibération n°2013-469 du Conseil communautaire en date du 27 juin 2013 approuvant le PLU de la commune de la Verrière,

**VU** l'adoption du projet du nouveau Plan de Déplacements Urbains d'Île-de-France (PDUIF) par la Région Île-de-France en date du 16 février 2012,

Sauf mention contraire inscrite dans la mesure de publicité appropriée, la présente décision peut faire l'objet d'un recours contentieux devant le tribunal administratif de Versailles dans un délai de deux mois à compter de la plus tardive des dates suivantes :

- Date de sa réception en Préfecture ;

- Date de sa publication et/ou de sa notification.

Dans ce même délai, un recours gracieux peut être déposé devant l'autorité territoriale. Ce recours suspend le délai de recours contentieux qui recommencera à courir à compter de la réponse expresse de l'autorité territoriale ou à défaut de réponse, deux mois après l'introduction du recours gracieux

**VU** l'approbation du nouveau Plan de Déplacements Urbains d'Île-de-France (PDUIF) par la Région Île-de-France en date du 19 juin 2014,

**VU** la délibération n°2012-465 du conseil communautaire du 24 mai 2012 approuvant le lancement de la procédure de révision du Plan Local des Déplacements de Saint-Quentin-en-Yvelines,

**VU** la délibération n°2012-878 du conseil communautaire du 20 septembre 2012 définissant les modalités de concertation,

**VU** la délibération n° 2013-127 du conseil communautaire du 28 février 2013 rappelant que le positionnement de Saint-Quentin-en-Yvelines, dans l'organisation multipolaire de la Région Île-de-France, devait être mieux intégré dans le projet SDRIF et, pour ce faire, que le territoire bénéficie d'un renforcement de ses infrastructures de transports, déplacements et de desserte,

**VU** la délibération n°2013-440 du conseil communautaire du 27 juin 2013 approuvant le bilan de concertation publique pour la révision du Plan Local des Déplacements de Saint-Quentin-en-Yvelines,

**VU** la délibération n°2013-441 du conseil communautaire du 27 juin 2013 arrêtant le projet du Plan Local des Déplacements de Saint-Quentin-en-Yvelines,

**VU** l'arrêté du 21 novembre 2013 portant prescription de l'enquête publique du Plan Local des Déplacements de Saint-Quentin-en-Yvelines,

**VU** l'arrêté du 25 novembre 2013 portant modification de l'arrêté du 21 novembre relatif à l'enquête publique du Plan Local des Déplacements de Saint-Quentin-en-Yvelines,

**CONSIDERANT** que le Plan Local de Déplacements (PLD) a vocation à constituer le document-cadre de l'agglomération en faveur de la mobilité durable, et la déclinaison opérationnelle du projet de territoire sur la thématique des déplacements,

**CONSIDERANT** qu'à cette fin, la révision du PLD se fonde sur de nouveaux enjeux et un nouveau programme d'actions à la portée renforcée par rapport au précédent document datant de 2003,

**CONSIDERANT** que la démarche de révision du PLD de Saint-Quentin-en-Yvelines s'est également inscrite dans le cadre plus global de la révision du Plan de Déplacement Urbains d'Île-de-France (PDUIF) dont le projet a été adopté en février 2012 et ensuite approuvé en juin 2014 par la Région Ile-de-France,

**CONSIDERANT** que le PLD complète en effet le Plan de Déplacement Urbains d'Île-de-France en détaillant et précisant son contenu au niveau local,

**CONSIDERANT** que la démarche d'élaboration du nouveau PLD de Saint-Quentin-en-Yvelines s'est déroulée en quatre phases, suite au lancement de la procédure de révision (adoptée par délibération n°2012-465 en date du 24 mai 2012) et de la concertation publique (adoptée par délibération n°2012-878 en date du 20 septembre 2012) :

- Le diagnostic ;
- L'élaboration des scénarii ;
- Le choix d'un scénario et son programme d'action aboutissant à un projet de Plan Local de Déplacements (PLD) arrêté par délibération n°2013-441 du Conseil communautaire en date du 27 juin 2013 ;
- et enfin la consultation des personnes publiques (les communes de l'Agglomération, l'Etat, le STIF, la Région Ile-de-France et le Conseil Général des Yvelines) ainsi que l'enquête publique,

**CONSIDERANT** que lors de cette dernière étape, des avis favorables avec remarques ont été formulés par la Région Ile-de-France, le STIF, le Conseil Général et la commune de Guyancourt,

**CONSIDERANT** que la commune d'Elancourt a également transmis un avis favorable sans l'assortir d'observations,

Sauf mention contraire inscrite dans la mesure de publicité appropriée, la présente décision peut faire l'objet d'un recours contentieux devant le tribunal administratif de Versailles dans un délai de deux mois à compter de la plus tardive des dates suivantes :

- Date de sa réception en Préfecture ;
- Date de sa publication et/ou de sa notification.

Dans ce même délai, un recours gracieux peut être déposé devant l'autorité territoriale. Ce recours suspend le délai de recours contentieux qui recommencera à courir à compter de la réponse expresse de l'autorité territoriale ou à défaut de réponse, deux mois après l'introduction du recours gracieux

**CONSIDERANT** que la commune de Trappes a fait parvenir un avis demandant de ne pas adopter le projet en l'état,

**CONSIDERANT** que l'ensemble des avis des Personnes Publiques Associées émis durant la consultation constituent une annexe n°1,

**CONSIDERANT** qu'en l'absence de remarque des autres partenaires à l'issue d'un délai de trois mois, leur avis a été réputé tacitement favorable,

**CONSIDERANT** que l'enquête publique s'est, elle, déroulée du 12 décembre 2013 au 23 janvier 2014 inclus, soit 43 jours consécutifs,

**CONSIDERANT** que dix registres étaient à disposition du public au siège de la Communauté d'Agglomération et dans les sept hôtels de ville, ainsi qu'à la Maison de l'Environnement et à l'Agence de la mobilité. Le Commissaire enquêteur, désigné par le tribunal administratif, a reçu le public lors de cinq permanences,

**CONSIDERANT** que pour informer sur le déroulement de l'enquête publique, outre les informations réglementaires (affichages dans les hôtels de ville et à l'hôtel d'agglomération, et annonces dans deux journaux régionaux ou locaux diffusés dans le Département : Le Parisien et Les Nouvelles des Yvelines), la Communauté d'Agglomération a diffusé l'information sur l'ensemble du territoire en utilisant les outils de communication suivants :

- information en ligne sur le site internet de l'agglomération où était notamment disponible l'ensemble du dossier d'enquête publique (PLD et ses annexes) ;
- affichage annonçant l'enquête publique dans le réseau des abris de bus sur toute l'agglomération du 2 au 29 décembre 2013 ;
- diffusion d'une plaquette de 3 pages dans les équipements publics ;
- Publication de deux inserts dans Le Petit Quentin de décembre 2013 et janvier 2014 ;
- affichage dans une vingtaine d'équipements communautaires ;
- communiqué de presse sur l'enquête publique publié par la Communauté d'Agglomération le 11 décembre 2013 ;
- articles relayés dans la presse communale : magazine d'Elancourt de janvier 2014, magazine de Guyancourt de décembre 2013 ; magazine de Magny-les-Hameaux de janvier 2014 ; journal de Montigny-le-Bretonneux de janvier 2014 ; site internet de Voisins- le-Bretonneux,
- émission de télévision sur TVFil78 du 13 décembre 2013,

**CONSIDERANT** que durant l'enquête publique, 55 annotations ont été recueillies,

**CONSIDERANT** que ces annotations contiennent 327 éléments parfois redondants qui ont été classés et regroupés en 7 thématiques principales :

Thématique	Nombre d'éléments contenus dans les annotations	Proportion
1. Généralités sur le PLD	29	8,8 %
2. Transports collectifs	48	14,7 %
3. Modes actifs	112	34,5 %
4. Circulation automobile	67	20,4 %
5. Stationnement	32	9,7 %
6. Flux des marchandises	14	4,3 %
7. Communication Information	25	7,6 %
<b>total</b>	<b>327</b>	<b>100 %</b>

Sauf mention contraire inscrite dans la mesure de publicité appropriée, la présente décision peut faire l'objet d'un recours contentieux devant le tribunal administratif de Versailles dans un délai de deux mois à compter de la plus tardive des dates suivantes :

- Date de sa réception en Préfecture ;

- Date de sa publication et/ou de sa notification.

Dans ce même délai, un recours gracieux peut être déposé devant l'autorité territoriale. Ce recours suspend le délai de recours contentieux qui recommencera à courir à compter de la réponse expresse de l'autorité territoriale ou à défaut de réponse, deux mois après l'introduction du recours gracieux



**CONSIDERANT** que le Commissaire enquêteur a ainsi noté que « *les personnes qui se sont manifestées au cours de l'enquête n'ont pas émis d'opposition majeure au projet, réclamant majoritairement des améliorations dans l'offre de Transports Collectifs, dans le développement des modes doux. Plus précisément, les principaux manques présentés par les participants ont concerné :*

*-un diagnostic quelque peu ancien mais qui ne remet pas en cause les actions envisagées souvent reconnues comme intéressantes et encourageantes.  
-un ajustement des projets définis au PLD avec les décisions du STIF. Une meilleure prise en compte des flux générés par les entreprises et les centres commerciaux, y compris dans les modes doux.  
-une amélioration des Transports Collectifs (nombre, fréquence, amplitude horaire, accessibilité, lignes supplémentaires....). »*

**CONSIDERANT** que suite à ce rapport, le Commissaire enquêteur a donc rendu un avis favorable au projet de Révision du Plan Local de Déplacement (PLD) en février 2014, assorti de deux recommandations :

*-finaliser ce projet avant délibération du Conseil Communautaire en reprenant les points issus de la consultation du public et des avis des Personnes Publiques Associées, conscient que la Révision du PLD est un « plan », c'est à dire un document proposant des objectifs, ce n'est pas un programme, et il est normal que, les objectifs ayant été fixés, des études soient nécessaires pour passer à une phase plus concrète de programmation puis de réalisation selon les échéanciers prévus (court, moyen, long terme).  
-associer dans la mesure du possible et en toute transparence les habitants au fur à mesure de l'avancement des orientations retenues et des objectifs programmés en cours de réalisation. »*

**CONSIDERANT** que le projet de PLD arrêté a par conséquent été modifié pour tenir compte du résultat de l'enquête publique et des remarques des personnes publiques consultées.

**CONSIDERANT** que l'ensemble des modifications du projet de PLD constituent **une annexe n°2** :

*-des modifications de forme : pour améliorer la compréhension du document l'organisation en a été clarifiée ;  
-des modifications pour préciser davantage les calendriers, coûts, moyens mobilisés, financeurs et partenaires des différentes actions programmatiques et portant rectification d'une erreur matérielle produite pour les actions II.1.1 et II.4.2 dans la version arrêtée;  
-le tiers des remarques durant l'enquête publique a porté sur le développement du réseau cyclable et en particulier le manque d'entretien des voies. L'action en faveur du réseau cyclable est renforcée, notamment en proposant de fixer une enveloppe annuelle fixant un budget annuel de 50 000 à 100 000 € pour l'entretien des voies cyclables pour assurer le maintien dans la durée du réseau cyclable (action II.1.2) ;  
-des remarques techniques du STIF pour préciser les outils et le travail avec les acteurs régionaux (action I.3.3 Optimiser les moyens entre lignes urbaines et interurbaines ; II.1.5 Ouvrir le couloir bus aux vélos et IV.5.1 Prévoir dans les DSP des parcs relais l'encouragement aux modes alternatifs), ou en enlevant la référence au plan d'action prioritaire du STIF (action 1.4.8 permettre les liaisons est-ouest) ; des remarques techniques du Conseil Général des Yvelines sur la signalisation vélo et piétonne (action II.1.9 jalonnement pour les vélos et II.3.3 jalonnement pour les piétons) ;  
-la concertation a été élargie, que cela soit avec les partenaires institutionnels (action III.4.2 Renforcer l'axe Nord-Sud) et avec population (action VI.1.2 Concerter et impliquer les usagers dans la mise en œuvre du PLD) ;  
-pour le transport des marchandises des adaptations de titres et d'organisation des actions suggérées par la Région Ile-de-France ont été intégrées (V.2.3 Remettre en fonctionnement les embranchements ferroviaires et V.4.1 Créer des aires de stationnement de repos ou d'arrêt) ;  
-des actions ont été retravaillées avec par exemple dorénavant la possibilité de faire évoluer et diversifier le parc de véhicules bus à l'avenir (action I.3.6) et l'ajout du traitement du carrefour entre la RN10 et la RD23 dans la liste des carrefours à traiter en priorité pour réduire leur complexité (action III.2.5) ;  
-une action a été ajoutée avec l'étude d'un aménagement du franchissement au niveau du pont de la Mare Savin (action III.6.7).*

Sauf mention contraire inscrite dans la mesure de publicité appropriée, la présente décision peut faire l'objet d'un recours contentieux devant le tribunal administratif de Versailles dans un délai de deux mois à compter de la plus tardive des dates suivantes :

- Date de sa réception en Préfecture ;

- Date de sa publication et/ou de sa notification.

Dans ce même délai, un recours gracieux peut être déposé devant l'autorité territoriale. Ce recours suspend le délai de recours contentieux qui recommencera à courir à compter de la réponse expresse de l'autorité territoriale ou à défaut de réponse, deux mois après l'introduction du recours gracieux

**CONSIDERANT** que ces modifications mineures ne modifient pas l'économie générale du projet de PLD. Leur approbation permet cependant d'obtenir un avis favorable définitif du commissaire-enquêteur.

**CONSIDERANT** l'avis favorable de la commission Aménagement et Travaux du 8 octobre 2014,

**APRES EN AVOIR DELIBERE,**

**Article 1** : Approuve les modifications mineures ci annexées au projet de révision du Plan Local de Déplacements (PLD) arrêté.

**Article 2** : Approuve la révision du Plan Local de Déplacements (PLD), cf. document-joint.

**Adopté à l'unanimité par 48 voix pour**

**FAIT ET DELIBERE, EN SEANCE LES JOUR, MOIS ET AN QUE DESSUS.**

**AFFICHE A LA PORTE DE L'HOTEL D'AGGLOMÉRATION LE 14 novembre 2014.**

**POUR EXTRAIT CONFORME**

**Le Président**

**Michel LAUGIER**

*« signé électroniquement le 19/11/14 »*

Sauf mention contraire inscrite dans la mesure de publicité appropriée, la présente décision peut faire l'objet d'un recours contentieux devant le tribunal administratif de Versailles dans un délai de deux mois à compter de la plus tardive des dates suivantes :

- Date de sa réception en Préfecture ;
- Date de sa publication et/ou de sa notification.

Dans ce même délai, un recours gracieux peut être déposé devant l'autorité territoriale. Ce recours suspend le délai de recours contentieux qui recommencera à courir à compter de la réponse expresse de l'autorité territoriale ou à défaut de réponse, deux mois après l'introduction du recours gracieux

## Plan Local des Déplacements de Saint-Quentin-en-Yvelines

**Annexe n°1** : Tableau de synthèse des avis des Personnes Publiques Associées émis durant la consultation et modifications apportées au PLD

AVIS EMIS DURING LA CONSULTATION DES PERSONNES PUBLICS ASSOCIEES (PPA)	AVIS	THEMES	MODIFICATIONS APORTEES SUITE AUX REMARQUES
<b>Elancourt</b>	Avis favorable, sans remarques	-	-
<b>Guyancourt</b>	Avis favorable, avec remarques	<ul style="list-style-type: none"> <li>- S'associer à la démarche d'amélioration des conditions de transport (notamment réseau ferroviaire, transport en commun, modes actifs)</li> <li>- Préciser que le métro du Grand Paris Express emprunte en milieu urbain des voies souterraines ;</li> <li>- Prioriser l'aménagement de l'échangeur entre la RN12 et l'avenue des Garennes ;</li> <li>- Signaler le besoin d'améliorer et de sécuriser les conditions de traversée du secteur de la Minière en réaménageant le carrefour ;</li> <li>- Souligner la nécessité de requalification du carrefour RD91/RN12 à Versailles dans la perspective d'un renforcement de l'axe fort Nord-Sud qui rejoint la vallée de Chevreuse par la RD91.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- développé dans la partie vision du PLD ;</li> <li>- la mise en souterrain du métro est indiquée (action I.1.1) ;</li> <li>- l'aménagement du carrefour est prévu à court terme (action III.4.1) ;</li> <li>- le carrefour de la Minière est répertorié dans les carrefours à traiter (action III.1.4) ;</li> <li>- L'axe nord-sud est intégré dans la partie vision (p34) et le rôle des partenaires pour réaliser ce projet a été souligné dans l'action (action III.4.2) ;</li> </ul>
<b>Trappes</b>	Avis défavorable	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Conjuguer l'évolution du Parc de véhicule avec l'adaptation des villes aux TC ;</li> <li>- Etudier un tramway sur le TCSP La Verrière-Trappes-Montigny ;</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- possibilité de diversifier le parc en termes de taille de véhicules a été ajouté (action I.3.6 / I.5.4) ;</li> <li>- pas de projet de tramway dans le PLD, mais un projet de TZEN est à l'étude par le STIF (action I.4.2) ;</li> </ul>

		<ul style="list-style-type: none"> <li>- La CASQY n'a pas de compétence dans le domaine de « rapprochement des polices »</li> <li>- Prioriser le projet du Pont de la Villedieu ;</li> <li>- Le prolongement de la R12 devrait être cité ;</li> <li>- Traiter la problématique du pont de la Mare Savin ;</li> <li>- Le prolongement de l'autoroute A12 devrait être dans le PLD ;</li> <li>- Intégrer l'interconnexion entre la ligne 18 du grand Paris et le réseau ferré SNCF ;</li> <li>- Affirmer comme indispensable le prolongement de la TGO à SQY ;</li> <li>- Intégrer la RN12 aux déplacements de l'agglomération, y compris pour les transports collectifs.</li> <li>- le TCSP RD912 n'est mentionné que du rond-point Eric Tabarly à la RN10, alors qu'il était prévu depuis le rond-point Dassault à Elancourt</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- la CASQY propose un travail transversal et facultatif avec les différentes polices municipales, sans remettre en cause le pouvoir de police des maires. Il s'agit d'envisager la possibilité d'harmoniser les actions en matière de stationnement (action III.2.7) ;</li> <li>- Pont de la Villedieu est prévu à moyen terme (action III.6.3) ;</li> <li>- le prolongement R12 n'a pas été intégré ;</li> <li>- étude sur un franchissement à la Mare Savin a été ajoutée (action III.6.7) ;</li> <li>- A12 en souterrain en milieu urbain est indiquée dans la partie Vision (p34) ;</li> <li>- l'interconnexion entre la ligne 18 et le réseau ferré est indiquée (action I.1.1) ;</li> <li>- TGO est indiquée dans la partie vision et l'action I.1.1 ;</li> <li>- RN12 est indiquée pour une bande d'arrêt d'urgence réservée aux transports collectifs (action I.4.3). Projet actuellement étudié par le STIF/DRIEA/RIF ;</li> <li>- le TCSP RD912 est bien prévu depuis le rond-point Eric Tabarly jusqu'à la RN10 et en approche du rond-point Marcel Dassault (action I.4.1) ;</li> </ul>
<b>CG 78</b>	Avis favorable, avec remarques	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Développer la dimension opérationnelle, prioriser les actions et revoir certains calendriers jugés difficiles à respecter ;</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Deux types d'actions ont été déterminés : les actions de « programmation », et les « principes d'actions ». Par ailleurs ces actions ont fait l'objet</li> </ul>

		<p>d'un échelonnement dans le temps (de court à long terme) ;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-le CG a été partenaire de l'élaboration du PLD et sera partenaire dès l'amont de la mise en œuvre des actions ;</li> <li>-le CG a été partenaire de l'élaboration du PLD et sera partenaire dès l'amont de la mise en œuvre des actions ;</li> <li>- la hiérarchisation viaire est à ce stade un schéma de principe qui reste à approfondir et doit faire l'objet d'un travail partenarial étroit avec l'ensemble des acteurs, dont le Conseil Général et les communes (action III.2.1) ;</li> <li>- Remarque notée par la CASQY ;</li> <li>- Remarques prises en compte et photo supprimée (action II.3.3 et IV.4.1) ;</li> </ul>
		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Précise qu'il étudiera au cas par cas l'opportunité de sites propres, de priorité aux TC aux carrefours, et de limitations de vitesse spécifiques hors agglomération, afin de ne pas nuire à la fluidité de trafic sur les routes départementales ;</li> <li>- Souhaite que soit précisé qu'il sera associé très en amont à la hiérarchisation du réseau viaire afin d'être en cohérence avec les fonctions du réseau départemental ;</li> <li>- Considère que l'échelle des cartographies de hiérarchisation de la voirie n'est pas assez fine et rend difficile tout avis technique ;</li> <li>-Pour le vélo précise que bien que gestionnaire des voiries départementales, il n'interviendra pas en tant que MOA sur les actions II.1.5, II.1.7, II.1.8 et II.1.9, qui, en agglomération, relèvent du pouvoir de police de la circulation des maires. En revanche, le CG peut subventionner les aménagements cyclables dans le cadre de son dispositif d'aide voté en 2010 ;</li> <li>- Précise que le jalonnement piéton doit respecter l'instruction interministérielle sur la signalisation routière qui définit la composition des panneaux. Propose également que l'action IV.4.1 pourrait rappeler que le Code de la construction impose également des normes en termes de stationnement vélo.</li> </ul>

<b>Région</b>	Avis favorable (adéquation avec le PDUIF), avec remarques	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Préciser davantage la programmation des projets (calendriers, coûts) ;</li> <li>- Enlever les indications sur les financeurs pour les actions à long terme, qui ne font pas encore l'objet de contractualisation ou de convention de réalisation ;</li> <li>- Préciser que la hiérarchisation viaire est une étape indispensable à l'ensemble des actions qui en découlent ;</li> <li>- Proposition d'inclure un volet relatif à la mise en œuvre du PLD, son mode de suivi et son évaluation.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Lisibilité améliorée et actions précisées (ensemble du document PLD) ;</li> <li>- Partie méthodologie précisée pour expliquer que les financeurs sont mentionnés à titre indicatif ;</li> <li>- L'action sur la hiérarchisation viaire (action III.2.1) est inscrite à court terme, alors que les autres actions du III.2 sont inscrites à moyen terme, car il s'agit bien d'une étape indispensable à la réorganisation du réseau viaire ;</li> <li>- paragraphe ajouté à la partie méthodologie pour préciser la mise en œuvre et son évaluation ;</li> </ul>
<b>STIF</b>	Avis favorable, avec remarques	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Le nombre d'actions de programmation représente un volume important de mesures à engager ;</li> <li>- Le PLD présente une hiérarchisation viaire qui reste à partager avec l'ensemble des communes ;</li> <li>- L'élaboration des actions de programmation sur les sujets « schéma directeur cyclables, piétons et plan intercommunal de stationnement » ne verront le jour que dans un second temps, une fois</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Deux types d'actions ont été déterminés : les actions de « programmation », et les « principes d'actions ». Par ailleurs ces actions ont fait l'objet d'un échelonnement dans le temps (de court à long terme) ;</li> <li>- Le partage avec les communes est effectivement la prochaine étape indispensable à la mise en œuvre de la hiérarchisation viaire (action III.2.1) ;</li> <li>- L'élaboration des schémas est une étape essentielle et préalable pour permettre des échanges avec les partenaires avant d'entrer en phase de programmation ;</li> </ul>

		<p>les documents d'orientations élaborés ;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Le PLD présente la vision de la CASQY à long terme. Cette vision s'inscrit dans une échelle temporelle qui dépasse celle du PLD. Elle repose par ailleurs sur des modifications significatives des infrastructures et de l'offre en TC ;</li> <li>- Un travail, en partenariat avec le STIF, permettra de définir les projets à développer pour assurer une bonne coordination des lignes du réseau de Saint-Quentin-en-Yvelines avec les autres lignes</li> <li>- les infrastructures permettant la résorption des coupures est-ouest est de nature à être porté par des contrats tels CPER, CPRD</li> <li>- le STIF est favorable à l'ouverture des couloirs bus aux vélos à condition qu'elle ne dégrade pas l'exploitation des bus et les partenaires à associer en priorité sont les exploitants de lignes de bus, le Préfet, le Maire.</li> <li>- L'action pour prévoir dans les DSP des parcs relais l'encouragement aux modes alternatifs devrait</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Le PLD porte la vision en matière de mobilité du territoire et à ce titre intègre les actions à court terme du PLD comme des actions inscrites dans une cohérence globale de long terme ;</li> <li>- le partenariat entre le STIF et la CASQY en vue de définir les projets à développer pour assurer une bonne coordination des lignes du réseau SQYBUS avec les autres lignes a été souligné (action I.3.3) ;</li> <li>- la référence au Plan d'Actions prioritaires du développement de l'offre bus du STIF, qui vise à améliorer les liaisons via des aménagements de voirie pour améliorer les conditions de circulations a été supprimé. En effet ce plan n'a pas pour objet de porter la création d'infrastructure de franchissement de la RN 10 ou du faisceau ferré, comme précisé par le STIF dans ses remarques ;</li> <li>-L'action II.1.5 a été modifiée en intégrant dans le descriptif de l'action un paragraphe sur l'implication nécessaire de l'ensemble des partenaires que sont les exploitants des lignes de bus concernés ainsi que le Préfet du département et les communes;</li> <li>- il a été précisé que les éléments qui pourront être inscrits dans les DSP pourront s'inspirer de certaines préconisations du</li> </ul>
--	--	--	---

		intégrer certaines prescriptions du SDPR	Schéma directeur des Parcs-Relais du STIF en matière d'encouragement des modes alternatifs, comme la réservation de places au plus près des accès. (action IV.5.1).
--	--	--	---



Tableau des modifications qui ont été apportées au projet de PLD suite au Procès Verbal de clôture de l'Enquête Publique

Thématique	Numéro	Nom de l'action	Modification du PLD	Origine de la remarque
Générale	A - Vision C- plans d'action	Mise en page de l'ensemble du document	Pour améliorer la compréhension du PLD, des modifications en termes de mise en page du document ont été réalisées . Le plan du document n’a pas été remis en cause mais il a été davantage expliqué.	Registres à diposition du public et Codesqy
		Texte introductif du programme d'actions dans la partie C- plan d'actions	Pour ce faire, la mise en page a été revue à plusieurs endroits et des chapitres complémentaires ont été ajoutés : - réorganisation et développement de l’introduction du programme d’actions (précision du nombre d’actions par thématique, explication de la redondance de certaines actions, glossaire des sigles ajouté, déplacement du tableau de synthèse des actions..) ; - amélioration de la présentation des actions par une nouvelle mise en page, par le développement d'un guide de lecture et par des précisions complémentaires pour chaque action (son état d’avancement, les étapes à venir avec le public.. ) ; - intégration d'un chapitre complémentaire sur la mise en œuvre du PLD, son mode de suivi et son évaluation ; - mise en valeur des différentes thématiques (une introduction pour chaque thématique, attribution d'un code couleur spécifique, création d'encoches colorées..).	
		Carte du réseau structurant de transport collectif dans la partie vision	La carte présentant le réseau structurant de transport collectif de la partie vision (p31) a par cohérence intégré les projets de transport de transports collectifs routiers (qui étaient déjà présentés dans la carte de la page 37).	
		Rectification d'erreur matérielle	Une erreur matérielle s'est produite pour les actions II.1.1 et II.4.2 : Le projet de PLD soumis au vote du conseil communautaire du 27 juin 2013 portant arrêt du projet comprenait une erreur matérielle en présentant une version de travail de ces actions. Le bon document a néanmoins été présenté à l’enquête publique. L'erreur est présentement rectifiée dans le document soumis à l’approbation finale. Cette version est ainsi conforme au document soumis à l'avis des PPA et à enquête publique.	
Rendre les transports collectifs plus attractifs	I.3.3	Optimiser les moyens entre les lignes urbaines et interurbaines	L’agglomération est desservie par le réseau SQYBUS et par un réseau dense de lignes interurbaines. Ces nombreuses lignes interurbaines qui desservent le territoire font l’objet de conventions signées par le STIF et les exploitants concernés. L’action I.3.3 qui porte sur l’optimisation des moyens entre les lignes urbaines et interurbaines a été modifiée pour souligner le partenariat entre le STIF et la CASQY en vue de définir les projets à développer pour assurer une bonne coordination des lignes du réseau SQYBUS avec les autres lignes.	STIF
	I.3.6 / I.5.4	Faire évoluer le parc de véhicule	Le réseau de bus de Saint-Quentin-en-Yvelines est composé de trois types de véhicules que sont les bus standards, les bus articulés, et les cars. Or, les diagnostics menés ont permis d’effectuer un triple constat. D’une part, la faible proportion du nombre de véhicules articulés (10%) ne permet pas de répondre de façon optimisée à la demande des voyageurs pour les lignes fortes du territoire. D’autre part, l’absence de véhicules de taille plus restreinte de type mini ou midibus contraint à utiliser des bus de taille standard pour des lignes dont la fréquentation ne le justifie pas. Enfin, l’insertion des véhicules de grande taille dans les voiries contraintes des cœur de ville est parfois difficile. Aussi pour permettre d’adapter la taille des véhicules au nombre de voyageurs et, lorsque c’est possible, de mieux insérer les bus dans les paysages urbains, il a été ajouté à l'action I.3.6 le paragraphe suivant comme enjeu de l’évolution du parc de matériel roulant : "améliorer l’insertion des véhicules dans l’espace public en tenant compte de la particularité des tissus urbains traversés, des flux de passagers et des contraintes d’exploitation ". L'action I.3.6 a par ailleurs été dupliquée dans le volet I.5 « Adapter la ville aux transports collectifs » avec l'objectif de mieux insérer les bus dans le paysage urbain.	Ville de Trappes
	I.4.8	Permettre les liaisons est-ouest sur SQY	L’action I.4.8 faisait référence au Plan d’Actions prioritaires du développement de l’offre bus du STIF, qui vise à améliorer les liaisons via des aménagements de voirie pour améliorer les conditions de circulations. Or ce plan n’a pas pour objet de porter la création d’infrastructure de franchissement de la RN 10 ou du faisceau ferré, comme précisé par le STIF dans ses remarques. Pour cette raison, ce plan n'est plus cité dans cette action sur les liaisons est-ouest.	STIF
Favoriser les modes actifs	II.1.2	Assurer une mobilisation de moyens annuellement pour les pistes cyclables	Pour assurer le développement du réseau cyclable, l’action II.1.2 vise à assurer une mobilisation annuelle de moyens en faveur de la création de pistes cyclables. Pour répondre aux remarques sur l’entretien des pistes existantes, cette action sera à compléter en inscrivant un objectif d’investissement annuel consacré à l’entretien de ces pistes en plus des moyens mobilisés pour la création de nouveaux itinéraires (Linéaire total en gestion : 70 km ).	Registre à disposition du public , Permanence à l'Hôtel d'agglomération
	II.1.5	Ouvrir les couloirs bus aux vélos	Lorsque les contraintes du réseau viaire sont trop importantes et ne permettent pas d’insérer à la fois des aménagements en faveur des bus et des aménagements cyclables, l’ouverture des couloirs bus aux vélos peut être envisagée. Pour répondre à la remarque du STIF sur ce sujet, l'action II.1.5 a été modifiée en intégrant dans le descriptif de l'action un paragraphe sur l'implication nécessaire de l’ensemble des partenaires que sont les exploitants des lignes de bus concernés ainsi que le Préfet du département et les communes pour obtenir l’autorisation administrative d’ouverture des couloirs.	STIF
	II.1.9	Mettre en place un jalonnement pour les vélos	Un jalonnement pour les vélos, à l’échelle de l’agglomération, est proposé dans l'action II.1.9. L’action a été complétée avec un paragraphe précisant le besoin de respecter l’instruction interministérielle en vigueur sur ce type de jalonnement.	CG78
	II.3.3	Mettre en place un jalonnement pour les piétons	La photo qui illustrait l’action II.3.3 a été supprimée comme demandé par le Conseil Général des Yvelines. Cette photo représentait un exemple de panneau de jalonnement piéton qui a été développé à Paris. Néanmoins, ce panneau ne respectait pas les normes concernant le jalonnement, il ne peut donc pas être utilisé en exemple.	CG78

Tableau des modifications qui ont été apportées au projet de PLD suite au Procès Verbal de clôture de l'Enquête Publique

Agir sur la circulation automobile	III.1.4	Aménager la voirie pour prévenir les accidents	Ajout du carrefour de la Minière aux carrefours qui doivent faire l'objet d'adaptation de la taille des intersections à caractère très routier en fonction des enjeux de sécurité routière tout en maintenant la fluidité	Ville de Guyancourt
	III.2.5	Résorber les nœuds d'échanges routiers complexes	Dans l'action III.2.5 « Résorber les nœuds d'échanges routiers complexes », un nouveau carrefour à étudier a été ajouté à la carte présentée dans l'action et qui identifie les points à traiter dans le cadre du PLD. Il s'agit du carrefour entre la RN10 et la RD23 qui fait l'objet de réflexion dans le cadre du réaménagement de la RN10. Cette modification permet de répondre à la demande de la ville de Trappes.	Ville de Trappes
	III.4.2	Renforcer l'axe Nord-Sud	Pour répondre à la demande de la ville de Guyancourt, il a été ajouté à l'action III.4.2 un paragraphe pour mettre en avant les échanges qui auront lieu avec les partenaires institutionnels (région, département, communes) pour permettre la réalisation de ce projet qui relève de ces partenaires.	Ville de Guyancourt
	III.6.7	Etudier un aménagement du franchissement au niveau du pont de la Mare Savin	Une nouvelle action III.6.7 a été créée pour répondre à une remarque de la ville de Trappes sur la sous-thématique III.6 « Améliorer les franchissements de la RN10 et des voies ferrées ». Cette action consiste à étudier un aménagement au niveau du pont de la Mare Savin pour en améliorer les conditions de circulation.	Ville de Trappes
Mettre en place une politique de stationnement à l'échelle de l'agglomération	IV.4.1	Inscrire dans les PLU des normes de stationnement pour les vélos	Il a été précisé que le code de la construction impose également des normes de stationnement vélo.	CG78
	IV.5.1	Prévoir dans les DSP des parcs relais l'encouragement aux modes alternatifs	L'action VI.5.1 propose d'utiliser les délégations de service public (DSP) des parcs de stationnement de l'agglomération pour encourager le développement des modes alternatifs et d'étudier ainsi avec les entreprises délégataires des parcs de stationnement des actions en faveur des modes alternatifs. L'action a été modifiée, comme proposée par une remarque du STIF, pour préciser que les éléments qui pourront être inscrits dans les DSP pourront s'inspirer de certaines préconisations du Schéma directeur des Parcs-Relais du STIF en matière d'encouragement des modes alternatifs, comme la réservation de places au plus près des accès.	STIF
Organiser les flux de marchandises	V.2.3	Remettre en fonctionnement les embranchements ferroviaires	La zone d'activité de Trappes-Elancourt est identifiée au SDRIF et au PDUIF comme un site multimodal stratégique. Pour préserver le potentiel ferroviaire et comme préconisé par la Région IDF, le titre de l'action V.2.3 a été modifiée et l'action s'intitule désormais « Remettre en fonctionnement les embranchements ferroviaires » (plutôt que maintenir les embranchements ferroviaires).	Région IDF
	V.4.1	Créer des aires de stationnement de repos ou d'arrêt	Dans la première version du PLD, l'action V.4.1 qui consiste à créer des aires de stationnement pour les poids lourds était prévue dans une temporalité plus courte que l'action V.1.1 qui consiste à établir un plan de circulation des Poids Lourds. Pour répondre à une remarque de la Région IDF, et pour rendre cohérentes ces deux actions l'une avec l'autre, la temporalité de l'action V.4.1 a été revue avec dans un premier temps l'adoption du plan de circulation des poids lourds (action V.1.1) et ensuite la création des aires de stationnement qui leur seront dédiées (V.4.1).	Région IDF
Communiquer, informer et former efficacement l'ensemble des publics	VI.1.2	Concierter et impliquer les usagers dans la mise en oeuvre du PLD	La partie 1.6 "Contexte et méthodologie" est modifiée pour présenter les différentes étapes de concertation qui seront mises en place dans le cadre de la mise en oeuvre des projets du PLD. Le titre de l'action 6.1.2 est modifié "Concierter et impliquer les utilisateurs dans le processus des projets" par "Concierter et impliquer les usagers dans la mise en œuvre des projets du PLD" pour rendre plus explicite que cette action vise à préciser le souhait de la Communauté d'agglomération à associer dans la mesure du possible et en toute transparence les habitants au fur à mesure de l'avancement des orientations retenues et des objectifs programmés en cours de réalisation. Le texte est ainsi modifié pour préciser que la CASQY organisera annuellement au moins un événement "pour échanger sur les projets envisagés et sur les orientations à venir en matière d'investissement et de gestion des modes de transport".	Recommandation du commissaire enquêteur

# SAINT-QUENTIN-EN-YVELINES

## COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION

# PLD

PLAN LOCAL DE DÉPLACEMENTS



Le PLD,  
ça me concerne !



VERSION SOUMISE À L'APPROBATION  
DU CONSEIL COMMUNAUTAIRE DU 6 NOVEMBRE 2014



## **Préambule :**

Organiser les transports et les déplacements et faciliter la mobilité constitue l'une des principales missions de la Communauté d'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines. Pour porter une vision globale et tous modes, le premier Plan Local de Déplacements (PLD) de la Communauté d'agglomération a été approuvé en 2003. Cette démarche était cohérente avec le Plan de Déplacements Urbains d'Ile-de-France (PDUIF) élaboré par le STIF à l'échelle régionale.

Ce Plan de Déplacements Urbains d'Ile-de-France (PDUIF) a fait l'objet d'une évaluation en 2008-2010 et à l'issue de cette démarche, le STIF a proposé un nouveau PDUIF à la Région Ile-de-France qui l'a approuvé le 16 février 2012, en vue d'une adoption au premier semestre de l'année 2014.

Le PLD de 2003 a lui-même fait l'objet d'une évaluation en 2010 menée par la Direction des Transports et Déplacements de la CASQY. Cette évaluation, ainsi que l'élaboration du nouveau PDUIF de 2012 ouvrait la porte à la révision obligatoire du PLD de Saint-Quentin-en-Yvelines.

Le PLD a vocation à constituer le document-cadre de l'agglomération en faveur de la mobilité durable, la déclinaison opérationnelle du projet de territoire sur la thématique des déplacements. A cette fin, le PLD révisé se fonde sur de nouveaux enjeux et un nouveau programme d'actions à la portée renforcée.

Le document constituant le PLD se présente en trois parties :

- Il est rappelé dans un premier temps le contexte dans lequel le présent document a été réalisé. Cette partie présente également la méthodologie d'élaboration du document, ainsi que le mode de mise en œuvre, de suivi et d'évaluation de la politique des déplacements de l'agglomération.
- La vision portée par la CASQY sur le territoire en matière de mobilité et de déplacement est ensuite développée. Il s'agit du projet de l'agglomération en matière de transports et déplacements pour les années à venir.
- Ensuite, le plan d'action est développé en présentant l'ensemble des actions qui permettent de porter la vision du territoire.





## Partie A - Contexte et méthodologie

7

- 1- Le Plan de déplacements urbains d'Île-de-France (PDUIF)..... 9
- 2- Les partenaires institutionnels de la démarche..... 11
- 3- La concertation mise en place..... 13
- 4- Le Plan Local des Déplacements de 2003..... 15
- 5- La démarche d'élaboration du nouveau PLD..... 16
- 6- Mise en œuvre, mode de suivi et évaluation..... 21

## Partie B - La vision portée par le territoire en matière de transport et déplacements

27

## Partie C - Plan d'actions

41

### Thème I - Rendre les transports collectifs plus attractifs - 33 actions

47

- I.1 Améliorer l'offre en Transport Collectif ferroviaire
- I.2 Aménager les pôles d'échanges multimodaux
- I.3 Réorganiser le réseau de bus
- I.4 Poursuivre les projets de sites préférentiels et lignes dédiées
- I.5 Adapter la ville aux transports collectifs
- I.6 Se doter d'outils performants
- I.7 Poursuivre la politique de sécurité dans les transports
- I.8 Rendre les transports en commun accessibles

### Thème II - Favoriser les modes actifs - 22 actions

85

- II.1 Rendre la voirie cyclable
- II.2 Encourager la pratique du vélo
- II.3 Promouvoir la marche
- II.4 Développer le stationnement des vélos

### Thème III - Agir sur la circulation automobile - 33 actions

103

- III.1 Améliorer la sécurité routière
- III.2 Hiérarchiser le réseau viaire
- III.3 Développer les modes alternatifs
- III.4 Améliorer l'accessibilité au réseau magistral
- III.5 Lutter contre le bruit et les nuisances
- III.6 Améliorer les franchissements de la RN10 et des voies ferrées
- III.7 Rendre la voirie accessible



## Thème IV - Mettre en place une politique de stationnement à l'échelle de l'agglomération - 24 actions

143

- IV.1 Réglementer le stationnement automobile dans les PLU
- IV.2 Réaliser un plan intercommunal de stationnement
- IV.3 Inciter au report modal de la voiture vers les transports collectifs
- IV.4 Développer le stationnement des vélos
- IV.5 Favoriser le développement des modes alternatifs
- IV.6 Assurer le remplissage des parkings à tout moment
- IV.7 Développer une offre pour le stationnement des véhicules de livraisons
- IV.8 Veiller à la bonne pratique du stationnement

## Thème V - Organiser les flux de marchandises - 9 actions

167

- V.1 Optimiser les conditions de livraison
- V.2 Développer le site logistique de Trappes-Elancourt
- V.3 Développer la logistique urbaine
- V.4 Développer une offre pour le stationnement des véhicules de livraisons

## Thème VI - Communiquer, informer et former efficacement l'ensemble des publics - 16 actions

177

4

- VI.1 Communiquer autour du PLD
- VI.2 Améliorer l'information disponible pour les transports collectifs
- VI.3 Encourager la pratique des modes actifs/alternatifs
- VI.4 Agir sur la circulation automobile
- VI.5 Promouvoir le stationnement
- VI.6 Impliquer les entreprises
- VI.7 Rendre accessible l'information pour tous

## Indicateurs de suivi et d'impacts

197

## Glossaire des sigles

203









# Partie A – Contexte et méthodologie





## 1- Le Plan de déplacements urbains d'Île-de-France (PDUIF)

La démarche de révision du PLD de Saint-Quentin-en-Yvelines s'inscrit dans le cadre plus global de la révision du PDUIF adopté par la Région Ile-de-France.

Ce nouveau PDUIF fixe des objectifs de report modal pour la Région Ile-de-France pour la période 2010-2020. Ces objectifs sont les suivants dans l'hypothèse d'une croissance globale des déplacements de 7% :

- + 20 % de déplacements en transports collectifs;
- + 10 % de déplacements en modes actifs ;
- - 2% de déplacements en véhicules particuliers et deux roues motorisés.

Pour parvenir à ces objectifs, le PDUIF s'est doté de neuf défis à relever :

- **Défi 1** : Construire une ville plus favorable à l'usage des transports collectifs, de la marche et du vélo.
- **Défi 2** : Rendre les transports collectifs plus attractifs.
- **Défi 3** : Redonner de l'importance à la marche dans la chaîne de déplacement.
- **Défi 4** : Donner un nouveau souffle à la pratique du vélo.
- **Défi 5** : Agir sur les conditions d'usage des modes individuels motorisés.
- **Défi 6** : Rendre accessible l'ensemble de la chaîne de déplacement.
- **Défi 7** : Rationaliser l'organisation des flux de marchandises et favoriser le transport par fret ferroviaire et par voie d'eau.
- **Défi 8** : Construire un système de gouvernance responsabilisant les acteurs pour la mise en oeuvre du PDUIF.
- **Défi 9** : Faire des Franciliens des acteurs responsables de leurs déplacements.

Ces neuf défis ont été ensuite traduits en actions, présentées dans le PDUIF sous formes des fiches descriptives. Deux types d'actions sont identifiés :

- Les actions ayant un caractère prescriptif et s'imposant aux documents d'urbanisme et aux décisions prises par les autorités chargées de la police et de la circulation ayant des effets sur les déplacements dans la région Île-de-France et aux actes pris au titre du pouvoir de la police du stationnement ainsi qu'aux actes relatifs à la gestion du domaine public routier.
- Les actions de recommandation qui ne font pas l'objet de prescription mais sont proposées par le PDUIF pour répondre aux objectifs de report modal.

Le PLD est lui-même constitué de deux volets :

- un volet socle regroupant les actions du PDUIF qui doivent être déclinées dans les PLD,
- un volet à la carte dans lequel les PLD peuvent venir puiser des actions pour leur territoire.

Le volet socle porte sur les douze actions suivantes :

- Action 2.4 : un réseau de bus attractif,
- Action 2.5 : Aménager des pôles d'échanges de qualité,
- Action 3/4.1 : Pacifier la voirie,
- Action 3/4.2 : Résorber les principales coupures urbaines,
- Action 3.1 : Aménager la rue pour le piéton,
- Action 4.1 : Rendre la voirie cyclable,
- Action 4.2 : Favoriser le stationnement des vélos,
- Action 5.1 : Atteindre un objectif de sécurité routière ambitieux,
- Action 5.2 : Mettre en œuvre, au niveau local, une politique de stationnement au service d'une mobilité durable,
- Action 6.1 : Rendre la voirie accessible,
- Action 7.1 : Préserver et développer des sites à vocation logistique,
- Action 7.4 : Contribuer à une meilleure efficacité du transport routier de marchandises et optimiser les conditions de livraison.

Le nouveau PLD de Saint-Quentin-en-Yvelines, est une déclinaison au sein du territoire du PDUIF à travers la mise en œuvre d'un programme d'actions qui répond à la fois aux objectifs du PDUIF et aux besoins de déplacements du territoire saint-quentinois. Ce nouveau PLD comporte au moins une action qui répond à chacune des actions socles du PDUIF. Il s'inscrit ainsi dans le respect des orientations générales définies à travers le PDUIF et le Schéma Directeur de la Région Ile-de-France (SDRIF). Les actions de programmation font l'objet d'une contractualisation sur les financements et les délais de mise en œuvre avec les partenaires associés.

## **Lien de compatibilité des documents d'aménagement et de transport**

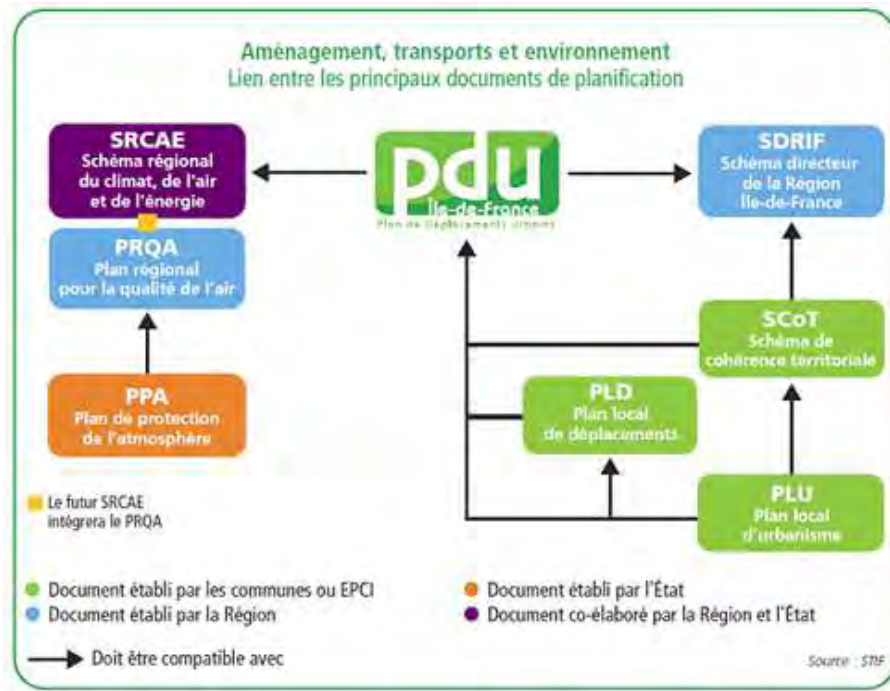
Le PDUIF s'inscrit dans le processus de planification des politiques d'aménagement et de transport en Ile-de-France. À ce titre, les prescriptions du PDUIF se doivent d'être compatibles avec plusieurs éléments :

- les orientations du Schéma Directeur de la Région Ile-de-France (SDRIF),
- le schéma d'ensemble du réseau de transport du Grand Paris Express,
- le Plan régional pour la qualité de l'air (PRQA).

Le nouveau PLD doit être compatible avec le PDUIF. Il doit donc implicitement être compatible avec l'ensemble des documents avec lesquels le PDUIF se doit d'être compatible.

Le PLUI devra être compatible avec le nouveau PLD et avec le PDUIF.





Liens de compatibilité entre les principaux documents de planification (Source : STIF)

## 2- Les partenaires institutionnels de la démarche

Le PLD se veut être un document élaboré en concertation avec l'ensemble des partenaires concernés par la question des déplacements au sein de l'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines et reflétant les liens de compatibilité entre les documents institutionnels.

### LES COMMUNES DE L'AGGLOMERATION

La communauté d'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines regroupe sept communes : Élancourt, Guyancourt, La Verrière, Magny-les-Hameaux, Montigny-le-Bretonneux, Trappes et Voisins-le-Bretonneux qui sont les partenaires de premier rang de la démarche de révision du PLD.

En effet, les actions du PLD porteront sur des réflexions ou des projets qui se situeront sur le territoire de ces sept communes. Ces réflexions ou projets ne pourront donc voir le jour sans des échanges sur la définition précise de l'action et un accord avec les communes.

Certaines actions concernent aussi directement les communes sur des thèmes dont elles disposent de la compétence, la Communauté d'agglomération intervenant dans ce cas seulement dans un rôle d'animateur et de coordinateur pour assurer la cohérence à l'échelle de l'agglomération. Par exemple, les communes sont les gestionnaires de la voirie communale et sont maîtres d'ouvrage des actions qui concernent ces voiries. Les communes sont directement concernées aussi par les actions qui concernent les établissements scolaires élémentaires (Plan de Déplacements des Établissements Scolaires) et de façon générale les actions qui concernent les équipements communaux (stationnement vélos). Les communes sont aussi directement

impliquées dans les actions qui touchent au pouvoir de police du maire (respect du code de la route, des réglementations sur le stationnement, ...). Pour ces actions, la décision et le niveau de participation à l'action relèvera des communes.

## LES PARTENAIRES INSTITUTIONNELS

Les partenaires institutionnels que sont la Région Ile-de-France, les services de l'Etat, le STIF et le Conseil général des Yvelines ont été sollicités tout au long de la démarche et ont contribué à l'élaboration du nouveau PLD.

- **La Région Ile-de-France**

L'action de la Région en faveur des mobilités traduit à la fois la prise en compte de l'urgence, à travers la résorption des points de saturation et de dysfonctionnement les plus criants, et la planification à plus long terme, avec l'ambition de desservir de façon améliorée l'ensemble des territoires. À travers chaque projet qu'elle soutient, la Région veille également à la complémentarité entre les modes de transports, selon les principes du développement durable. Elle s'attache, par un niveau soutenu de contributions publiques et des bénéficiaires toujours plus diversifiés, à maintenir une qualité de service accessible à toutes et tous.

Par délibération du 16 février 2012, le Conseil Régional a arrêté le projet de PDUIF révisé. La Région a recueilli l'avis des collectivités ayant compétence en matière de transport, a soumis le plan à enquête publique et enfin, a recueilli l'avis des autorités compétentes de l'Etat. C'est à l'issue de ce processus que le conseil régional a approuvé le nouveau PDUIF en juin 2014.

- **Le STIF**

Le STIF est l'autorité organisatrice des transports en Île-de-France. À ce titre, il est responsable du financement des transports en commun, du développement du réseau et de l'offre. Il délègue l'exploitation des réseaux aux entreprises de transport et leur fixe des objectifs de qualité et de niveau de service à atteindre. Le STIF est chargé de l'élaboration et de l'animation de la mise en œuvre du Plan de déplacements urbains de la Région Île-de-France (PDUIF), qui fixe les objectifs et le cadre de la politique de déplacements des personnes et des biens pour l'ensemble des modes de transports d'ici à 2020. Les plans locaux de déplacements doivent être compatibles avec le PDUIF et décliner ses actions à l'échelle locale, comme le disposent les articles L1214-30 et L1214-34 du code des transports.

- **La DDT 78**

Les directions départementales des territoires veillent au développement et à l'équilibre des territoires par le biais des politiques agricoles, forestières, d'urbanisme, d'habitat, de risques, de construction publique, de transports...La DDT participe ainsi à la nécessaire territorialisation des démarches de développement durable, en partenariat avec les collectivités territoriales. Elle travaille notamment à la





promotion du développement durable des territoires et à la mise en œuvre des politiques en matière d'environnement, d'aménagement, d'urbanisme, d'habitat, de construction, de transport et de sécurité routière.

Le bureau de la sécurité routière de la DDT 78 est un partenaire à la fois concerné par la hiérarchisation viaire mais aussi de façon générale sur les problématiques de sécurité routière par la mise à disposition de moyens lors de journées thématiques sur la sécurité ou de données sur accidentologie. Ce bureau peut également apporter ses compétences dans le domaine des plans d'accessibilité de la voirie et des espaces publics (PAVE) et des circulations douces.

La DTT 78 est aussi un partenaire sur la mise en œuvre des actions réglementaires qui concernent les PLU / PLUI (réglementation stationnement, ...).

- **Le Conseil Général**

Le développement et la gestion des routes départementales sont les compétences premières du Conseil général des Yvelines en matière de déplacement. En tant que membre du STIF, il participe également au financement des transports en commun. Au-delà de ses compétences obligatoires, le Département est investi dans l'amélioration des transports en commun en tant que financeur ou maître d'ouvrage d'infrastructures de transport en commun structurantes (Tramway T6 et TGO notamment) et par le biais d'aides à la réalisation d'aménagements en faveur de la circulation des bus. Il apporte aussi des aides aux familles pour le financement des titres de transport des scolaires, des personnes âgées et handicapées / financement des services de transport spéciaux destinés aux personnes à mobilité réduite).

Ces partenaires peuvent intervenir à la fois pour alimenter les échanges et pour fournir un appui technique lors de la mise en œuvre des actions, voire en tant que financeurs de certaines actions.

### **3- La concertation mise en place**

Au-delà de ces partenaires institutionnels, l'élaboration du projet de PLD a associé l'ensemble des partenaires concernés par la problématique des déplacements de personnes ou de marchandises au sein de l'agglomération.

Les partenaires impliqués dans la démarche sont :

- les services et élus des sept communes qui composent l'agglomération ;
- les services des partenaires institutionnels que sont la Région Ile-de-France, les services de l'Etat, le STIF et le Conseil général des Yvelines ;
- Les associations présentes sur le territoire : associations d'habitants (Codesqy), d'entreprises (Deltas et CCIV), de promotion de mode de transport (Vélosqy) ou de maîtrise de l'énergie (Alecsqy) ;
- Certaines entreprises présentes sur le territoire particulièrement concernées par la problématique des déplacements, telles le transporteur Sqybus ou des entreprises de logistique.



Ces partenaires ont pu formuler leurs avis et attentes au travers de différents moyens mis à leur disposition :

- Un registre mis à disposition, au siège de la Communauté d'agglomération, pour l'expression du public. Le registre était disponible dans un premier temps lors de la première série d'ateliers thématiques à l'automne 2012 et depuis le mois d'avril 2013 jusqu'au mois de juin 2013 dans le hall d'accueil de l'Hôtel d'Agglomération. Dans le hall, le registre était accompagné de panneaux d'exposition permanente présentant le projet, avec plaquettes d'information sur l'Enquête Ménage Déplacements.
- un stand PLD a été organisé à destination du grand public le 6 avril 2013 de 9h à 19h lors de la semaine du développement durable au centre commercial de Saint-Quentin-en-Yvelines. Pour cet événement l'organisation suivante était mise à disposition : panneaux d'informations sur le PLD, agents de la Direction Transports-Déplacements disponibles pour échanger sur les transports, recueillir les avis, doléances, suggestions des citoyens et mise à disposition de nombreuses brochures informatives. Au total 125 personnes sont venues échanger sur la démarche.
- En parallèle, un jeu concours a été proposé du 2 au 6 avril pour la semaine du développement durable: l'objectif était de sensibiliser les saint-quentinois de manière ludique à la problématique des transports et à la mise en place du PLD, par l'intermédiaire d'un quizz. Celui-ci, composé de sept questions portant sur les gares du territoire, Twizy,..., était accessible depuis les sites internet des partenaires et des flyers en gare ont été distribués en gare le 15 avril 2013. Ce sont 81 participants qui ont répondu au quizz et 12 lauréats qui ont gagné une visite du territoire sur le thème du développement durable le 20 avril (guidée par l'Office de Tourisme) et les frais d'inscription à Twizy.
- une réunion publique a été organisée en collaboration avec le Conseil de Développement de Saint-Quentin-en-Yvelines le 4 avril 2013 intitulé « *Se déplacer "écologique" aujourd'hui et demain* » lors de la semaine du développement durable à destination notamment des associations, de la population, et toutes personnes concernées. Le premier évènement a rassemblé 70 personnes. Il a été organisé quatre tables rondes faisant suite à une introduction de la Direction Transports-Déplacements de la CASQY pour présenter la démarche d'élaboration du nouveau PLD. Les personnes assistant à la présentation ont pu poser leurs questions, très hétérogènes, sur le fonctionnement du réseau de bus, l'offre de trains, ou encore le projet de la ligne 18 du Métro du Grand Paris. Les thèmes abordés dans les ateliers traitaient de l'attractivité des transports en commun pour les saint-quentinois ; des changements de comportement pour les déplacements en région Île-de-France ; des changements de comportement dans Saint-Quentin-en-Yvelines pour les déplacements de proximité ; du partage de la voirie.
- Une réunion publique d'information est également organisée le 25 juin 2013 à l'Hôtel d'agglomération pour présenter la démarche PLD et son avancement.



## 4- Le Plan Local des Déplacements de 2003

Le premier PLD de Saint-Quentin-en-Yvelines a été approuvé le 23 Octobre 2003 et a été le premier PLD achevé d'Île-de-France. La réflexion a été initiée par le Syndicat d'Agglomération Nouvelle (SAN) en 1997, qui a abouti à un programme d'actions pluriannuel soumis à enquête publique, puis validé par la collectivité et communiqué à tous les services concernés.

Les étapes de l'élaboration du PLD de 2003 avaient été les suivantes:

- 1997: Le SAN lance une réflexion sur les déplacements
- 1999 : Élaboration d'un diagnostic complet, analysant les facteurs et les conditions de la mobilité sur les 11 communes du Syndicat Communautaire d'Aménagement de l'Agglomération Nouvelle (SCAAN). Ce diagnostic se traduit par un programme pluriannuel de réalisations
- Juin 2000 : Validation par le comité syndical du PLD de Saint-Quentin-en-Yvelines
- Décembre 2000 : Approbation du PDUIF et adoption de la Loi SRU qui instaure les Plans Locaux de Déplacements (PLD) en Île-de-France
- 2001 : Le PDU de Saint-Quentin-en-Yvelines devient le PLD. Le périmètre d'action du PLD est arrêté aux 7 communes qui composeront la Communauté d'Agglomération
- 2003 : Le PLD est soumis à enquête publique puis adopté par le SCAAN
- 2004 : Le SAN devient Communauté d'Agglomération (CA)

Le document qui en résultait était composé de 7 axes, déclinés en 67 actions :

- « Développement des transports collectifs », l'axe principal regroupant 23 actions ;
- « Redonner leur place aux modes doux », 9 actions ;
- « Agir sur l'urbanisation », 8 actions ;
- « Diminuer l'impact des marchandises », 8 actions ;
- « Agir sur la voirie de circulation générale », 7 actions ;
- « Mettre en place une politique de stationnement levier du report modal », 7 actions ;
- « Communication », 5 actions.

Au terme d'une durée de cinq ans, la Loi prévoit que le PLD fasse l'objet d'une évaluation et soit révisé, le cas échéant. Le contenu de cette évaluation n'est défini par aucun texte réglementaire.

L'évaluation du PLD a été menée en 2009 et montrait que le document de 2003 avait mis l'accent sur des thèmes importants et pertinents concernant les déplacements en accordant notamment une meilleure place aux modes de déplacements alternatifs à la voiture individuelle (transports en commun, modes doux, covoiturage, etc.). Toutefois, sa portée opérationnelle a été faible, notamment par l'absence de précisions sur les modalités de mise en œuvre des actions, de critères d'évaluation et d'échéancier. De manière générale, l'évaluation souligne que ce PLD n'a pas réellement été utilisé comme un document de référence par l'ensemble des directions.



## 5- La démarche d'élaboration du nouveau PLD

La démarche d'élaboration du nouveau PLD de Saint-Quentin-en-Yvelines a été initiée dans le cadre d'une première réunion en juillet 2011 pour présenter la méthodologie et mobiliser les services de la CASQY ainsi que les partenaires. Les courriers de porté à connaissance ont été envoyés dans la foulée en août 2011 au STIF, la Région Ile-de-France, le Conseil général des Yvelines et à la Direction départementale des territoires.

### Étape 1 : Élaboration du diagnostic (septembre 2011 - septembre 2012)

Le diagnostic a été réalisé par les services de la Communauté d'agglomération et a permis de dresser un état des lieux exhaustif des problématiques de transport et déplacement sur l'agglomération.

Ce diagnostic a mis en évidence les enjeux suivants :

- ✓ Garantir l'attractivité de l'agglomération pour ses habitants et ses entreprises (temps de parcours, congestion routière) ;
- ✓ Poursuivre et encourager le développement des modes alternatifs à la voiture particulière (Transport en Commun, modes doux) ;
- ✓ Réduire les coupures urbaines réseau ferré / RN 10 ;
- ✓ Améliorer la sécurité routière sur l'agglomération en lien avec la hiérarchisation du réseau routier ;
- ✓ Accompagner le développement du pôle logistique inscrit au PDUIF en organisant les flux de marchandises sur le territoire ;
- ✓ Anticiper l'arrivée des grands projets sur le territoire (relation urbanisme / transport).

Le diagnostic et les enjeux mis en évidence ont été approuvés en septembre 2012 lors d'un comité de pilotage du PLD, l'approbation du document a permis d'élaborer des scénarios d'orientation.

A partir de cette étape, une assistance à maîtrise d'ouvrage a accompagné la Communauté d'agglomération dans l'élaboration du nouveau document.

### Étape 2 : Élaboration des scénarios (Octobre 2012 - janvier 2013)

Pour alimenter la démarche d'élaboration des scénarios, la Communauté d'agglomération a décidé de mettre en place des ateliers thématiques permettant d'associer partenaires et experts, animés par les élus communaux et communautaires.

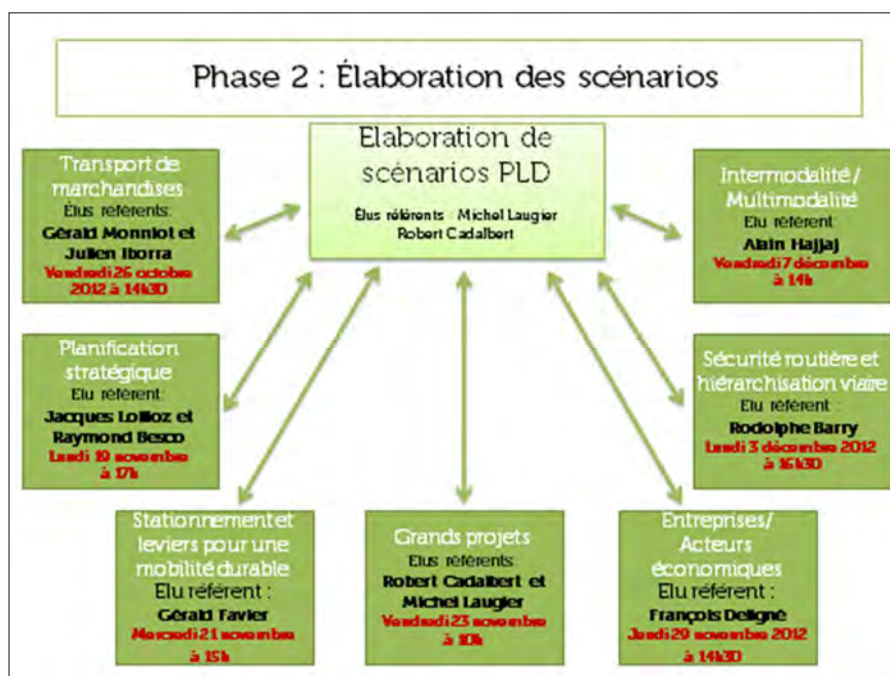
Ces ateliers ont été organisés du 26 octobre et jusqu'au 7 décembre 2012 et étaient pilotés chacun par un élu d'une des sept communes de la Communauté d'agglomération et réunissaient des partenaires de l'agglomération, des représentants de l'État, de la Région Île-de-France, du STIF, du Conseil Général des Yvelines, du Conseil de Développement de Saint-Quentin-en-Yvelines, d'associations citoyennes,

Cette première phase d'atelier a réuni 163 participants, répartis ainsi :

- Atelier *Transport des Marchandises* : 20 participants
- Atelier *Planification Stratégique* : 16 participants
- Atelier *Stationnement et leviers pour une mobilité durable* : 24 participants
- Atelier *Grandes Infrastructures de transport* : 33 participants



- Atelier *Entreprises / Acteurs économiques* : 28 participants
- Atelier Hiérarchisation viaire et sécurité routière : 18 participants
- Atelier *Intermodalité / Multimodalité* : 24 participants



Ces ateliers ont permis de dessiner les contours du programme d'actions en faisant émerger des dysfonctionnements, des attentes ou des besoins. Il convenait, pour les services de la Communauté d'agglomération, de les comparer et de les compléter avec les points étant ressortis du diagnostic du PLD.

Les échanges et propositions avec les partenaires ont permis d'élaborer trois scénarios :

- Un scénario 0 : scénario « fil de l'eau », avec peu d'évolutions majeures,
- Un scénario 1 : scénario intermédiaire pour améliorer l'existant,
- Un scénario 2 : scénario volontariste qui modifie structurellement les comportements modaux.

Dans le cadre du Comité de pilotage du 26 février 2013, le scénario 2 a été choisi par les élus des communes et de la Communauté d'Agglomération, ainsi que par l'ensemble des partenaires de la démarche d'élaboration du nouveau PLD.

Ce scénario, présenté plus en détail dans la partie suivante, porte une vision volontariste du développement du système de déplacement de l'agglomération en cohérence à la fois avec les enjeux de reports modaux à l'échelle régionale et les enjeux propres de l'agglomération en termes d'attractivité et de qualité de vie. Ce scénario s'appuie ainsi sur la mise en œuvre de grands projets de transport structurants pour améliorer les liaisons vers les grands pôles régionaux (ligne 18 du Grand Paris, TGO, desserte ferrée radiale améliorée, TCSP Saint-Quentin-Massy, ...) en les accompagnant et en prenant le relai à l'échelle locale dans une optique de développement durable par :

- Un travail sur la relation Urbanisme et Transport pour faire profiter de ces infrastructures à un maximum d'habitants ou de salariés ;
- Le développement d'une offre de transport multimodale et la promotion des modes alternatifs à la voiture particulière : modes actifs, transports collectifs, nouvelles mobilités (co-voiturage, véhicules électriques) ;
- Une politique en faveur de la voiture particulière axée sur l'incitation au report modal tout en améliorant les conditions de l'utilisation de l'espace public en matière de sécurité routière, de stationnement, de fluidité ;
- Des réflexions sur un transport de marchandises rendu plus durable que ce soit à l'échelle locale ou régionale.

Ce scénario s'appuie des objectifs volontaristes en termes de temps de déplacements en transports collectifs et modes alternatifs de :

- 15 mn vers les gares de l'agglomération ;
- 30 mn entre tout point de l'agglomération ;
- 1h vers/de les pôles régionaux structurant.

Ces temps de parcours ont été identifiés dans le diagnostic du PLD comme des seuils au-delà desquels il est plus difficile d'attendre un report modal vers les transports collectifs.

C'est ce scénario qui a, par la suite, fait l'objet d'un approfondissement et d'une première proposition de déclinaison en fiches action à court et moyen terme.

### Étape 3 : Approfondissement d'un scénario et déclinaison en plan d'actions (février 2013 - juin 2013)

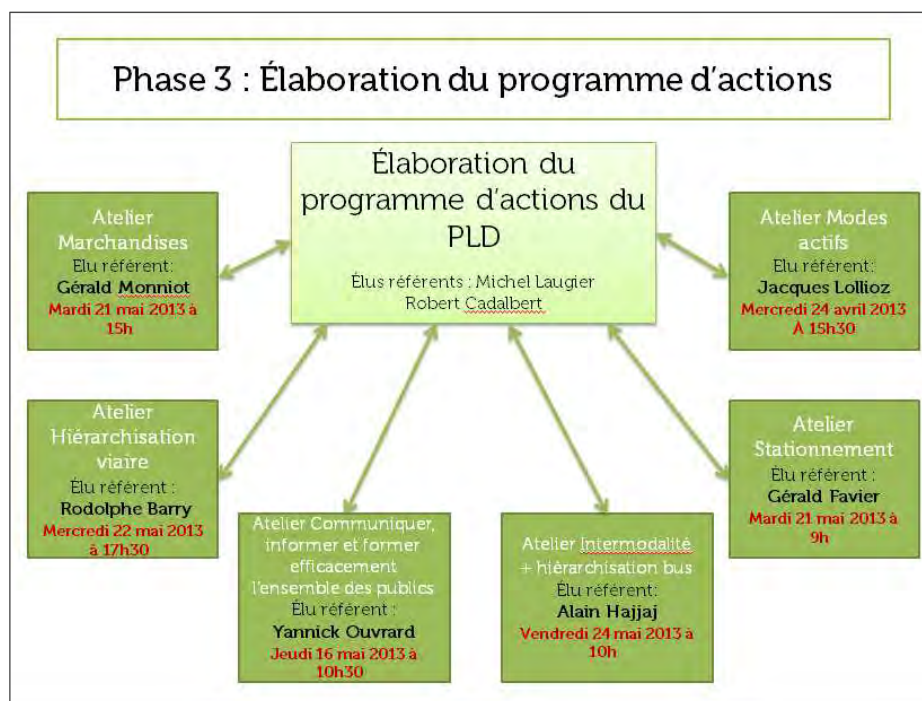
A la suite de l'approbation du scénario, un programme d'actions détaillé a été élaboré pour parvenir aux objectifs du scénario. Ce programme d'actions a été diffusé à tous les partenaires de la démarche PLD afin d'échanger sur les actions proposées dans le cadre de six ateliers thématiques organisés du 24 avril au 24 mai 2013 et animés par les élus communaux et communautaires. Ces ateliers thématiques visaient à échanger et affiner sur le contenu et le choix des fiches actions, constituant le programme d'actions. Ces ateliers réunissaient des partenaires de l'agglomération, des représentants de l'État, de la Région Île-de-France, du STIF, du Conseil Général des Yvelines, du Conseil de Développement de Saint-Quentin-en-Yvelines, d'associations citoyennes, ...

Les ateliers ont réunis 102 participants, répartis ainsi :

- o Atelier *Modes actifs* : 16 participants
- o Atelier *Communiquer, informer et former efficacement l'ensemble des publics*: 20 participants
- o Atelier *Stationnement* : 19 participants
- o Atelier *Marchandises* : 17 participants
- o Atelier *Hiérarchisation viaire* : 15 participants
- o Atelier *Intermodalité & Hiérarchisation bus* : 15 participants







Les échanges avec les partenaires du PLD dans le cadre des ateliers ont permis de modifier et d'améliorer les actions présentées dans le cadre du programme d'actions. À l'issue des ateliers une nouvelle version des fiches actions a été diffusée à l'ensemble des partenaires.

Cette nouvelle version a été soumise pour arrêt au Conseil communautaire du 27 juin 2013.

## Étape 4 : Avis des personnes publiques associées et enquête publique (juillet 2013 à janvier 2014)

La première étape de concertation a été la consultation des personnes publiques associées (PPA) que sont les communes de l'agglomération, l'Etat, le STIF, la Région Ile-de-France et le conseil Général des Yvelines. En l'absence de remarques à la fin d'octobre 2013 l'avis des partenaires a été réputé favorable.

Des avis favorables avec remarques ont été précisés par la Région Ile-de-France, le STIF, le Conseil Général et la commune de Guyancourt. La commune d'Elancourt a également transmis un avis favorable. La commune de Trappes a fait parvenir un avis demandant de ne pas adopter le projet en l'état.

Suite à la réception de l'avis des PPA, le Plan Local des Déplacements a été soumis à enquête publique du 5 décembre au 23 janvier 2014 inclus soit 49 jours consécutifs.

Dix registres étaient à disposition du public au siège de la Communauté d'Agglomération et dans les sept hôtels de ville, ainsi qu'à la Maison de l'Environnement et à l'Agence de la mobilité. Le Commissaire enquêteur, désigné par le tribunal administratif, a reçu le public lors de cinq permanences :

jours	dates	lieux	horaires
jeudi	12 décembre 2013	Hôtel d'Agglomération	De 16 à 19 heures
jeudi	19 décembre 2013	Maison de l'Environnement Magny les Hameaux	De 15 à 18 heures
vendredi	10 janvier 2014	Agence Mobilité Gare St Quentin	De 16 à 19 heures
samedi	18 janvier 2014	Agence Mobilité Gare St Quentin	De 9 à 12 heures
jeudi	23 janvier 2014	Hôtel d'Agglomération	De 16 à 19 heures

Pour informer sur le déroulement de l'enquête publique, outre les informations réglementaires (affichages dans les hôtels de ville et à l'hôtel d'agglomération, et annonces dans deux journaux régionaux ou locaux diffusés dans le Département : Le Parisien et Les Nouvelles des Yvelines), la Communauté d'agglomération a diffusé l'information sur l'ensemble du territoire en utilisant les outils de communication suivants :

- information en ligne sur le site internet de l'agglomération où était notamment disponible l'ensemble du dossier d'enquête publique (PLD et ses annexes) ;
- affichage annonçant l'enquête publique dans le réseau des abris de bus sur toute l'agglomération du 2 au 29 décembre 2013 ;
- diffusion d'une plaquette de 3 pages dans les équipements publics ;
- insertion de deux inserts dans Le Petit Quentin de décembre 2013 et janvier 2014 ;
- affichage dans une vingtaine d'équipements communautaires ;
- communiqué de presse sur l'enquête publique publié par la CASQY ;
- articles relayés dans la presse communale : magazine d'Elancourt de janvier 2014, magazine de Guyancourt de décembre 2013 ; magazine de Magny de janvier 2014 ; journal de Montigny de janvier 2014 ; site internet de Voisins ;
- émission de télévision sur TVFil78 du 13 décembre 2013.

L'enquête publique a permis au Commissaire enquêteur de remettre un procès-verbal de synthèse et ensuite le rapport d'enquête publique. Ainsi le Commissaire enquêteur a rendu un avis favorable au PLD en février 2014.

Il a assorti ses conclusions de deux recommandations :

- Finaliser le projet de PLD en reprenant les remarques issues de la consultation du public et des avis des Personnes Publics Associées ;
- Associer dans la mesure du possible la population pendant la réalisation du plan d'actions du PLD.





## Étape 5 : mise en œuvre et évaluation annuelle (à partir de 2014)

L'approbation du nouveau Plan Local des Déplacements de Saint-Quentin-en-Yvelines à l'issue de la consultation des personnes publiques associées et de l'enquête publique ouvrira la porte à la mise en œuvre des actions proposées.

Un comité de pilotage annuel fera le suivi de l'état d'avancement et des actions mises en œuvre.

## **6- Mise en œuvre, mode de suivi et évaluation**

Pour que les actions du PLD soient concrétisées, il est prévu d'accompagner la mise en œuvre du PLD par un dispositif de suivi et d'évaluation. Ce dernier sera présenté et validé annuellement lors d'un comité de pilotage de suivi de la mise en œuvre du PLD, auquel sera convié l'ensemble des communes et partenaires de l'agglomération participant à la mise en œuvre des projets.

Ces dispositifs sont successivement présentés ci-après.

### **Mise en œuvre du PLD**

L'objectif du dispositif de mise en œuvre est d'assurer la réalisation de chacune des actions qui composent le PLD. L'ensemble des services de l'agglomération, en concertation avec les services des communes et des partenaires concernés, sera mobilisé pour assurer la mise en œuvre de chaque action. Comme indiqué dans les fiches actions, la réalisation des projets sera permise par la mobilisation des moyens financiers prévus et/ou le budget-temps des équipes.

Pour mettre en œuvre les actions, la mise en œuvre des projets qui relèvent de concertation et d'enquête publique répondront aux principes suivants :

- La concertation permet d'élaborer le projet. Une délibération vient fixer les objectifs et les modalités de la concertation (nombre de réunion publique, urne, cahier,...). La concertation doit démarrer le plus tôt possible car elle est un outil d'accompagnement du projet et doit être contradictoire. La durée de la concertation doit être proportionnelle au projet.
- L'étude d'impact (si nécessaire), qui doit être fournie pendant la concertation, permet d'arrêter le projet et de tirer le bilan de la concertation.
- L'enquête publique doit être réalisée à la suite de l'étude d'impact et présenter le projet définitif issu de la concertation. Ce dernier ne peut (ou sous certaines conditions précises) être modifié. Un commissaire enquêteur est désigné pour assurer le bon déroulement de cette étape, synthétiser les remarques du registre et formuler un avis favorable ou défavorable.

L'avancement de la mise en œuvre des actions du PLD sera présenté annuellement dans un tableau de bord, lors du comité de suivi de la mise en œuvre du PLD. Dans ce cadre, l'ensemble des maîtres d'ouvrages et partenaires seront associés à la validation du tableau de bord pour confirmer les jalons et temporalité de chaque action.

Enfin, un travail de veille sur les évolutions réglementaires relatives à la mobilité devra être réalisé par la CASQY pour s'assurer que les actions du PLD seront toujours en adéquation avec la législation en vigueur.



## Suivi et évaluation du PLD

Il est proposé de mener un suivi annuel du PLD qui aura pour objectif de faire un bilan sur son avancement global avec l'ensemble des partenaires du PLD.

Il est ainsi proposé la création deux entités chargés de s'assurer de ce suivi :

- un comité de suivi technique du PLD : calqué sur la constitution du comité technique d'élaboration du PLD, il réunira les différents partenaires techniques de la CASQY : l'ensemble des directions de la CASQY, les services techniques des communes de l'agglomération, du Conseil Général, de la Région et du STIF. L'association des partenaires à ce comité est essentielle pour assurer une avancée conjointe de chaque acteur sur les actions où ils sont impliqués ; en fonction de l'état d'avancement des actions, il pourra proposer le cas échéant la modification de certaines actions (en termes de contenu, de temporalité, ...), les préciser ou les supprimer.
- un comité de pilotage de suivi du PLD : calqué sur la constitution du comité de pilotage d'élaboration du PLD, il se réunira une fois par an à la suite du comité de suivi technique pour valider et compléter les propositions qui auront été issues du comité de suivi technique et s'accordera sur l'orientation de la politique des déplacements à adopter en fonction des conclusions du comité de suivi technique.

	Composition
<b>COMITÉ DE PILOTAGE</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Président et Vice-président Transports et Déplacements</li> <li>- Maires des 7 communes de l'agglomération</li> <li>- Communes du bassin de transport et intercommunalités voisines</li> <li>- Représentant de l'Etat et de l'EPPS</li> <li>- Représentant du Conseil Régional</li> <li>- Représentant du STIF</li> <li>- Représentant du Conseil Général</li> <li>- Représentant des transporteurs : SQYBUS, SNCF, Optile</li> <li>- Représentants du , Codesy</li> <li>- Représentant de groupes particuliers : Ademe, CCIVFnaut</li> <li>...</li> </ul>
<b>COMITÉ TECHNIQUE</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Techniciens de la CA (« noyau dur »)</li> <li>- Techniciens des communes (désignation d'un à deux « référent PLD »).</li> <li>- Techniciens du STIF et de la Région et du CG 78.</li> </ul>

L'état de l'avancée des actions sera évalué à l'aide :

- du tableau de bord qui permettra de faire un point sur l'état d'avancement de l'ensemble des actions (pourcentage d'achèvement, avancement par rapport aux jalons..) ;
- de la mise en place d'indicateurs de suivi et d'impacts comme préconisés par le PDUIF qui permettront de vérifier le niveau de mise en œuvre de chaque action ainsi que l'efficacité des actions et le respect des orientations mises en place.

## Les indicateurs sont de trois types :

- Indicateurs d'avancement : ces indicateurs permettent de suivre la proportion de réalisation de chaque action, ils sont internes à la Communauté d'agglomération pour suivre l'état d'avancement des projets ;
- Indicateurs de suivi : ces indicateurs permettent de suivre la réalisation concrète des projets sur le territoire ;
- Indicateurs d'impacts : ces indicateurs permettent de suivre l'évolution de la mobilité de la population. Ils représentent l'impact des actions sur les habitudes de la population en matière de déplacement ou sur le transport de marchandises.

A titre d'exemple, pour l'action « Poursuivre le projet du Pont Schuler et la phase 1 du TCSP Trappes-La Verrière », les indicateurs sont les suivants :

- Indicateur d'avancement : état d'avancement du projet (phase étude, phase maîtrise d'œuvre, phase travaux) ;
- Indicateur de suivi : nombre de km de site propre bus mise en place ;
- Indicateur d'impact : évolution de la part modale des transports collectifs.

### ▪ Les indicateurs de suivi de chaque action :

Des indicateurs de suivi sont présentés dans le PLD pour chaque thème. Ces indicateurs pourront être mesurés chaque année pour préparer les comités de suivi du PLD.

Ce bilan annuel permettra au comité de suivi politique d'orienter la poursuite de la mise en œuvre du PLD en fonction des résultats obtenus :

- Si la progression dans la mise en œuvre du plan d'actions est conforme et les actions jugées efficaces, la politique de la Communauté d'agglomération devra alors être poursuivie suivant l'orientation qu'elle s'était fixée ;
- Si un retard dans la mise en œuvre de certaines actions est constaté, les causes de ces retards devront être analysées afin que la Communauté d'agglomération puisse recadrer le mode de mise en œuvre pour mener à bien cette action ou choisir de la réorienter ;
- Si des difficultés apparaissent, qu'elles soient d'ordre technique, financier ou d'acceptabilité, les raisons de ces difficultés seront analysées afin d'essayer d'y apporter, dans la mesure du possible, des solutions adaptées ;
- Si une action pouvait s'avérer inefficace par rapport à l'implication qu'elle demande et aux résultats obtenus, elle pourrait être recadrée en conséquence que ce soit en termes de temporalité ou de moyens à y consacrer.
- Si l'impossibilité de la réalisation de certaines actions est avérée, ces dernières devront être abandonnées avec une explication de leur suppression.



- **Les impacts du PLD sur les pratiques de déplacements saint-quentinoises et franciliennes : les indicateurs d'impact**

Le PDUIF et sa déclinaison locale, le PLD, doivent répondre à des enjeux en termes de mobilité. Des indicateurs des impacts des actions du PLD seront à mettre en place pour vérifier l'atteinte de ces objectifs. Ils permettront de constater l'évolution des pratiques en matière de mobilité et de vérifier la pertinence de la mise en œuvre des actions du PLD par rapport aux objectifs que s'est fixés la Communauté d'agglomération.

Pour suivre l'évolution des données de mobilité les acteurs régionaux seront sollicités. Ainsi l'OMNIL, qui est un « *observatoire partenarial animé par le STIF qui associe les organismes détenteurs d'information sur les déplacements et l'usage des modes de transport* » constituera un partenaire privilégié. « *Il jouera un rôle central dans le suivi en continu du PDUIF, en élaborant des tableaux de bord annuels sur la base d'indicateurs de mise en œuvre des actions et d'indicateurs d'impact.* »

L'OMNIL agrégera l'ensemble des informations disponibles sur la mobilité des personnes et des marchandises en Île-de-France, et aura aussi la possibilité de lancer des enquêtes pour compléter les éléments à sa disposition afin d'améliorer la connaissance de la mobilité et de son évolution en Ile-de-France.

Par ailleurs, la Communauté d'agglomération recueillera des données en provenance de plusieurs acteurs : évaluation des performances du réseau de bus fournies par SQYBUS, performances du réseau ferré fournies par la SNCF, comptages routiers réalisés par les gestionnaires de voirie, statistiques de la sécurité routière fournies par les polices municipales, enquêtes et études menées par les communes et la CASQY...

La consultation régulière des associations (CODESQY, VéloSqy, Alecsqy...) et l'implication citoyenne (forums lors de la semaine de la mobilité, réunions publiques, concertation, enquête publique...) permettra aussi de réaliser un suivi des problématiques de déplacements sur le territoire.

**Les indicateurs à l'échelle de la CASQY sont présentés à la fin du plan d'actions (partie B)**







# Partie B - La vision portée par le territoire en matière de transports et déplacements







L'agglomération se dote d'un nouveau Plan Local des Déplacements (PLD) qui définit les orientations en matière de transports et déplacements de Saint-Quentin-en-Yvelines pour les prochaines années. Le PLD constitue ainsi le document cadre de l'agglomération en faveur de la mobilité durable et la déclinaison opérationnelle du projet de territoire sur la thématique des déplacements.

Le diagnostic du PLD avait permis de mettre en avant les enjeux suivants (septembre 2012):

- ✓ *Garantir l'attractivité de l'agglomération pour ses habitants et ses entreprises (temps de parcours, congestion routière),*
- ✓ *Poursuivre et encourager le développement des modes alternatifs à la VP (TC, modes doux) ;*
- ✓ *Réduire les coupures urbaines réseau ferré / RN 10 ;*
- ✓ *Améliorer la sécurité routière sur l'agglomération en lien avec la hiérarchisation du réseau routier ;*
- ✓ *Accompagner le développement du pôle logistique inscrit au PDUIF en organisant les flux de marchandises sur le territoire ;*
- ✓ *Anticiper l'arrivée des grands projets sur le territoire (relation urbanisme / transport).*

Préalablement à la définition du plan d'actions du PLD, il est apparu nécessaire de se doter d'une vision à long terme de la politique des transports sur l'agglomération, de structurer cette politique et de la penser dans sa globalité.

Cette vision permet de :

- **porter les besoins de l'agglomération en matière de projets de transport ;**
- **garantir la cohérence entre projets de transport / urbanisme / développement économique ;**
- **assurer la cohérence entre politique régionale et la politique locale de déplacements.**

**Le plan d'actions du PLD doit s'appuyer sur cette vision à long terme de la politique de transport de l'agglomération et la décliner à court ou moyen terme pour garantir la cohérence entre actions court ou moyen terme et vision long terme et préparer ainsi le système de déplacements futurs de l'agglomération.**

Pour répondre à la fois aux dysfonctionnements observés et aux enjeux identifiés dans le diagnostic et à la nécessité de se doter d'une vision à long terme cohérente avec le développement de l'agglomération, le scénario retenu est un scénario volontariste. Il doit permettre d'améliorer les conditions de déplacements de tous en favorisant les changements de comportements pour participer aux objectifs régionaux exprimés à travers le PDUIF de report modal fort en direction des transports collectifs et des modes actifs. Ce scénario s'appuie sur des projets régionaux structurants en les accompagnant et les accueillant dans une logique de développement durable. Ces projets structurants sont le levier indispensable à une évolution réelle des parts modales sur le territoire de la CASQY.

À cette fin, il s'agit pour l'agglomération de participer au déploiement d'une offre multimodale complète, pour mettre l'accent sur les modes actifs et les transports en commun, ou de favoriser le développement durable



du fret ferroviaire... Considérée comme la plus attractive, cette feuille de route est la seule qui permette de répondre aux besoins de l'agglomération dans les décennies à venir et de garantir l'attractivité de l'agglomération pour les habitants et les entreprises tout en maintenant la qualité de vie et de travail au cœur des préoccupations.

Ce scénario se définit par les principes suivants :

- Urbanisme et transport sont intimement liés ;
- Une offre multimodale complète est proposée ;
- Les modes actifs et TC sont prioritaires par rapport aux véhicules particuliers, avec des objectifs de temps de parcours de 15 mn vers les gares de l'agglomération, de 30 mn entre tout point de l'agglomération et de 1h vers/de les pôles régionaux structurant ;
- La politique en faveur du vélo concerne tous les publics d'utilisateurs ;
- Le stationnement fait l'objet d'une politique en faveur du report modal ;
- Des projets innovants en matière de transport complètent l'offre ;
- Des conseils en mobilité incitent les voyageurs à modifier leur comportement ;
- L'information devient multimodale ;
- Un renfort des contrôles sur le respect du code de la route permet d'agir sur le comportement des utilisateurs de l'espace public ;
- Des actions structurées et innovantes sont engagées localement pour rendre le transport de marchandises plus durable ;
- L'agglomération participe aux enjeux régionaux de développement durable du fret ferroviaire notamment grâce à une valorisation du rôle de la ZATE.

**Plus précisément, la vision *long terme* se traduit par les engagements suivants :**

- **Améliorer l'offre structurante de transport collectif sur l'agglomération**

Le scénario retenu s'appuie en premier lieu sur le développement d'une offre structurante de transport collectif qui seule permettra de répondre aux enjeux de développement de l'agglomération et de renforcement de son attractivité.

L'offre structurante de transport collectif correspond sur Saint-Quentin-en-Yvelines à l'offre ferroviaire avec les lignes N, U et C. Pour ces trois lignes, les temps de parcours se sont accrus ces dernières années sans augmentation de l'offre en contrepartie. Les temps de parcours se sont notamment aggravés sur la contre-pointe alors que l'offre est sous-calibrée car elle est construite pour la pointe. Le sous-dimensionnement de la contre-pointe est problématique étant donné le dynamisme économique de l'agglomération. Le diagnostic du



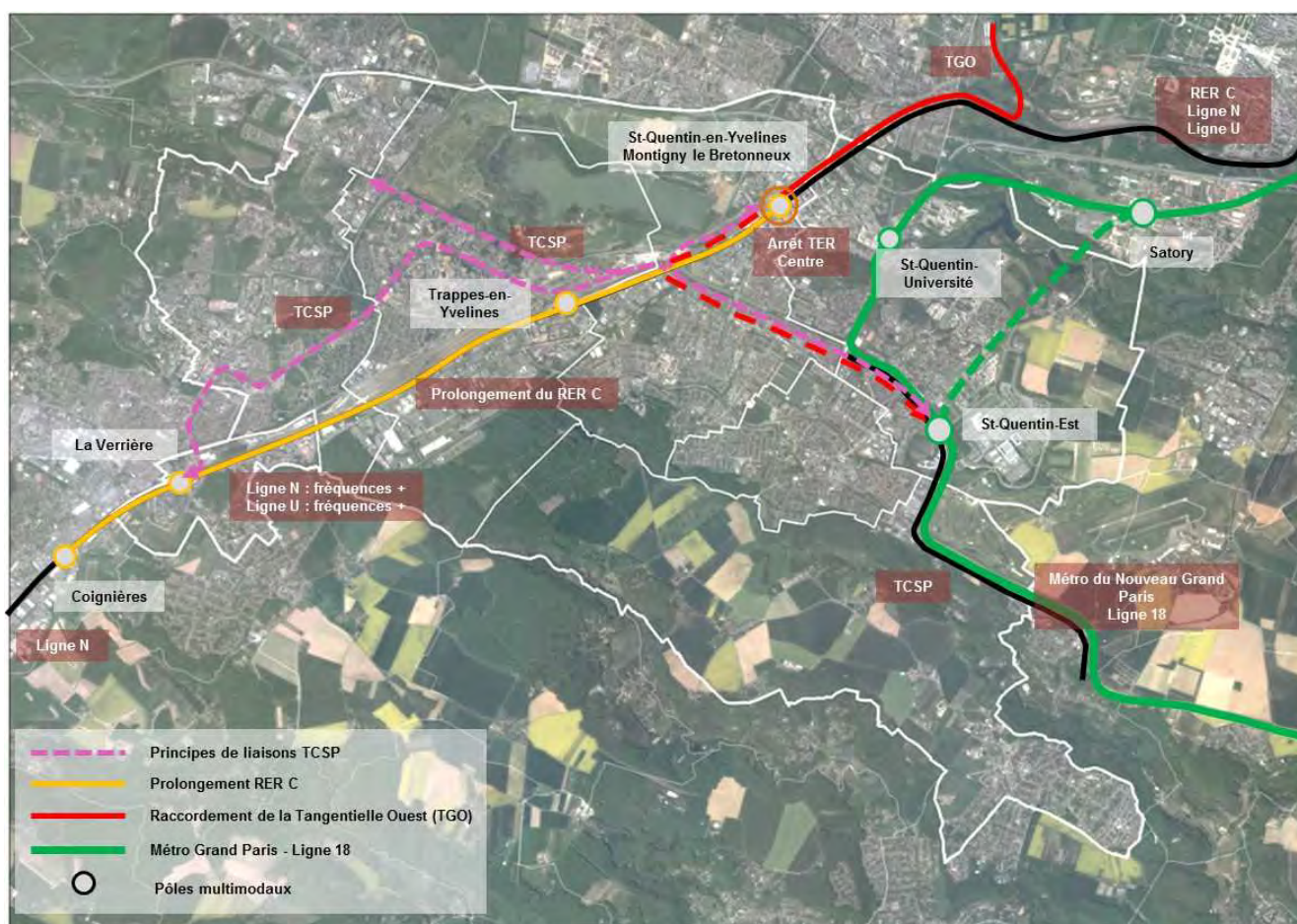
territoire a montré que 2/3 des salariés du territoire viennent de l'extérieur de l'agglomération et notamment de l'ouest francilien mais aussi de Versailles ou de Paris. L'offre en contre-pointe ne répond pas au besoin de ces mouvements pendulaires.

Cet état des choses nuit à l'attractivité du territoire et son besoin d'échanges avec les autres pôles régionaux. Le territoire est aussi fortement concerné par la desserte du RER B dont la gare de Saint-Rémy-Lès-Chevreuse constitue une porte d'entrée sur le territoire.

En parallèle, dans le cadre de l'OIN Paris-Saclay, l'agglomération va être amenée à se développer par l'accueil de nouveaux habitants et salariés et le renforcement des échanges avec le pôle de Saclay.

**Le système de transport tel qu'il est dimensionné aujourd'hui avec les difficultés qu'il rencontre pour répondre aux besoins, ne pourra pas absorber les besoins supplémentaires qui émergeront avec le développement de l'agglomération.**

**Ainsi, la CASQY souhaite porter le développement d'une offre structurante de transport collectif par la mise en œuvre de plusieurs projets qui permettraient d'améliorer la desserte du territoire en lien avec son développement économique et son attractivité :**



*Le réseau structurant de transport collectif au sein de l'agglomération*

- **Une amélioration de l'offre existante :**

Une amélioration des temps de parcours de l'offre existante sur les lignes N, U et RER C serait nécessaire pour revenir à minima aux temps de parcours qui étaient observés auparavant et remédier ainsi à la perte d'attractivité du territoire liée à l'augmentation de ces temps de parcours.

Une amélioration de la qualité de service (fréquence, amplitude, régularité) de l'offre existante sur les lignes N, U, RER B et RER C avec une desserte équilibrée dans les deux sens de parcours serait utile pour répondre à l'ensemble des besoins d'échanges de l'agglomération.

Le Schéma directeur du RER C, en cours d'élaboration, participe aussi à l'amélioration des conditions de circulation sur la ligne C, notamment en termes de régularité et permettrait d'améliorer l'offre sur Saint-Quentin.

- **L'arrêt des TER Centre :**

L'arrêt des TER Centre permettrait d'offrir une desserte express vers et depuis Saint-Quentin-en-Yvelines que ce soit pour les voyageurs qui vont/viennent de Versailles ou Paris ou pour les voyageurs qui vont/viennent de la Région Centre. Ces derniers sont aujourd'hui obligés de passer par Versailles et de rebrousser chemin pour rejoindre l'agglomération. Or le diagnostic du territoire a pointé l'importance des échanges entre la région Centre et Saint-Quentin-en-Yvelines.

- **Le prolongement prévu du RER C jusqu'à Coignières**

Ce prolongement, inscrit au SDRIF à l'horizon 2030 permettra d'apporter un niveau de desserte équivalent aux trois gares. La CASQY souhaite un rapprochement de sa réalisation à l'horizon 2020. Ce prolongement permettra non seulement d'améliorer la desserte du territoire mais aussi de répondre à certains dysfonctionnements de l'agglomération liés aux trafics générés pour rejoindre la gare de Saint-Quentin, terminus actuel du RER C (gestion des parc-relais, saturation de la nationale 10).

- **La résorption du nœud de Porchefontaine**

L'amélioration de l'offre ferroviaire existante passe cependant par la résolution du **nœud de Porchefontaine**, point essentiel à résoudre rapidement car sans lequel on ne peut envisager de développer l'offre de transport sur le territoire. La CASQY insiste auprès de ses partenaires sur la nécessité de travailler en urgence sur l'amélioration de ce nœud ferroviaire pour ouvrir le champ des améliorations attendues par le territoire en ce qui concerne les lignes ferroviaires existantes.

- **La Tangentielle Ouest**

Pour relier Saint-Quentin-en-Yvelines à l'ouest francilien et en particulier à Cergy-Pontoise et se mailler au RER A, la CASQY souhaite un **raccordement de la TGO à Saint-Quentin-en-Yvelines** qui est aujourd'hui prévue en terminus à Saint-Cyr-l'Ecole. Le projet de Tangentielle Ouest rentre dans l'étape d'enquête publique sur la phase 1 de Saint-Germain à Saint-Cyr. La mobilisation de la CASQY consiste à proposer une alternative qui non seulement permettrait de mieux répondre aux besoins de l'agglomération mais aussi permettrait de renforcer l'utilité et l'usage du projet de tangentielle lui-même, par une arrivée sud plus aisée qu'à Saint-Cyr, et par le remisage et l'entretien des véhicules sur la zone de Trappes au lieu du site de Versailles Matelots. Cela permettrait également de desservir directement les 147 000 habitants et 105 000 emplois de l'agglomération.





- **La Ligne 18 du Grand Paris**

En direction du Plateau de Saclay et du cluster scientifique, la réalisation de la **ligne 18 du métro** du nouveau grand Paris est un impératif pour relier le monde de la recherche situé à l'est du Plateau de Saclay au tissu économique très dense situé à l'ouest. Son interconnexion au réseau ferré existant permettra de compléter le maillage entre les différents réseaux qui desservent l'agglomération pour élargir la desserte du territoire par la ligne 18.

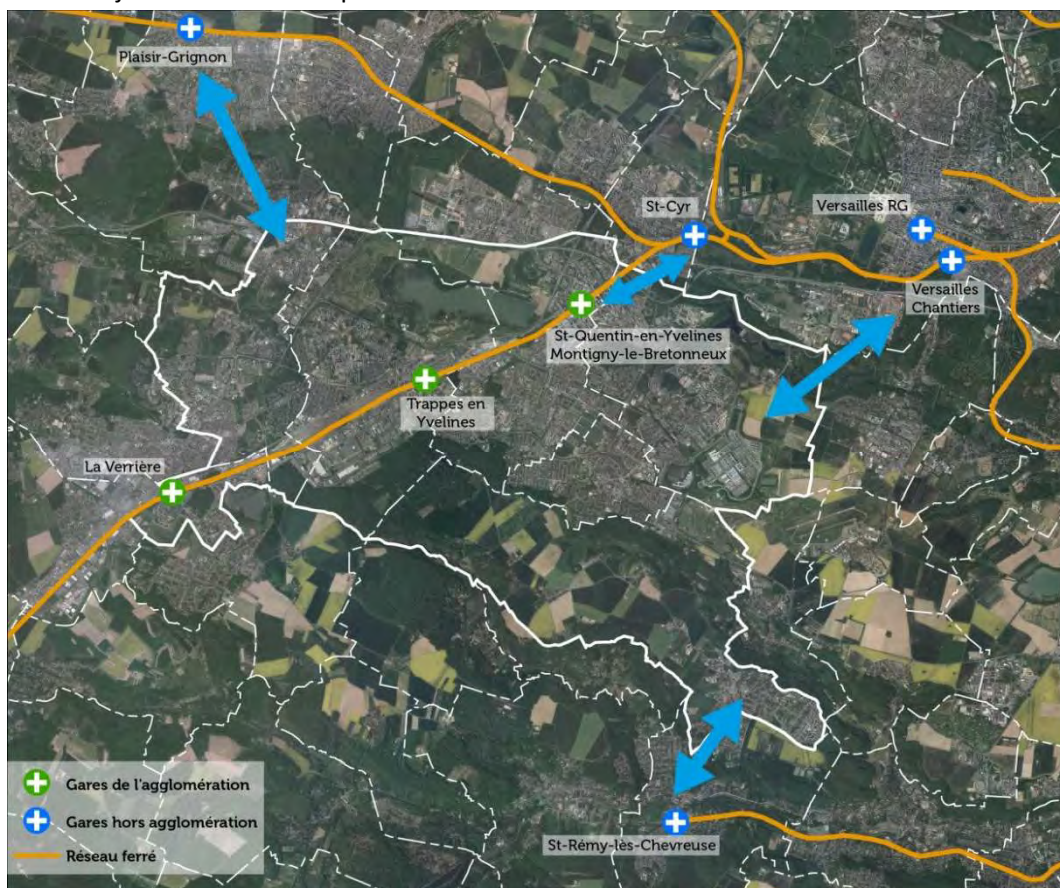
- **L'amélioration de de la qualité de service sur le RER B**

La branche du RER B ayant son terminus à Saint-Rémy-Lès-Chevreuse est une porte d'entrée au sud de l'agglomération vers le cœur de la Région. A ce titre le RER B doit faire l'objet d'une vigilance particulière en matière de qualité de service

- **Le TCSP Massy-Saint-Quentin-en-Yvelines**

En préfiguration du métro, le **TCSP Massy-Saint-Quentin-en-Yvelines** permettra de créer des liens forts entre les territoires de l'OIN Paris-Saclay. Le prolongement de cet axe jusqu'au réseau ferroviaire de Saint-Quentin-en-Yvelines doit permettre de contribuer aux liaisons est-ouest sur l'agglomération.

Une attention particulière est portée aux gares qui sont des portes d'entrée de l'agglomération. La gare de St-Quentin-en-Yvelines Montigny-le-Bretonneux a fait l'objet d'un **comité de pôle**, et la gare de La Verrière va également faire l'objet d'un comité de pôle dans le nouveau PLD.



*L'importance des liaisons avec les gares*

Certaines gares situées hors de l'agglomération sont importantes en termes de desserte du territoire (RER B, ligne N branches Dreux et Mantes-la-Jolie), et pour cette raison, font l'objet de liens importants assurés notamment par le réseau SQYBUS. Il s'agit de Versailles-Chantiers et Versailles Rive Gauche, St-Rémy-lès-Chevreuse, Saint-Cyr-l'Ecole, ainsi que Plaisir-Grignon.

- **Permettre les échanges routiers avec les secteurs environnants**

Plusieurs points bloquants pour les échanges avec les secteurs environnants doivent être résolus dans les prochaines années. En direction de Versailles il s'agit d'intervenir sur le carrefour entre la **RN12 et l'avenue des Garennes**. L'intervention sur ce carrefour participe au renforcement de l'axe fort **nord-sud** qui rejoint la vallée de Chevreuse par la RD91.

En parallèle, l'affirmation d'un prolongement de l'A12 permettant d'éviter le transit sur Saint-Quentin-en-Yvelines et de desservir le territoire sans nuisance pour les habitants et en souterrain en territoire urbain.

Les projets de franchissement de la coupure RN 10 / faisceau ferré tels que le pont de la Malmédonne ou le pont de la Villedieu permettront aussi d'améliorer l'accès à la N10 et les échanges avec les secteurs voisins de l'agglomération.



*Amélioration du maillage routier avec les secteurs environnants*



Une fois garantie l'amélioration des liaisons entre l'agglomération et les pôles structurants de la région par le biais de ces projets structurants, il peut être développé un scénario ambitieux au sein même de l'agglomération pour accompagner et bénéficier pleinement de ces liaisons vers l'extérieur.

- **Améliorer les liaisons est-ouest pour l'ensemble des modes**

La juxtaposition de la RN10 et du corridor ferroviaire au milieu de l'agglomération en font une véritable coupure pour l'ensemble de l'agglomération, à la fois point noir de circulation mais aussi secteurs difficilement franchissables pour les piétons et cyclistes. Dans ce sens, l'intervention sur la coupure est primordiale pour rétablir les liaisons est-ouest pour l'ensemble des modes.



*Les projets pour améliorer les liaisons Est-Ouest*

Le tissu urbain doit être reconnecté en particulier au niveau de la RN 10, avec l'importance de la réalisation du **Plateau urbain à Trappes** et de la mise en place du **carrefour de la Malmedonne à La Verrière**.

Les franchissements existants doivent être repris pour permettre un usage par l'ensemble des modes, que ce soit en voiture, en bus, à pieds ou à vélo. Le **pont Schuler** est l'un de ces aménagements qui permettent de résoudre un point dur de circulation avec notamment le passage des bus en voies réservées. Deux aménagements sont également importants : le **pont de la Villedieu** et le **pont Leclerc**. Le projet de pont de la Villedieu concourra à améliorer la desserte de la ZATE que ce soit vers l'extérieur ou l'intérieur de l'agglomération ainsi qu'à favoriser les échanges est-ouest au droit de La Verrière. Le pont Leclerc permettra

notamment d'accueillir une voie réservée pour les bus en continuité du TCSP Massy-SQY, permettant des connexions est-ouest du réseau de bus et en connexion avec la nouvelle gare routière de la RD10.

Enfin, en continuité du plateau urbain de Trappes, le pont de la Mare Savin constitue aujourd'hui un point noir en matière de congestion routière qui nuit à la qualité des échanges est-ouest ; le traitement de ce pont permettra d'améliorer le franchissement multimodal des voies ferrées.

Le passage souterrain à gabarit intermédiaire (PSGI) au droit de la gare de la Verrière offrira un nouveau franchissement des voies ferrées pour les transports collectifs et permettant des connexions est-ouest du réseau pour le sud de l'agglomération.

- **Rendre plus lisible le réseau viaire**

En lien avec les besoins d'échanges vers l'extérieur et le rôle que chaque voirie assure au sein de l'agglomération, une réflexion globale sera engagée sur la hiérarchisation du réseau viaire de l'agglomération. Cette hiérarchisation permettra d'adapter les aménagements de chaque voirie à sa fonctionnalité et aux trafics qui y circulent.

Ce travail proposera 4 niveaux de voirie de la voirie principale à la voirie de desserte locale. L'amélioration de la sécurité des déplacements constituera l'un des enjeux de cette analyse.

- **Améliorer les performances du réseau de bus**

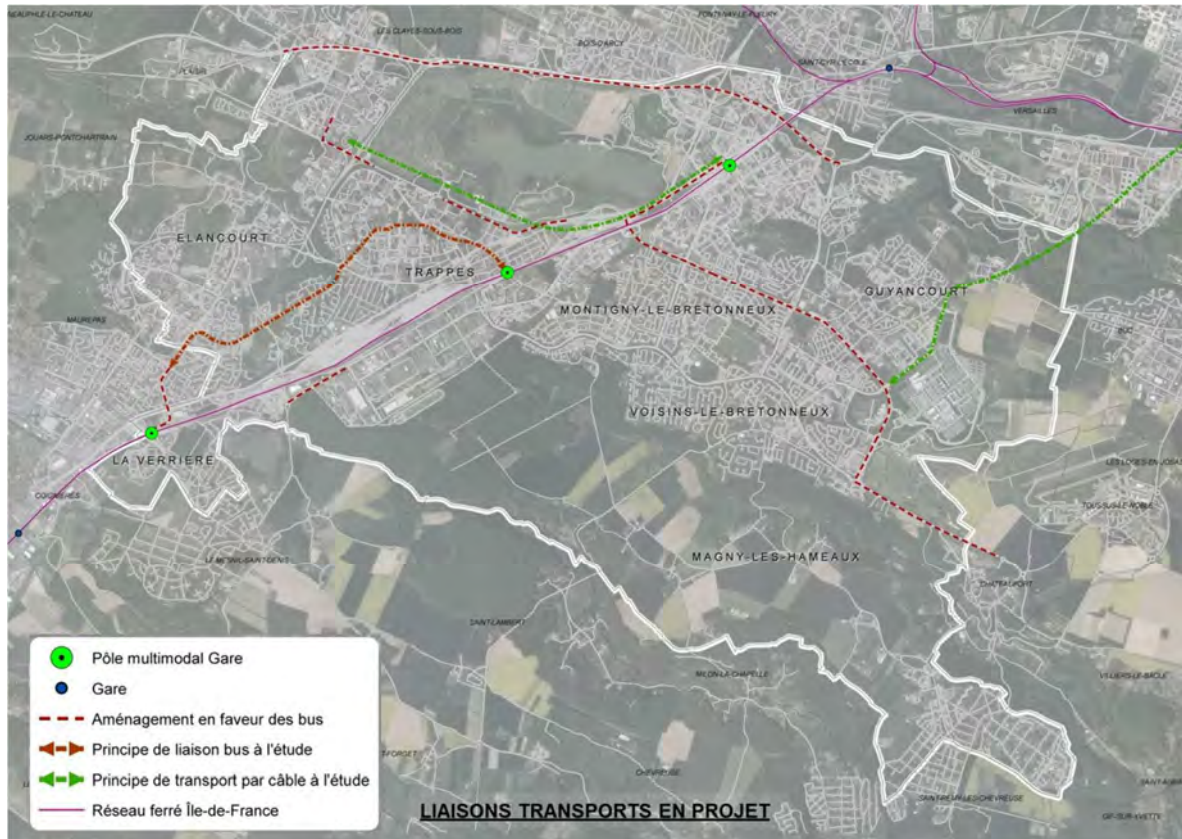
L'amélioration de l'usage des transports collectifs passe aujourd'hui par une restructuration du réseau de bus selon des objectifs de temps de parcours maximum pour les usagers. Ainsi il s'avère que l'objectif est que les déplacements de pôle à pôle au sein de l'agglomération en bus soient de **30 minutes maximum** et que les déplacements en rabattement vers les gares soient de **15 minutes maximum**.

La mise en place de ces objectifs passe par la réalisation d'aménagements en faveur des bus, et en particulier de couloir bus. Les aménagements en faveur des bus doivent permettre de favoriser les déplacements internes et externes à l'agglomération et raccourcir les temps de déplacements et ainsi être plus compétitif que les déplacements en automobile. À cette fin les **aménagements bus sur la RD 912** vont permettre d'améliorer le temps de parcours pour la population de Trappes et le secteur d'emploi et d'habitat de Pissaloup/ Clef Saint-Pierre. Le TCSP Avenue de l'Europe doit être prolongé jusqu'à la nouvelle gare routière de la RD10 par le pont Leclerc, permettant notamment une réorganisation du réseau de bus pour relier l'est et l'ouest de l'agglomération. L'**amélioration des liaisons bus entre Trappes-Élancourt et La Verrière** va être étudiée, en particulier dans le cadre d'une étude T Zen portée par le STIF.

Des expérimentations en matière de transport collectif sont à mener avec notamment la mise en place de **BAU dynamique sur l'A12** pour relier Saint-Quentin-en-Yvelines à Vélizy. La réalisation d'un **transport par câble** doit également être étudiée en termes de faisabilité et d'opportunité.







*Les projets d'aménagements en faveur des transports collectifs routiers*

Cette organisation du réseau de transport collectif sera menée en lien avec la hiérarchie du réseau routier.

- **Permettre une diffusion des déplacements des modes actifs au sein de l'agglomération**

Le déplacement à pieds est systématiquement le commencement ou l'achèvement d'un déplacement. Pour cette raison une attention particulière doit être portée à la **qualité des cheminements piétons** sur l'agglomération. La continuité des itinéraires concerne la marche à pieds comme le vélo et la poursuite des aménagements pour accroître les itinéraires est primordiale. Il s'agit également, sur les itinéraires existants, d'intervenir pour résorber les points noirs de sécurité pour les piétons et pour les vélos. Le développement des itinéraires doit être accompagné de la mise en place d'un **jalonement pour les piétons et les vélos** pour que l'espace soit lisible pour ces modes et donc qu'il soit facile de se déplacer.

Aménager la ville en faveur des modes actifs passe également par la réalisation de liens pour **ouvrir les quartiers existants** afin de faciliter les déplacements. Pour les nouveaux quartiers, il s'agit de concevoir un urbanisme favorable à l'usage des modes actifs et des transports collectifs.

- **Apporter une information multimodale et développer les services à la mobilité**

L'usage de l'offre de transport est en partie lié à la qualité de l'information auquel les usagers ont accès pour l'utiliser. Pour apporter une information complète avec notamment des alternatives en terme de modes de transport pour un itinéraire donné, la CASQY souhaite développer les compétences de l'**agence de la mobilité**

en gare de Saint-Quentin-en-Yvelines pour apporter un conseil de mobilité le plus adapté et à l'écoute des besoins des usagers. L'apport d'une information multimodale va se traduire par la mise en place d'un **Système Information Voyageurs Intelligent (SIVI)** rendant accessible l'information multimodale sur internet ou smartphone en temps réel.

Pour aller plus loin, les actions en faveur du management de la mobilité vont être amplifiées. Cela passe par les missions de **conseil en mobilité** porté par l'agence en direction des habitants, ainsi que l'animation des **Plans de Déplacement Inter-entreprise (PDIE)** auprès des salariés travaillant sur l'agglomération.

- **Offrir un panel de modes de transport**

La promotion d'une mobilité alternative à l'autosolisme passe par le développement d'un panel de modes de transport attractifs, dont l'offre s'adapte aux caractéristiques de chaque déplacement. Ainsi le développement de services de **véhicules électriques en libre-service comme Twizy Way** permet d'offrir une solution alternative pour les déplacements en voiture. En parallèle, pour un usage privé des véhicules particuliers il est possible de déployer des **bornes électriques** sur l'espace public.

En matière de vélo, la **vélostation** en gare de Saint-Quentin-en-Yvelines va apporter une solution en termes de location de vélos pour des périodes de moyenne à longue durée et d'entretien et de maintenance des vélos.

Enfin pour rendre lisible l'existence de panels, l'approche multimodale mis en œuvre dans les gares à travers les **pôles multimodaux** va se traduire par la création de **points de rencontre** pour les secteurs éloignés des gares. Ces points de rencontre seront des lieux de concentration de l'offre bus, où l'on trouvera une offre de taxis, de voitures en libre-service, ainsi que des bornes de recharge ou encore des points de rencontre pour les covoitureurs.

- **Organiser les flux de marchandises**

La Communauté d'agglomération n'est pas un territoire de logistique, néanmoins, Saint-Quentin-en-Yvelines est traversé par un axe structurant pour le trafic poids lourds en Ile-de-France qu'est la RN10. De plus, une de ses zones d'activités, la zone d'activité de Trappes-Elancourt (ZATE), est identifiée au SDRIF adopté en octobre 2013 et au PDUIF en tant que plateforme logistique multimodale en raison de son embranchement ferroviaire remarquable. Des actions sont notamment prévues pour remettre en fonctionnement les embranchements ferroviaires à condition d'une amélioration des accès routiers à la ZATE. L'amélioration de l'accès à la ZATE passe notamment par le réaménagement du pont de la Villedieu qui est un des principaux points noirs de l'agglomération.

Par ailleurs, les itinéraires des poids lourds et le stationnement des poids-lourds doivent faire l'objet d'harmonisation à l'échelle intercommunale pour réduire les nuisances liées au trafic des poids lourds, notamment vis-à-vis des secteurs résidentiels. Ces actions ne pourront se faire sans la réalisation en premier lieu de la hiérarchisation viaire.

Enfin, une étude menée actuellement permettra de définir l'opportunité de mesures en faveur de la logistique urbaine pour le territoire de Saint-Quentin-en-Yvelines.



Au-delà de sa définition même, ce scénario porte en lui une vision cohérente de l'avenir de Saint-Quentin-en-Yvelines. Il sous-tend le PLD, dont le programme d'actions est ci-joint, dans une logique globale de système et phasé dans le temps. En effet, la portée de certains projets dépasse le territoire de la CASQY et c'est par une vision partagée de l'avenir que ce territoire pourra s'inscrire dans la logique régionale et assurer pleinement son rôle d'équilibre.

La suite de ce document présente les actions qui sont proposées pour préciser dans le temps (1 à 2 ans, 3 à 5 ans, 5 à 10 ans) la mise en œuvre des actions constituant le scénario volontariste retenu.





# Partie C – Plan d'actions





Le plan d'actions du PLD se développe en un ensemble de 118 actions réparties suivant 6 thèmes. Le diagnostic du territoire qui a été réalisé a permis de mettre en évidence des dysfonctionnements et des enjeux pour le territoire de Saint-Quentin-en-Yvelines. Ce sont ces constats qui ont conduits à définir ces actions qui répondent chacune à un des dysfonctionnements observés ou à un des enjeux recensés.

Ce plan d'actions comprend des actions de programmation qui s'échelonneront sur les 5 prochaines années auxquelles s'ajoutent des principes d'action qui complètent la politique des transports de la Communauté d'agglomération :



- Les actions de programmation proposent à court terme un planning de réalisation et un mode de financement qui font l'objet d'un engagement entre les partenaires concernés. Certains projets peuvent faire l'objet d'étapes ultérieures impliquant les partenaires de l'agglomération et le public selon les dispositions réglementaires qui s'imposent (concertation, enquête publique, ...) ;



- Les principes d'actions constituent une première étape de la réflexion avant d'aboutir à une action de programmation. Sans faire l'objet d'un planning précis et d'investissements définis, ils constituent néanmoins des enjeux pour la politique de transport de l'agglomération à concrétiser à plus ou moins long termes. Les financeurs pour les principes d'actions sont donnés à titre indicatif, aucun acteur ne s'étant engagé à ce stade à financer ces actions.

Le PLD se répartit entre 54 actions de programmation et 64 principes d'actions.





Le plan d'actions du PLD se présente sous forme de fiches actions organisées selon les 6 thèmes suivants :

- I. **Rendre les transports collectifs plus attractifs** : la CASQY a décidé de donner la priorité au développement des transports collectifs dans sa politique de transports et de déplacement. 33 actions ont été développées pour satisfaire cette volonté, réparties en 16 actions de programmation et 17 principes d'actions ;
- II. **Favoriser les modes actifs** : la CASQY souhaite donner davantage de place aux modes actifs (piétons et vélos) avec comme objectif de voir la part modale de ces derniers augmenter. Pour atteindre cet objectif, un ensemble de 22 actions a été recensé, réparties en 10 actions de programmation et 12 principes d'actions ;
- III. **Agir sur la circulation automobile** : mode de déplacement le plus utilisé actuellement, l'automobile constitue une préoccupation importante pour la CASQY. L'agglomération souhaite à la fois travailler à l'amélioration de la sécurité de ce mode routier et à la fluidification de la circulation générale sur le territoire de la CASQY, tout en contrôlant l'évolution de la part modale de la voiture. 33 actions sont répertoriées, réparties en 14 actions de programmation et 19 principes d'actions ;
- IV. **Mettre en place une politique de stationnement à l'échelle de l'agglomération** : le stationnement ne fait l'objet d'aucune politique générale aujourd'hui. La CASQY souhaite essayer de mettre en place une politique cohérente sur l'ensemble des communes du territoire. Pour satisfaire cet objectif, 24 actions sont prévues, réparties en 11 actions de programmation et 13 principes d'actions.
- V. **Organiser les flux de marchandises** : la CASQY souhaite tirer profit de ce domaine d'activités économiques en lui garantissant un bon fonctionnement sans en subir les nuisances qu'il peut impliquer. Pour cela, 9 actions ont été inscrites dans le PLD, réparties en 3 actions de programmation et 6 principes d'actions ;
- VI. **Communiquer, informer et former efficacement l'ensemble des publics** : la communication est essentielle pour la mise en œuvre de la politique de déplacements autant pour informer et impliquer la population sur les projets menés sur le territoire que pour former les usagers de tous les modes de transports aux bonnes pratiques en matière de déplacement. Ainsi, 16 actions ont été développées, réparties en 12 actions de programmation et 4 principes d'actions.

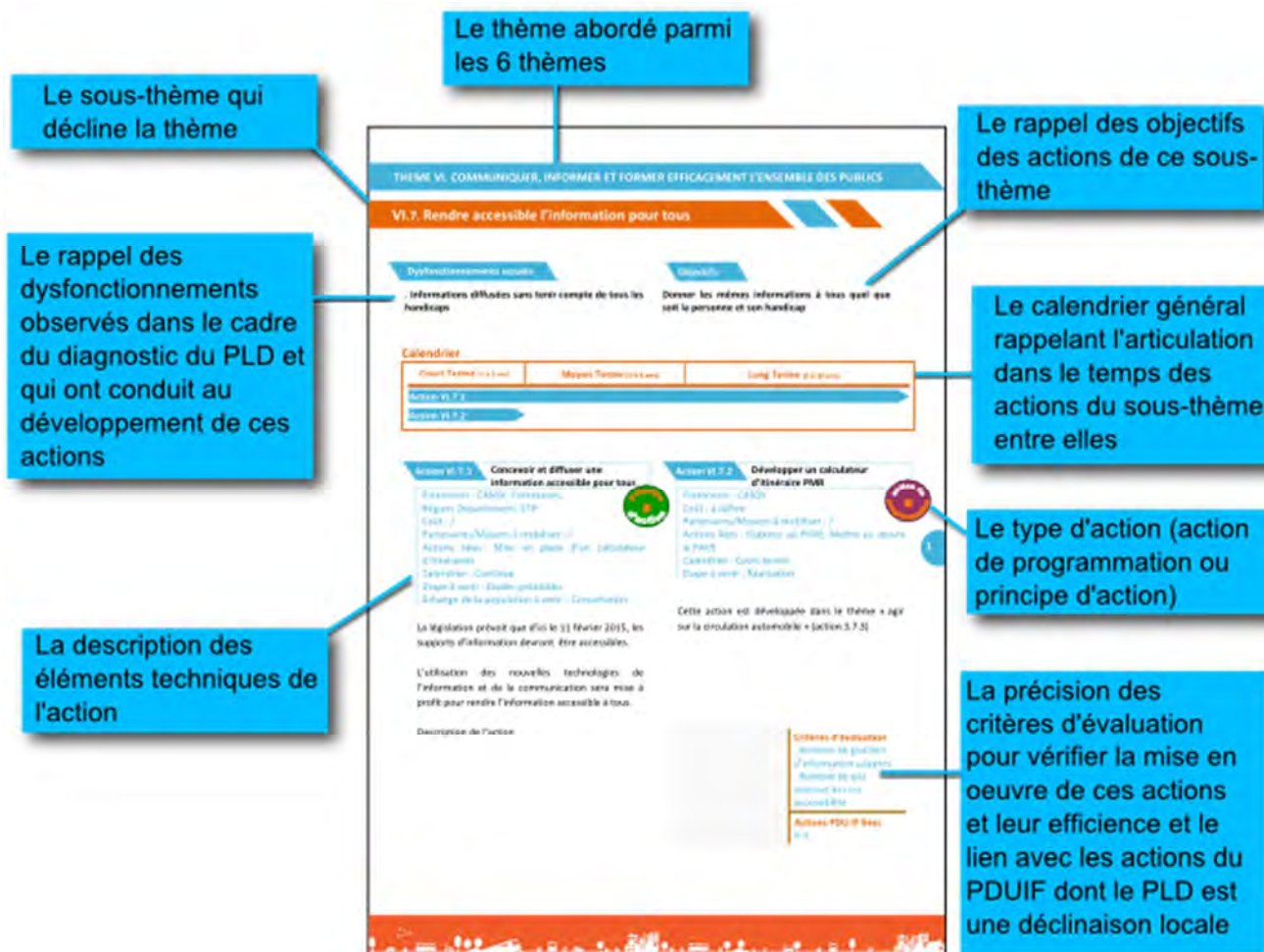
Certaines actions se trouvent concerner plusieurs thèmes (par exemple « rendre les transports collectifs plus attractifs » et « communiquer, informer et former efficacement l'ensemble des publics »). . Dans un souci de cohérence globale de chaque thème, il a été choisi d'évoquer ces actions dans chacun des thèmes en question. Par contre, pour éviter la redondance de texte, la description de l'action n'apparaît que dans un seul thème et, dans les autres thèmes concernés, l'action répétée se contente d'un faire renvoi vers le thème dans laquelle l'action est décrite en détail.

Pour chaque action, différents éléments sont fournis dans le but de resituer l'action dans son contexte : financeurs, coût prévisionnel, partenaires et moyens à mobiliser, actions liées dans le PLD, calendrier prévisionnel de l'action, état d'avancement actuel, étapes à venir d'échanges avec le public et enfin le type d'action (action de programmation ou principe d'actions).

Les fiches actions se présentent sous la forme suivante :













## Thème I : RENDRE LES TRANSPORTS COLLECTIFS PLUS ATTRACTIFS

Les transports collectifs constituent une alternative essentielle aux modes individuels motorisés.

Il s'agit donc de rendre les transports collectifs plus attractifs pour inciter au report modal les utilisateurs de la voiture particulière, habitants, salariés ou visiteurs de l'agglomération, tout en continuant d'assurer un service de qualité pour les utilisateurs actuels de ces transports collectifs. Enfin, dans une optique de garantir à toutes les populations qui composent l'agglomération un accès aux transports, ces transports collectifs seront adaptés pour répondre à l'ensemble des besoins de mobilité identifiés au sein de Saint-Quentin.

L'amélioration de l'attractivité des transports collectifs va notamment passer par une amélioration des temps de parcours et de la fiabilité du service, par une desserte plus adaptée aux besoins, par la mise en place d'une meilleure information, par une gestion performante des correspondances entre les modes ; Les transports collectifs seront d'autant plus efficaces qu'ils s'adapteront à la ville et à ses besoins de mobilité mais aussi que la ville s'adaptera à eux.





# I. RENDRE LES TRANSPORTS COLLECTIFS PLUS ATTRACTIFS

## Introduction

Le premier thème du plan d'actions concerne les transports collectifs. Ces transports collectifs jouent déjà un rôle primordial dans l'organisation des déplacements au sein de la CASQY et dans les échanges avec le territoire Saint-Quentinois. L'enjeu général est d'améliorer encore plus l'attractivité de ce mode, qu'il soit ferré ou routier, afin d'en augmenter la part modale.

A cette fin, le thème I comporte un total de 33 actions et a été divisé en 8 sous-thèmes :

- **I.1. Améliorer l'offre en transport collectif ferroviaire** : l'objectif de ces actions est d'apporter des éléments de réflexions aux porteurs de projet pour faire évoluer l'offre ferroviaire sur le territoire de Saint-Quentin-en-Yvelines ;
- **I.2. Aménager les pôles d'échanges multimodaux** : ces actions ont essentiellement pour enjeux d'améliorer les gares du territoire ;
- **I.3. Réorganiser le réseau de bus** : ces actions proposent de travailler sur une réorganisation du réseau de bus pour répondre au mieux à la demande des habitants et salariés de Saint-Quentin-en-Yvelines ;
- **I.4. Poursuivre les projets de sites préférentiels et lignes dédiées** : un ensemble d'actions a été développé pour mener à leur réalisation les projets de développement des espaces réservés aux transports collectifs ;
- **I.5. Adapter la ville aux transports collectifs** : ces actions proposent l'adoption de mesures pour améliorer l'adéquation entre l'urbanisme et les transports collectifs ;
- **I.6. Se doter d'outils performants** : l'objectif de ces actions est d'améliorer la régularité et la fiabilité des transports collectifs ;
- **I.7. Poursuivre la politique de sécurité dans les transports** : les actions proposées s'appuient sur les politiques menées actuellement dans le domaine de la sécurité des transports étant un succès en proposant de les poursuivre ;
- **I.8. Rendre les transports en commun accessibles** : pour se mettre en conformité avec la loi sur l'accessibilité des transports collectifs, un ensemble d'actions est prévu dans ce thème.

Les actions sont détaillées les unes après les autres dans les pages suivantes.

### Indicateurs d'impacts du thème I

- . Part modale des transports collectifs
- . Evolution des remboursements de passe navigo dans les entreprises
- . Evolution de la fréquentation et de l'offre des gares en voyages/an
- . Nombre de montées/descentes dans les pôles d'échanges

- . Evolution de la fréquentation du réseau de bus
- . Nombre d'incidents sur le réseau TC
- . Taux de fraude constaté
- . Vitesse commerciale des bus



# I. RENDRE LES TRANSPORTS COLLECTIFS PLUS ATTRACTIFS

## I.1. Améliorer l'offre en transports collectifs ferroviaires

### Dysfonctionnements actuels

- Manque d'interconnexion entre les différents projets ferroviaires
- Allongement du temps de trajet pour rejoindre Paris

### Objectifs

- Renforcer l'intérêt des projets en les interconnectant
- Améliorer la connexion entre Saint-Quentin-en-Yvelines et les pôles majeurs de l'Île-de-France (Paris, Massy, Cergy, La Défense)

### Calendrier

Court Terme (1 à 2 ans)	Moyen Terme (3 à 5 ans)	Long Terme (5 à 10 ans)
Action I.1.1		

#### Action I.1.1

Porter les projets ferroviaires nécessaires à l'amélioration de la desserte de l'agglomération à l'échelle régionale



Financeurs : CASQY

Coût : ETP 2 jours /mois

Partenaires/Moyens à mobiliser : SNCF, STIF, Région, RFF

Actions liées : /

Calendrier : Continue

Etape à venir : Etudes préalables

- Apporter des éléments de réflexion au projet de la ligne 18 du Grand Paris :

Le projet de la ligne 18 du Grand Paris prévoit deux stations sur le territoire de Saint-Quentin-en-Yvelines. La mise en souterrain de la ligne et des stations en milieu urbain assurera leur meilleure intégration dans ce contexte. Le développement commercial en lien avec les stations pourra au contraire se faire en surface. Des centralités pourraient alors émerger de ces nouveaux pôles de transports.

La connexion avec le réseau ferroviaire traversant le territoire de Saint-Quentin-en-Yvelines, inexistant dans le projet actuel, sera étudiée par la CASQY.

Plusieurs projets ferroviaires régionaux toucheront le territoire de Saint-Quentin. Pour ces différents projets, la CASQY portera les besoins de l'agglomération en proposant notamment des compléments d'analyse sur son territoire.

- Tangentielle Ouest de Saint Cyr à Saint Quentin Yvelines :

Le projet de Tangentielle Ouest est prévu pour relier Poissy à Saint-Cyr. La CASQY est porteuse d'une demande de raccordement de la TGO à Saint-Quentin-en-Yvelines

- S'impliquer dans le Schéma de secteur N et U :

Un schéma de secteur sur les lignes N et U est en cours d'élaboration à l'initiative du STIF et prévoit une amélioration de la desserte.

Les communes et la Communauté d'agglomération devront s'impliquer dans ce processus d'élaboration pour faire valoir les besoins du territoire de Saint-Quentin-en-Yvelines d'autant

# I. RENDRE LES TRANSPORTS COLLECTIFS PLUS ATTRACTIFS

## I.1. Améliorer l'offre en transports collectifs ferroviaires

plus dans un contexte où les temps de parcours n'ont cessé de se dégrader sur ces deux lignes depuis une quinzaine d'années.

- **Améliorer les fréquences de la ligne N de Transilien et harmoniser la grille horaire pour éviter les « trous » entre HP et HC**

Saint-Quentin-en-Yvelines souffre d'une dissymétrie de l'offre de transport entre la pointe et la contre-pointe alors que l'agglomération est autant émissive que réceptive de déplacements domicile-travail.

La Communauté d'agglomération et ses partenaires locaux porteront les besoins de l'agglomération dans une optique d'harmoniser la grille de desserte.

- **Prolonger le RER C jusqu'à la gare de Coignières**

Ce projet, inscrit au SDRIF, est porteur de forts enjeux pour l'agglomération que ce soit pour éviter les correspondances en gare de Saint-Quentin-en-Yvelines ou pour participer au désengorgement de l'axe routier entre Coignières et l'agglomération.

- **Améliorer l'offre de service sur le RER C**

Avant même de prolonger le RER C, la mise en œuvre du Schéma Directeur du RER C, établi en 2009, permettra d'améliorer la fiabilité de l'ensemble de la ligne, même si les investissements en question ne concernent pas directement Saint-Quentin-en-Yvelines. Dans le cadre de cette amélioration, le Schéma Directeur du RER C est financé par l'Etat et la Région au titre du CPER. La Région finance à 70% les opérations inscrites.

- **Être desservi par le TER Centre à la gare de SQY**

Les TER Centre passent par le réseau ferré de Saint-Quentin-en-Yvelines. Un arrêt en gare de Saint-Quentin-en-Yvelines permettrait de desservir le premier pôle des Yvelines et d'offrir des liaisons très rapides entre Saint-Quentin et Versailles et Paris.

- **Réaménagement du nœud de Porchefontaine**

Ce point dur constitue la principale contrainte pour le développement de l'offre de transport et l'amélioration des conditions de transport (temps, régularité) au départ de Saint-Quentin-en-Yvelines.

- **Veiller à l'amélioration de la qualité de service sur le RER B**

La branche du RER B ayant son terminus à Saint-Rémy-Lès-Chevreuse est une porte d'entrée au sud de l'agglomération vers le cœur de la Région. A ce titre le RER B doit faire l'objet d'une vigilance particulière en matière de qualité de service.

### Indicateurs de suivi

. Temps de connexion entre Saint-Quentin-en-Yvelines et les autres pôles (Paris, La Défense, Poissy, Orly...)

### Actions PDU IF liées

/



# I. RENDRE LES TRANSPORTS COLLECTIFS PLUS ATTRACTIFS

## I.2. Aménager les pôles d'échanges multimodaux et les points de rencontre

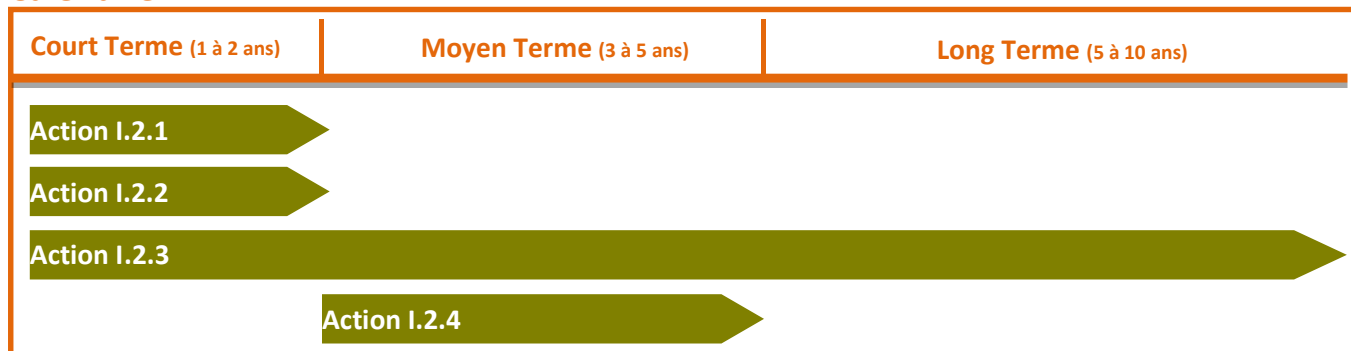
### Dysfonctionnements actuels

- Mauvaise lisibilité des lignes bus et trains
- Absence d'accessibilité des 3 gares ferrées (partie SNCF)
- Absence d'accessibilité PMR pour la gare routière côté nord de La Verrière
- Information voyageur restreinte à Trappes et La Verrière
- Aménagements qui manquent de sécurité

### Objectifs

- Disposer d'une information complète et multi-transporteurs pour les utilisateurs,
- Se déplacer dans des espaces de qualité, avec un sentiment de sûreté,
- Bénéficier de correspondances bus optimisées,
- Disposer de cheminements piétons sécurisés, confortables et accessibles aux PMR,
- Disposer d'aires de dépose automobile dédiées et sécurisées.

### Calendrier



Les gares sont composées d'espaces administrés par différents gestionnaires : RFF, SNCF, Communauté d'agglomération, communes. La Communauté d'agglomération travaille sur les espaces qui lui sont propres, à savoir les gares routières et parfois une partie des bâtiments voyageurs comme sur la gare de SQY. L'accessibilité des gares ferrées relève de la responsabilité de la SNCF et de RFF selon une programmation du schéma directeur du STIF.

### Préconisation du PDUIF

Le PDU IF a classé les pôles d'échanges multimodaux en 3 catégories :

- Grand pôle multimodal de correspondance,
- Pôle de desserte des cœurs de territoires,
- Pôle d'accès au réseau ferré.

La gare de Saint-Quentin-en-Yvelines est de type « grand pôle multimodal de correspondance ». Les gares de Trappes et de la Verrière sont classées « pôles de desserte des cœurs de territoires ».

# I. RENDRE LES TRANSPORTS COLLECTIFS PLUS ATTRACTIFS

## I.2. Aménager les pôles d'échanges multimodaux et les points de rencontre

### Action I.2.1

#### Aménager les parties non SNCF de la gare de Saint-Quentin-en-Yvelines

Financeurs : STIF/Région, CG 78, État, CASQY

Coût : 24,3 M€ HT

Partenaires/Moyens à mobiliser : /

Actions liées : Développer les services de l'agence de la mobilité, Mettre en place le PAVE

Calendrier : Court terme

Etape à venir : Réalisation



Le contrat de pôle de Saint-Quentin-en-Yvelines a été établi début 2010. Trois enjeux ont été identifiés pour redynamiser le pôle :

- Enjeu 1 : mettre en cohérence les composantes du pôle et offrir un niveau de qualité de service harmonisé,
- Enjeu 2 : Ouvrir le pôle côté RD10,
- Enjeu 3 : Améliorer l'accessibilité du pôle.

Ces enjeux ont eux-mêmes été déclinés en un programme de 23 actions qui comprend notamment la mise en accessibilité PMR du pôle, la réfection des bâtiments et des espaces publics, la création d'une gare routière interurbaine et la requalification de la route départementale 10.

#### Enjeu 1 - Mettre en cohérence les composantes du pôle et offrir un niveau de service harmonisé

- 1) Réorganisation des circulations piétonnes et des commerces dans la salle des Pas Perdus, mise en valeur de l'accès principal [mise en service décembre 2012]
- 2) Projet gare de la SNCF [mise en service mai 2013]
- 3) Amélioration de la signalétique dans le pôle d'échanges [achèvement fin 2013]
- 4) Mise en place d'une information dynamique multimodale [programmée fin 2014]
- 5) Rénovation de la station Denton [étude de faisabilité en cours - 2014]
- 6) Aménagement de la place Joël Le Theule [livraison fin 2013]

- 7) Renforcement du lien entre l'accès principal place Charles de Gaulle, la place Choiseul et le parc du Centre [traversée avenue du centre livrée été 2013, place Choiseul fin 2014]
- 8) Remaniement des accès et amélioration de l'ambiance de la station souterraine [fin 2014]
- 9) Mutualisation de la gestion du pôle d'échanges [en cours, livraison fin 2013]
- 10) Création de points d'information multimodale : agence de la mobilité [en service depuis fin 2013]

#### Enjeu 2 - Ouvrir le pôle côté RD10

- 11) Aménagement d'une façade et d'une entrée de gare côté RD10 [mise en service janvier 2014]
- 12) Sécurisation des points d'arrêt sur la RD10 côté voie ferrée [livraison fin 2013]
- 13) Requalification de la RD10 en boulevard urbain [en service depuis avril 2013]
- 14) Création d'une gare routière interurbaine côté RD10 [livraison fin 2013]

#### Enjeu 3 - Améliorer l'accessibilité du pôle

- 15) Installation d'ascenseurs entre la salle des Pas Perdus et la station souterraine [livrés fin 2012]
- 16) Réfection des passerelles au-dessus de la RD10 et de la voie ferrée [livraison fin 2013]
- 17) Mise en accessibilité de la gare SNCF pour les PMR [fin 2014]
- 18) Amélioration de la liaison piétonne vers le quartier des Chênes : avenue du Centre [livraison été 2013]
- 19) Amélioration de la liaison piétonne La Diagonale vers le Centre [programmé printemps 2014]
- 20) Amélioration de la liaison piétonne vers le quartier du Pas du Lac, la base de loisirs et le futur Vélodrome [travaux en cours, échéance fin 2014]
- 21) Maillage du réseau d'itinéraires cyclables [terminé pour fin 2014]

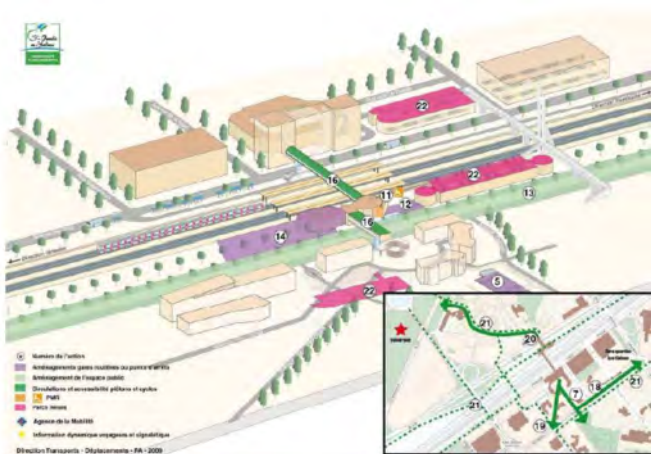




# I. RENDRE LES TRANSPORTS COLLECTIFS PLUS ATTRACTIFS

## I.2. Aménager les pôles d'échanges multimodaux et les points de rencontre

- 22) Optimisation de l'usage des Parcs Relais [travaux de labellisation livraison prévue mi-2014 ; jalonnement dynamique en phase étude]
- 23) Requalification de l'entrée Est de la gare [démarrage des travaux automne 2013, livraison mi-2014]



- Vérifier le fonctionnement des aménagements et notamment l'affectation des lignes
- Modifier au besoin l'itinéraire final de certaines lignes pour améliorer l'accès au nouvel équipement
- Mettre en place un règlement pour le fonctionnement du site
- Réfléchir à son mode de gestion futur

### Action I.2.3

#### Lancer le comité de pôle de la gare de La Verrière

Financeurs : STIF, CASQY

Coût : ETP 2 jours / semaine

Partenaires/Moyens à mobiliser : CASQY, SNCF

Actions liées : Permettre les liaisons Est-Ouest sur SQY, Mettre en œuvre le référentiel de qualité de service préconisé par le STIF

Calendrier : Continue

Etape à venir : Etudes préalables

Echange avec la population à venir : Concertation et enquête publique

### Action I.2.2

#### Mettre en service la gare routière Paul-Delouvrier

Financeurs : STIF (37,5%) / REGION (40%) / CASQY (22,5%)

Coût : 1 016 292 € TTC (travaux)

Partenaires/Moyens à mobiliser : Communes

Actions liées : Aménager les parties non SNCF de la gare de Saint-Quentin-en-Yvelines

Calendrier : Court terme

Etape à venir : Réalisation

La gare routière Paul-Delouvrier située sur la RD10 devra être livrée en 2014. Cette gare routière a pour objectif de regrouper toute l'activité TC à proximité immédiate de l'accès à la gare ainsi que d'améliorer sensiblement la sécurité, les cheminements, les conditions d'attente, l'information voyageur et la lisibilité des installations.

Les missions de la CASQY sur ce pôle sont les suivantes :

- Réaliser les travaux validés en phase étude

La gare de La Verrière fait l'objet d'un contrat de pôle dont les enjeux sont les suivants :

- Accessibilité pour les transports collectifs routiers (TCSP Trappes – La Verrière), irriguant les communes de La Verrière, Maurepas, Élancourt et Trappes
- Organisation, lisibilité, confort et dimensionnement des gares routières,
- Intermodalité trains / bus,
- Signalisation aux alentours et dans le pôle d'échanges,
- Stationnement des parcs-relais,
- Cheminements entre les gares routières,
- Reprises et déposes minute,
- Circulations douces et prise en compte des PMR,
- Offre d'itinéraires cyclables et aires de stationnement deux-roues.

# I. RENDRE LES TRANSPORTS COLLECTIFS PLUS ATTRACTIFS

## I.2. Aménager les pôles d'échanges multimodaux et les points de rencontre

La mise en œuvre du contrat de pôle passe par les étapes suivantes :

- Signature de la convention CASQY/ STIF au printemps 2013
- Études techniques lancées mi- 2013
- Validation du contrat à fin 2015
- Réalisation des travaux à partir de fin 2015/début 2016 pour une mise en œuvre complète en 2020.

Pour ce faire et comme pour les autres comités de pôle, la CASQY se rapproche de l'ensemble des partenaires que sont le STIF, la Région Ile-de-France, la SNCF, RFF, les transporteurs, le Conseil général, les communes, les associations et les services de l'état pour concevoir un nouveau pôle d'échange multimodal.

- une aire de rencontre pour les covoitureurs (équivalent 2 à 3 places de stationnement),
- un nœud du réseau de bus,
- des bornes de recharge électrique (équivalent 1 à 3 places de stationnement)
- des stationnements pour les vélos.

Dans le même état d'esprit, la création de parking de rabattement sur les lignes de bus se fera si l'opportunité est jugée nécessaire aux abords d'un pôle du réseau de transports collectifs. Une étude d'opportunité et de dimensionnement conditionnera la création d'un tel parking.

Ces parkings devront être connectés à une ou plusieurs lignes de bus dont la circulation est facilitée (voirie réservée, priorité aux feux...) et avec de bonne fréquence ; seules les lignes TZen, Express, Mobilien et fortes sont susceptibles de répondre à ces critères : les lignes 67 et 475 sont de nature à intégrer la catégorie des lignes Express, les lignes 414 et 417/418 sont classées comme futures lignes Mobilien.

La réussite du report modal passe également par une offre de tarifs réduits aux utilisateurs pour circuler sur la ligne de bus reliant ces parkings ainsi que la surveillance des parcobus (gardiennage, vidéosurveillance...).

54

### Action I.2.4

#### Créer des points de rencontre



Financeurs : STIF, Région (dans le cadre du PRMD, à définir au cas par cas), CASQY

Coût : 3 000€/place, ETP 17 jours / une année

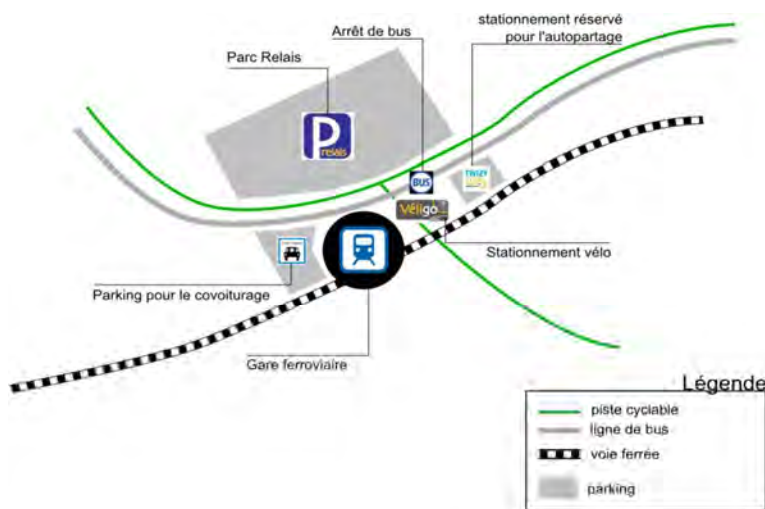
Partenaires/Moyens à mobiliser : CASQY

Actions liées : Création de parcs de stationnement de rabattement à certains arrêts de bus, Inciter au report modal de la voiture vers les TC, développer le stationnement des vélos, favoriser le développement des modes alternatifs

Calendrier : Moyen terme

Etape à venir : Etudes préalables

La création de points de rencontre multimodaux est à développer. Peu d'aires sont multimodales aujourd'hui. Il s'agit d'un développement supplémentaire de la multimodalité appliquée à la voiture et plus particulièrement au covoiturage, aux transports collectifs et au vélo. Il s'agit de créer des lieux où l'offre de transport multimodale est lisible et accessible pour les usagers. Dans ces points de rencontre se trouveront :



Principe d'organisation d'un point de rencontre multimodal

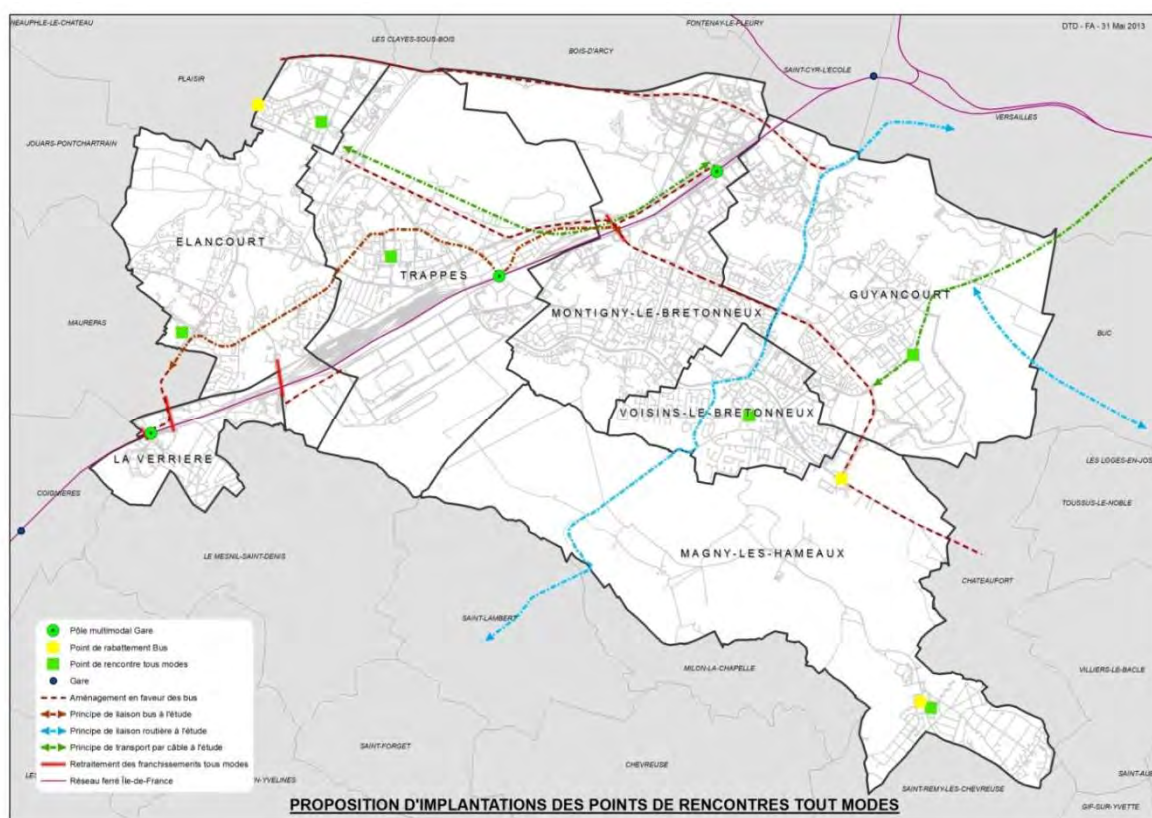
Source : SYSTRA

# I. RENDRE LES TRANSPORTS COLLECTIFS PLUS ATTRACTIFS

## I.2. Aménager les pôles d'échanges multimodaux et les points de rencontre

Un parking de rabattement depuis la RN12 en connexion avec les lignes Mobilien et Express venant de l'Ouest du territoire sera étudié. De même, un parcobus pour les véhicules venant du Sud et de l'Est par Châteaufort au niveau du début du tronçon en site préférentiel de l'avenue de l'Europe pourrait constituer une opportunité intéressante. Des lignes de bus sont en connexion avec la gare de RER C de Saint-Quentin-en-Yvelines, leur parcours s'effectuant en grande partie en site préférentiel et bénéficiant de la priorité aux feux.

Les parkings de rabattement pourront aussi s'intégrer dans les points de rencontre multimodaux. Le projet du pôle d'échanges de Villaroy pourra évoluer pour intégrer les différents éléments constitutifs d'un point de rencontre multimodal. Des études d'opportunité et de faisabilité viendront vérifier la capacité du projet.



Points de rencontre sur le territoire de Saint-Quentin-en-Yvelines

Source : CASQY

### Indicateurs de suivi

. Nombre de pôles aménagés

### Actions PDU IF liées

2.5

# I. RENDRE LES TRANSPORTS COLLECTIFS PLUS ATTRACTIFS

## I.2. Aménager les pôles d'échanges multimodaux et les points de rencontre

### Dysfonctionnements actuels

- Un réseau d'autobus confus, peu lisible et non hiérarchisé
- Des liens inachevés avec des pôles majeurs
- Un réseau interurbain centré sur la gare de Saint-Quentin-en-Yvelines
- Un réseau SQYBUS centré sur les gares
- Des lignes redondantes
- Des temps de parcours trop importants entre certains pôles

### Objectifs

- Clarifier la structure du réseau de bus
- Travailler la complémentarité des lignes en matière d'horaires et de couverture spatiale
- Rendre plus fiables, plus rapides et plus régulières les lignes de bus
- Pouvoir atteindre une gare en 15 minutes depuis tout point de l'agglomération
- Etre distant de 30 minutes maximum entre deux points de l'agglomération
- Atteindre les pôles régionaux en 1 heure

Le STIF a adopté le 16 mai 2013 le « plan d'actions prioritaires pour le développement de l'offre bus en Ile de France à l'horizon 2016 ».

Ce plan fixe 4 conditions de mise en œuvre :

- Réaliser des aménagements de voirie et en faire respecter l'usage par les automobilistes,
- Aménager les espaces nécessaires garantissant une exploitation efficace des lignes de bus (gares routières, zones de régulation),
- Les opérateurs doivent poursuivre la mise en place d'un système d'aide à l'exploitation et à l'information voyageur (SAEIV).
- Les plans (cartographie) réalisés par les opérateurs ou par les collectivités territoriales doivent traduire une représentation cartographique hiérarchisée et multi-opérateurs de l'offre, à l'échelle des bassins en respectant les préconisations du SDIV (Schéma directeur de l'information voyageur).

Ce plan fixe le cadre d'examen des projets avec des clefs de priorisation, dont une commune à tous les projets, à savoir « l'estimation de trafic supplémentaire ». Ainsi les niveaux de trafic attendus seront déterminants pour qualifier l'opportunité d'un projet.

Ce plan se décline selon 10 axes :

- Action A: Adapter les réseaux de bus en lien avec la création et ou le prolongement de TCSP,
- Action B: Désaturer les lignes en situation de surcharge,
- Action C: Poursuivre la mise aux normes des lignes Mobilien et Express,
- Action D: Compléter le réseau de lignes Express,
- Action E: Cadencer les lignes fortes desservant le cœur de métropole en HC
- Action F: Renforcer les lignes locales à l'échelle des réseaux de bassin
- Action G: Améliorer l'articulation entre les lignes de bus et le réseau ferroviaire
- Action H: Assurer une meilleure continuité de l'offre bus
- Action I: Desservir les projets majeurs de développement urbain
- Action J : Accompagner les collectivités territoriales pour la mise en place de dessertes adaptées aux besoins locaux

Pour chacune des actions qui suivent, nous ferons référence à un ou plusieurs de ces axes.





# I. RENDRE LES TRANSPORTS COLLECTIFS PLUS ATTRACTIFS

## I.3. Réorganiser le réseau de bus

### Calendrier

Court Terme (1 à 2 ans)	Moyen Terme (3 à 5 ans)	Long Terme (5 à 10 ans)
Action I.3.1		
Action I.3.2		
Action I.3.3		
Action I.3.4		
	Action I.3.5	
Action I.3.6		

#### Action I.3.1

#### Améliorer la lisibilité du réseau de bus et l'identification des catégories de lignes

Financeurs : STIF, CASQY

Coût : conception ETP 2 jours /mois

+ impression : incluse dans le Contrat de Type 2

Partenaires/Moyens à mobiliser : Transporteurs, STIF et la SNCF pour couvrir les informations disponibles au sein de l'enceinte

Actions liées : Restructurer le réseau SQYBUS et atténuer les disparités spatiales et temporelles de la desserte

Calendrier : Court terme

Etape à venir : Réalisation



L'amélioration de la lisibilité passe par une bonne représentation des lignes de bus sur les cartes de bassin permettant aux voyageurs de connaître la totalité de l'offre de bus sur le bassin et de visualiser aisément la hiérarchie des niveaux de service associés à chaque ligne.

Cette action fait partie d'une des quatre conditions de mise en œuvre du plan d'actions prioritaires du STIF adopté le 16 mai 2013.

#### 1<sup>ère</sup> étape :

Le STIF s'est engagé à refondre l'ensemble des supports d'information à destination des voyageurs selon une charte en cours de validation au début de l'année 2013. Il poursuit deux objectifs principaux, l'harmonisation des documents pour

faciliter la lecture et la mise en avant du niveau de service des lignes plutôt qu'une identification des transporteurs. En 2013, plusieurs réseaux testent la charte qui sera généralisée à partir de 2014.

La démarche est intéressante tant sur la forme que sur le fond. Les élus de la Commission Transports et Déplacements du 24 octobre 2012 ont validé le projet de servir de terrain d'expérimentation pour le plan de réseau de l'agglomération lors de la dernière modification d'offre, en l'occurrence, le renfort d'offre sur la ligne 475 en janvier 2014. Cela porte à 7 le nombre de lignes Express sur le territoire de Saint-Quentin-en-Yvelines.

Depuis janvier 2014, les voyageurs disposent d'une nouvelle carte aux abris bus et en version pliée. Du point de vue voyageur, il y a une nette amélioration avec une identification claire de la localisation de Saint-Quentin-en-Yvelines, des lignes présentes et du niveau de service de ces dernières.

Les niveaux de services sont issus d'une déclinaison locale de la hiérarchisation proposée par le STIF dans le PDUIF. Les catégories suivantes permettent de classer toutes les lignes présentes actuellement. Les dénominations sont celles du STIF, seule la catégorie des lignes desservant les zones d'activité n'a pas de nom prévu par le STIF. Dans un premier temps, nous proposons la dénomination de « lignes ponctuelles » ou tout

# I. RENDRE LES TRANSPORTS COLLECTIFS PLUS ATTRACTIFS

## I.3. Réorganiser le réseau de bus

autre nom qualifiant ce type de lignes ne fonctionnant qu'en heure de pointe du lundi au vendredi.

### Planning de mise en œuvre

- déclinaison en 2014
- campagne de communication à partir de fin 2013

La diffusion de ce nouveau plan de réseau va permettre de donner déjà plus de lisibilité quant au service offert.

### 2<sup>ème</sup> étape :

La seconde étape consiste à valoriser les liaisons interurbaines, aussi bien celles assurées par les lignes express que les autres lignes. Depuis septembre 2013, une campagne de communication sur ces sept lignes Express (destination et niveau de service) est en cours. Elle est depuis déclinée pour les lignes ayant connu un renfort important en 2013 ou 2014 (liaisons Paris, Massy, Orly). D'autres campagnes suivront pour donner une vraie visibilité à ces lignes à rayonnement large.

### 3<sup>ème</sup> étape :

Cette dernière étape consistera à valoriser les autres liaisons reliant Saint-Quentin-en-Yvelines avec d'autres communes extérieures au bassin de transport : exemple : ligne 15, ligne 67....

### Action I.3.2

**Concevoir un réseau restructuré pour mieux répondre aux besoins et atténuer les disparités spatiales et temporelles de la desserte**

Financeurs : STIF, CASQY

Coût : ETP 7 jours /mois

Partenaires/Moyens à mobiliser : STIF et les communes ou communautés d'agglomération limitrophes, SQYBUS,

Actions liées : Améliorer la lisibilité du réseau de bus et l'identification des catégories de lignes

Calendrier : Court terme

Etape à venir : Réalisation



Le diagnostic du PLD a mis en évidence les lacunes du réseau, principalement sur les flux non couverts tant vers des zones d'activité qu'entre les communes ainsi que ses points forts, à savoir un nombre de kilomètres commerciaux proposés cohérent par rapport aux agglomérations parisiennes avec lesquels Saint-Quentin-en-Yvelines peut être comparée, des liens directs avec 7 gares (celles de l'agglomération mais également Plaisir, St Rémy et Versailles Chantier et RG).

La restructuration des réseaux de bus fait partie des objectifs incontournables du plan d'actions prioritaires du STIF. Elle est liée à l'ensemble des actions prévues par le STIF.



# I. RENDRE LES TRANSPORTS COLLECTIFS PLUS ATTRACTIFS

## I.3. Réorganiser le réseau de bus

L'objectif d'améliorer la part modale des transports en commun passe par une restructuration / hiérarchisation de l'offre à kilomètres constants avec des aménagements urbains facilitant la circulation des bus.

Les flux à couvrir sont connus grâce à l'EMD, aux DADS, aux PDIE.

Les différents types de flux appellent des services différents déclinés dans des grands types de lignes issues de la déclinaison locale du PDUIF. Seule la catégorie des lignes desservant les zones d'activité n'a pas de nom prévu par le STIF. Dans un premier temps, nous proposons la dénomination de « lignes ponctuelles » ou tout autre nom qualifiant ce type de lignes ne fonctionnant qu'en heure de pointe du lundi au vendredi.

Flux	Caractéristiques	Objectifs de service
Flux entrants gares - ZA	HP, réguliers, massif, OD déterminées	Temps de parcours compétitifs / VP, confort (véhicules capacitaires, fréquences, abris), fiabilité (temps de parcours tenus, régularité).
Flux sortants et internes habitat dense vers gare et ZA	HP, réguliers, massif, OD déterminées	
Flux sortants et internes zones population peu dense vers gare et ZA	HP, réguliers, OD déterminées	Temps de parcours, fiabilité (régularité), véhicules capacitaires.
Flux scolaires	HP, réguliers, OD déterminées	Fiabilité (temps de parcours et régularité), véhicules capacitaires, proximité points d'arrêt.
Flux journées, soirées, samedi, dimanche.	HC, irréguliers, OD estimées	Régularité des horaires, proximité points d'arrêt.

La hiérarchisation suivante est une première proposition. Elle sera validée en concertation avec l'ensemble des partenaires. La dénomination des catégories sera à travailler afin de tenir compte des habitudes locales et des catégories du PDUIF.

**Lignes Express**  
Lignes régionales rapides

un bus toutes les 30 minutes (HP)  
les 60 minutes (HC) un service de 5h30 à 21h00 du lundi au samedi sauf exceptions

Les lignes express sont des lignes longues reliant des pôles régionaux avec un niveau de service précis. Elles visent les flux moyens de différents types : emplois, étudiants, achats...

**Lignes Fortes**  
Lignes structurantes du territoire

un bus toutes les 5-10 minutes en moyenne (HP)  
un service de 4h30 à 1h30 Tous les jours

Les lignes fortes seront plus adaptées aux flux denses et continus des zones les plus denses en habitat de l'agglomération. Les lignes bénéficient d'aménagements de voirie leur permettant d'offrir des temps de parcours compétitifs et réguliers

Les véhicules attribués sont prioritairement des véhicules capacitaires (bus doubles) s'ils sont justifiés au regard du trafic existant et projeté.

**Lignes Express**  
Lignes régionales rapides

un bus toutes les 30 minutes (HP)  
les 60 minutes (HC) un service de 5h30 à 21h00 du lundi au samedi sauf exceptions

Les lignes complémentaires concernent les flux continus des zones denses de l'agglomération.

Elles vont chercher les voyageurs au sein des quartiers. Les véhicules attribués peuvent être des véhicules doubles si besoin.

**Lignes Fortes**  
Lignes structurantes du territoire

un bus toutes les 5-10 minutes en moyenne (HP)  
un service de 4h30 à 1h30 Tous les jours

Les lignes ponctuelles seront les plus adaptées aux flux pendulaires à destination et au départ des gares. Mais elles pourront également être mises en place pour des flux internes vers des zones d'activité. Les parcours des lignes « ponctuelles » visent à tendre vers des temps de trajet les plus courts possibles.

**Lignes Complémentaires**  
complémentaires des lignes fortes

un bus toutes les 10 minutes en moyenne (HP)  
un bus toutes les 15-30 minutes en moyenne (HC)

Les lignes locales sont les lignes dédiées aux flux éparses et continus. Elles peuvent serpenter au sein des quartiers. Le temps de trajet n'est pas le critère principal. Il s'agit de mailler finement le territoire pour compléter la desserte. La desserte des quartiers continuera ainsi à être assurée par ces lignes locales.

La définition des lignes reste encore à être validée.

# I. RENDRE LES TRANSPORTS COLLECTIFS PLUS ATTRACTIFS

## I.3. Réorganiser le réseau de bus

### Principes proposés pour atteindre ces objectifs :

Chaque grande zone d'activité est en droit d'attendre :

- une ligne la reliant à la gare de Saint-Quentin-en-Yvelines, complétée si besoin par une ou plusieurs liaisons ponctuelles vers d'autres gares (La Verrière, Plaisir, Versailles, St Rémy),
- une ou plusieurs lignes depuis les zones fines d'habitat de l'agglomération comptant un nombre significatif de salariés (possibilité de cumuler sur l'ensemble de l'itinéraire),
- une desserte par les lignes Express si celles-ci passent à proximité ou traversent ces grandes zones d'activité regroupant plus de 10 000 salariés, en respectant le principe de liaison pôle à pôle. Chaque cas sera étudié au regard de l'ensemble de la ligne et des autres lignes présentes sur le secteur et présenté au STIF.

Chaque commune de la Communauté d'agglomération est en droit d'attendre :

- une ligne la reliant à la gare de St Quentin en Yvelines,
- si besoin une ligne la reliant à une autre gare de l'agglomération, voire à une gare extérieure (Plaisir, Versailles, St Rémy),
- une desserte par les lignes Express si celles-ci passent à proximité ou la traversent,
- si besoin, une ligne ponctuelle pour chaque zone d'activité qui attire un nombre significatif d'habitants de la commune (possibilité de cumuler avec les habitants des communes traversées)
- Une ligne locale si un secteur d'habitat est moyennement dense et très éloigné des lignes proposées.

Les lignes visent à raccorder les centralités entre elles pour créer des liaisons entre les communes.

- Le tracé des lignes dépendra des aménagements de voirie.
- Les lignes fortes et les lignes ponctuelles, qui ont des objectifs forts de temps de parcours et de vitesse commerciale, seront principalement implantées sur des voiries adaptées (largeur suffisante, peu ou pas de ralentisseurs...)

- Des priorités au feu sont à prévoir aux carrefours traversés par les lignes fortes.

Cette restructuration / hiérarchisation s'accompagne d'un déploiement de véhicules plus capacitaires sur l'ensemble des lignes fortes voire également à certains horaires des lignes complémentaires. Une estimation à partir des lignes fortes actuelles indique qu'il faudrait un minimum de 20 bus articulés supplémentaires sur le parc (en remplacement de bus simples) ce qui porterait à 40 le nombre de bus articulés sur le parc.

La mise en œuvre de cette restructuration est envisagée pour fin 2014. Elle est construite en tenant compte des projets d'amélioration du franchissement de la coupure urbaine inscrits dans le PLD ainsi que des développements d'offre inscrits au PDUIF (lignes Mobilien et lignes Express) et des études d'opportunité en cours concernant le TZen.

Le réseau devra être évolutif, la classification des lignes pourra évoluer en fonction des aménagements effectués et des développements urbains.

L'offre sera constamment revue. Son évolution devra être accompagnée par des mesures d'aménagement de voirie. Les lignes locales pourront devenir des lignes fortes en fonction de l'évolution urbaine par exemple.





# I. RENDRE LES TRANSPORTS COLLECTIFS PLUS ATTRACTIFS

## I.3. Réorganiser le réseau de bus

### Action I.3.3

#### Optimiser les moyens entre les lignes urbaines et interurbaines



Financeurs : STIF, CASQY

Coût : inclus dans l'action I1.3.2

Partenaires/Moyens à mobiliser : exploitants lignes interurbaines, STIF

Actions liées : Concevoir un réseau restructuré pour mieux répondre aux besoins et atténuer les disparités spatiales et temporelles de la desserte

Calendrier : Court terme

Etape à venir : Etudes préalables

### Action I.3.4

#### Développer les lignes Express, Mobilien



Financeurs : STIF, CASQY

Coût : à définir

Partenaires/Moyens à mobiliser : Transporteurs, gestionnaires de voiries

Actions liées : Concevoir un réseau restructuré pour mieux répondre aux besoins et atténuer les disparités spatiales et temporelles de la desserte

Calendrier : Court terme

Etape à venir : Réalisation

L'agglomération de Saint-Quentin est desservie par un réseau dense de lignes interurbaines. La recherche d'une bonne cohérence et coordination entre l'offre urbaine (lignes conventionnées) et celle interurbaine (lignes hors Contrat de Type 2) devra permettre d'augmenter l'offre de transport sur le territoire pour les voyageurs.

Cette action est liée à l'action A du plan d'actions prioritaires STIF. Dans ce cadre, un partenariat fort entre le STIF et la CASQY devra être établi en vue de définir les projets à développer pour assurer une bonne coordination des lignes du réseau SQYBUS avec les autres lignes.

Un premier projet a vu le jour en 2013 avec un développement de l'offre sur les lignes Express 91-06 et 91-10 dont l'itinéraire est commun à deux lignes du réseau conventionné (466 et 460). Ces lignes ont vu leur offre redéployée.

Dans le cadre de la restructuration du réseau, cette analyse sera systématiquement réalisée pour tous les secteurs comptant une ou plusieurs lignes hors Contrat de Type 2, en priorité les secteurs de Pas du Lac, de la Clef St Pierre / Pissaloup ainsi que ceux le long du TCSP de l'avenue de l'Europe qui concentrent la majorité des lignes interurbaines.

La mise en œuvre sera progressive.

Le STIF a inscrit des évolutions de statut de lignes dans le PDUIF impliquant un renfort d'offre pour atteindre le référentiel attendu :

- les lignes 67 et 475 sont de nature à intégrer la catégorie des lignes express,
- les lignes 414 et 417/418 sont classées comme futures lignes Mobilien.

Cette action fait référence à l'action C du plan d'actions prioritaires bus du STIF à l'horizon 2016. Elle pourra être complétée par l'action D, à savoir compléter le réseau des lignes Express par de nouvelles liaisons Pôle à pôle.

Le standard « Mobilien » implique les aménagements suivants :

- Aménagement de rues multimodales sur les sections les plus stratégiques des lignes,
- Réglementation du stationnement sur les axes supportant des lignes Mobilien,
- Mise en place de priorité bus aux carrefours,
- Du matériel plus capacitaire
- Mise en accessibilité aux personnes à mobilité réduite d'au moins 70% des arrêts.

La CASQY et le STIF ont travaillé à une mise à niveau de la ligne 475 afin qu'elle réponde au référentiel des lignes Express dès début 2014. La CASQY reviendra vers le STIF pour étudier et programmer le renfort d'offre permettant d'atteindre le référentiel attendu pour les 3 autres lignes : 67, 414 et 417.

# I. RENDRE LES TRANSPORTS COLLECTIFS PLUS ATTRACTIFS

## I.3. Réorganiser le réseau de bus

### Préconisation du PDU IF

Le PDU IF recense 2 lignes de bus qui répondent aux caractéristiques des lignes « Mobilién » en 2010 sur le territoire de la CA SQY : lignes 414 et 417 ainsi que deux nouvelles lignes express : lignes 67 et 475

Par ailleurs, dans le travail de restructuration du réseau de bus, la CASQY souhaite proposer des modifications aux itinéraires et/ou niveau de service de certaines de ces lignes express déjà présentes afin d'optimiser l'offre présente sur le bassin de transport.

La CASQY se rapprochera des services du STIF pour échanger sur ces propositions. La première proposition étant que lorsque ces lignes passent à proximité ou traversent des secteurs de forte densité d'emploi ou d'habitat (plus de 6 000 personnes), elles s'y arrêtent pour les desservir (dans une logique de desserte des pôles majeurs). La seconde proposition consiste à renforcer le niveau de service ponctuellement sur certaines d'entre elles.

En effet, certains besoins spécifiques (flux éparpillés ou à des horaires décalés) ou certains secteurs isolés ne pourront pas systématiquement être couverts à l'issue de la restructuration à venir du réseau de bus.

Les conditions de mise en œuvre d'un tel service seront étudiées pour vérifier sa pertinence, pour déterminer quel type de TAD serait le plus adapté ainsi que pour en calculer les coûts associés (centrale de réservation, véhicules, ...).

Cette action est à relier à l'action J du plan d'actions prioritaires. Pour le STIF, il s'agit d'accompagner les collectivités territoriales dans la réalisation de ces projets par :

- Une assistance technique renforcée avec la mise à disposition d'une Assistance à Maîtrise d'Ouvrage (AMO) tant pour les études que pour les dossiers administratifs ;
- Une évolution des conditions et des règles de participation financière pour disposer d'un accompagnement progressif et d'avantage incitatif.

Par ailleurs, certains TAD sont parfois assurés par un Groupement d'Intérêt Economique (GIE) taxis. Dans cette optique, une première étape pourrait consister à se rapprocher des taxis déjà présents sur l'agglomération pour déterminer leur intérêt à se regrouper dans un GIE, dont une partie de l'activité serait le cas échéant d'assurer des courses de TAD pour mailler le réseau.

Une expérimentation pourrait dans cette optique être faite sur une partie du territoire.

En termes de planning de mise en œuvre, des contacts pourraient être pris avec les taxis en 2014 avec une étude à programmer en 2015.

### Action I.3.5

#### Compléter le réseau de bus par un système de transport à la demande

Financeurs : CASQY

Coût : 30 000€ pour l'étude + ETP 0,5 jour/mois

Partenaires/Moyens à mobiliser : /

Actions liées : Concevoir un réseau restructuré pour mieux répondre aux besoins et atténuer les disparités spatiales et temporelles de la desserte

Calendrier : Moyen terme

Etape à venir : A définir



Le transport à la demande (TAD) est un moyen de transport qui propose une offre complémentaire au transport en commun classique.



# I. RENDRE LES TRANSPORTS COLLECTIFS PLUS ATTRACTIFS

## I.3. Réorganiser le réseau de bus

### Action I.3.6

#### Faire évoluer le parc de véhicules



Financeurs : STIF, Transporteur

Coût : ETP : 3 jours /an

+ étude tunnel

Partenaires/Moyens à mobiliser : /

Actions liées : Optimiser l'usage du tunnel de la gare de Saint-Quentin-en-Yvelines

Calendrier : Court terme

Etape à venir : Etudes préalables

Pour offrir un réseau de bus performant et améliorer la qualité de service et la qualité de l'air, des actions pour améliorer le parc vont être menées.

Les enjeux :

- Améliorer le bilan carbone du parc et diminuer la consommation et les émissions de polluants ;
- Optimiser l'utilisation du tunnel sous la gare de Saint-Quentin-en-Yvelines ;
- Améliorer l'insertion des véhicules dans l'espace public en tenant compte de la particularité des tissus urbains traversés, des flux de passagers et des contraintes d'exploitation ;
- Améliorer la qualité de service ;
- Diminuer les coûts de maintenance ;
- Améliorer la fiabilité du matériel roulant.

À cette fin les actions suivantes doivent être menées :

- Diminuer l'âge moyen du parc ;
- Étudier de nouvelles motorisations ;
- Diversifier le parc en termes de taille de véhicules.

#### Indicateurs de suivi

. Kilomètre parcourus par le réseau de bus  
. Vitesse moyenne du réseau (km/h)

#### Actions PDU IF liées

2.4

# I. RENDRE LES TRANSPORTS COLLECTIFS PLUS ATTRACTIFS

## I.4 Poursuivre les projets de sites préférentiels et lignes dédiées

### Dysfonctionnements actuels

- Absence de lignes en site préférentiel structurant sur le territoire

### Objectifs

- Doter le territoire d'une desserte en sites préférentiels afin d'améliorer la circulation des bus

La première condition inscrite dans le plan d'actions prioritaires du STIF adopté le 16 mai est de réaliser des aménagements de voirie et en faire respecter l'usage par les automobilistes.

Plusieurs des actions qui suivent visent à mettre en œuvre cette condition.

### Calendrier

Court Terme (1 à 2 ans)	Moyen Terme (3 à 5 ans)	Long Terme (5 ans et plus)
Action I.4.1		
Action I.4.2		
Action I.4.3		
Action I.4.4		
Action I.4.5		
Action I.4.6		
Action I.4.7		
Action I.4.8		



# I. RENDRE LES TRANSPORTS COLLECTIFS PLUS ATTRACTIFS

## I.4 Poursuivre les projets de sites préférentiels et lignes dédiées

### Action I.4.1

#### Développer un couloir bus sur la RD 912



Financeurs :

Aménagement routier dont voie bus : CASQY, STIF, CG78

Aménagement modes actifs : CASQY, Région, CG78

Coût estimatif (couloir bus + aménagement cyclable) : 1.9 M € HT

Partenaires/Moyens à mobiliser : Trappes, Etat, Région, CG78, Elancourt

Actions liées : Poursuivre les réflexions sur les autres projets de sites préférentiels et de lignes dédiées

Calendrier : Court terme

Etape à venir : Etudes préalables

Echange avec la population à venir : Concertation et enquête publique

- Poursuivre l'axe en site préférentiel arrivant de Massy vers la gare de SQY mais également vers Plaisir,
- Assurer des temps de parcours compétitifs, réguliers et fiables sur ce secteur,
- Conserver des fréquences et des coûts d'exploitation constants,
- Assurer une place pour les modes actifs.
- Requalifier la RD 912 et ainsi assurer des perméabilités entre la Base de Loisirs et les secteurs d'habitats situés sur Trappes.
- Réduire l'effet de coupure de la RD 912 en offrant un nouveau partage de la voirie et en assurant des traversées plus marquées

Les objectifs de ce projet de couloir bus sur la RD 912 sont :

- Desservir les salariés et les habitants de Trappes situés sur la RD912,
- Relier la gare de SQY aux quartiers Pissaloup / Clef de Saint-Pierre via la RD912 (6 000 habitants et 10 000 salariés),

Cette action renvoie à la première condition à remplir inscrite dans le plan d'actions prioritaires du STIF.

Les principes d'aménagements retenus se basent sur :

- L'aménagement de couloirs bus ponctuels au niveau des deux points noirs de circulation (Carrefour RN10/RD912 et rond-point Marcel Dassault),



Aménagement prévu sur la RD912

Source : CASQY



# I. RENDRE LES TRANSPORTS COLLECTIFS PLUS ATTRACTIFS

## I.4 Poursuivre les projets de sites préférentiels et lignes dédiées

- L'utilisation de la BAU sur la N10 à l'approche de la RD 912 permettant aux bus et cars de faire fi des remontées de files sur la N10 et donc de gagner en temps et en régularité,
- La création de pistes cyclables sur l'ensemble du RD912.

Le calendrier de ce projet prévoit un début des travaux en 2014.

A noter que ce projet s'articule avec le schéma d'aménagement des rives de la RD 912 porté par la commune de Trappes.

Cette étude vise à évaluer l'opportunité d'un TCSP de type TZen.



### Action I.4.2

#### Poursuivre les réflexions sur les autres projets de sites préférentiels et de lignes dédiées



Financeurs : STIF/CASQY/Région (CPRD ou PRMD)/ CG 78

Coût : études + travaux (à définir selon projets)

Partenaires/Moyens à mobiliser : Communes

Actions liées : Développer un couloir bus sur le RD 912, adapter le dimensionnement de la voirie à ses fonctions, réalisation TCSP Pont Leclerc

Calendrier : Continue

Etape à venir : Etudes préalables

Echange avec la population à venir : Concertation

Au-delà de ces deux projets identifiés dans le PDUIF et du projet de la RD912, d'autres projets de sites préférentiels ont fait l'objet de réflexion au sein de la CASQY. Ils visent à proposer à terme un réseau structurant à l'échelle du territoire grâce à des interconnexions les uns aux autres :

- **Le couloir bus Trappes – La Verrière** a fait l'objet de premières études et devra être relancé. Il inclut le traitement du Pont Schuler au-dessus de la N10 à l'approche de la gare de La Verrière. Une branche de cet aménagement vers Pissaloup / Clef de Saint-Pierre sera étudiée.
- **Le couloir bus sur le Pont Leclerc**, dont l'objectif principal est de compléter la portion de site préférentiel entre celui de l'avenue de l'Europe et celui de la gare de Saint-Quentin-en-Yvelines. Une adaptation de l'ouvrage sera peut-être nécessaire

De nombreux projets de sites réservés aux transports collectifs sont à l'étude ou inscrits dans les documents de planification sur le territoire de Saint-Quentin-en-Yvelines.

Le STIF mène en 2013/2014 une étude sectorielle sur le territoire de Saint-Quentin-en-Yvelines.

### Préconisation du PDU IF

Le PDU IF recense 2 projets potentiels sur le territoire de Saint-Quentin-en-Yvelines :

- Le premier prévoit de prolonger le TCSP de l'avenue de l'Europe en le connectant à la nouvelle gare routière de la RD 10.
- Le secteur de Saint-Quentin-en-Yvelines est identifié comme ayant un potentiel pour accueillir une ligne de T Zen. Des études devront être menées pour définir l'itinéraire précis de cette ligne. Le STIF lance une étude sectorielle qui reprendra ces éléments. Si l'opportunité se confirme, des financements de la Région sont possibles au titre du CPRD ou dans le cadre du dispositif Partage multimodal de la voirie en accompagnement des transports collectif.



# I. RENDRE LES TRANSPORTS COLLECTIFS PLUS ATTRACTIFS

## I.4 Poursuivre les projets de sites préférentiels et lignes dédiées

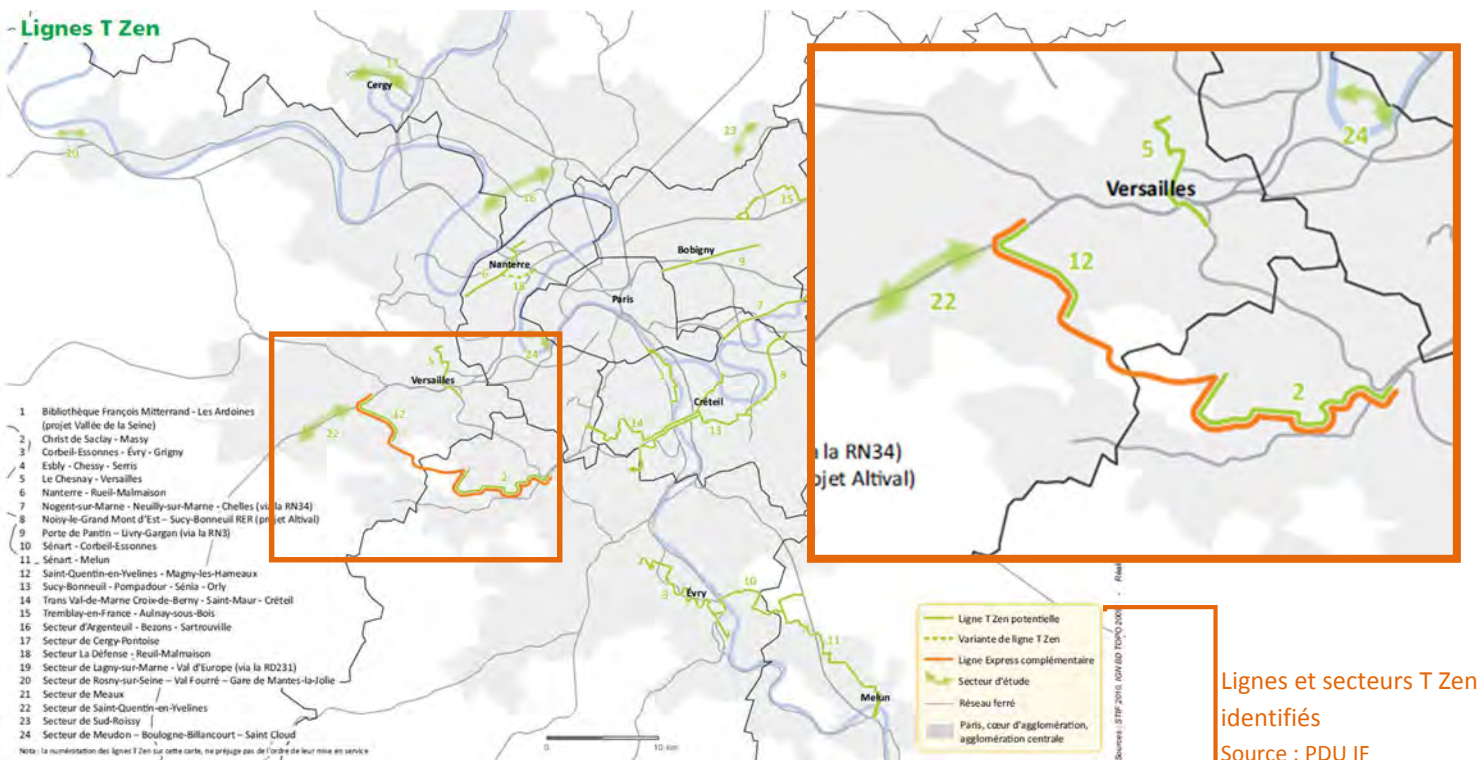
- **Le couloir bus sur une portion de l'avenue George Politzer**, en sortie de la zone d'activité de Trappes Elancourt pour approcher le carrefour d'accès au pont de la Villette,
- **Le TCSP Saint-Quentin-en-Yvelines / Versailles**, étudié en 2009, vise à offrir les conditions d'une desserte efficace à l'échelle du bassin de vie. Deux itinéraires ont été étudiés : un itinéraire via la RD91 et un autre via la RN12. La CASQY avait fait part de sa préférence pour l'itinéraire via la RD91 qui dessert un nombre plus important d'habitants et d'emplois.
- **Le TCSP Massy-Saint-Quentin-en-Yvelines : ce projet n'est pas finalisé sur l'agglomération, deux liaisons restent à réaliser, une première sur la RD36 jusqu'au TCSP de l'Avenue de l'Europe et une seconde entre le TCSP et la nouvelle gare routière de la gare de Saint-Quentin-en-Yvelines en passant par le Pont Leclerc.**

Pour l'ensemble de ces projets, la Communauté d'agglomération se positionne

comme porteur des besoins de l'agglomération auprès des partenaires régionaux et départementaux avec comme objectifs de mener à bien ces projets dans des délais compatibles avec l'évolution de l'agglomération en matière de population et d'emplois.

La CASQY est aussi en train de mener des réflexions sur la pertinence d'un **transport par câble** au sein de l'agglomération. Une étude est en cours pour vérifier la faisabilité d'un tel système entre la Clé de Saint-Pierre et la gare de SQY ou entre la gare de Versailles Chantiers et le secteur de Villaroy. En fonction des résultats de l'étude, ce projet s'ajoutera à la liste des projets de sites préférentiels portés par la CASQY.

D'autres portions de voiries pourront également bénéficier de couloir bus même en l'absence de congestion pour donner une visibilité au réseau et de diminuer la vitesse en réduisant l'aspect autoroutier (2x2 voies) de certaines voies. Ces voies seront déterminées d'après l'étude de sécurité et de hiérarchisation viaire (cf. 1.2.3).





# I. RENDRE LES TRANSPORTS COLLECTIFS PLUS ATTRACTIFS

## I.4 Poursuivre les projets de sites préférentiels et lignes dédiées

### Action I.4.3

#### Expérimenter une BAU dynamique réservée aux TC



Financeurs : STIF, CASQY

Coût : à définir pour la N12

Partenaires/Moyens à mobiliser : État, CG

Actions liées : Développer un couloir bus sur le RD 912

Calendrier : Court terme

Etape à venir : Etudes préalables

Echange avec la population à venir : Concertation et enquête publique

en couloirs bus sur la RD 912 et sur l'avenue Gay Lussac, une expérimentation d'utilisation de la BAU de la N10 à l'approche de la D912 permettant à l'ensemble des bus et cars d'éviter les remontées de files de ce carrefour.

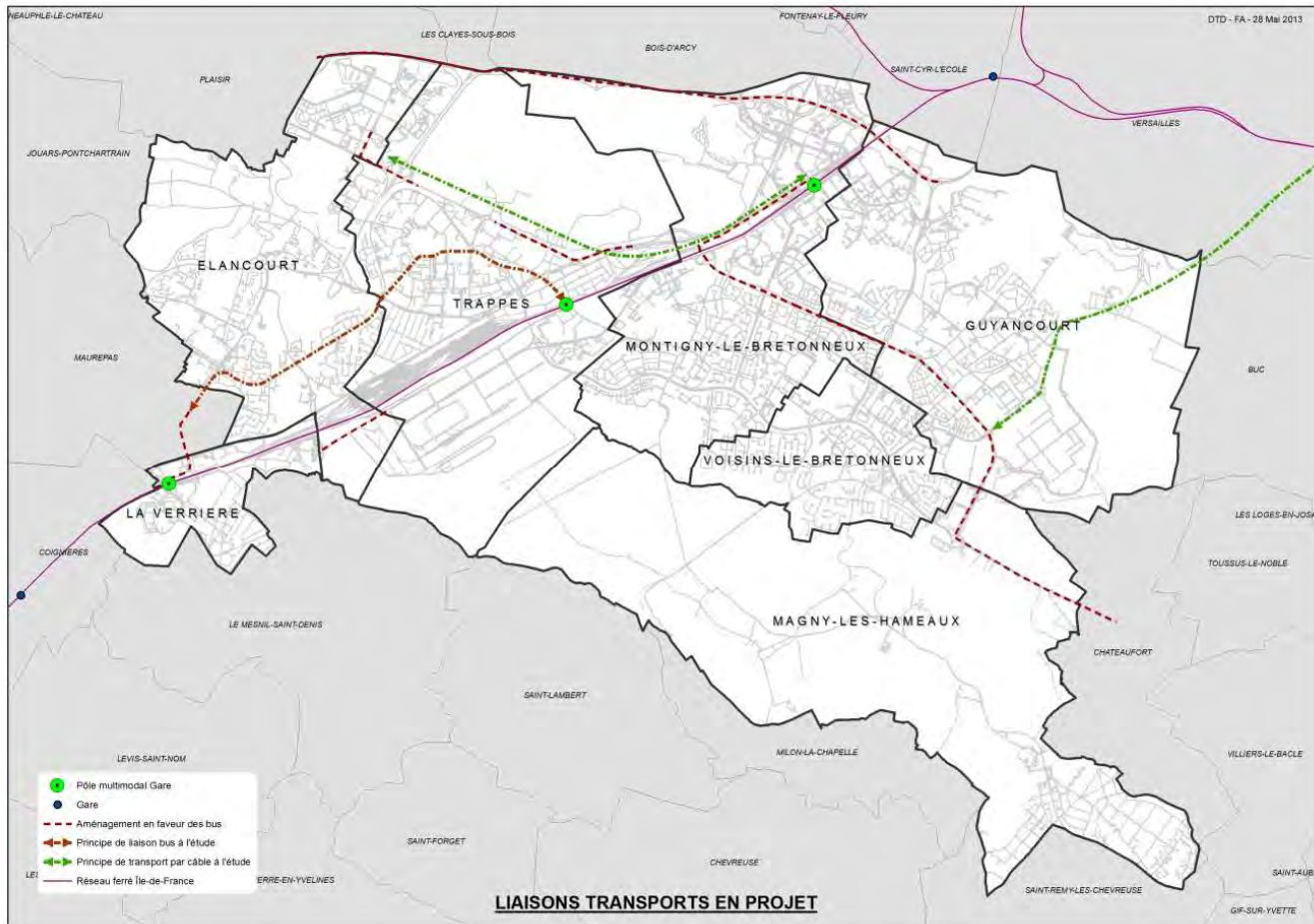
- Deuxième cas :

La CASQY se rapprochera des services de l'État et du STIF pour expérimenter une BAU dynamique sur d'autres portions du réseau magistral, une expérimentation sur la N12 pourrait être étudiée pour relier Saint-Quentin-en-Yvelines à Vélizy.

Deux projets d'expérimentation d'utilisation de la BAU sont actuellement en réflexion sur le territoire de Saint-Quentin-en-Yvelines :

- Premier cas :

Dans le cadre du projet d'amélioration de la liaison entre la gare de SQY et les secteurs de la Clef de St Pierre et Pissaloup, il est prévu, outre les portions



Liaisons de transports collectifs en projet

Source : CASQY



# I. RENDRE LES TRANSPORTS COLLECTIFS PLUS ATTRACTIFS

## I.4 Poursuivre les projets de sites préférentiels et lignes dédiées

### Action I.4.4 Permettre la bonne exploitation des lignes en site préférentiel



Financeurs : Gestionnaires de voirie, STIF  
Coût : ETP : 15 jours/ an  
Partenaires/Moyens à mobiliser : Communes  
Actions liées : Développer un couloir bus sur le RD 912, Poursuivre les réflexions sur les autres projets de sites préférentiels et de lignes dédiées  
Calendrier : Continue  
Etape à venir : Etudes préalables

Pour les lignes TCSP et T-Zen, les gestionnaires de voirie concernés par les projets prendront les mesures nécessaires pour garantir la réalisation des aménagements prévus. De plus, les communes prendront les arrêtés municipaux nécessaires pour réglementer le stationnement des axes concernés.

Ces mesures s'appliquent également à tous les projets structurants du territoire en matière de transport collectif.

En général des aménagements de voirie devront être réalisés pour faciliter la progression des bus sur les lignes prioritaires (priorité aux carrefours à feux, suppression des ronds-points ou du moins réaménagements de ces derniers pour fluidifier la circulation des bus...).

#### Prescription du PDU IF

Le PDU IF prescrit que les gestionnaires de voirie doivent assurer la priorité aux carrefours des lignes en site propre

### Action I.4.5 Faire évoluer le réseau de bus lors de la mise en service des lignes en site préférentiel



Financeurs : STIF, CASQY  
Coût : ETP : 15 jours/ une année  
Partenaires/Moyens à mobiliser : Communes, Gestionnaires de voirie ; Transporteurs  
Actions liées : Poursuivre les réflexions sur les autres projets de sites préférentiels et de lignes dédiées, Développer l'accessibilité sonore des bus  
Calendrier : Continue  
Etape à venir : Etudes préalables

Le réseau doit s'adapter à l'arrivée d'une nouvelle ligne structurante pour éviter une offre redondante et offrir à un maximum de voyageurs la possibilité de bénéficier des avantages de la nouvelle infrastructure. L'ajustement du réseau de bus devra être effectué à chaque mise en service d'une ligne de T Zen ou d'une ligne de bus structurante en site préférentiel.

Cette action fait référence à l'action A du plan d'actions prioritaires du STIF.

### Action I.4.6 Optimiser l'usage du tunnel de la gare de Saint-Quentin-en-Yvelines



Financeurs : STIF, CASQY  
Coût : ETP : 4 jours/an, étude de pollution, évolution du parc de bus  
Partenaires/Moyens à mobiliser : Transporteurs  
Actions liées : s'engager dans la formation des conducteurs à la sécurité dans le tunnel  
Calendrier : Court terme  
Etape à venir : Etudes préalables

Ce tunnel revêt une grande importance pour le réseau car c'est le seul point de franchissement de la coupure urbaine (voie ferrée et RD 10). Or ce tunnel est très contraint tant par des normes de pollution que par la gestion du risque d'incendie. Actuellement, le nombre de bus simultanés dans le tunnel est limité à 5.

# I. RENDRE LES TRANSPORTS COLLECTIFS PLUS ATTRACTIFS

## I.4 Poursuivre les projets de sites préférentiels et lignes dédiées

Plusieurs axes d'action sont possibles :

- Avec les différentes générations de normes euro s'appliquant sur le parc de véhicule, les niveaux d'émission de gaz à effet de serre ont évolué. Il est donc important dès 2014 de prévoir une nouvelle étude de pollution pour déterminer les gains éventuels ainsi que les gains futurs avec le renouvellement du parc programmé. L'étude s'attachera également à voir si un changement de motorisation est envisageable.
- Renégocier la durée d'amortissement des véhicules actuellement fixée à 14 ans dans la convention partenariale entrée en vigueur le 1er octobre 2010 pour accélérer le renouvellement du parc.
- Former les conducteurs de bus à la sécurité dans le tunnel

Sans ces mesures, on ne peut envisager d'augmenter le nombre de bus et de passagers dans le tunnel.

est d'assurer une évacuation des passagers en moins de 3 minutes.

Charge ensuite à chaque transporteur de former tous ses conducteurs et de maintenir le niveau de connaissance.

Des évaluations devront être prévues pour compléter les dispositifs de simulation d'incident qui ont lieu une fois par an.

A partir de 2014, la CASQY souhaite mettre en place un système de contrôle aléatoire des connaissances des conducteurs permettant si besoin de réenclencher un cycle de formation.

L'objectif est de s'assurer qu'en cas d'incident dans le tunnel, les conducteurs soient à même de fournir les gestes attendus. Par ailleurs, à tout moment, le préfet peut organiser un test inopiné à la suite duquel l'utilisation du tunnel pourrait être remise en question s'il considère que les règles de sécurité requises n'ont pas été remplies.

### Action I.4.7

#### Poursuivre les formations des conducteurs à la sécurité dans le tunnel



Financeurs : SQYBUS

Coût : 5700€HT (Formation)

Partenaires/Moyens à mobiliser : Préfecture

Actions liées : Optimiser l'usage du tunnel de la gare de Saint-Quentin-en-Yvelines

Calendrier : Continue

Etape à venir : Réalisation

En 2013, dans le cadre de la remise à niveau du dossier sécurité du tunnel TCSP, la CASQY a décidé de mettre à disposition de chaque conducteur et dans chaque véhicule un livret pédagogique rappelant les règles de conduite à tenir en cas d'incident dans le tunnel. En parallèle, la CASQY s'est engagée à ce que le personnel encadrant de SQYBUS et de chacun des transporteurs reçoive une formation sur les règles en vigueur. L'objectif

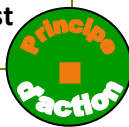


# I. RENDRE LES TRANSPORTS COLLECTIFS PLUS ATTRACTIFS

## I.4 Poursuivre les projets de sites préférentiels et lignes dédiées

### Action I.4.8

#### Améliorer les liaisons est-ouest par bus sur SQY



Financeurs : STIF, CASQY, État, Région, CG78

Coût :

Pont Schuler : CASQY (2 773 392 €), Maurepas (877 976€), Subventions (4 670 400€) : Région dans le cadre du GP3, Etat dans le cadre du FNADT, Région-Département via le CPRD

Pont de la Villedieu : de 12 500 000 à 25 000 000 € suivant les solutions étudiées (pas de financeur déterminé)

Plateau urbain de Trappes : 83 000 000 € (Etat, Trappes, ANRU, CASQY, CG78, Région (au titre de la résorption des nuisances sonores routières à hauteur de 30%))

Pont Leclerc : 18 M€ (CASQY et ses partenaires)

Partenaires/Moyens à mobiliser : Transporteurs

Actions liées : Poursuivre les réflexions sur les autres projets de sites préférentiels et de lignes dédiées, Concevoir un réseau restructuré pour mieux répondre aux besoins et atténuer les disparités spatiales et temporelles de la desserte

Calendrier : Continue

Etape à venir : Etudes préalables

petit le tracé de certaines lignes de bus pour améliorer les liaisons voire en créer. Il s'agit de tendre vers les objectifs globaux du PLD : 15 min entre une centralité et la gare, 30 min d'un point à l'autre de l'agglomération et également la diminution des ruptures de charge pour les habitants éloignés de la gare de SQY.

**Le déploiement de la 1<sup>ère</sup> phase de la restructuration** devrait permettre de commencer à réduire la coupure est-ouest en créant des connexions directes entre les communes grâce à des lignes traversantes. Cette évolution du réseau, déjà en cours avec le renfort par exemple de la ligne Express 475 permettant le lien direct entre Guyancourt et Elancourt/Trappes, est conditionnée par une amélioration des traversées.

Pour aller plus loin, plusieurs points de franchissement doivent être améliorés sur l'agglomération ; pour l'ensemble de ces projets, il s'agit de faciliter le passage des bus en réalisant des couloirs réservés à ces derniers :

- Pont Schuler
- Plateau urbain de Trappes
- Pont Leclerc
- Pont Villedieu

**L'avancée des projets d'amélioration des franchissements permettra de redessiner petit à**

#### Indicateurs de suivi

- . Nombre de km de couloirs bus/TCSP mis en service
- . Amélioration des temps de parcours sur les franchissements

#### Actions PDU IF liées

2.3

# I. RENDRE LES TRANSPORTS COLLECTIFS PLUS ATTRACTIFS

## I.4 Poursuivre les projets de sites préférentiels et lignes dédiées

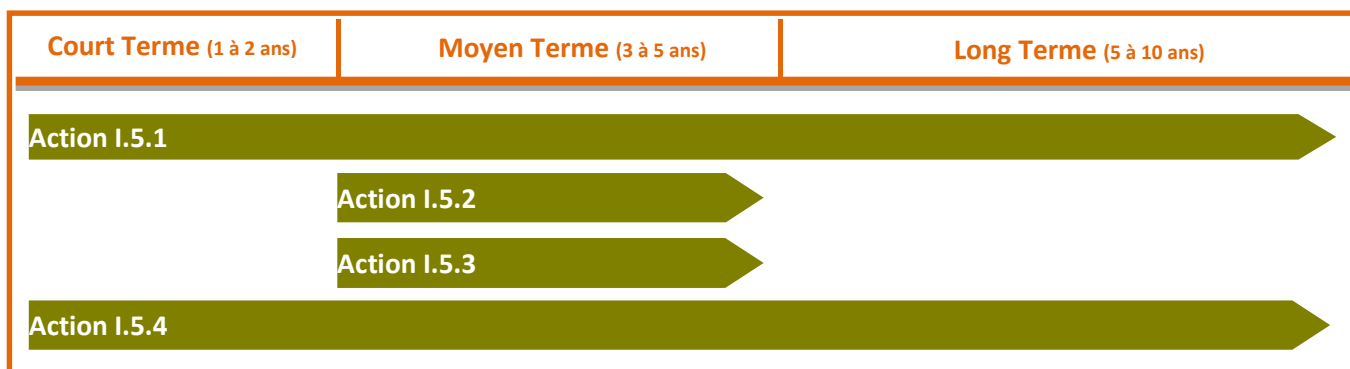
### Dysfonctionnements actuels

- Des axes en site préférentiel traversant des zones peu denses
- Des quartiers fermés aux TC
- Des aménagements de voirie préjudiciables à la bonne marche du réseau

### Objectifs

- Augmenter le nombre d'habitants desservis par les lignes utilisant les sites préférentiels
- Ouvrir les quartiers sur les transports collectifs
- Éviter l'étalement urbain
- Garantir la bonne circulation des bus et la lisibilité du réseau

### Calendrier



#### Action I.5.1

**Développer les contrats autour des axes et nœuds structurants de transport, permettant de lier transport et urbanisme**

Financeurs : CASQY, Communes

Coût : à définir

Partenaires/Moyens à mobiliser : STIF Communes Aménageurs, Promoteurs, EPF Yvelines

Actions liées : Poursuivre les réflexions sur les autres projets de sites préférentiels et de lignes dédiées

Calendrier : Continue

Etape à venir : Etudes préalables



Les axes structurants de transports collectifs devront développer des structures davantage urbaines. À cette fin, lors de l'adoption de projet de TCSP ou nœud majeur de transport il s'agira de travailler avec tous les acteurs concernés pour lier les transports et l'urbanisme.

Le futur PLUI intégrera les moyens de densifier ces axes de transports collectifs ainsi que les abords

des gares, afin de laisser les possibilités aux promoteurs immobiliers de lancer les opérations denses qu'ils pourront porter. La gestion foncière sera intégrée dans la réflexion pour optimiser les ressources. Elle pourra devenir l'outil privilégié de la densification dans certaines zones. La densification ne devra pas se faire pour autant au détriment des qualités de vie (proximité des commerces, services et espace de vie).

Les projets de TCSP et de nouvelle gare devront être intégrés dans les projets d'urbanisme sur le territoire de Saint-Quentin-en-Yvelines.

Les choix d'urbanisation et de localisation des grands générateurs de déplacement devront prendre en compte ces nouveaux axes. Les PLU et les PLH devront être mis à jour pour notamment réserver les espaces nécessaires aux projets de TCSP.



# I. RENDRE LES TRANSPORTS COLLECTIFS PLUS ATTRACTIFS

## I.5. Adapter la ville aux transports collectifs

Ces densifications autour des axes de transport collectif se traduiront par l'élaboration de contrat d'axe (exemple de Grenoble, Bordeaux ou ligne 11 à Paris), permettant de coordonner urbanisme et transport le long de ces axes. Ces contrats autour des axes de transport devront se faire uniquement quand un projet d'une ligne structurante sera assuré.

Les réflexions menées dans le cadre de l'Ecopôle SQYES sont un exemple sur le territoire de Saint-Quentin-en-Yvelines. L'Ecopôle SQYES se situe autour de la gare de Saint Quentin en Yvelines. Il s'agit d'un projet global de régénération urbaine visant à renforcer l'attractivité de cette aire de polarité. Sur 300 ha, il regroupe l'ensemble des composantes programmatiques d'un urbanisme intégré. Il comporte trois axes stratégiques: la trame urbaine, les mobilités et l'efficacité énergétique intégrant une opération programmée d'amélioration thermique et énergétique des bâtiments existants. Le projet s'appuie sur des opérations structurantes déjà engagées: la requalification du pôle gare, la construction du vélodrome international et celle de la faculté de médecine.

### Action I.5.2

#### Ouvrir les quartiers vers les arrêts de transports en commun en créant des perméabilités piétonnes

Financeurs : CASQY, Communes  
Coût : diagnostic : 2 jours ETP/an (DTD+DEV)  
Partenaires/Moyens à mobiliser : /  
Actions liées : Réaliser un schéma directeur marche  
Calendrier : Moyen terme  
Etape à venir : Etudes préalables



Cette action est en lien avec l'action V.1.9 du thème « modes actifs »

Le diagnostic d'accessibilité réalisé par le CEREMH en 2011 et l'étude de syntaxe spatiale permettent de repérer des quartiers résidentiels fermés sur eux-mêmes où les habitants ne peuvent accéder

facilement à la voirie générale et aux arrêts de bus sans faire un détour important en marche à pied. Il s'agit d'améliorer la perméabilité piétonne et cycliste des quartiers avec le réseau viaire.

Le travail se déroulera en deux étapes :

- A partir de 2014, une première étape de repérages des sentes « sauvages » et d'aménagement pour faciliter la circulation piétonne voire cycliste (exemple, certaines sentes permettent de rejoindre la RD36 depuis des quartiers d'habitat situés de part et d'autre sur la commune de Montigny).
- Une deuxième étape, à partir des diagnostics, permettra de repérer d'autres coupures piétonnes et d'en aménager plusieurs par commune tous les ans.

### Action I.5.3

#### Améliorer l'exploitation des lignes /Supprimer les points durs de circulation/Éviter la création de nouveaux obstacles

Financeurs : Gestionnaires de voirie / CASQY / STIF / Région / Conseil Général /communes concernées  
Coût : 2 jours ETP/mois  
+ document pédagogique (3000) € + 1 formation /an (500€)  
Partenaires/Moyens à mobiliser : SQYBUS  
Actions liées : Permettre la bonne exploitation des lignes en site préférentiel, Développer les contrats autour des axes et nœuds structurants de transport, permettant de lier transport et urbanisme  
Calendrier : Moyen terme  
Etape à venir : Etudes préalables



Le diagnostic du territoire a fait apparaître un certain nombre de points durs dans la circulation des bus.

Le diagnostic a aussi mis en évidence que les travaux entrepris sur la voirie ne prennent pas



## I.5. Adapter la ville aux transports collectifs

systématiquement en compte la présence de passage de bus et des contraintes associées. La présence de ralentisseurs sur les parcours des bus engendrent par exemple des diminutions de la vitesse commerciale, un inconfort pour les passagers, des conditions de travail dégradées pour les conducteurs et une usure prématurée du matériel roulant.

L'amélioration de l'exploitation des lignes se fera par une augmentation de la vitesse commerciale des bus et une amélioration de leur régularité et fiabilité. Cela passe par :

- Des suppressions ou des adaptations des aménagements existants qui gênent actuellement la circulation des bus
- Des aménagements de voirie (site préférentiel, couloir bus)
- Des priorités locales aux carrefours
- Des voies réservées sur le réseau principal

Ces actions font partie des conditions de base du plan d'actions prioritaires du STIF.

Ces aménagements permettront aussi de donner une visibilité au réseau de bus dans l'espace urbain.

Ces mesures doivent être réalisées en priorité pour les lignes Mobilien et les lignes fortes ainsi que les tronçons de voirie qui supportent la circulation de plusieurs lignes de bus.

Les actions déployées seront les suivantes :

- a) Recenser les aménagements qui posent problème, étudier des adaptations compatibles aux exigences de sécurité et de circulation des bus,

- b) Recenser et équiper les carrefours traversés par les lignes express et les fortes d'un système de priorité au feu. Avoir traité au minimum un carrefour par ligne forte et par an. Utiliser les mêmes systèmes que ceux déjà déployés sur le territoire pour éviter de démultiplier les systèmes embarqués à bord des véhicules.

- c) Tenir compte de la présence, actuelle ou future, des bus dans tous les projets urbains en évitant tous les aménagements susceptibles soit d'entraver les mouvements des bus, soit de réduire la vitesse commerciale et / ou de diminuer la qualité de confort des voyageurs et des conducteurs : plateaux, dos d'âne, séparateurs, réduction de largeur, revêtement pavés...

- d) Traiter les points durs suivants qui peuvent doubler les temps de trajet entre l'heure creuse et l'heure de pointe et sont donc une source de gaspillage importante des moyens déployés qui pourraient être utilisés en kilomètres utiles.

- Franchissements coupure voie ferrée/RN 10,
- Carrefour des Tilleuls,
- Sortie de l'av. Paul Politzer sur le carrefour de la D58,
- RD 912,
- ...

- e) Faire valider et déployer des voies réservées, tant sur des portions linéaires que sur des approches de carrefour même en l'absence de congestion de circulation. Outre les gains de temps, ces portions permettent de donner de la visibilité au réseau de bus et de diminuer la vitesse en réduisant l'aspect autoroutier (2x2 voies) de certaines voies. Le premier axe à traiter pour donner l'exemple serait la portion de l'avenue Nicolas About située entre l'avenue des Près et l'avenue du Général





# I. RENDRE LES TRANSPORTS COLLECTIFS PLUS ATTRACTIFS

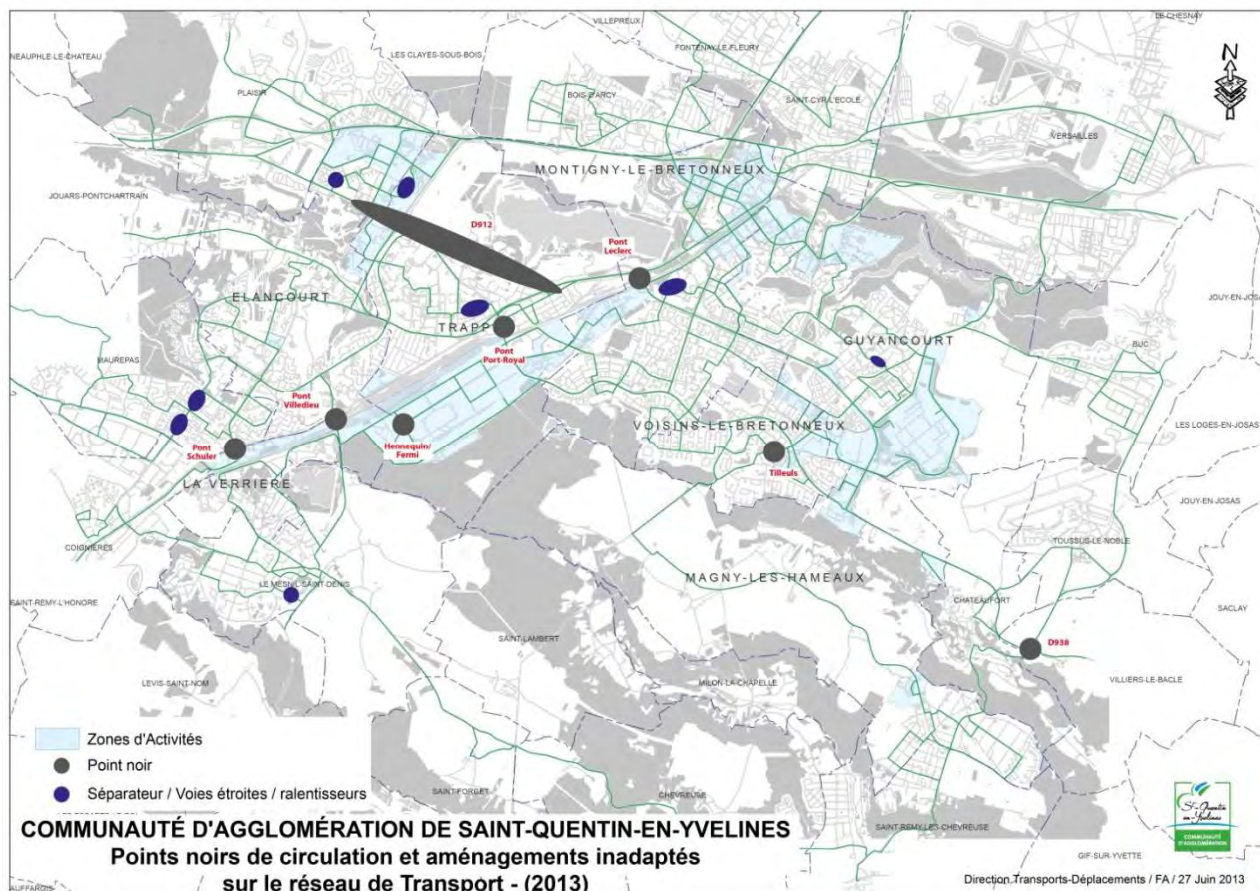
## I.5. Adapter la ville aux transports collectifs

Leclerc. Le deuxième point serait l'avenue Roger Hennequin sur la ZATE. Ces deux secteurs ressortent nettement de l'étude de sécurité routière et de hiérarchisation viaire de 2010. Il s'agira de s'appuyer sur cette étude pour déterminer les autres portions à traiter.

- f) Mettre en place un programme d'information et de formation des techniciens et des directeurs des services techniques tant de la Communauté d'agglomération que des communes afin d'éviter la mise en place d'aménagements de voirie entravant la circulation des bus. La première étape consistera à rassembler une compilation des fiches conseils du CERTU sur les contraintes de circulation des bus (largeur de voirie, rayon de giration, ...) et sur les solutions pour baisser la vitesse des voitures particulières sans gêner les bus. Une introduction sera consacrée à

rappeler les arguments en faveur de la circulation des bus afin d'armer les interlocuteurs dans leur discussion avec les élus. La seconde étape visera à équiper les techniciens de la Communauté d'agglomération et ceux des communes. Les documents seront à actualiser tous les deux ans et à rediffuser auprès de tous les interlocuteurs. Des sessions de réflexion pourront être prévues pour faciliter le travail des techniciens.

- g) Proposer un processus de validation de tous les aménagements de voirie, même ceux pilotés exclusivement par les communes, pour éviter des aménagements incompatibles avec la circulation des bus. Toutes les voiries sont concernées, même celles qui n'accueillent pas de bus actuellement afin de ne pas grever un potentiel déploiement du réseau.



Points noirs de circulation et aménagement inadéquats

Source : CASQY

## I.5. Adapter la ville aux transports collectifs

### Action I.5.4

#### Faire évoluer le parc de véhicules



Financeurs : STIF, Transporteur

Coût : 0,5 jour ETP/an

+étude tunnel

Partenaires/Moyens à mobiliser : /

Actions liées : Optimiser l'usage du tunnel de la gare de Saint-Quentin-en-Yvelines

Calendrier : Continue

Etape à venir : Etudes préalables

Cette action est développée dans le thème « Réorganiser le réseau de bus » (action I.3.6).

#### Indicateurs de suivi

- . Nombre de PLU mis en compatibilité avec ces actions du PLD
- . Formation des techniciens

#### Actions PDU IF liées

/



# I. RENDRE LES TRANSPORTS COLLECTIFS PLUS ATTRACTIFS

## I.6. Se doter d'outils performants

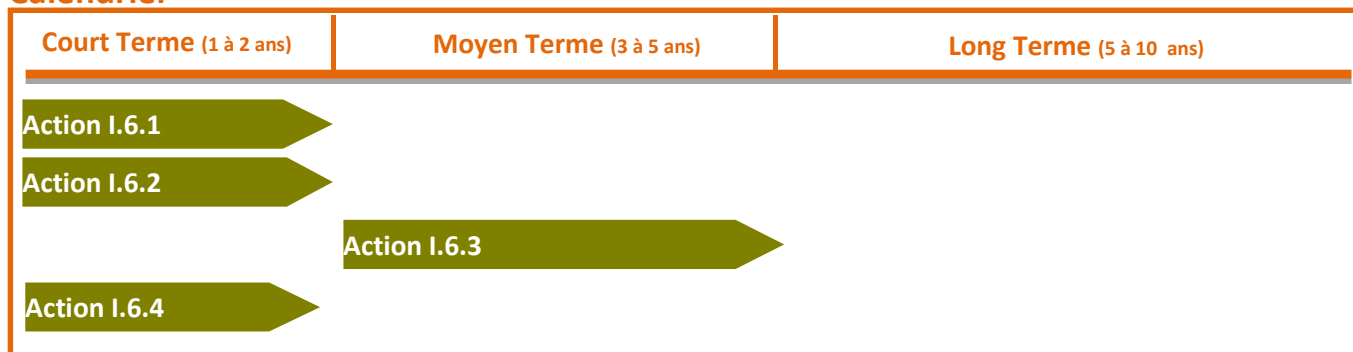
### Dysfonctionnements actuels

- Système d'information vieillissant
- Pas ou peu d'information dynamique aux points d'arrêt
- Pas d'information temps réel des bus du réseau SQYBUS accessible via internet
- Pas de gestion dynamique des départs des bus / aux arrivées des trains

### Objectifs

- Améliorer l'information des voyageurs aux points d'arrêt
- Permettre aux voyageurs disposant d'une connexion internet d'avoir accès aux informations théoriques et en temps réel des différents modes de transport sur le territoire de la CA
- Disposer d'outils d'analyse pour faire évoluer le réseau
- Mettre à disposition des voyageurs et des conducteurs de l'information dynamique pour améliorer les correspondances bus/bus/train

### Calendrier



#### Action I.6.1

**Améliorer l'information aux arrêts et dans les bus/ Mettre à niveau le SAE**

Financeurs : STIF, SQYBUS

Coût : autour de 2 M€

Partenaires/Moyens à mobiliser : CASQY

Actions liées : Mettre à jour le SIVI, Déploiement de l'information aux arrêts et dans les bus

Calendrier : Court terme

Etape à venir : Etudes préalables



#### Action I.6.2

**Mettre en service le système d'aide à la recherche d'itinéraire (SIVI)**

Financeurs : CASQY, Région, ADEME,

Coût : 1,2 M€ (1 M€ en investissement et 0,2M€ en AMO – estimation de 2010)

dont subvention ADEME : 515 k€ et Région : 330 k€  
Partenaires/Moyens à mobiliser : CAEE, CAPS, CAVGP, STIF, RIF, ADEME

Actions liées : Mettre à niveau le SAE

Calendrier : Court terme

Etape à venir : Etudes préalables



Cette action est développée dans le thème « Communiquer, informer et former efficacement l'ensemble des publics » (action VI.2.1)

Cette action est développée dans le thème « Communiquer, informer et former efficacement l'ensemble des publics » (action VI.2.3)

# I. RENDRE LES TRANSPORTS COLLECTIFS PLUS ATTRACTIFS

## I.6. Se doter d'outils performants

### Action I.6.3

**Se doter d'un modèle de planification tous modes permettant une optimisation des réseaux en fonction de l'évolution de la demande**



Financeurs : CASQY/SYSMO  
Coût : de 18 000 à 70 000 euros  
Partenaires/Moyens à mobiliser : STIF  
Actions liées : Concevoir un réseau restructuré pour mieux répondre aux besoins et atténuer les disparités spatiales et temporelles de la desserte  
Calendrier : Moyen terme  
Etape à venir : Etudes préalables

L'objectif est de mettre en place une modélisation des déplacements qui permettra de tester les hypothèses de réorganisation du réseau afin d'orienter le choix des décideurs en fonction de l'évolution des données socio-économiques de l'agglomération à court ou long terme.

La DTD (CASQY) souhaite utiliser un outil de modélisation des déplacements adapté à la restructuration d'un réseau de bus afin de tester et fiabiliser le réseau produit avant de le présenter aux élus et aux partenaires de l'agglomération comme le STIF.

L'objectif de la DTD est donc d'utiliser un outil de modélisation pour d'une part tester le ou les scénarii de réseau en faisant varier les itinéraires mais également les niveaux de service élaborés par les services dans le cadre du PLD, et d'autre part pour tester le modèle dans les années à venir lors des adaptations ponctuelles du réseau.

### Action I.6.4

**Améliorer les correspondances bus-trains en temps réel**



Financeurs : STIF, CASQY, Transporteurs  
Coûts liés :  
Coût des 24 écrans en gare : 110 000€ (investissement)  
+ Coût de 2 écrans Agence de la mobilité : 3500 € (investissement)  
+ Coût SAEIV : 2 M€  
Partenaires/Moyens à mobiliser : SNCF, RATP  
Actions liées : Mettre en place un système d'aide à la recherche d'itinéraire (SIVI), Développer les services de l'agence de la mobilité  
Calendrier : Court terme  
Etape à venir : Réalisation

Les horaires des lignes de bus sont construits en coordination avec les horaires des trains afin de diminuer les temps de correspondance et améliorer la qualité de ces correspondances. Ces horaires restent théoriques et les voyageurs vivent très mal de rater d'une à deux minutes leurs correspondances en cas de retard d'un train.

Cette objectif est à relier à l'action G du plan d'actions prioritaires du STIF, à savoir améliorer l'articulation entre les lignes de bus et le réseau ferroviaire.

Afin de « coller » au plus près des horaires des trains, une expérimentation a débuté en novembre 2012 en gare de Trappes lors de la mise en service de la ligne 430 qui doit assurer les correspondances avec les trains de Montparnasse contrairement à la ligne 415 qui ne peut attendre et doit continuer son parcours vers les gares de La Verrière ou de Saint Quentin-en-Yvelines. Ce sont les régulateurs, qui depuis leur poste, donnent le départ au bus en tenant compte des fluctuations horaires des trains suivies en direct sur l'application « Transilien ». Si cette démarche donne entière satisfaction, elle ne peut être déployée sur l'ensemble du réseau car les



# I. RENDRE LES TRANSPORTS COLLECTIFS PLUS ATTRACTIFS

## I.6. Se doter d'outils performants

régulateurs ne peuvent suivre l'ensemble des lignes et des départs.

Pour les conducteurs : Seul l'accès aux horaires des trains en temps réel via leur pupitre permettraient aux conducteurs d'adapter en conséquence les horaires théoriques prévus pour les bus. Cela suppose le déploiement d'un nouveau SAE.

Pour les voyageurs : Le déploiement d'écrans donnant l'information en temps réel sur les horaires des bus et des trains dans les gares routières permettrait aux voyageurs de mieux optimiser leurs parcours en recherchant la correspondance la plus efficace.

Planning :

- Déploiement d'écrans à partir de 2014 donnant au départ uniquement les horaires des trains
- Renouvellement du SAEIV à engager dès 2014 pour pouvoir diffuser les horaires des bus et des trains 2014 ou 2015

### Indicateurs de suivi

- . Diffusion de nouveaux supports d'information aux arrêts (flash code, plans de situation,...)
- . Nombre de bornes d'information mises en place

### Actions PDU IF liées

2.4



# I. RENDRE LES TRANSPORTS COLLECTIFS PLUS ATTRACTIFS

## I.6. Se doter d'outils performants

### Dysfonctionnements actuels

- Nombre d'incidents faible et constant depuis plusieurs années

### Objectifs

- Conserver un sentiment de sécurité dans les transports
- Poursuivre la maîtrise du taux de fraude

### Calendrier

Court Terme (1 à 2 ans)	Moyen Terme (3 à 5 ans)	Long Terme (5 ans et plus)
Action I.7.1		
Action I.7.2		

#### Action I.7.1

#### Poursuivre les campagnes d'information et de formation à la sécurité dans les TC

Financeurs : SQYBUS

Coût : inclus dans le Contrat de Type 2  
+ ETP CASQY : 2 jours /an

Partenaires/Moyens à mobiliser : /

Actions liées : Entretenir la bonne collaboration entre les forces de l'ordre, les transporteurs (urbains, interurbains et ferrés) et les pompiers

Calendrier : Court terme

Etape à venir : Réalisation



Le suivi des incidents sur l'ensemble du réseau donne un bon indicateur de la qualité du travail mené. Ce suivi doit permettre à l'autorité organisatrice des transports (AOT) de corriger les dysfonctionnements constatés et mieux permettre à l'exploitant et l'AOT et de cibler les moyens et actions à mettre en œuvre en conséquence.

Pour alimenter cette démarche, le dispositif AMIS assure une mission de médiation, de pédagogie et de prévention dans les bus. Il s'agit également d'un dispositif social qui emploie du personnel issu d'un dispositif d'insertion.

SQYBUS dispose ainsi de 7 agents de médiation dont les missions principales sont :

- Accueillir, informer et assister les voyageurs,
- Veiller au respect de la réglementation et à la validation des titres de transport,
- Contribuer à la sécurité et à la tranquillité à bord des bus par le dialogue,
- Intervenir et gérer les conflits,
- Sécuriser les flux d'élèves aux montées et descentes des bus,
- Accompagner les groupes scolaires,
- Participer à l'animation des réunions citoyennes au sein des établissements scolaires,

SQYBUS s'est engagé depuis 2010 dans une politique globale de prévention des incidents de sécurité en augmentant la taille de l'équipe des contrôleurs, en la dotant de moyens (véhicules, radios...) et d'outils (formation à la médiation, à la gestion des conflits). En parallèle, des campagnes d'usage des transports en commun sont conduites régulièrement pour renforcer les messages sur l'importance de la validation des titres de transports.

La Communauté d'agglomération accompagne SQYBUS et relaye auprès de la population et des scolaires ces différents messages. L'étape suivante va être d'intégrer cette politique dans la démarche de qualité de service.





# I. RENDRE LES TRANSPORTS COLLECTIFS PLUS ATTRACTIFS

## I.7. Poursuivre la politique de sécurité dans les transports

- Prendre part à toutes les actions sociales mises en place par SQYBUS en lien avec la jeunesse (bus de Noël, Déclat Théâtre, Match d'improvisation,...).

La politique sociale menée par la société SQYBUS sur le territoire mérite d'être encouragée et soutenue par la Communauté d'agglomération. En particulier, une action d'évaluation du dispositif AMIS est à prévoir en 2014.

### Action I.7.2

**Entretenir la bonne collaboration entre les forces de l'ordre, les transporteurs (urbains, interurbains et ferrés) et les pompiers**

Financeurs : CASQY

Coût : 0.5 jour ETP/mois

Partenaires/Moyens à mobiliser : Préfecture / STIF / Tribunal de Grand Instance

Actions liées : Poursuivre les campagnes d'information et de formation à la sécurité dans les TC

Calendrier : Court terme

Etape à venir : Réalisation



Depuis de nombreuses années, la Communauté d'agglomération rassemble au moins une fois par an des acteurs de la sécurité dans les réseaux de bus, à savoir les forces de l'ordre présentes sur le territoire (polices municipales, Commissariats et gendarmerie). Depuis 2012, les agents de la SNCF sont également conviés permettant à chacun de mieux comprendre les problématiques des uns et des autres et donc d'agir plus efficacement.

C'est ainsi qu'un bilan complet a été réalisé concernant les incidents liés à une sortie de discothèque et qu'une feuille de route a été établie permettant d'obtenir une action coordonnée. Il a été décidé de solliciter le tribunal afin qu'à la prochaine réunion en 2013 son représentant puisse prendre le temps de réexpliquer à tous les étapes et les règles à respecter pour faire aboutir

les plaintes. Il s'agit surtout de faire passer le message que les conducteurs de bus sont des agents du service public ce qui modifie le classement de l'agression. La CASQY a reçu une réponse positive du tribunal fin 2012.

En parallèle, des contacts ont été pris avec les pompiers à l'occasion d'une demande de mise à disposition d'un bus pouvant servir à des exercices pratiques pour les équipes. Il sera intéressant de développer ces liens, par exemple pour que chacun comprenne le rôle de l'autre autour de problématiques spécifiques : intervention dans le tunnel, accident de la circulation, incendie de bus...

### Indicateurs de suivi

- Formation des contrôleurs
- Formation des conducteurs à la conduite, à l'accueil des voyageurs et à la sécurité dans le tunnel

### Actions PDU IF liées

/

# I. RENDRE LES TRANSPORTS COLLECTIFS PLUS ATTRACTIFS

## I.7. Poursuivre la politique de sécurité dans les transports

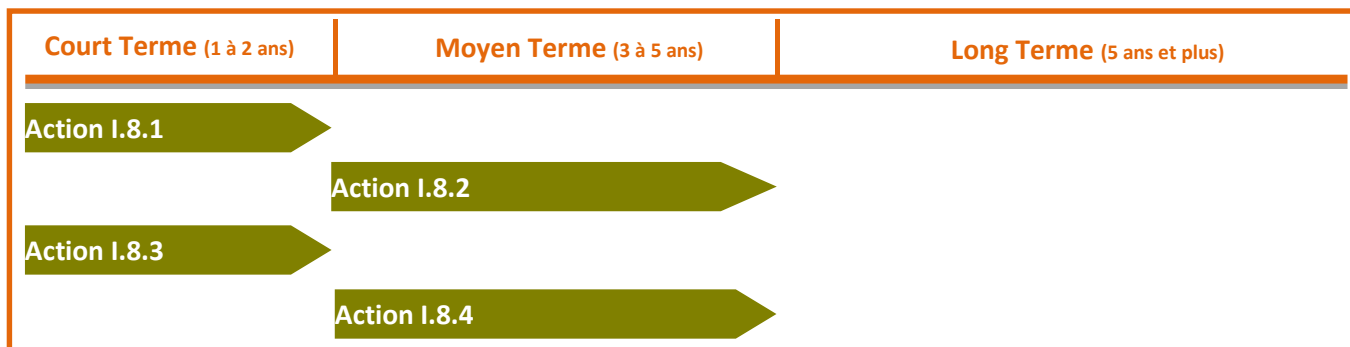
### Dysfonctionnements actuels

- Quelques points d'arrêt pas encore accessibles
- Gare routière de La Verrière Nord non accessible

### Objectifs

- Rendre accessible l'ensemble des points d'arrêts de bus
- Permettre l'accessibilité des gares routières aux PMR
- Diminuer les impacts de la coupure ferrée

### Calendrier



#### Action I.8.1

#### Poursuivre la mise en accessibilité des arrêts de bus

Financeurs : CASQY, STIF

Coût : 11 000 € TTC / arrêt (25% CASQY, 75 % STIF)

Partenaires/Moyens à mobiliser : /

Actions liées : Faire évoluer le parc de véhicules, Elaborer un PAVE, mettre en œuvre le PAVE

Calendrier : Court terme

Etape à venir : Réalisation



En 2013, près de 90% des 530 arrêts ont fait l'objet de travaux de mise aux normes dans le cadre de programmes annuels en place depuis 2006.

Il convient à présent de dresser la liste des arrêts restant à traiter et programmer les travaux nécessaires sur le court terme.

L'objectif est qu'en 2013, 2014, 2015 15 arrêts supplémentaires soient réalisés annuellement. A noter que pour le secteur de la gare de La Verrière la mise en accessibilité sera pris en compte dans le futur contrat de pôle.

Ainsi en 2013 les arrêts suivants feront l'objet d'une mise en accessibilité :

- Hôtel de ville direction Versailles
- Hôtel de ville direction Chamfleury
- E. Flachat direction Trappes gare matin
- E. Flachat direction frères Lumière soir
- frères Lumière direction Trappes gare soir
- frères Lumière direction frères Lumière matin
- Hennequin direction Le Mesnil
- Hennequin direction Bois d'Arcy
- Copernic direction trappes Hennequin
- Copernic direction Le Mesnil
- Copernic direction Bois d'Arcy
- Képler direction Bois d'Arcy
- Galilée direction Trappes gare soir
- Galilée direction Trappes gare matin
- Hôtel d'Agglomération direction Trappes gare

A terme, la mise en accessibilité concernera tous les handicaps.



# I. RENDRE LES TRANSPORTS COLLECTIFS PLUS ATTRACTIFS

## I.8. Rendre les transports en commun accessibles

### Action I.8.2

#### Gare de Trappes – mettre aux normes les accès au passage souterrain



Financeurs : STIF / CASQY

Coût : à définir

Partenaires/Moyens à mobiliser : Communes

Actions liées : Elaborer un PAVE, mettre en œuvre un PAVE

Calendrier : Moyen terme

Etape à venir : Etudes préalables

Pour mener à bien cette action, la CASQY mènera les missions suivantes :

- Déterminer le réaménagement du pôle,
- Organiser les différentes fonctions,
- Étudier les itinéraires et les rendre les plus directs et confortables possibles,
- Introduire les règles dans la rédaction des Cahiers des charges.

La traversée de la gare par le passage souterrain public qui passe sous les voies avec ses rampes piétonnes d'accès, n'est actuellement pas aux normes d'accessibilité.

Pour mener à bien cette action, la CASQY mènera les missions suivantes :

- Vérifier la possibilité de dégager le foncier indispensable ;
- Redéfinir les emprises de la rampe existante dans une réflexion globale des aménagements nord et sud de la gare.

Dans tous les cas, un rafraichissement est à prévoir.

### Action I.8.3

#### Gare de La Verrière – mettre aux normes l'ensemble du pôle



Financeurs : STIF/REGION/CG/CASQY

Coût : à définir dans le cadre du comité de pôle

Mise en accessibilité des gares : Région (25%)

Partenaires/Moyens à mobiliser : Communes

Actions liées : Lancer le Comité de pôle de la gare de La Verrière, Elaborer un PAVE, mettre en œuvre un PAVE

Calendrier : Court terme

Etape à venir : Etudes préalables

Echange avec la population à venir : Concertation

### Action I.8.4

#### Développer l'accessibilité sonore des bus



Financeurs : STIF

Coût : à définir

Partenaires/Moyens à mobiliser : -

Actions liées : Faire évoluer le parc de véhicule, Renouveler le SAEIV

Calendrier : Moyen terme

Etape à venir : Réalisation

Il s'agira de déployer la fonctionnalité d'annonce sonore à la porte avant des bus une fois le SAEIV renouvelé. Il s'agit d'un dispositif permettant aux personnes attendant un bus d'identifier le bus à l'approche grâce à une annonce sonore du numéro de la ligne et de sa destination. Tous les bus arrivés sur le réseau depuis trois ans disposent du système mais celui-ci ne peut être mis en route sans un renouvellement du SAEIV.

#### Indicateurs de suivi

- . Pourcentage des points d'arrêts de bus accessibles
- . Nombre de bus disposant d'annonces sonores extérieures
- . Nombre de gares routières accessibles

#### Actions PDU IF liées

6.2







## Thème II : FAVORISER LES MODES ACTIFS

L'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines présente une topographie plutôt propice aux déplacements actifs en dehors de quelques secteurs accidentés ; parallèlement, l'organisation même de la ville et de ses quartiers tournés sur eux-mêmes et la présence de nombreuses coupures urbaines n'incitent pas à l'utilisation des modes actifs. Bien que la part modale du vélo tourne autour de 2%, elle présente un fort potentiel de développement sur le territoire notamment pour les déplacements utilitaires (domicile/travail).

Pour favoriser les modes actifs, il s'agira de travailler sur les freins à l'utilisation de ces modes qui ont pu être identifiés lors du diagnostic du PLD ou des ateliers d'élaboration du PLD.

## II. FAVORISER LES MODES ACTIFS

### Introduction

Le second thème du plan d'actions concerne les modes actifs. Ces modes de transport représentent aujourd'hui une part modeste dans l'ensemble des modes de transport empruntés au sein de l'agglomération mais sont pour autant très plébiscités par les acteurs du territoire pour en développer l'utilisation. L'enjeu général de ce thème est d'améliorer les conditions d'accès et de pratique de ces modes doux afin d'en favoriser leur développement et d'en améliorer la part modale au sein de la CASQY.

A cette fin, le thème II comporte un total de 22 actions et a été divisé en 4 sous-thèmes :

- **II.1. Rendre la voirie cyclable** : l'objectif de ces actions est d'améliorer les infrastructures support à l'utilisation du vélo ;
- **II.2. Encourager la pratique du vélo** : un ensemble d'actions est prévu pour accompagner la population dans leur pratique du vélo tant par le développement de dispositifs facilitant l'utilisation du vélo que par l'instauration d'une politique de management de la mobilité ;
- **II.3. Promouvoir la marche** : des actions sont proposées pour encourager la pratique de la marche grâce notamment à la réalisation d'un schéma directeur marche à pied ;
- **II.4. Développer le stationnement des vélos** : les actions en question mettent l'accent sur l'accompagnement à la pratique du vélo tel que le développement de stationnements vélos en nombre et en qualité suffisants tant sur l'espace public que dans le parc privé.

Les actions sont détaillées les unes après les autres dans les pages suivantes.

#### Indicateurs d'impacts du thème II

- . Part modale des modes actifs
- . Flux vélos sur certains axes





## II. FAVORISER LES MODES ACTIFS

### II.1 Rendre la voirie cyclable

#### Dysfonctionnements actuels

- Nombreux carrefours non aménagés dans le réseau cyclable
- Absence de signalisation générale et de jalonnement
- Zones d'activités non connectées aux réseaux cyclables
- Discontinuité, insécurité et inconfort dans les cheminements piétons et cyclables
- Absence de cheminements modes actifs dans plusieurs secteurs de l'agglomération

#### Objectifs

- Poursuivre la mise en œuvre du schéma directeur cyclable d'agglomération
- Etendre le réseau cyclable
- Sécuriser la pratique du vélo
- Rendre franchissable et perméable les coupures urbaines

#### Calendrier

Court Terme (1 à 2 ans)	Moyen Terme (3 à 5 ans)	Long Terme (5 à 10 ans)
Action II.1.1		
Action II.1.2		
Action II.1.3		
	Action II.1.4	
	Action II.1.5	
	Action II.1.6	
Action II.1.7		
Action II.1.8		
	Action II.1.9	
Action II.1.10		
Action II.1.11		

#### Action II.1.1

#### Poursuivre la mise en œuvre du Schéma Directeur Cyclable

Financeurs : CASQY, Région, STIF, CG78, Communes  
 Coût : Coût du contrat réseau vert : 8 005,524 k€ ;  
 Budget 2013 : 1 580 k€ ;  
 Budget 2014 : 867 k€ ;  
 Budget 2015 : 387 k€  
 Budget 2016 et au-delà : définition suivant un nouveau contrat à venir (pas de nouvelle contractualisation globale mais du cas par cas).  
 Partenaires/Moyens à mobiliser : Communes, Gestionnaire de voirie  
 Actions liées : Hiérarchiser le réseau viaire, Créer des zones de circulation apaisées  
 Calendrier : continue  
 Etape à venir : Réalisation



La mise en œuvre du Schéma Directeur Cyclables adopté en 2009 sera poursuivie.

Sur la base de bilans réalisés en 2015 et 2020, une mise à jour du schéma directeur sera actualisée avec les tronçons qui auront été créés. Il conviendra de garantir l'adéquation du schéma directeur vélo avec la hiérarchisation du réseau viaire et les schémas régionaux, notamment le schéma cyclable structurant.

Les actions ci-dessous détaillent la mise en œuvre de ce Schéma Directeur.

## II. FAVORISER LES MODES ACTIFS

### II.1 Rendre la voirie cyclable

#### Action II.1.2

Assurer une mobilisation de moyens annuellement pour les pistes cyclables



Financeurs : CASQY

Coût : enveloppe prévisionnelle à définir (PPI)

Entretien/ Réfection : bande cyclable : 250€/km  
piste cyclable : 2 300 €/km

Partenaires/Moyens à mobiliser : Communes

Actions liées : Poursuivre la mise en œuvre du schéma directeur cyclable

Calendrier : Continue

Etape à venir : Etudes préalables

Un budget annuel sera alloué pour la création et l'entretien du réseau de voirie cyclable.

L'objectif est d'établir un programme pluriannuel d'investissement pour rendre la voirie cyclable.

Ce programme se décomposera en :

- Programme d'investissement pour poursuivre le développement du réseau cyclable. Ce programme intégrera le traitement des points noirs.
- Programme d'entretien pour assurer la pérennité des aménagements.

Ainsi des moyens seront mobilisés pour l'entretien des aménagements existants. Une base de données sur l'état des pistes cyclables datant de 2008 va être intégrée au SIG de l'agglomération. Cette dernière sera mise à jour régulièrement. Les types d'entretien sont multiples dont la fréquence de réalisation varie.

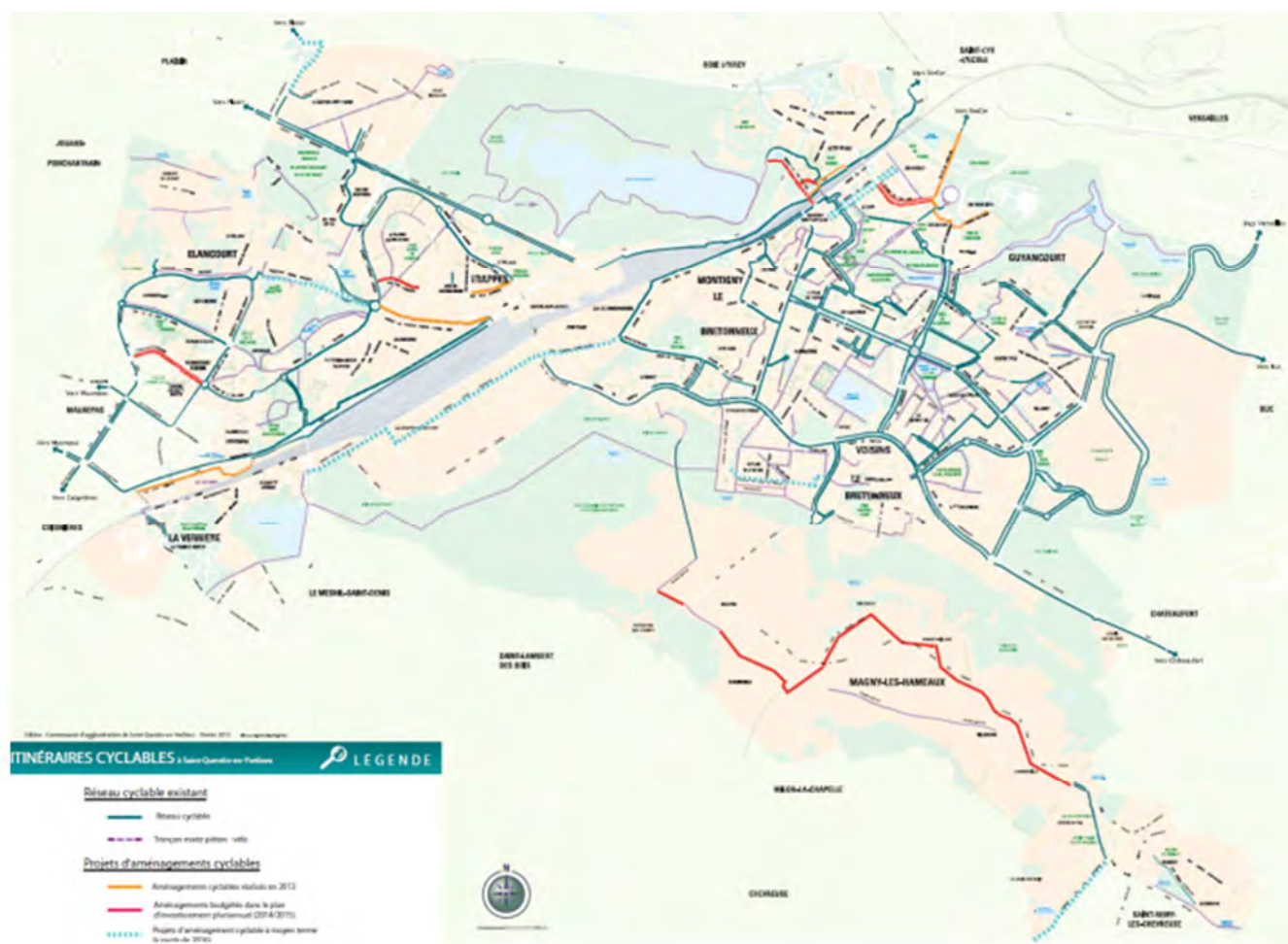


Schéma directeur cyclable actuel et projets de liaisons  
Source : CASQY

## II. FAVORISER LES MODES ACTIFS

### II.1 Rendre la voirie cyclable

L'entretien est différent entre les pistes cyclables et les bandes cyclables :

- L'entretien des pistes cyclables est le suivant :

Type d'entretien	Fréquences
Revêtement	Tous les 20 ans
Eparage/fauchage	Suivant niveau de service de la RD
Curage dérasement	Tous les 4 ans
Balayage	5 à 10 fois par an suivant les besoins
curage	Tous les 4 ans
Aqueduc	Tous les 4 ans

- Concernant les bandes cyclables, l'entretien consiste en un balayage 5 à 10 fois par an ; les autres niveaux de service étant directement liés à ceux de la route.

#### Action II.1.3 Recensement des dysfonctionnements sur le réseau existant

Financeurs : CASQY  
Coût : ETP 15 jours / an  
Partenaires/Moyens à mobiliser : Communes  
Actions liées : Assurer une mobilisation de moyens annuellement pour les pistes cyclables  
Calendrier : Court terme  
Etape à venir : Etudes préalables

Les usagers ne sont pas en mesure aujourd'hui de faire remonter les dysfonctionnements du réseau cyclable.

L'action consiste à partir de 2014 de développer une rubrique sur le site internet de la CASQY qui permettrait de renseigner le type et le lieu des dysfonctionnements constatés sur l'ensemble des thèmes liés au réseau cyclable : discontinuité du réseau, nid de poule, végétation sur la piste cyclable, problématique d'éclairage insuffisant... Il s'agit de définir les modalités de traitement des informations renseigné et d'intervention des différents services.

#### Action II.1.4 Définir des axes structurants cyclables au moyen d'une hiérarchisation du réseau cyclable

Financeurs : CASQY  
Coût : ETP : 5 jours /an  
Partenaires/Moyens à mobiliser : /  
Actions liées : Hiérarchiser le réseau viaire  
Calendrier : Moyen terme  
Etape à venir : Etudes préalables



Comme pour le réseau viaire, il convient de hiérarchiser le réseau cyclable. Il s'agit de définir quels sont les axes les plus structurants au sein de ce réseau.

Le réseau primaire est généralement constitué des pistes connectées au réseau départemental et/ou desservant les équipements les plus importants du territoire (gares, équipements scolaires, publics, de loisirs, centres commerciaux...). Ces axes structurants définis dans le Schéma Directeur Vélos, constitueront une priorité en matière d'actions pour les modes actifs : aménagement, sécurisation, continuité, jalonnement, entretien... L'objectif premier sera d'éviter les coupures.

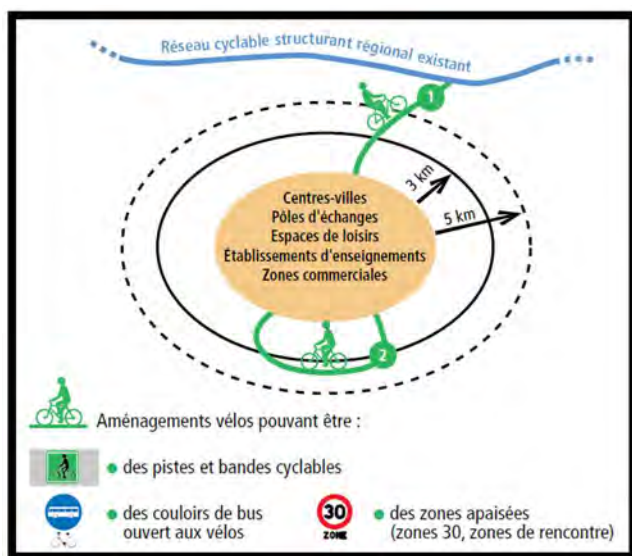
Pour définir les axes structurants, il est proposé de les hiérarchiser selon l'ordre suivant :

- Assurer un cheminement cyclable structurant pour accéder au centre de la commune, le cas échéant où se trouve les gares ferroviaires ;
- Assurer un cheminement cyclable structurant et continu pour les liaisons entre les communes limitrophes au sein de l'agglomération, assurant notamment une desserte de centre à centre ;
- Assurer des liaisons cohérentes et continues en lien avec les communes limitrophes de l'agglomération.

## II. FAVORISER LES MODES ACTIFS

### II.1 Rendre la voirie cyclable

#### Préconisation du PDUIF



propres ouverts à la circulation des vélos devront être d'une longueur suffisante, et devront être jalonnés.

Après chaque ouverture de couloir aux vélos, sera réalisée une étude visant à analyser l'impact de cette mesure sur la circulation des bus, l'usage par les vélos et les conditions de sécurité.

Les études systématiques de l'ouverture des couloirs de bus sont de la responsabilité des gestionnaires de voirie, en collaboration avec les exploitants de lignes de bus. L'autorisation administrative de l'ouverture du couloir est du ressort du préfet de département ou du maire. La mise en œuvre des aménagements est de la responsabilité des gestionnaires de voirie concernés.

#### Action II.1.5 Ouvrir les couloirs bus à la circulation des vélos

Financeurs : Gestionnaire de voirie  
Coût : fonctionnement interne du gestionnaire de voirie

Partenaires/Moyens à mobiliser : STIF, Exploitants des lignes de bus concernés, Préfet du département et communes pour obtenir l'autorisation administrative d'ouverture des couloirs

Actions liées : /

Calendrier : Moyen terme

Etape à venir : Etudes préalables



Les couloirs bus existants à ce jour sur l'agglomération ne se prêtent pas à une ouverture aux vélos, soit parce qu'il existe une piste cyclable parallèle (avenue de l'Europe), soit parce que les conditions de sécurité ne permettent pas aux vélos d'y accéder (souterrain gare SNCF de Saint-Quentin-en-Yvelines).

Par contre, plusieurs projets de sites propres sont susceptibles de desservir l'agglomération à court ou moyen termes. L'opportunité d'ouvrir ces espaces à la circulation des vélos sera intégrée dans les réflexions qui seront menées pour chacun de ces projets en fonction de son contexte particulier.

Lorsque les contraintes du réseau viaire sont trop fortes et ne permettent pas d'insérer à la fois des aménagements en faveur des bus et des aménagements cyclables, l'ouverture des couloirs bus aux vélos peut être envisagée. Cette dernière ne doit toutefois pas entraver la bonne circulation des bus. Cette solution ne doit être proposée qu'en dernier recours, quand les possibilités de créer une bande ou une piste cyclable à part entière est impossible.

Afin de garantir la sécurité des cyclistes et la lisibilité des aménagements, la continuité des itinéraires sera privilégiée. Les tronçons de sites





## II. FAVORISER LES MODES ACTIFS

### II.1 Rendre la voirie cyclable

	Couloir de bus unidirectionnel		Couloir de bus bidirectionnel (axial ou latéral)
	Couloir non protégé (ligne discontinue)	Couloir protégé (dont couloir à contresens) (ligne continue ou séparation physique par bordure, même discontinue)	
<b>Couloir étroit</b> < 4,30 m en site unidirectionnel	<b>OUI</b> Mais plutôt à éviter si : – itinéraire en montée (pente > 7 %) – impossibilité avérée pour le bus de doubler (ex. : rue toujours congestionnée à l'heure de pointe)	<b>NON</b> Sauf si (hors couloirs à contresens) : – fréquence peu élevée (< 15 bus/h) – itinéraire en descente (pente > 3 %)	<b>OUI</b> Sauf si : – priorité aux feux empêchant absolument la prise en compte de vélos dans le cycle – hors agglomération uniquement, distance interstation élevée (plus de 500 m)
<b>Couloir large</b> > 4,30 m en site unidirectionnel	<b>OUI</b>	<b>OUI</b> Sauf si : – couloir unidirectionnel axial – priorité aux feux empêchant absolument la prise en compte de vélos dans le cycle – hors agglomération uniquement : distance interstation élevée (plus de 500 m)	
<b>Passage contraint court</b>	<b>OUI</b> quelles que soient les caractéristiques : pont, passage sous ouvrage, couloirs courts (< 150 m)		

Critères d'ouverture des couloirs de bus aux vélos

Source : STIF

#### Action II.1.6 Créer des zones de circulation apaisées

Financeurs : CASQY, Communes  
Coût : ETP : 10 jours / une année  
Partenaires/Moyens à mobiliser : Communes  
Actions liées : /  
Calendrier : Moyen terme  
Etape à venir : Réalisation  
Echange avec la population à venir : Concertation  
suivant les cas



Cette action est développée dans le thème « Agir sur la circulation automobile » (action III.2.3). Cette action reprend les recommandations relatives au code de la rue.

Le diagnostic réalisé dans le cadre du schéma directeur cyclable a permis d'identifier les points noirs de circulations cyclables. En effet, les traversées de certains carrefours d'axes structurants pourtant aménagés en section courante ne sont pas réalisées : il s'agit notamment de la RD 36, la RD 91, la RD 912, la RN 10, l'avenue de la Garennes, l'avenue de l'Europe, l'avenue du Général Leclerc, l'avenue de la Pyramide, l'avenue Nicolas About et l'avenue JP. Timbaud. Ces derniers constituent de véritables points noirs de circulation pour les cyclistes. Ils sont répertoriés sur la carte ci-après.

Le traitement de ces carrefours est à mettre en œuvre le plus tôt possible pour garantir une continuité des cheminements cyclables et une sécurisation des cyclistes. Une politique de réduction des points noirs sera définie au sein de la CASQY entre les services exploitants et le service des transports et des déplacements à travers des analyses terrain et des estimations budgétaires au cas par cas

Des préconisations seront éditées pour la réalisation des réaménagements des points noirs. Ces réaménagements pourront notamment

#### Action II.1.7 Améliorer et sécuriser les traversées sur les grands axes et carrefours dangereux

Financeurs : Gestionnaire de voirie  
Coût : ETP : 4 j/ mois  
25-50 k€ /carrefours  
Partenaires/Moyens à mobiliser : CASQY  
Actions liées : Améliorer la sécurité routière,  
Aménager la voirie pour prévenir des accidents  
Calendrier : Court terme  
Etape à venir : Etudes préalables



## II. FAVORISER LES MODES ACTIFS

### II.1 Rendre la voirie cyclable

comporter : des sas vélo comme solution pour faciliter la circulation des vélos en amont des carrefours, des pistes cyclables sécurisées pour les vélos dans les ronds-points de grandes dimensions.

Le réaménagement des carrefours suivra les recommandations du CERTU et du schéma directeur cyclable qui diffèrent en fonction du type de carrefour : carrefours à feux, ronds-points, autres carrefours.

Une mise à jour régulière de ces points noirs sera réalisée. La politique de réduction des points noirs sera alors réorientée en fonction de la résorption de certains points noirs. Les interventions seront également planifiées en suivant les axes suivants d'intervention :

- Le long des nouveaux aménagements en faveur des transports collectifs, type RD 912 ;
- Dans le cadre de la réduction de la coupure est-ouest, à travers des projets comme le plateau urbain ou le pont de la Villedieu.

#### Action II.1.8

#### Aménager des traversées piétonnes et cyclables au niveau des coupures urbaines



Financiers : Gestionnaire de réseaux et propriétaires du domaine public concerné

Coût : bande cyclable : 100€/ml (par sens)

piste cyclable : 200€/ml (par sens)

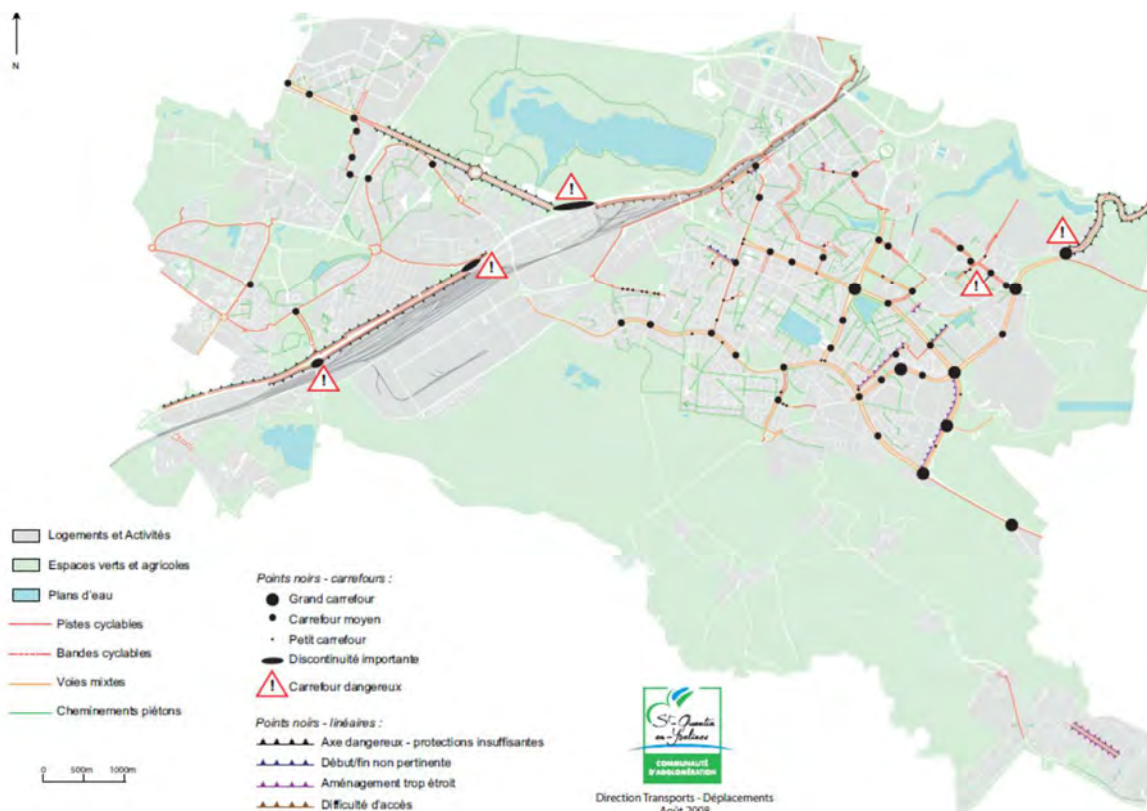
Partenaires/Moyens à mobiliser : /

Actions liées : Améliorer les franchissements de la RN10 et des voies ferrées

Calendrier : Court terme

Etape à venir : Etudes préalables

La RN10 et les voies ferrées constituent des coupures urbaines majeures pour les modes actifs. Elles scindent le territoire en un Est (Montigny-le-Bretonneux, Guyancourt, Voisins-le-Bretonneux, Magny-les-Hameaux) et un Ouest (Trappes, Elancourt, La Verrière).



Carrefours à traités sur le réseau cyclable

Source : Schéma directeur cyclable. CASOY



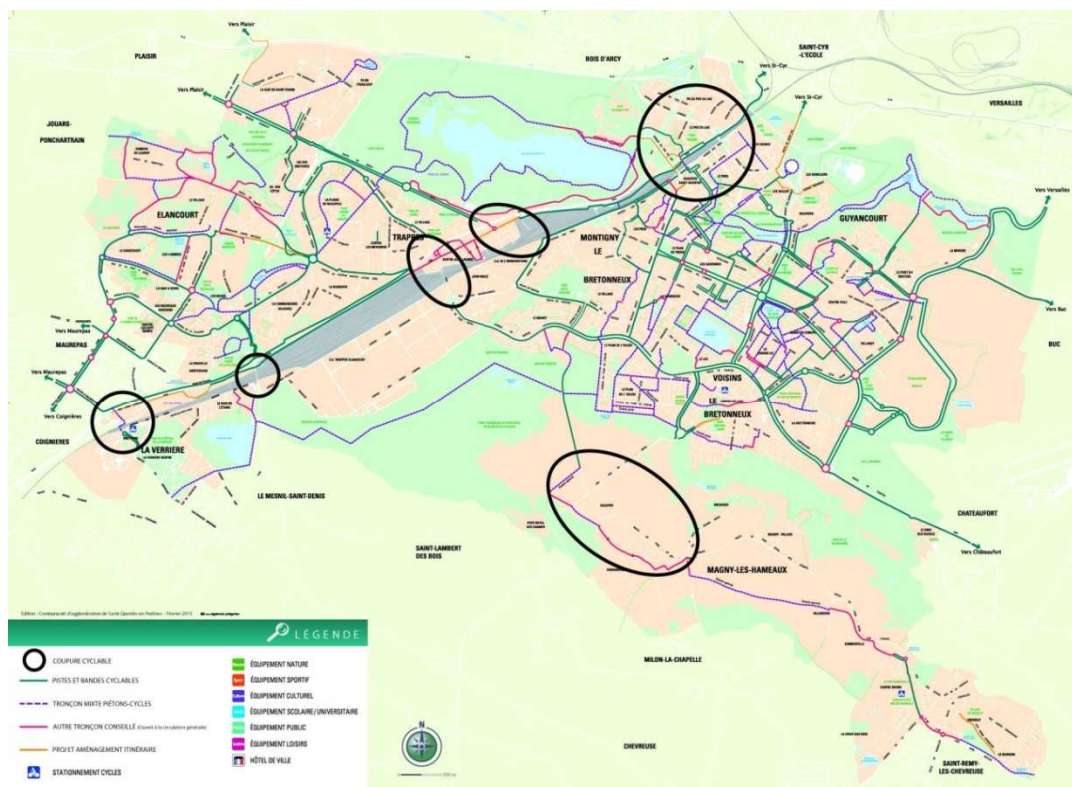
## II. FAVORISER LES MODES ACTIFS

### II.1 Rendre la voirie cyclable

Le schéma des itinéraires cyclables prévoit de travailler sur deux éléments :

- La continuité sur le linéaire Nord-Est / Sud-Ouest, les circulations des modes actifs ne sont pas continues. Le projet prévoit de réaliser un linéaire continu d'aménagement cyclable entre la RN10 et les voies ferrées,
- Les franchissements transversaux de ces coupures urbaines sont peu nombreux et rarement aménagés. Des aménagements seront créés pour permettre la continuité de cheminements piétons, y compris PMR, et cyclables. Le schéma directeur cyclable prévoit d'aménager les franchissements suivants des voies ferrées et de la RN10 : Pont Schuler, PSGI La Verrière, RD58, RD36 et le Pont Cachin, Avenue du Passage du Lac, passerelle modes actifs entre le mail des Tilleuls et l'avenue des Prés, Chemin du Lac, Avenue des Frères Lumières et Avenue du Vieil étang.

Les projets de franchissement qui sont développés dans le sous-thème III.6 «Améliorer les franchissements de la RN10 et des voies ferrées », comporteront des aménagements cyclables et piétons. Dans la mesure du possible, des bandes cyclables double-sens accompagnées de trottoirs seront au minimum développées. La requalification de la RN10 sur le centre de Trappes est une première étape de la résorption de ces coupures urbaines. Le projet du Pont Schuler prévoit par ailleurs d'intégrer une bande cyclable bilatérale avec un cheminement piéton continue le long du pont.



Franchissement et aménagement cyclable le long de la coupure urbaine de la RN 10

Source : Schéma Directeur Cvlable. CASQY

## II. FAVORISER LES MODES ACTIFS

### II.1 Rendre la voirie cyclable

#### Action II.1.9

#### Mettre en place un jalonnement pour les vélos



Financeurs : Gestionnaire de voirie

Coût : 870€ / panneau et étude 20 jours / une année

Partenaires/Moyens à mobiliser : CASQY

Actions liées : Mettre en place un jalonnement pour les piétons, Encourager à la pratique du vélo

Calendrier : Moyen terme

Etape à venir : Etudes préalables

Le jalonnement cycliste permet d'assurer le guidage par signallement des itinéraires les plus directs et les plus sûrs. Il est également important d'un point de vue psychologique car il contribue à donner au vélo sa place parmi les modes de déplacements urbains et à le rendre visible aux yeux de tous.

Le jalonnement participe également à la résorption des coupures urbaines. Le jalonnement devra guider les cyclistes vers les passerelles pour les modes actifs les plus proches. L'objectif est d'assurer la continuité des cheminements pour les modes actifs.

Le jalonnement sera développé en priorité sur les axes du réseau cyclable structurant. Il se fera jusqu'aux équipements principaux des communes (gares, mairie, établissements scolaires, équipements sportifs, équipements culturels).

Le jalonnement cycliste doit donc être prévu en accompagnement des itinéraires existants et de ceux qui sont créés dans le cadre du schéma directeur.

Pour ce faire il s'agit de reprendre le schéma directeur de signalisation directionnelle cyclable de 2006:

- Vérifier et mettre à jour la liste des pôles ;
- Vérifier et mettre à jour les itinéraires selon l'importance des pôles et le réseau cyclable ;
- Traiter les "points de choix" avec la réalisation des fiches carrefours ;

- Mise en œuvre et travaux pour implanter le jalonnement.

Les principes de jalonnement suivant sont retenus :

Le jalonnement sera réalisé à l'aide de panneaux directionnels vélo réglementaires de type Dv. De ce fait, les panneaux de jalonnement seront harmonisés à l'échelle de l'agglomération.

Le jalonnement cycliste pourra comprendre un marquage : soit en distances en km restant à parcourir soit en temps de parcours pour y parvenir.

Le jalonnement piéton devra respecter la réglementation en vigueur sur la signalisation routière qui définit la composition des panneaux.



Panneaux de jalonnement cyclable réglementaire  
(Dv11, Dv21a, Dv61)

Source : Sécurité routière

## II. FAVORISER LES MODES ACTIFS

### II.1 Rendre la voirie cyclable

#### Action II.1.10 Adapter la ville aux modes actifs



Financeurs : CASQY, Communes  
Coût : étude 25 jours / une année  
Partenaires/Moyens à mobiliser : Aménageur, promoteur  
Actions liées : Hiérarchisation du réseau viaire  
Calendrier : Continue  
Etape à venir : Etudes préalables

Le territoire de la CASQY comporte aujourd'hui des secteurs de ville qui ne sont pas adaptés aux modes actifs.

Les coupures urbaines sont créées par l'organisation urbaine de la ville. Les quartiers existants sont peu perméables et sont refermés sur eux-mêmes. Ils ne prennent pas en compte les modes actifs dans leur fonctionnement.

La CASQY a débuté un travail d'ouverture de ces quartiers. L'objectif est de faciliter la circulation des modes actifs par une bonne intégration de ces derniers dans les plans d'aménagement. Les surfaces affectées pour chaque mode sur l'espace public sont rééquilibré au profit des modes actifs.

La CASQY s'est donné comme objectif d'adapter les nouveaux quartiers à l'usage des modes actifs. Ils comprendront des aménagements dédiés à ces derniers : pistes cyclables, trottoirs, continuité des aménagements, dispositifs de franchissement des routes... Ces aménagements respecteront les recommandations établies dans le code de la rue. Chaque nouveau quartier devra être connecté au minimum au réseau structurant cyclable. La loi LAURE (Loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie) du 1er janvier 1997 stipule que « A l'occasion des réalisations ou des rénovations des voies urbaines, à l'exception des autoroutes et voies rapides, doivent être mis au point des itinéraires cyclables pourvus d'aménagements sous forme de pistes, marquages au sol ou couloirs indépendants, en fonction des besoins et contraintes de la circulation » (L228-2).

Cette loi pourra être mise à profit afin de renforcer le poids des préconisations du PLD pour les projets dont la maîtrise d'ouvrage ne relève pas de la responsabilité de la Communauté d'agglomération.

#### Action II.1.11 Echanger les bonnes pratiques pour adapter la ville aux modes actifs



Financeurs : CASQY  
Coût : 4 jours ETP/an  
+ Reproduction : 3 000€/an + Formation : 500 € biannuelle  
Partenaires/Moyens à mobiliser : Communes  
Actions liées : Développer des contrats autour des axes et nœuds structurants de transport, permettant de lier transport et urbanisme  
Calendrier : Continue  
Etape à venir : Etudes préalables

Pour échanger sur les bonnes pratiques pour adapter la ville aux modes actifs, il s'agit d'élaborer un guide d'aménagement qui permettra de définir les règles communes de traitement pour homogénéiser les aménagements à l'échelle de l'agglomération.

Une réunion annuelle avec les services techniques des communes et de la CASQY permettra de faire un suivi de la mise en œuvre de ces principes, recenser les besoins et mettre à jour les préconisations.

#### Indicateurs de suivi

- . Nombre de kilomètres de pistes cyclables
- . Points noirs traités

#### Actions PDU IF liées

4.1

Transports collectifs

Modes actifs

Automobile

95

Stationnement

Marchandise

Communication

## II. FAVORISER LES MODES ACTIFS

### II.2. Encourager la pratique du vélo

#### Dysfonctionnements actuels

- Part modale du vélo faible
- Nombreux freins à la pratique du vélo (non possession d'un vélo, manque d'entretien des vélos, ne pas savoir faire du vélo, sentiment de dangerosité...)

#### Objectifs

- Augmenter la part modale du vélo
- Sécuriser les trajets
- Sensibiliser la population à l'usage du vélo

#### Calendrier

Court Terme (1 à 2 ans)	Moyen Terme (3 à 5 ans)	Long Terme (5 à 10 ans)
Action II.2.1		
Action II.2.2		
Action II.2.3		
Action II.2.4		

#### Action II.2.1

##### Poursuivre le projet de vélostation

Financiers : CASQY, Région, STIF  
Coût : Stationnement sécurisé sur les 3 gares : 700 k € (75 % de participation STIF)  
Atelier et location de vélos : 300 k € (50 % de participation de la Région dans un plafond de 280 k €)  
Partenaires/Moyens à mobiliser : Communes  
Actions liées : Encourager la pratique du vélo, Poursuivre le déploiement de stationnement vélos sur l'espace public  
Calendrier : Court terme  
Etape à venir : Réalisation



#### Action II.2.2

##### Expérimenter des dispositifs facilitant la pratique du vélo

Financiers : CASQY  
Coût : double sens 40 à 60 €/ml (coût du marquage hors signalisation)  
Jalonnement : 135 € + Mât 300 € + Massif 600 € (Pose comprise)  
Panneaux tourne à droite cycliste : 200€/panneau (fourniture et pose)  
Partenaires/Moyens à mobiliser : /  
Actions liées : /  
Calendrier : Court terme  
Etape à venir : Etudes préalables



Cette action est développée dans le thème « stationnement » (action IV.4.2)

En complément des services développés dans la vélostation, d'autres services innovants pourront être mis en place pour favoriser l'usage du vélo.

- Tourne à droite

Le premier sera d'expérimenter le « tourne à droite » pour les vélos sur certains carrefours à feux. Les carrefours susceptibles d'accueillir cette expérimentation devront être recensés. Il s'agira de carrefours ne présentant pas de caractère accidentogène et situé sur des itinéraires cyclables bien définis. Cette réflexion devra être menée pour chaque réaménagement de carrefour à feux.



## II. FAVORISER LES MODES ACTIFS

### II.2. Encourager la pratique du vélo

Des panonceaux (et signaux lumineux) matérialisant la possibilité pour les cyclistes de tourner à droite ou de poursuivre un mouvement direct au feu rouge.

- Double-sens et sas vélos :

D'autres aménagements en faveur des vélos peuvent être réalisés. Les double-sens vélos, recommandations du code de la rue, et les sas vélos sont des aménagements qui permettent de sécuriser et de faciliter la pratique du vélo.

Les zones susceptibles d'accueillir ces dispositifs seront recensées. Si les dispositifs expérimentaux se révèlent être des succès, la CASQY pourra étendre ces derniers sur l'ensemble des secteurs pertinents de son territoire.



Tourne à droite pour vélos  
aux feux

Source : ville de Bordeaux

#### Action II.2.3

#### Développer une politique de management de la mobilité



Financiers : CASQY,  
Coût : ETP : 80 % /an  
Partenaires/Moyens à mobiliser : Communes, Région, CG 78, Delta SQY, ALEC, entreprises du territoire, Association d'autopartage, Voiture & Co  
Actions liées : Développement de l'agence de la mobilité, création d'une mission de chargé de mobilité  
Calendrier : Continue  
Etape à venir : Réalisation

Cette action est développée dans le thème « Communiquer, informer et former efficacement l'ensemble des publics » (action VI.3.1)

#### Action II.2.4

#### Informier et former le grand public aux enjeux de la sécurité routière



Financiers : CASQY, Communes, CG78  
Coût : /  
Partenaires/Moyens à mobiliser : Etablissements scolaires, Entreprises, ALEC, DDT 78, forces de l'ordre, pompiers  
Actions liées : Services de l'agence de la mobilité, amélioration de la sécurité routière  
Calendrier : Continue  
Etape à venir : Réalisation

Cette action est développée dans le thème « Communiquer, informer et former efficacement l'ensemble des publics » (action VI.4.1)

#### Indicateurs de suivi

- . Nombre moyen de locations de vélos par jour
- . Nombre de réparation/entretien par jour
- . Nombre d'actions de sensibilisation menées et participation

Actions PDU IF liées  
4.3



## II. FAVORISER LES MODES ACTIFS

### II.2. Encourager la pratique du vélo

#### Dysfonctionnements actuels

- Absence d'organisation des déplacements MAP
- Discontinuité des itinéraires (absence de trottoirs sur certain secteur)
- Manque de lisibilité du mode
- Difficulté de franchissement des grands axes routiers/ferrés

#### Objectifs

- Mettre en place un schéma directeur marche à pied
- Sensibiliser la population à la marche

#### Calendrier

Court Terme (1 à 2 ans)	Moyen Terme (3 à 5 ans)	Long Terme (5 à 10 ans)
Action II.3.1		
Action II.3.2		
Action II.3.3		
Action II.3.4		

#### Action II.3.1

#### Réaliser un schéma directeur marche à pied

Financeurs : CASQY  
Coût : 50 k€ + 30 K€ plan de jalonement  
Partenaires/Moyens à mobiliser : /  
Actions liées : Elaborer un PAVE  
Calendrier : Court terme  
Etape à venir : Etudes préalables



PLD et les préconisations développées dans le PDUIF.

#### Préconisation du PDUIF

Le PDUIF recense les actions suivantes à mettre en œuvre dans les aménagements des itinéraires piétons :

- S'assurer que les trottoirs sont praticables et adaptés aux flux piétons qu'ils accueillent,
- Créer des trottoirs lorsque cela est nécessaire,
- Protéger les trottoirs des occupations abusives par l'établissement et le respect de la réglementation,
- Favoriser la visibilité du piéton aux abords des traversées (interdire les places de livraison, favoriser le stationnement vélo),
- Optimiser les plans de feux pour favoriser les traversées piétonnes de chaussées et de carrefours,
- Assurer la qualité, le confort des aménagements et une homogénéité des matériaux et du mobilier à l'échelle d'un quartier,
- Privilégier les itinéraires les plus courts, les plus directs et les plus sûrs.

Un schéma directeur marche à pied devra être réalisé pour établir un plan d'action de réalisation des continuités des aménagements piétons. L'objectif d'un tel schéma est de mettre en œuvre un plan d'action pour donner envie de déambuler et de marcher au quotidien.

Le schéma directeur marche à pied se fera suivant les mêmes principes que le schéma directeur cyclable à savoir un diagnostic de l'état existant dans un premier temps puis un programme d'actions à mettre en place dans un second temps.

Ce schéma directeur devra comprendre au moins une partie sur les infrastructures à réaliser, les mises en accessibilité pour les PMR et les services à mettre en œuvre pour les piétons. Il devra respecter les obligations inscrites dans le présent



## II. FAVORISER LES MODES ACTIFS

### II.3. Promouvoir la marche

#### Action II.3.2 Développer une politique de management de la mobilité

Financeurs : CASQY,  
Coût : ETP : 80 % /an  
Partenaires/Moyens à mobiliser : Communes, Région, CG 78, Delta SQY, ALEC, entreprises du territoire, Association d'autopartage Voiture & Co  
Actions liées : Développement de l'agence de la mobilité, création d'une mission de chargé de mobilité  
Calendrier : Continue  
Etape à venir : Réalisation



Cette action est développée dans le thème « Communiquer, informer et former efficacement l'ensemble des publics » (action VI.3.1)

Les principes de jalonnement suivant sont retenus :

- Les panneaux de jalonnement seront harmonisés à l'échelle de l'agglomération.
- Les temps de parcours seront privilégiés à la distance pour inciter l'usage de la marche comme mode de déplacement. Ces temps de parcours seront inscrits directement sur les panneaux de jalonnement comme il a pu l'être fait à Paris.

En parallèle, des plans seront affichés pour informer le piéton sur les itinéraires privilégiés et les principaux lieux remarquables avec les temps de parcours pour y accéder.

#### Action II.3.3 Mettre en place un jalonnement pour les piétons

Financeurs : CASQY  
Coût : 750 € / panneau  
Partenaires/Moyens à mobiliser : CASQY  
Actions liées : Mettre en place un jalonnement pour les vélos  
Calendrier : Court terme  
Etape à venir : Etudes préalables



Le long des itinéraires les plus usuels et ceux menant aux fonctions urbaines majeurs (commerce, mairie, écoles...), un jalonnement spécifique devra être déployé. Les itinéraires à développer seront élaborés dans le cadre du schéma directeur de la marche à pieds.

Le jalonnement participe à la résorption des coupures urbaines. Le jalonnement devra guider les piétons vers les passerelles pour les modes actifs les plus proches. L'objectif est d'assurer la continuité des cheminements pour les modes actifs. Le jalonnement sera réalisé en priorité sur les itinéraires piétons les plus structurants.

Le jalonnement piéton devra respecter l'instruction interministérielle sur la signalisation routière qui définit la composition des panneaux.

#### Action II.3.4 Encourager le développement des PDES

Financeurs : CASQY, Communes, ALEC, établissement scolaires, Région  
Coût : 0.1 ETP/an côté CASQY  
Partenaires/Moyens à mobiliser : /  
Actions liées : /  
Calendrier : Continue  
Etape à venir : Etudes préalables  
Echange avec la population à venir : Concertation



Cette action est développée dans le thème « Communiquer, informer et former efficacement l'ensemble des publics » (action VI.6.2)

#### Indicateurs de suivi

- . Nombre de PDES mis en place
- . Nombre d'actions de sensibilisation menées et participation

#### Actions PDU IF liées

3

## II. FAVORISER LES MODES ACTIFS

### II.4. Développer le stationnement des vélos

#### Dysfonctionnements actuels

- Problématique de l'offre de stationnement insuffisante sur le domaine public
- Des parcs de logements pas adaptés à la pratique du vélo (absence ou inadaptation de stationnement)

#### Objectifs

- Encourager la pratique du vélo en supprimant les difficultés qu'un utilisateur peut rencontrer,
- Offrir des espaces dédiés au stationnement vélo à chaque extrémité d'un déplacement.

#### Calendrier

Court Terme (1 à 2 ans)	Moyen Terme (3 à 5 ans)	Long Terme (5 à 10 ans)
Action II.4.1		
Action II.4.2		
	Action II.4.3	

#### Action II.4.1

#### Inscrire dans les PLU des normes de stationnement pour les vélos

Financeurs : CASQY, Communes  
 Coût : 5 jours / an  
 Partenaires/Moyens à mobiliser : /  
 Actions liées : Encourager à la pratique du vélo  
 Calendrier : Court terme  
 Etape à venir : Etudes préalables  
 Echange avec la population à venir : Concertation et enquête publique



Cette action est développée dans le thème « Mettre en place une politique de stationnement à l'échelle de l'agglomération » (action IV.4.1)

#### Action II.4.2

#### Poursuivre le déploiement de stationnement vélos sur l'espace public

Financeurs : STIF pour les pôles d'échange, Région pour les lycées, Département pour les collèges, Communes et CASQY pour les autres places de stationnement public  
 Coût : stationnement simple : 300 €/arceaux  
 stationnement avec abri : entre 700 et 1 000 €/place  
 stationnement sécurisé : entre 2 000 et 2 500 €/vélo  
 Articulation communes : 1 jour ETP/mois  
 Partenaires/Moyens à mobiliser : Communes  
 Actions liées : Encourager la pratique du vélo, Poursuivre le projet de la vélostation  
 Calendrier : Court terme  
 Etape à venir : Etudes préalables



Cette action est développée dans le thème « Mettre en place une politique de stationnement à l'échelle de l'agglomération » (action IV.4.3)

## II. FAVORISER LES MODES ACTIFS

### II.4. Développer le stationnement des vélos

#### Action II.4.3

**Travailler avec les bailleurs et les copropriétés pour développer le stationnement des vélos dans le parc privé**



Financeurs : Bailleurs, copropriétés

Coût : 1 jour ETP/ mois

Partenaires/Moyens à mobiliser : CASQY

Actions liées : Encourager la pratique du vélo

Calendrier : Moyen terme

Etape à venir : Etudes préalables

Cette action est développée dans le thème  
« Mettre en place une politique de stationnement  
à l'échelle de l'agglomération » (action IV.4.4)

#### Indicateurs de suivi

. Nombre de places de  
vélo créées

Actions PDU IF liées  
4.2

Transports collectifs

Modes actifs

Automobile

101

Stationnement

Marchandise

Communication







## Thème III : AGIR SUR LA CIRCULATION AUTOMOBILE

La voiture particulière représente plus de 50 % des déplacements quotidiens des Saint-Quentinois. Elle occupe une place prépondérante dans l'organisation de l'agglomération desservie par des larges voiries structurantes qui enregistrent pour certaines des trafics très importants.

Cette place de la voiture n'est pas sans impact sur la qualité de l'environnement à Saint-Quentin-en-Yvelines : l'accidentalité y est importante, la voirie est très fortement consommatrice d'espace, la circulation automobile constitue le principal poste d'émission de gaz à effet de serre au sein de l'agglomération.

Les actions en rapport avec la circulation automobile traiteront donc à la fois de sécurité routière et de qualité environnementale mais aussi de report modal, tout en gardant en vue de résoudre les points noirs routiers identifiés.



Le troisième thème du plan d'actions concerne la circulation automobile. Avec 51% des déplacements effectués en voiture particulière, la circulation automobile constitue une préoccupation importante, que ce soit pour l'amélioration de la sécurité routière, la fluidification du trafic ou la limitation des impacts de ce mode sur l'environnement.

A cette fin, le thème III comporte un total de 33 actions et a été divisé en 7 sous-thèmes :

- **III.1. Améliorer la sécurité routière** : l'objectif de ces actions est d'améliorer la sécurité routière au travers de campagne d'informations et de sensibilisation, d'aménagements des points noirs de circulation et d'équipements en outils performants ;
- **III.2. Hiérarchiser le réseau viaire** : il s'agit de l'action structurante de la CASQY en matière de circulation automobile. L'objectif de cette action est d'identifier et de rendre cohérent la fonction circulatoire des axes routiers avec leurs fonctions urbaines. Il est proposé d'adopter une hiérarchisation du réseau viaire en collaboration avec l'ensemble des communes, le Conseil Général des Yvelines et les gestionnaires de voirie. Une classification des voiries pourra ainsi être établie. Une série d'action sera ensuite menée afin de mettre en application cette classification ;
- **III.3. Développer les modes alternatifs** : le développement de ces modes est un objectif de la CASQY. Pour cela, des actions proposent d'encourager et de promouvoir ces modes de transport ;
- **III.4. Améliorer l'accessibilité au réseau magistral** : des projets ont été identifiés pour faciliter l'accessibilité au réseau magistral ;
- **III.5. Lutter contre le bruit et les nuisances** : des mesures seront prises pour identifier et traiter les nuisances liées à la circulation automobile ;
- **III.6. Améliorer les franchissements de la RN10 et des voies ferrées** : la coupure urbaine créée par la RN10 et les voies ferrées provoque des problèmes de congestion important sur le point de franchissement. Des projets d'amélioration de ces derniers sont programmés dans le PLD ;
- **III.7. Rendre la voirie accessible** : pour se mettre en conformité avec la loi sur l'accessibilité des espaces publics, un ensemble d'actions est prévu dans ce thème.

Les actions sont détaillées les unes après les autres dans les pages suivantes.

### Indicateurs d'impacts du thème III

- . Evolution de la part modale de la voiture
- . Part modale des modes alternatifs
- . Evolution du trafic de shunt

- . Evolution du nombre et de la gravité des accidents
- . Niveau d'exposition du bruit
- . Rejets de polluants



# III. AGIR SUR LA CIRCULATION AUTOMOBILE

## III.1. Améliorer la sécurité routière

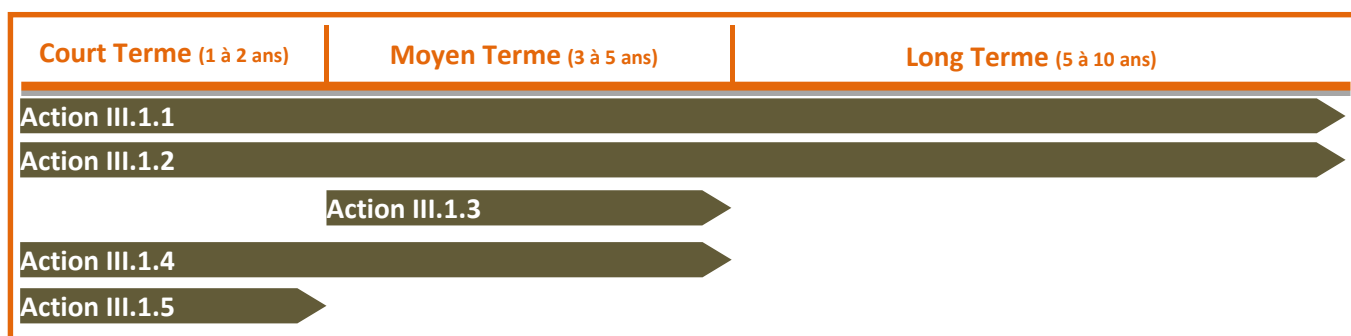
### Dysfonctionnements actuels

- Une sécurité routière inquiétante
- Une augmentation du nombre d'accidents entre 2004 et 2008
- Un réseau de voirie favorable à la voiture, moins aux modes actifs

### Objectifs

- Diminuer le nombre d'accidents
- Diminuer la gravité des accidents
- Protéger en priorité certaines populations cibles (jeunes, motocyclistes, piétons, salariés...)

### Calendrier



#### Action III.1.1

#### Informier et former le grand public aux enjeux de la sécurité routière

Financiers : CASQY, Communes, CG78, Région (PRMD)  
Coût : radar pédagogique : 6500 €/radar soit 32 500€ pour 5 radars  
Formation : par les écoles, les communes, le CG et la DDT, + 3-4 journées/an pour les autres publics par les forces de l'ordre et DDT  
support de communication : 10 k€ pour 1 brochure  
Partenaires/Moyens à mobiliser : Etablissements scolaires, Entreprises, ALEC, DDT 78, forces de l'ordre, pompiers, associations vélos et marche  
Actions liées : Services de l'agence de la mobilité, amélioration de la sécurité routière  
Calendrier : Continue  
Etape à venir : Etudes préalables  
Echange avec la population à venir : Concertation



Cette action est développée dans le thème « Communiquer, informer et former efficacement l'ensemble des publics » (action VI.4.1).

#### Action III.1.2

#### Contrôler le respect des règles de circulation et du code de la route

Financiers : Communes, CG78, Etat (Préfecture de Police)  
Coût :  
Radar automatique : 70 000€/radar soit 350 000€  
Partenaires/Moyens à mobiliser : /  
Actions liées : Informer et former le grand public aux enjeux de la sécurité routière  
Calendrier : Continue  
Etape à venir : Réalisation



Le contrôle est un élément essentiel pour assurer le respect des limites de vitesse et ainsi améliorer la sécurité routière. Le respect des règles de circulation par tous les usagers est une condition de réussite d'une politique de sécurité routière.

Afin de rendre plus efficace encore le contrôle, le déploiement des systèmes de contrôle de sanction automatisés pourra être réalisé en fonction des zones d'accidentologie persistantes depuis 2008. Des radars automatiques (vitesses mais aussi feux rouges transgressés) seront dans ce cas nécessaires



# III. AGIR SUR LA CIRCULATION AUTOMOBILE

## III.1. Améliorer la sécurité routière

pour couvrir les sections les plus accidentogènes. Sur le territoire de l'agglomération, 5 radars vitesses fixes pourront ainsi être déployés dans l'horizon du PLD : RN12 (2), RN10, RD91 et RD912).

Ailleurs, l'intervention des forces de l'ordre pour contrôler le respect des vitesses limites au moyen de radars mobiles sera effectuée dans les sections identifiées à risque suivantes :

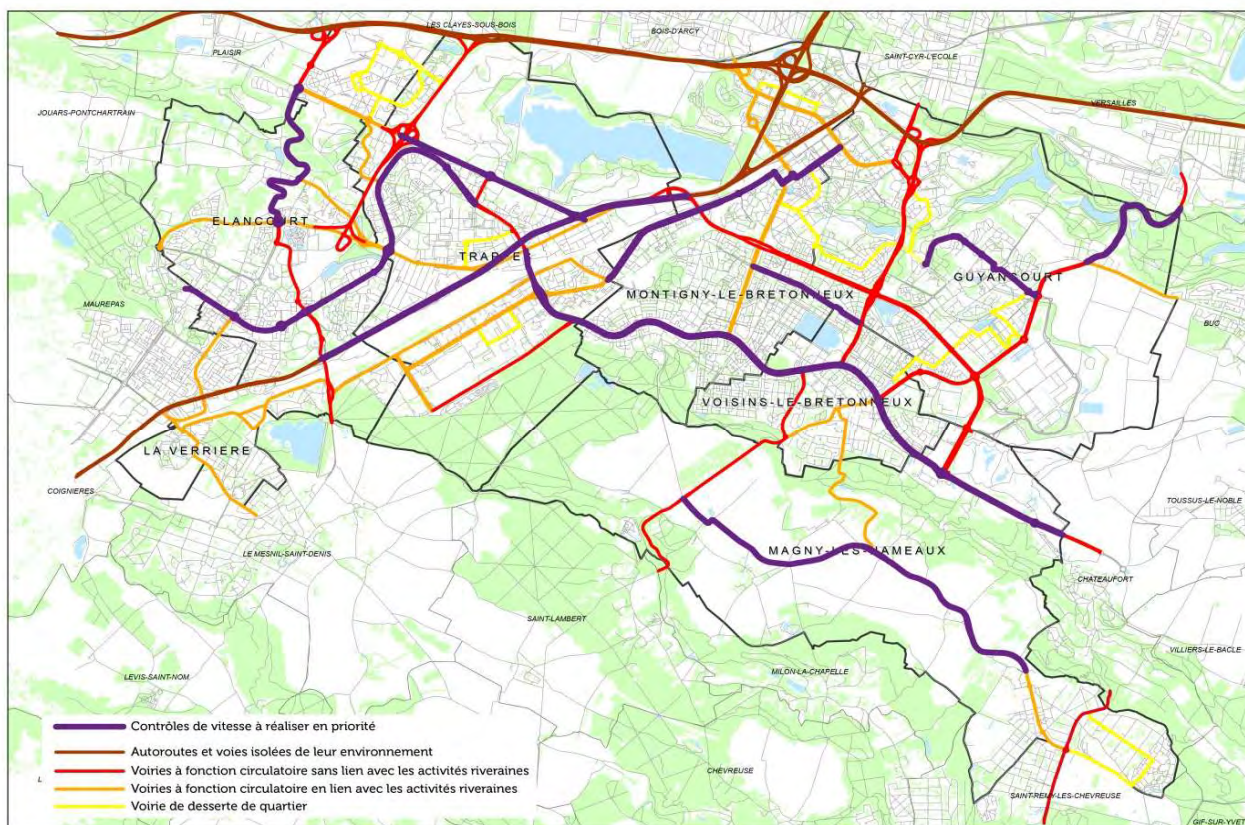
- Voiries à fonction circulatoire prépondérante où des dépassements de vitesses ont été observés, notamment à l'approche des carrefours à feu et des intersections avec des voies de niveau de hiérarchisation moins élevé,
- Voiries de desserte qui supportent actuellement un report de trafic lorsque les voies structurantes se trouvent saturées.

Les localisations prioritaires identifiées par l'étude de sécurité et de hiérarchisation de la voirie de 2011 sont les suivantes : Courbes des 2x2 voies (RD

58, RN 12, RD 91), à l'approche des carrefours à feu sur la RN 10 à Trappes, boulevard Jean Jaurès (RD 127), avenue Joseph Kessel, avenue des Prés, RD 912 et avenue Salvador Allende au niveau des intersections avec les voiries de desserte fine, avenue de la Villedieu. Ces voiries sont mentionnées au regard de leur physionomie et de l'accidentologie qui y a été constatée tant en dispersion qu'en accumulation.

Par ailleurs, il conviendra de contrôler la vitesse limitée à 30 km/h dans le tunnel dédié aux bus sous la gare de Saint-Quentin.

D'autres voies pourront faire l'objet de lieux d'observation privilégiée en fonction de l'évolution des données de sécurité routière et du réaménagement de certaines voiries.



Voies où les contrôles de vitesse sont à réaliser en priorité

Source : étude de sécurité et de hiérarchisation de la voirie – INDDIGO et ALTERMODAL



# III. AGIR SUR LA CIRCULATION AUTOMOBILE

## III.1. Améliorer la sécurité routière

### Action III.1.3

#### Adapter les limitations de vitesse de circulation en fonction du milieu traversé



Financeurs : Gestionnaires de voirie

Coût : à définir suivant les études complémentaires à mener (étude de faisabilité : 5 jours ETP/ an)

Partenaires/Moyens à mobiliser : CASQY, Communes, Préfecture de Police, DDT 78

Actions liées : Adapter le dimensionnement de la voirie à ses fonctions, Créer des zones de circulation apaisée, Aménager la voirie pour prévenir des accidents, Hiérarchiser le réseau viaire

Calendrier : Moyen terme

Etape à venir : Etudes préalables

Echange avec la population à venir : Concertation suivant les cas à étudier

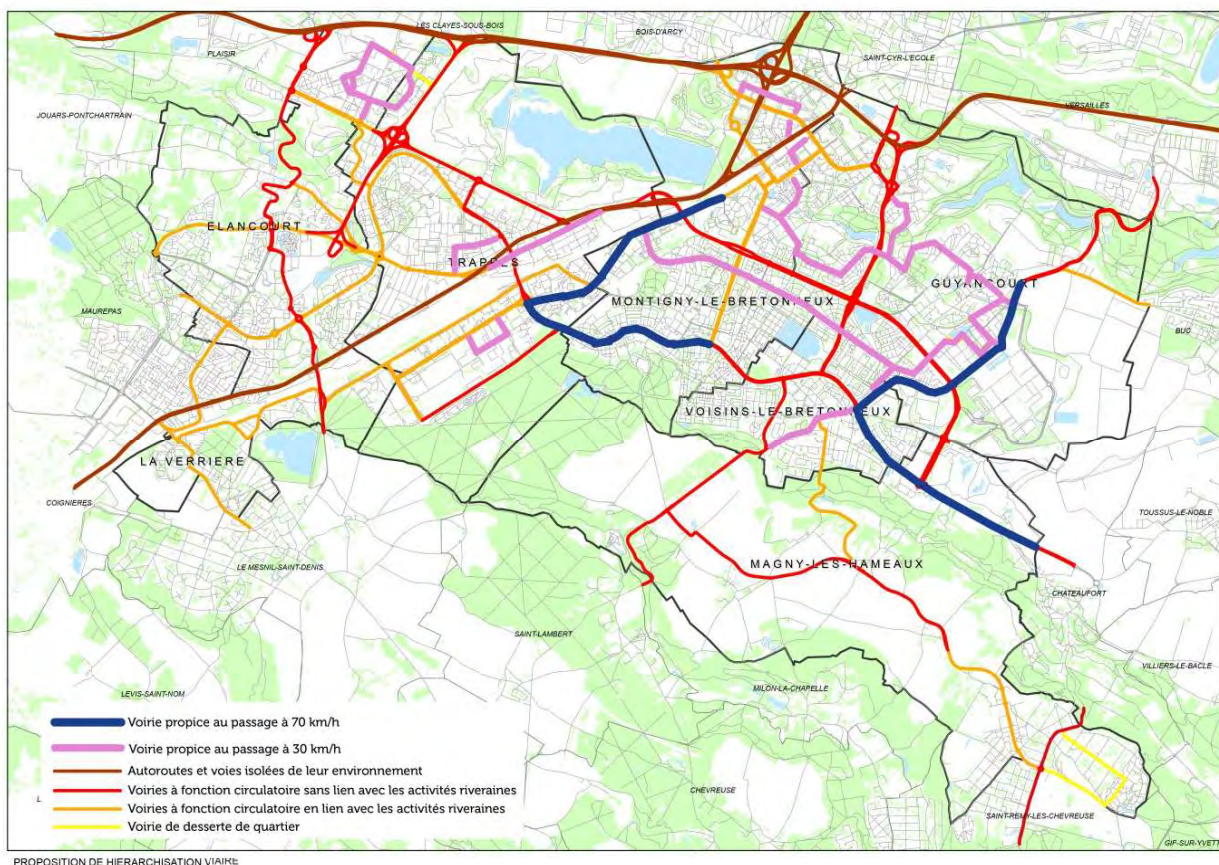
La vitesse est une des causes majeures d'accidents, déterminante dans le niveau de gravité. Il est donc indispensable d'adapter les vitesses de circulation aux différentes typologies de voie pour éviter les accidents ou en limiter la gravité. Les mesures qui vont en ce sens sont en lien avec les actions de

hiérarchisations routières préconisées à l'action 6.2 et avec les mesures identifiées dans l'étude de sécurité et de hiérarchisation de la voirie réalisée en 2011.

Plusieurs dispositifs existent pour adapter les limites de vitesse de circulation en fonction du milieu urbain traversé et de l'activité riveraine:

- Développer des sections de voirie à 70 km/h (pour renforcer la crédibilité du 50 km/h ailleurs)
- Réduire la vitesse à 30 km/h sur certaines voiries.
- Ces mesures visent à rendre la prescription de vitesses plus crédible pour les usagers et faciliter ainsi le respect de l'ensemble des prescriptions présentes en agglomération.

**L'adaptation des limites de vitesses de circulation devra se faire au cas par cas et devra être justifiée**



Adaptation des limites de vitesse de circulation en fonction du milieu traversé

Source : étude de sécurité et de hiérarchisation de la voirie – INDDIGO et ALTERMODAL



# III. AGIR SUR LA CIRCULATION AUTOMOBILE

## III.1. Améliorer la sécurité routière

**par une étude de faisabilité.** Dans ce contexte, des modifications de limites de vitesse sont préconisées et seront discutées avec les communes, le Département et les services de l'Etat.

### Action III.1.4

#### Aménager la voirie pour prévenir des accidents



Financeurs : CASQY, Communes, CG78, Région (PRMD)

Coût : à définir suivant les études complémentaires à mener

Partenaires/Moyens à mobiliser : Région, DDT 78

Actions liées : Informer et former le grand public aux enjeux de la sécurité routière, hiérarchiser le réseau viaire

Calendrier : Court terme / Moyen terme

Etape à venir : Réalisation

Echange avec la population à venir : Concertation suivant les cas à étudier

Parfois, certains aménagements de voirie peuvent soit inciter les automobilistes à adopter des comportements dangereux sur la route (vitesse excessive, non-respect des priorités), soit limiter la visibilité des automobilistes et la perception des autres utilisateurs de l'espace public. Les aménagements de voirie à réaliser se baseront sur un recensement des lieux les plus accidentogènes notamment identifiées dans l'étude de sécurité et de hiérarchisation de la voirie de 2011.

Cette action concernera à la fois les futurs projets de voirie mais aussi les zones existantes identifiées comme accidentogènes ou à risque.

Les projets de voirie auront à intégrer la sécurité de tous les usagers dès leur conception : organisation de l'espace public, mise en place et choix du mobilier urbain... La Communauté d'agglomération aura pour rôle d'évaluer l'opportunité et de vérifier la faisabilité de ces projets de voirie et d'aménagement sur le plan sécuritaire et de l'écoulement des flux de

circulation. **Chaque aménagement sera justifié par la validation d'une étude d'opportunité et de faisabilité intégrant des études de trafic et de circulation.** Il s'agira ainsi de trouver un compromis entre le nombre de voies et la circulation observée ou attendue.

3 types d'aménagements seront réalisés en priorité :

- Amélioration de la visibilité des usagers les plus vulnérables : suppression des masques de végétation ou de mobilier urbain ;
- Traitement et adaptation des carrefours au regard des enjeux de sécurité routière ;
- Dispositifs réduisant la vitesse : adaptation de l'emprise des voiries lorsque la possibilité est démontrée au travers d'une étude de trafic/capacité...

Certaines intersections pourront être aménagées afin de réduire leur caractère accidentogène. Plusieurs solutions seront possibles :

- Adapter localement certains rayons de giration : reprise de bordures, ilots centraux, « punaises » ;
- Adapter le nombre de voies lorsque possible au regard d'études de trafic,
- Adapter les giratoires : adapter les rayons de giration et des angles d'entrée.



III. AGIR SUR LA CIRCULATION AUTOMOBILE

III.1. Améliorer la sécurité routière

Communes	Lieu	Type d'intervention	Maître d'ouvrage
Montigny	Intersection entre la RD127 (avenue des frères Lumières) et bretelle de la RD10	Adapter les emprises du carrefour au regard de la sécurité routière, adapter les rayons de giration	CG78
Trappes	Intersections entre la RD912 et la RN10 et entre la RN10 et la RD23	Adapter le carrefour au regard de la sécurité si possible	DRIEA DIRIF et CG78
Trappes	Intersection entre l'avenue Allende et l'avenue Delacroix	Adapter les angles de giration, aménager les transitions entre voiries de gabarits très différents, réduire les temps de traversées pour les piétons	CG78
Trappes	Intersection entre l'avenue Allende et l'avenue Beethoven		CASQY et Ville de Trappes
Trappes	Intersections entre l'avenue Allende et les voies de desserte (entre les rues Neruda et Picasso)		CASQY et Ville de Trappes
Elancourt	Intersections entre l'avenue de la Villedieu et les autres voies (entre la RD58 et l'avenue du 8 Mai 1945)	Adapter les emprises des giratoires au regard de la sécurité routière	CASQY et Ville d'Elancourt

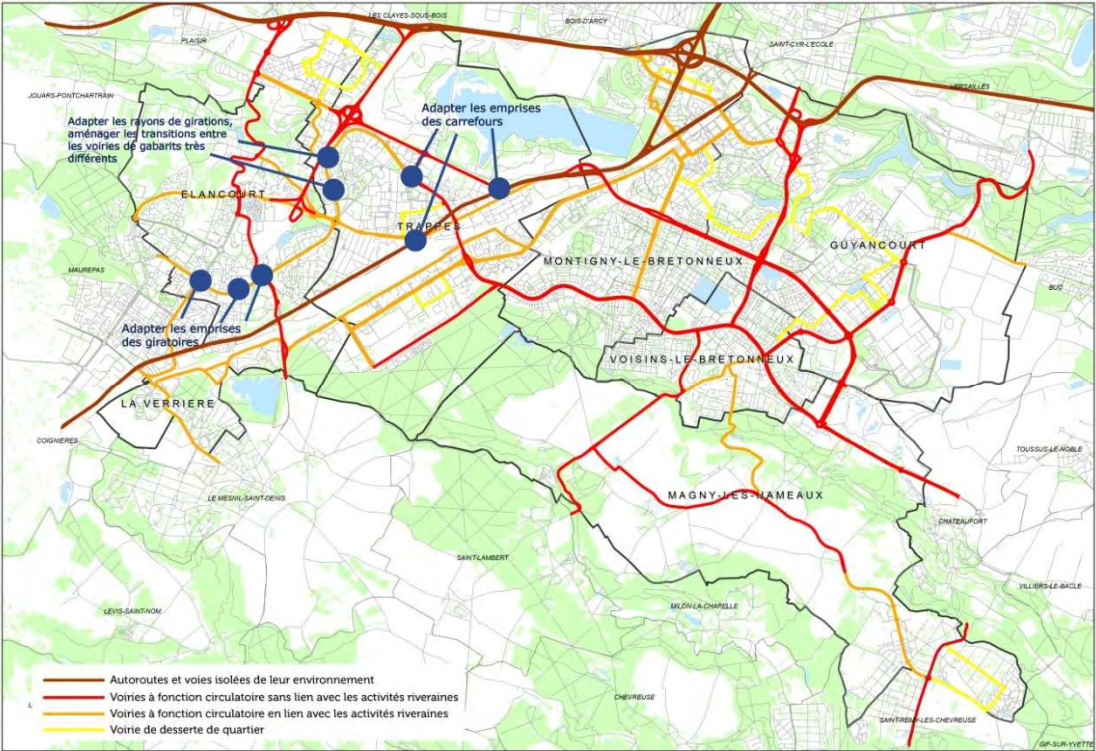
Les traitements à appliquer à ces intersections sont les suivants :

- Pour les giratoires de grandes tailles, on étudiera les conditions d'adaptation de l'emprise de ces giratoires au regard des

enjeux de sécurité routière et des études de trafic,

- Pour les carrefours à feux de grandes dimensions dont plusieurs branches apparaissent peu lisibles pour les automobilistes, la taille de ces carrefours

pourra être adaptée tout comme les rayons de giration au regard de la sécurité routière et des études de trafic. Les conditions d'une traversée sécurisée pour les piétons sur ces intersections, seront à étudier et mettre en œuvre le cas échéant par des aménagements ad hoc (ilots de refuge).



Carrefours dont le gabarit devra être adapté en priorité

Source : étude de sécurité et de hiérarchisation de la voirie – INDDIGO et ALTERMODAL



# III. AGIR SUR LA CIRCULATION AUTOMOBILE

## III.1. Améliorer la sécurité routière

D'autres localisations seront à aménager dans un second temps :

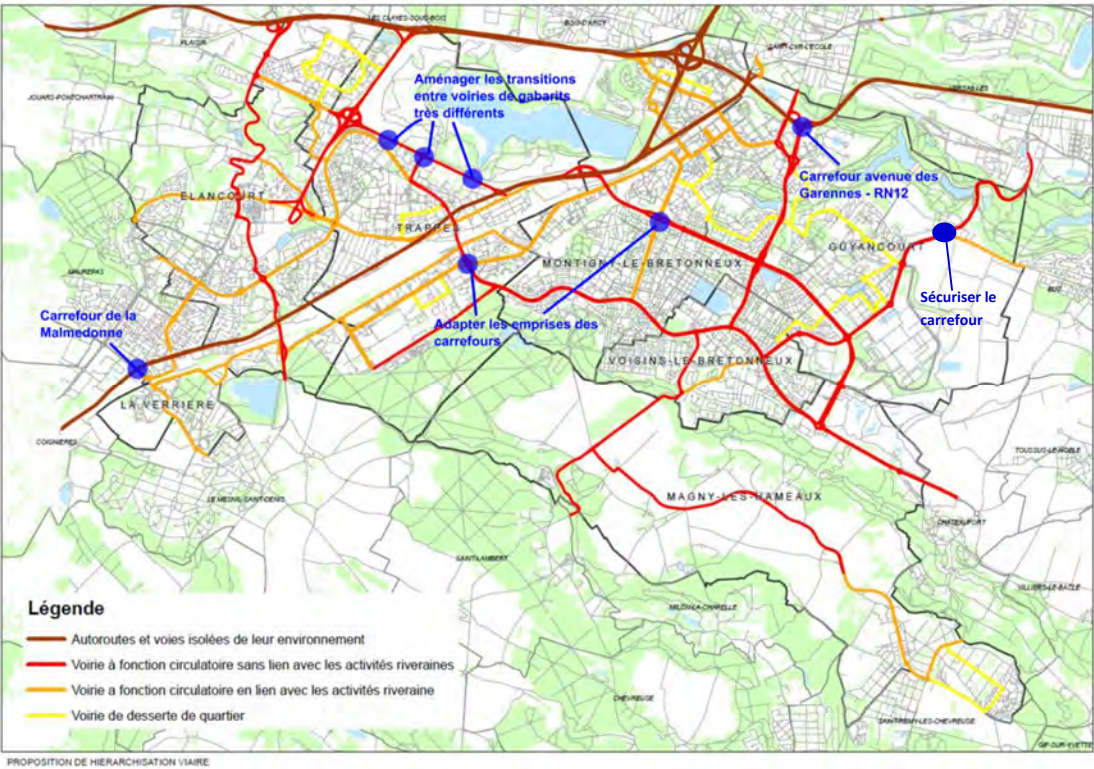
Communes	Lieu	Type d'intervention	Maître d'ouvrage
Guyancourt	Carrefour de la minière, intersection RD91 et Louis Blériot	Adapter la taille des intersections à caractère très routier en fonction des enjeux de sécurité routière tout en maintenant la fluidité	CG78, CASQY et Ville de Guyancourt
Montigny	intersection entre l'avenue du Général Leclerc et l'avenue Nicolas About	Adapter la taille des intersections à caractère très routier en fonction des enjeux de sécurité routière tout en maintenant la fluidité	CASQY et Ville de Montigny
Trappes	intersection entre la RD 36 et l'avenue Monmousseau/rue Hennequin		CG78 et CASQY
Trappes	intersections entre la RD 912 et les voies de desserte	Aménager les transitions brutales entre voiries de gabarits très différents	CG78, CASQY et Ville de Trappes
Trappes	Place Paul Langevin	Aménager en zone 30	CASQY

Les traitements envisagés pour ces intersections pourront être les suivants :

- Certains giratoires présentent des dimensions importantes. Une adaptation de leur gabarit, lorsque possible, sera étudiée en fonction des enjeux de sécurité routière et du trafic observé.

- Les carrefours avenue du Général Leclerc/avenue Nicolas About et RD 36 / avenue Monmousseau présentent un caractère très routier avec des gabarits importants et une séparation des flux sur différentes branches de circulation. Ces carrefours pourront être modifiés en des carrefours plus urbains avec une adaptation de leur emprise au regard de la sécurité routière et de la fluidité du trafic.

- Sur la RD 912, il existe des intersections entre cet axe à forte circulation et des voies de desserte très fine pour des tissus pavillonnaires. Ces intersections pourront être aménagées si les études de trafic le permettent.
- La Place Paul Langevin, qui accueille un marché, des services et des nombreux flux



Carrefours dont le gabarit devra être adapté

Source : étude de sécurité et de hiérarchisation de la voirie – INDDIGO et ALTERMODAL

# III. AGIR SUR LA CIRCULATION AUTOMOBILE

## III.1. Améliorer la sécurité routière

piétonniers peut être traitée dans le cadre de la mise en place d'une zone 30.

- Des dispositifs de retenue adaptés aux deux-roues motorisés pourront localement être mis en place tant sur les nouveaux projets que sur les infrastructures existantes. Des matériaux peu glissants pourront également être employés pour limiter l'aggravation des blessures.

Il sera également nécessaire de ne pas perdre de vue des secteurs à risques comme les zones de traversées piétonnes fortement fréquentées, à l'instar du périmètre de SQY Ouest, des gares, centres-villes et abords d'établissements scolaires ou de sorties de discothèques.

**Dans tous ces cas de figure, chaque aménagement sera justifié par la validation d'une étude d'opportunité et de faisabilité intégrant des études de trafic et de circulation**

**Ce travail se fera en liaison avec les villes.**

Un certain nombre de voies sur le territoire possèdent des masques de visibilité qui contribuent à la survenance de conflits et parfois d'accidents. La présence de végétation sur les côtés des voies isole dans ces cas les usagers vulnérables de la vue des automobilistes et risque de les surprendre lorsque ces usagers tentent de traverser ou de se réinsérer sur la chaussée, notamment en intersection. La présence de véhicules en stationnement peut également cacher un usager vulnérable, notamment un enfant, qui risque de surprendre un automobiliste lorsqu'il traverse la chaussée, en particulier hors intersection.

Les voiries de desserte et les autres voiries à forte circulation piétonne qui présentent ces facteurs ont été recensés dans l'étude de sécurité et de hiérarchisation de voirie. La végétation sera à

supprimer sur ces voies en amont des intersections.

A chaque fois que possible, des avancées de trottoir seront créées pour garantir des traversées piétonnes avec de bonnes conditions de perception mutuelle entre les usagers (notion de préservation d'un triangle de visibilité). En parallèle, le renfort des contrôles du respect du stationnement évoqué en action IV.8.2 sera effectué en priorité sur les zones où le stationnement gênant provoque des masques de visibilité pouvant alors devenir une cause d'accidents.

En complément, la bonne visibilité des panneaux de circulation devra être assurée pour permettre un bon respect et une bonne compréhension des règles de circulation par les usagers de la route.

### Action III.1.5

#### S'équiper d'outils permettant d'assurer un suivi de la sécurité routière

Financeurs : CASQY  
Coût : ETP : 10 jours/ an  
+ groupe de travail semestriel  
Partenaires/Moyens à mobiliser : DIRIF, DDT 78, CG78, communes  
Actions liées : Informer et former le grand public aux enjeux de la sécurité routière, Aménager la voirie pour prévenir des accidents, contrôle des vitesses  
Calendrier : Court terme  
Etape à venir : Réalisation

La CASQY s'équippa d'outils lui permettant d'assurer un suivi de l'évolution des accidents corporels de la circulation. Ces outils constitueront un observatoire local de la sécurité routière et permettront d'analyser les effets des actions menées par les maîtres d'ouvrage dans ce domaine et les mesures correctrices à prendre pour les secteurs dont l'évolution se dégrade.





# III. AGIR SUR LA CIRCULATION AUTOMOBILE

## III.1. Améliorer la sécurité routière

Les bénéfices mesurés permettront de réorienter en matière de sécurité routière et en fonction des résultats obtenus, la priorité sur différents secteurs géographiques ou différentes cibles de publics.

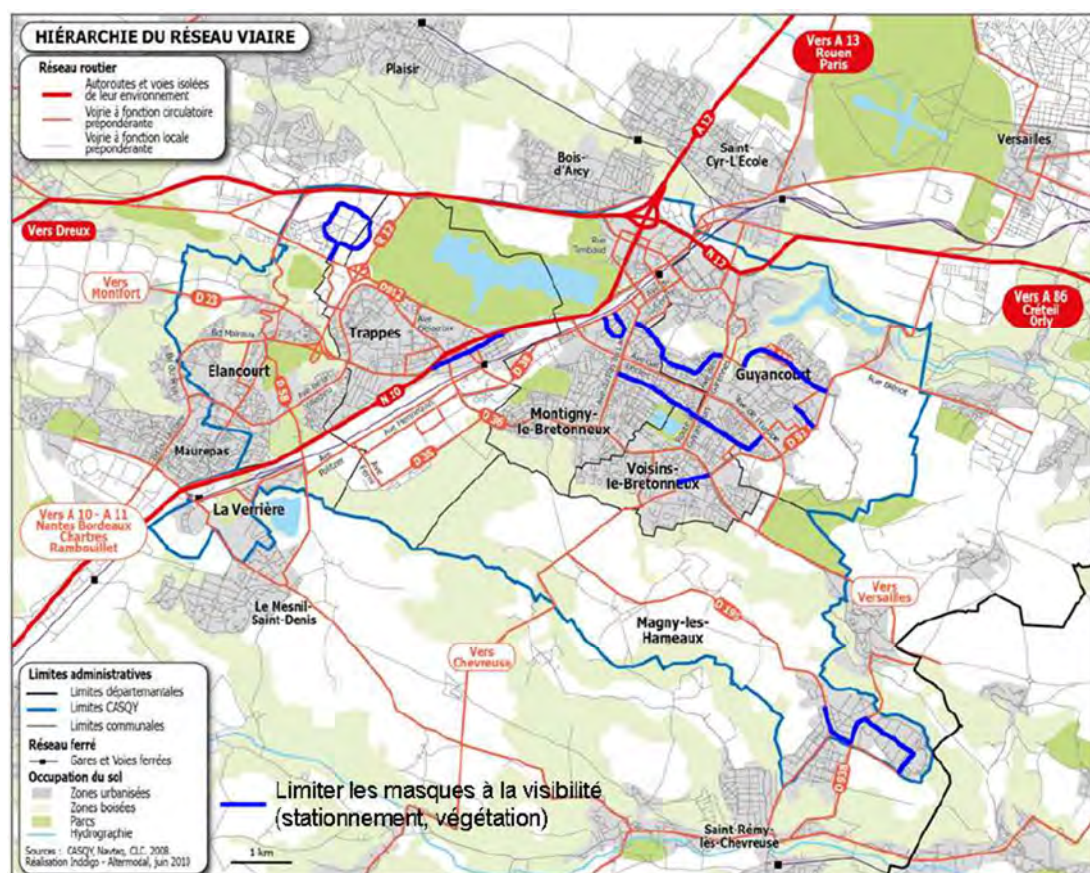
La première étape de cette action sera de mettre en service un logiciel équivalent à « CONCERTO », actuellement expérimenté et développé en interne au sein de la Communauté d'agglomération. Ce logiciel permettra ainsi d'exploiter les données issues des BAAC (Bulletins d'Analyse des Accidents Corporels). Cet outil offrira ainsi la possibilité d'extraire les données sur des cartes via le SIG de la CASQY.

Les conventions existantes entre les services de police, brigades, la DDT, la CASQY et le Parquet, alimentent utilement la transmission périodique à la CASQY des BAAC et des PV rendus anonymes. Ces conventions devront donc être maintenues.

Grâce au logiciel, un bulletin annuel de l'accidentologie sur l'agglomération et sur chaque commune pourra ainsi être édité afin de mesurer le résultat des actions menées dans ce domaine.

Des études périodiques sur l'évolution des accidents et des enjeux de sécurité routière dans l'agglomération seront réalisées. Le bulletin sera diffusé aux communes et aux forces de l'ordre.

Un groupe de travail semestriel rassemblant les services techniques de la Communauté



Rues accidentogènes dont l'aménagement devra être adapté

Source : étude de sécurité et de hiérarchisation de la voirie – INDDIGO et ALTERMODAL

d'agglomération, les forces de l'ordre de chaque commune, les agents municipaux de la voirie, le Conseil Général et l'Etat, sera mis en place pour restituer les données d'expériences et les résultats de mise en œuvre du plan d'actions. A cette occasion, les secteurs accidentogènes (aussi bien corporels que matériels) ou demandant une vigilance particulière seront complétés et confrontés à l'expertise de terrain.

### Indicateurs de suivi

· Nombre de lieux d'accumulation d'accidents résorbés

### Actions PDU IF liées

5.1



# III. AGIR SUR LA CIRCULATION AUTOMOBILE

## III. 2. Hiérarchiser le réseau viaire

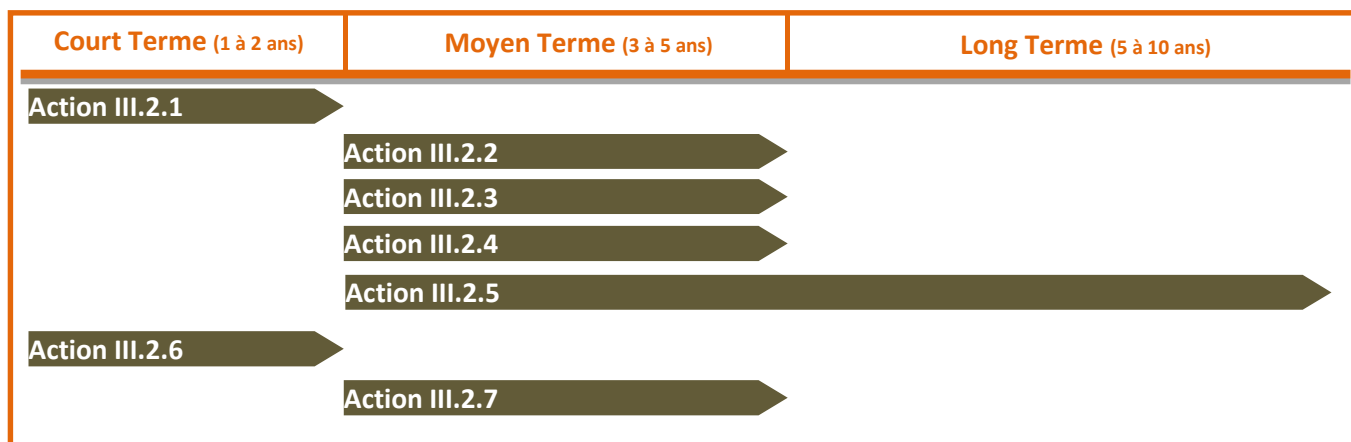
### Dysfonctionnements actuels

- Surdimensionnement important des voiries
- Aménagements des intersections accidentogènes
- Transitions brutales de statut de voiries
- Nombreux effets de coupures
- Nombreux effets de masques sur les voiries inter-quartiers ou de desserte

### Objectifs

- Réduire les ambiguïtés de profil qui dégradent la lisibilité
- Clarifier le statut des voies en fonction de leur prédominance de la vie riveraine ou de la circulation
- Favoriser un meilleur partage de la voirie
- Sécuriser le réseau routier

### Calendrier



### Action III.2.1 Rendre cohérentes fonctions urbaines et fonctions circulatoires

Financeurs : CASQY  
Coût : ETP : 25 jours / une année  
Partenaires/Moyens à mobiliser : Propriétaires et gestionnaires de voirie, DIRIF, CG78, communes  
Actions liées : Adapter les limites de vitesse de circulation en fonction du milieu traversé, Adapter le dimensionnement de la voirie à ses fonctions, contrôler les vitesses  
Calendrier : Court terme  
Etape à venir : Etudes préalables  
Echange avec la population à venir : Concertation suivant les cas à étudier



Les segments de voirie présentant des incohérences entre les fonctions urbaines qu'ils offrent et les fonctions circulatoires qu'ils

supportent pourraient être traités en vue de résorber les conflits qu'ils génèrent.

Il s'agit donc de pouvoir améliorer la lisibilité et la sécurité du réseau viaire pour les automobilistes et les autres utilisateurs de l'espace public.

Les segments présentant un fort niveau d'ambiguïté seront à traiter en priorité. A ce titre, les voies identifiées dans l'étude de hiérarchisation et présentées sur la carte suivante apparaissent comme prioritaires. En rouge figurent les tronçons ayant révélé de fortes incohérences (RD 36 à l'ouest de la RN10 et sur la RD 127 de part et d'autre de la RD 10), et en orange celles présentant également des incohérences ou ambiguïtés (RD 58, sur la RD23, sur la RD 36 à proximité de la RN 10, sur l'avenue de l'Europe, sur la RD 91, sur l'avenue de la Gare, sur l'avenue du Pas du Lac à l'ouest de la voie ferrée).

# III. AGIR SUR LA CIRCULATION AUTOMOBILE

## III. 2. Hiérarchiser le réseau viaire

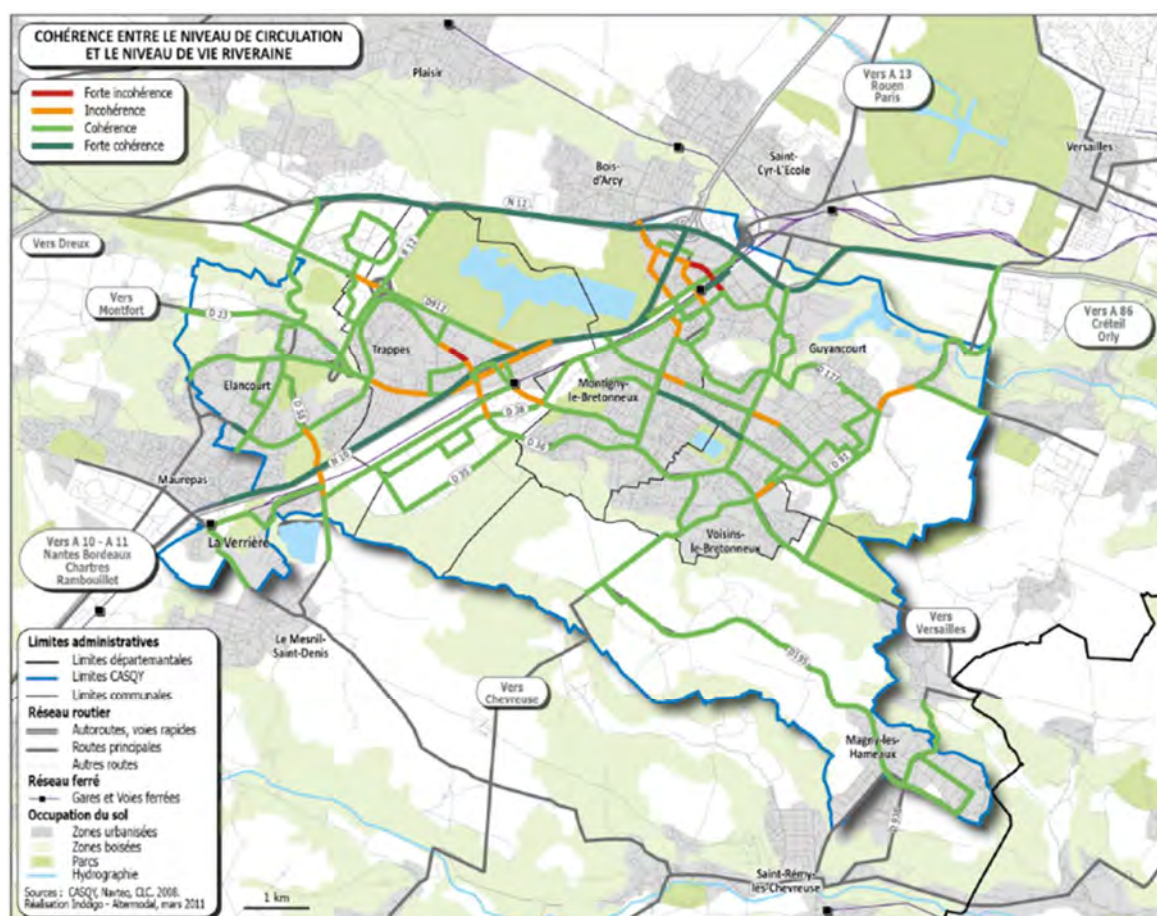
La mise en cohérence entre fonction urbaine et fonction circulatoire, loin d'être une mesure anodine, pourra être menée au travers du plan d'actions préconisé par l'étude d'enjeux de sécurité routière et de hiérarchisation viaire et en lien avec les prescriptions du présent PLD.

Cette action a pour objectif de partager et faire valider par l'ensemble des communes la proposition de hiérarchisation des voiries ci-dessous. Cette hiérarchisation pourra faire l'objet d'éventuels amendements, ajustements ou compléments lors du travail d'élaboration et de validation avec l'ensemble des communes et partenaires (CG78, Etat), et devra également être déclinée de façon prospective pour tenir compte des projets urbains (logements et activités) à venir au sein de l'agglomération. Elle devra enfin tenir compte de la nécessité de préserver les itinéraires supportant un classement préfectoral de route à

grande circulation (convois exceptionnels, militaires, etc.).

Les axes Nord/Sud et Est/Ouest permettant la liaison avec les communes riveraines de Saint-Quentin-en-Yvelines devront être mis en évidence. Le décloisonnement de Magny-les-Hameaux sera particulièrement pris en compte notamment au travers du traitement de l'axe Nord/Sud entre Versailles et la vallée de Chevreuse qui se fait via la N12, l'avenue des Garennes (avec la nécessité de mieux aménager cet échangeur), la route de Guyancourt, la RD36 et la RD91. Cet axe Nord/Sud devra également s'articuler avec le lien supplémentaire qu'à Magny-les-Hameaux avec la vallée de Chevreuse (Saint-Rémy-lès-Chevreuse) via la RD195.

Cette action III.2.1 apparaît comme une demande prioritaire de l'ensemble des acteurs car



Cohérence entre le niveau de circulation et le niveau de vie riveraine

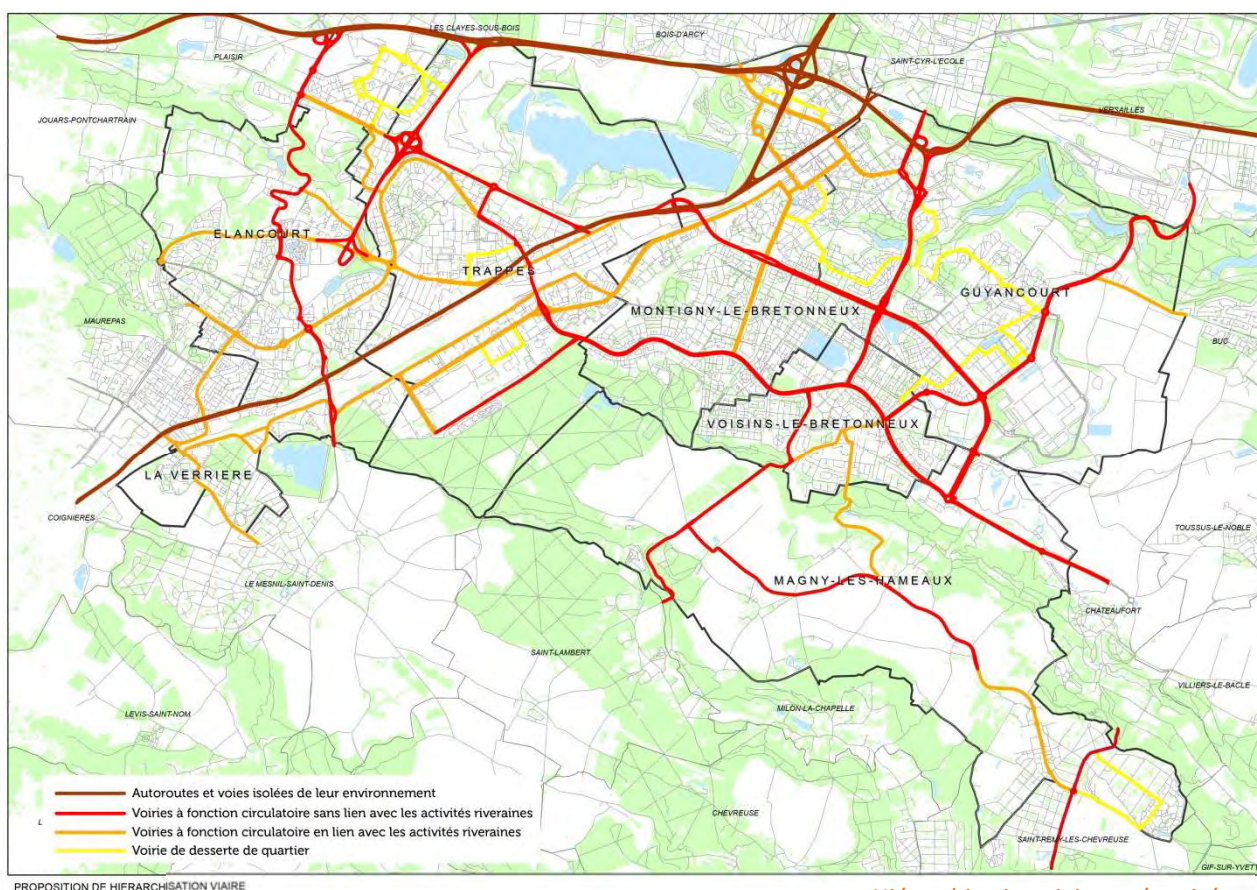
Source : étude de sécurité et de hiérarchisation de la voirie – INDDIGO et ALTERMODAL



# III. AGIR SUR LA CIRCULATION AUTOMOBILE

## III. 2. Hiérarchiser le réseau viaire

l'agglomération dispose de peu d'axes de liaison Nord-Sud. La réalisation de celle-ci est également à considérer comme un préalable à d'autres actions, figurant dans le thème « hiérarchiser le réseau viaire » ou encore dans celui de « l'amélioration de l'accessibilité au réseau magistral » (échangeur RN12/av. des Garennes notamment).



Hiérarchisation viaire préconisée

Source : étude de sécurité et de hiérarchisation de la voirie – INDDIGO et ALTERMODAL et CASQY

## III. 2. Hiérarchiser le réseau viaire

### Action III.2.2

#### Adapter le dimensionnement de la voirie à ses fonctions



Financeurs : Propriétaires et gestionnaires de voirie, Région (dans le cadre du PRMD pour les opérations portant sur la voirie et les espaces publics et développant l'usage des modes alternatifs à la voiture)

Coût : étude de faisabilité ETP : 30 jours / une année

Partenaires/Moyens à mobiliser : DIRIF, CG78, CASQY communes

Actions liées : Adapter les limites de vitesse de circulation en fonction du milieu traversé, rendre cohérent fonction urbaine et fonction circulaire, contrôler les vitesses

Calendrier : Moyen terme

Etape à venir : Etudes préalables

Le surdimensionnement des voiries est un facteur d'augmentation des vitesses des usagers, d'accroissement du nombre d'accidents et de la gravité des chocs. Là où les besoins en trafic ne sont pas trop importants et lorsque les voiries concernées le permettent, une adaptation du gabarit pourra être envisagée. Cette adaptation devra être validée par des études de trafic et de circulation, tenant compte des prévisions d'évolution de trafics au niveau local et régional (modèle de trafics de l'agglomération intégrant l'ensemble des projets de transport, d'habitat, d'activités). Le cas échéant, l'espace libéré devra alors être mis au profit du développement des modes actifs (pistes cyclables, élargissement des trottoirs) ou des modes alternatifs (voies réservées aux bus, covoiturage, autopartage, taxis...).

L'étude de sécurité routière et de hiérarchisation viaire a permis de définir une première hiérarchisation du réseau routier. Cette action ne pourra se faire qu'une fois la hiérarchisation validée par l'ensemble des communes de Saint-Quentin-en-Yvelines et des partenaires du PLD.

Les moyens à mettre en œuvre dépendent en effet du niveau de circulation sur chaque axe :

- Autoroute et voies rapides : peu de marges de manœuvre directes,
- Voiries à fonction circulaire prépondérante sans lien avec les activités riveraines (niveau 1) : adapter les emprises des voies de circulation en fonction des enjeux de sécurité routière et des études de trafic et de circulation,
- Voiries à fonction circulaire prépondérante en lien avec les activités riveraines (niveau 2) : adapter les emprises des voies de circulation en fonction des enjeux de sécurité routière et des études de trafic et de circulation, et passer en zone 30 les voies à forte adhérence avec les activités riveraines,
- Voies de desserte (niveau 3) : généraliser les limites de vitesse à 30km/h.

Les profils types du CERTU pourront être appliqués à ces 4 niveaux de voie sur l'ensemble des voies de la Communauté d'agglomération en fonction de leur catégorie dans la hiérarchisation viaire. L'application des aménagements liés à des profils types permettra aux usagers d'avoir une image claire de l'ensemble du réseau viaire à la CASQY, ainsi que de la catégorie hiérarchique de chaque voie (amélioration de la lisibilité et du guidage des usagers).

L'entrée dans chaque secteur ou changement de classe de hiérarchisation pourra ainsi faire l'objet d'une attention particulière, notamment au moyen des outils suivants :

- Les plateaux surélevés ou chicanes et portes d'entrée en secteurs zone 30 (hors lignes de bus : des coussins berlinois seront dans ce cas privilégiés),
- Les portes marquant l'entrée en agglomération permettant éventuellement de développer des secteurs de transition à 70km/h,





# III. AGIR SUR LA CIRCULATION AUTOMOBILE

## III. 2. Hiérarchiser le réseau viaire

- les intersections entre des voies de hiérarchie très différentes seront en revanche à éviter au maximum.

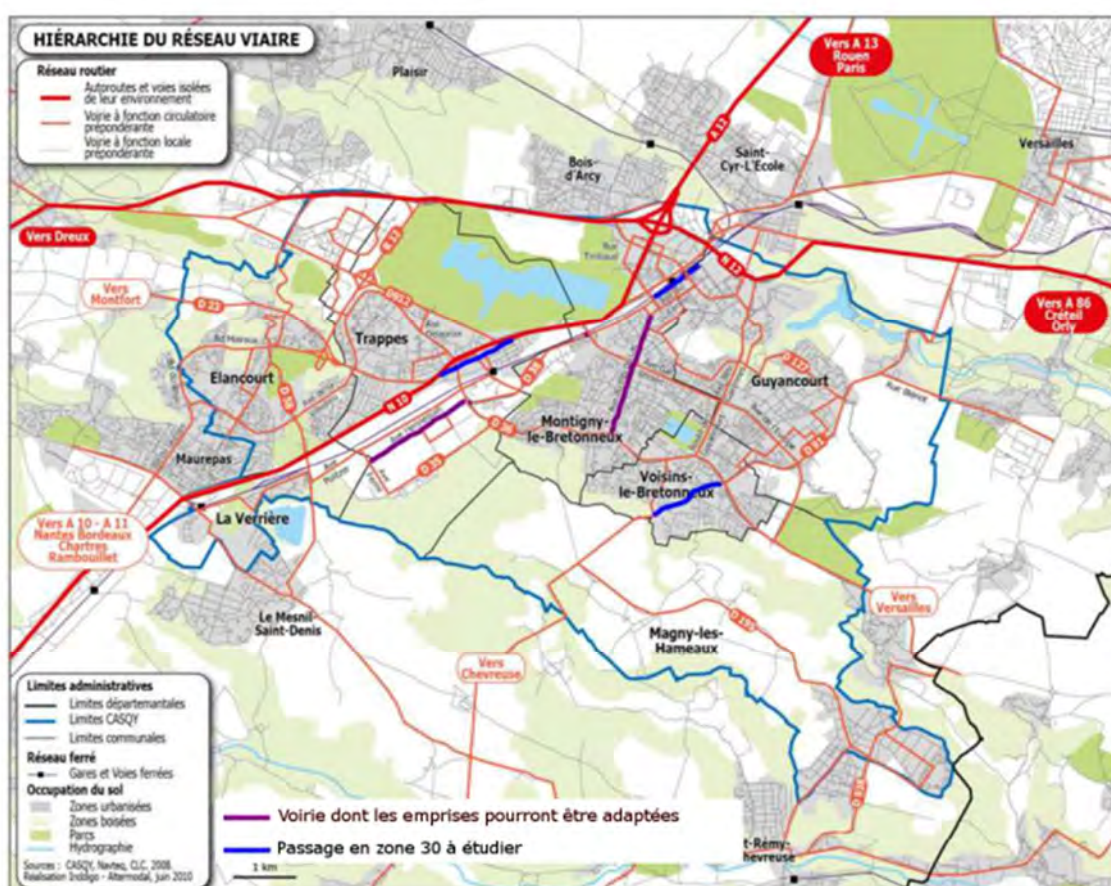
**L'adaptation des emprises de chaque voirie devra faire l'objet d'une validation de la faisabilité par une étude de trafic et de circulation. Ces études seront réalisées pour chaque voirie pour évaluer l'opportunité et l'intérêt de chaque projet. Ces études de faisabilité pourront être effectuées dans le même cadre que celles réalisées pour l'action 3.1.3 « adapter les limites de vitesse de circulation en fonction du milieu traversé ».**

Les itinéraires de transport exceptionnel devront être préservés. De manière générale, toutes ces mesures seront menées en tenant compte de la nécessité absolue de ne pas dégrader les conditions d'exploitation des transports collectifs.

Une fois la faisabilité garantie, l'adaptation de l'emprise des voiries routières concernées pourra être réalisée en faveur des autres modes de transport, uniquement si les études de trafic le permettent. Dans ce cas, les voies surnuméraires seront par exemple destinées à recevoir les bus en site propre accessibles aux vélos.

Pour les voies de niveau 2 qui supportent des fonctions circulatoires mais aussi des fonctions urbaines, les aménagements auront à intégrer la cohabitation entre l'ensemble des usagers de la voirie.

Une adaptation des emprises des voiries routières au regard de la sécurité routière pourra être étudiée sur les axes de niveau 2 mettant en présence un faible trafic au regard du nombre de voies existantes important constaté. Ces axes sont



Voirie dont le dimensionnement pourrait être adaptée

Source : étude de sécurité et de hiérarchisation de la voirie – INDDIGO et ALTERMODAL

localisés sur la carte ci-contre.



# III. AGIR SUR LA CIRCULATION AUTOMOBILE

## III. 2. Hiérarchiser le réseau viaire

Le passage en zone 30 se fera sur des voies qui n'ont pas vocation à accueillir des flux de transit. Il s'agit de voiries à desserte locale dont la fonction urbaine environnante est particulièrement forte.

Les voies de niveau 3 sont des voies de desserte locale privilégiant les circulations douces et la vie riveraine et usages locaux en général. La circulation automobile s'y trouve maîtrisée à travers une limitation de vitesse à 30 km/h. Les différents aménagements (matériel au sol, plateaux surélevés, panneaux...) font comprendre à l'automobiliste qu'il circule dans un espace où il n'est pas prioritaire.

A chaque fois que possible, il sera également recherché une organisation du stationnement sur chaussée favorable à la maîtrise du niveau de vitesses à 30 km/h, notamment par le biais de chicanes ou stationnement en quinconce. Le stationnement devient alors un puissant levier de modération de la vitesse en agglomération, à moindre coût.

### Action III.2.3

### Créer des zones de circulation apaisées



Financiers : CASQY, Communes, Région  
(dans le cadre du PRMD pour les opérations portant sur la voirie et les espaces publics et développant l'usage des modes alternatifs à la voiture)

Coût : ETP : 10 jours / une année

Partenaires/Moyens à mobiliser : Communes

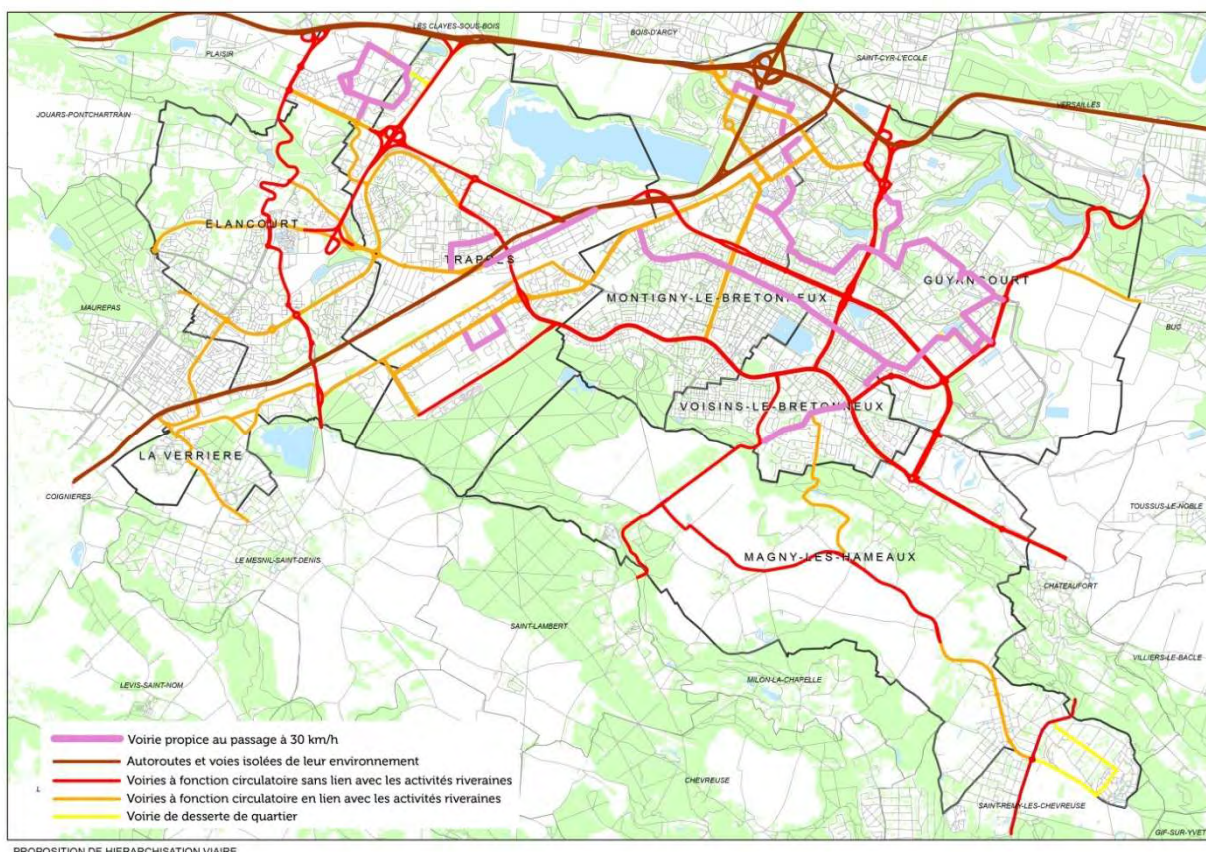
Actions liées : Rendre la voirie cyclable, adapter les limites de circulation en fonction du milieu traversé, contrôler les vitesses

Calendrier : Moyen terme

Etape à venir : Réalisation

La voirie urbaine du territoire sera apaisée par des aménagements à l'échelle locale qui pourront prendre diverses formes : zones de circulation apaisées, limitation de vitesse à 30km/h, zones 30 et zones de rencontre.

Pour rappel, la zone de rencontre est un espace public où le vélo et le piéton sont privilégiés, la vitesse sur voirie y étant limitée à 20km/h.



PROPOSITION DE HIÉRARCHISATION VIAIRE

Voie dont la limite de vitesse de circulation pourra être réduite à 30km/h

Source : étude de sécurité et de hiérarchisation de la voirie – INDDIGO et ALTERMODAL



# III. AGIR SUR LA CIRCULATION AUTOMOBILE

## III. 2. Hiérarchiser le réseau viaire

La zone 30 est un espace public où l'on cherche à améliorer le confort et la sécurité de l'ensemble des usagers dont le piéton et le cycliste, en abaissant la vitesse maximale autorisée à 30km/h. La zone 30 permet de faire ainsi cohabiter les véhicules motorisés et les vélos en toute sécurité sur le même espace. L'espace est généralement affecté de façon traditionnelle avec des voies de circulation pour les usagers motorisés et les cyclistes, et des trottoirs généreusement dimensionnés ou des espaces latéraux réservés aux piétons, le stationnement faisant l'objet de places délimitées en alternance le long des trottoirs et créant des effets de chicanes. Les entrées/sortie des zones 30 doivent faire l'objet d'un aménagement spécifique comme le prévoit l'article R110-2 du Code de la route. Ces aménagements sont essentiels pour marquer un effet de « porte » et signifier à l'usager un changement de lieu pour lequel il devra adapter en conséquence son comportement.

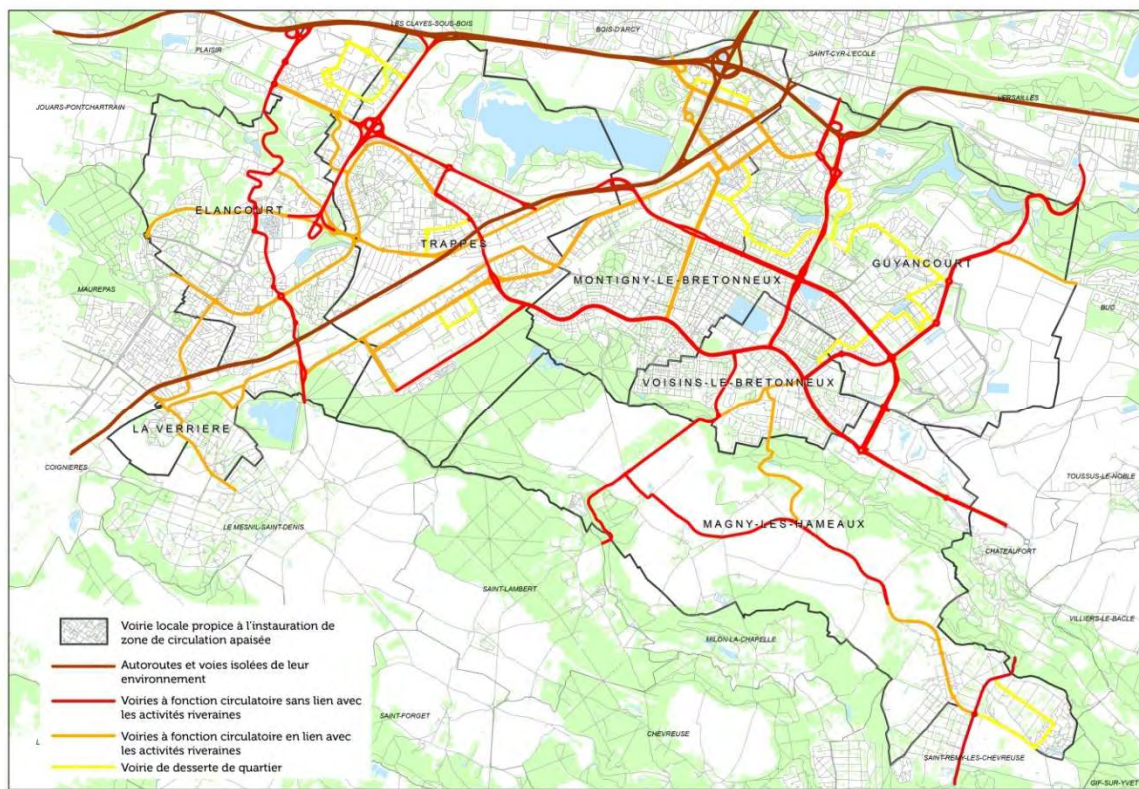
doivent recourir à des dispositifs pour éviter que les usagers ne prennent de la vitesse, à rechercher sous la forme d'un séquençement des voies à travailler : dimensions des chaussées au strict nécessaire, priorité à droite pour les carrefours, plateaux surélevés ou coussins berlinois à certains carrefours, rétrécissement de chaussée, alternance du côté des stationnements...

Pour rappel, en appliquant les prescriptions du PDUIF, au moins une de ces zones (zone 30, zone de rencontre, aire piétonne), qualifiées de « zones pacifiées », pourraient être développées sur chacune des communes de l'agglomération.

Deux étapes de mise en œuvre des zones 30 sont proposées :

- Etape 1 : confortement des zones 30 existantes à travers un retour d'expérience sur l'existant (contrôle des vitesses pratiquées et circulation des autres

De



Secteurs propices à l'instauration d'une zone de circulation apaisée

Source : étude de sécurité et de hiérarchisation de la voirie – INDDIGO et ALTERMODAL

plus, les  
zones 30

modes)  
et

# III. AGIR SUR LA CIRCULATION AUTOMOBILE

## III. 2. Hiérarchiser le réseau viaire

propositions d'amélioration à la marge pour améliorer leur fonctionnement lorsque des dysfonctionnements sont encore constatés (objectif de crédibilisation des zones 30 actuelles) ;

- Etape 2 : transposition à d'autres secteurs de l'agglomération identifiés par l'étude de hiérarchisation viaire, en appliquant les préconisations résultant de l'analyse des zones 30 existantes. Des études complémentaires de faisabilité permettront alors de valider les propositions.

notamment de la RD912, de la RD10 ou encore du passage des voiries de transit aux voiries de desserte locale.

### Action III.2.4 Mieux traiter les zones de transition

Financeurs : Gestionnaires de voirie, Région (PRMD)  
Coût : à définir  
Partenaires/Moyens à mobiliser : CASQY, Région  
Actions liées : Améliorer la voirie pour prévenir des accidents, Améliorer et sécuriser les traversées sur les grands axes et carrefours dangereux pour les modes actifs, contrôler les vitesses  
Calendrier : Moyen terme  
Etape à venir : Etudes préalables



### Action III.2.5 Résorber les nœuds d'échanges routiers complexes

Financeurs : Gestionnaires de voirie  
Coût : à définir  
Partenaires/Moyens à mobiliser : Etat, CG78, CASQY  
Actions liées : Poursuivre le projet de la Malmedonne, réaliser le projet RN12/avenue des Garennes  
Calendrier : Long terme  
Etape à venir : Etudes préalables



Certains nœuds d'échanges routiers sont particulièrement complexes. Cette complexité peut être due à la configuration des lieux, à une absence de jalonnement ou une difficulté de compréhension des cheminements.

Ces difficultés pourraient être résorbées par les mesures suivantes :

- un jalonnement et/ou un plan de circulation adéquat. Le jalonnement se fera de sorte à indiquer au mieux les directions souhaitées aux usagers en leur offrant une représentation visuelle de leur parcours à effectuer,
- une reconfiguration des lieux,
- une simplification des parcours,
- la construction de nouvelles voies.

Lorsque cela n'a pas été fait, une étude d'opportunité devra être menée sur chaque nœud d'échanges routiers jugé complexe pour trouver les solutions et résoudre ces difficultés.

Les carrefours suivants seront traités en priorité (également développés dans les thèmes 6.4. « Améliorer l'accessibilité au réseau

Cette action vient en complément des actions préconisées sur les aménagements de voirie pour prévenir les accidents (action n° 3.1.4).

Les transitions entre les voiries de différents niveaux de hiérarchie pourront être traitées afin que les usagers adaptent au mieux leur comportement à chaque changement de segment de voirie (dimensionnement des panneaux, équipements lumineux ou clignotants, radars pédagogiques). Celles présentant en particulier des décalages importants de niveau de hiérarchie seront particulièrement travaillées pour accompagner les automobilistes à bien comprendre le changement de statut des voies (hors agglomération / en agglomération). Il s'agit





# III. AGIR SUR LA CIRCULATION AUTOMOBILE

## III. 2. Hiérarchiser le réseau viaire

magistral » et 6.6 « améliorer les franchissements de la RN10 et des voies ferrées ») :

- carrefour de la Malmédonne (RN10-RD13),
- carrefour RD912/RN10,
- carrefour RD23/RN10
- échangeur de l'avenue des Garennes/RN12.

Les nœuds recensés ci-dessus sont traités dans d'autres thèmes. Cette action permet de prévoir le traitement des nœuds routiers qui n'auraient pas été recensés.

### Action III.2.6

### Optimiser l'exploitation routière pour limiter la congestion routière



Financiers : Gestionnaires de voirie

Coût : Etude onde verte : 15 000 € TTC

Panneaux à message variable : à définir

Partenaires/Moyens à mobiliser : CASQY, DIRIF, CG78

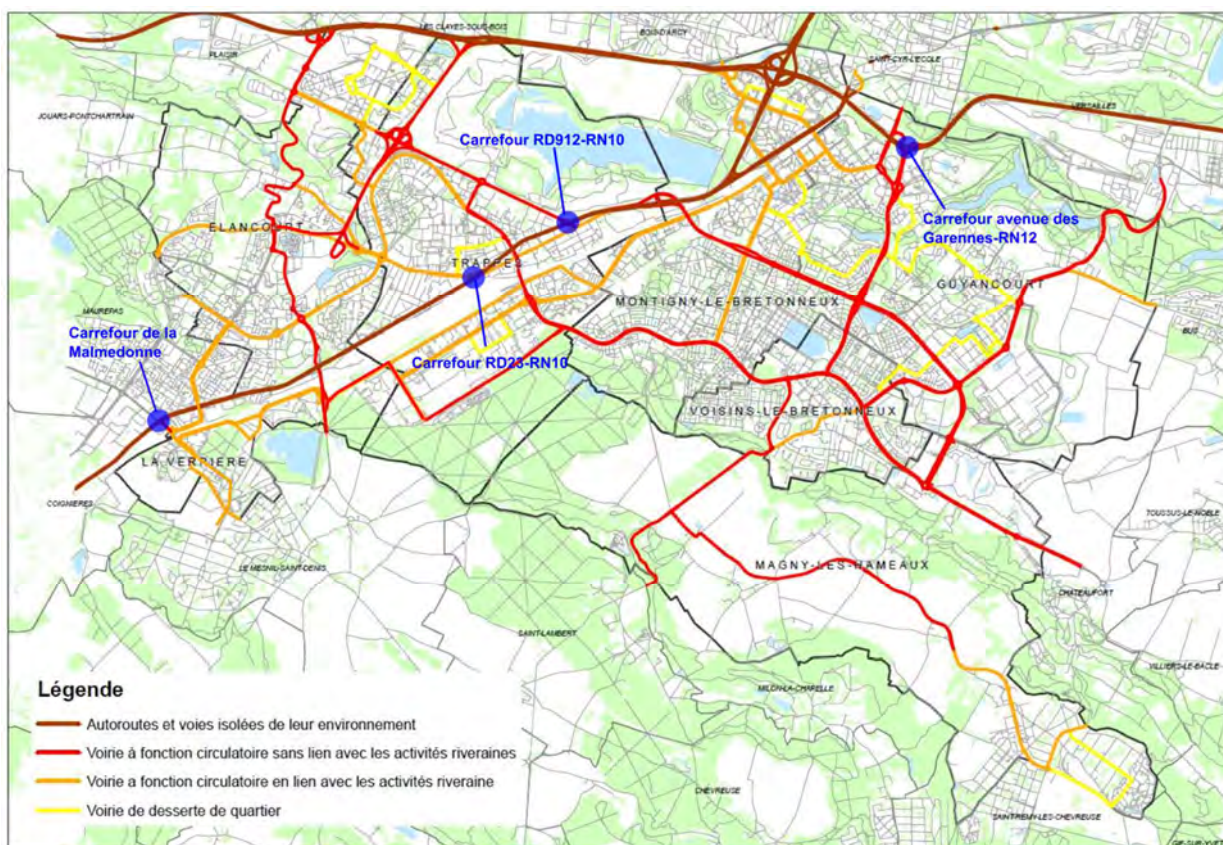
Actions liées : /

Calendrier : Court terme

Etape à venir : Etudes préalables

L'exploitation routière peut être optimisée afin de limiter la congestion routière. La fluidification ainsi obtenue aura pour objectif d'améliorer la sécurité routière et de faciliter le trafic des transports en commun. Ces actions sont nécessairement concomitantes à celles évoquées dans le cadre de l'action n°6.1.2 « Adapter les limites de vitesse de circulation en fonction du milieu traversé ».

Plusieurs dispositifs existent pour adapter les limites de vitesse de circulation :



PROPOSITION DE HIERARCHISATION VIAIRE

Carrefour à traiter en priorité

Source : CASQY

Transports collectifs

Modes actifs

Automobile

121

Stationnement

Marchandise

Communication



# III. AGIR SUR LA CIRCULATION AUTOMOBILE

## III. 2. Hiérarchiser le réseau viaire

- mettre en place des ondes vertes pour les axes équipés de feux de circulation. Ce dispositif permet d'inciter les gens à rouler dans les limites de vitesse autorisée sur les voies à grand linéaire, notamment sur l'avenue des Garennes, l'avenue Nicolas About, l'avenue des Frères Lumière, l'avenue des Prés, la RN10, la RD912 et la RD36. La mise en place d'une onde verte prévoit de synchroniser les feux de circulation sur l'axe routier concerné de sorte à ce que les voitures roulant dans les limites de vitesse de circulation aient l'ensemble des feux au vert (à 50 ou 70 km/h suivant les cas) lors de leur parcours sur l'axe routier concerné. Cette mesure vise à fluidifier les axes de circulation où le trafic est privilégié.
- réguler le trafic en se servant de panneaux à vitesse variable en fonction du trafic et des conditions atmosphériques. Dans les périodes de fort trafic, la vitesse limite est alors réduite, ce qui permet de réduire les intervalles entre les véhicules et augmenter la fluidité. Cette mesure contribue à diminuer le nombre d'accidents liés à une forte vitesse inadaptée à un moment de ralentissement général de la circulation. Cette mesure permet aussi de s'adapter aux conditions climatiques et de réduire le nombre d'accidents liés à des fortes vitesses sur chaussée glissante ou temps de brouillard, notamment pour les deux-roues motorisés. Ce dispositif concerne en priorité la RN10, RN12 et l'A12.
- Développer des sections de voirie à 70 km/h et d'autres à 30 km/h en fonction du milieu urbain traversé et de l'activité riveraine.

### Action III.2.7

### Rapprocher les polices municipales



Financeurs : CASQY

Coût : ETP

Partenaires/Moyens à mobiliser : Communes

Actions liées : Contrôler le respect de règles de circulation, Améliorer le contrôle de la réglementation du stationnement, renforcer le contrôle du respect du bon usage des aires de livraison

Calendrier : Moyen terme

Etape à venir : Etudes préalables

Sans remettre en cause le pouvoir de police des maires, un rapprochement des polices communales peut être envisagé ou étudié. L'objectif est d'harmoniser les actions menées par les polices entre des différentes communes. Cette mesure permettrait d'assurer une gestion plus cohérente à l'échelle intercommunale notamment en matière de politique de stationnement. La Communauté d'agglomération se positionnera en tant que facilitateur et médiateur dans les discussions entre les différentes polices. Les élus de chaque commune définiront le niveau d'intervention qui deviendra un référentiel commun.

#### Indicateurs de suivi

. Km de voiries redimensionnées

#### Actions PDU IF liées

5.1

# III. AGIR SUR LA CIRCULATION AUTOMOBILE

## III.3. Développer les modes alternatifs

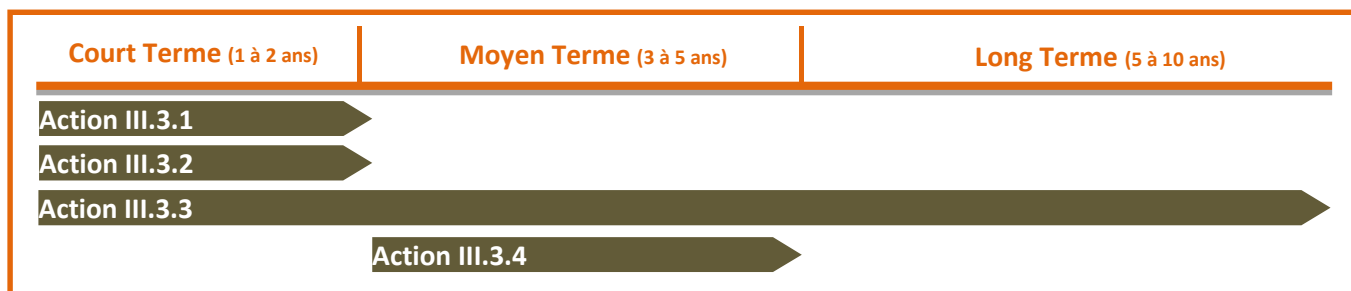
### Dysfonctionnements actuels

- Trafic routier important / part modale de la VP et nuisances qui en découlent
- Modes alternatifs peu développés

### Objectifs

- Augmenter la part des modes alternatifs
- Augmenter le nombre d'entreprises membres des démarches PDIE
- Diminuer le nombre de voiture sur les routes

### Calendrier



#### Action III.3.1

#### Encourager le covoiturage par des aménagements de voirie et le développement d'outils

Financeurs : CASQY, Gestionnaires de voirie (Etat et CG78 en particulier)

Coût :

site internet + communication sur le site : 15 000€ / an + 1 jour ETP/mois pour la valorisation et les campagnes de communication

Partenaires/Moyens à mobiliser : /

Actions liées : Favoriser le développement des modes alternatifs par une politique de stationnement ciblée, Mettre en place des points de rencontre tous modes

Calendrier : Court terme

Etape à venir : Etudes préalables



Une signalétique uniforme sera utilisée pour le jalonnement et la localisation des aires de covoiturage ainsi créées.

Signalétique admise pour le covoiturage

Source : Conseil général du Morbihan



La valorisation des outils existants et déjà mis en place autour du covoiturage sera poursuivie, notamment le site internet de covoiturage de la Communauté d'agglomération. Des campagnes de sensibilisation aux avantages du covoiturage seront menées en parallèle.

La création d'aires de rencontre de covoiturage sera étudiée comme indiqué à l'action 1.2.4.

# III. AGIR SUR LA CIRCULATION AUTOMOBILE

## III.3. Développer les modes alternatifs

### Action III.3.2 Poursuivre et compléter le projet d'autopartage

Financiers : CASQY, Communes, Renault  
Coût : 2 jours ETP/mois  
Partenaires/Moyens à mobiliser : /  
Actions liées : Favoriser le développement des modes alternatifs par une politique de stationnement ciblée  
Calendrier : Court terme  
Etape à venir : Réalisation



Un système d'autopartage a été mis en place en Octobre 2012 : TwizyWay. Il s'agit d'un nouveau service de mobilité destiné aux résidents, salariés, visiteurs et étudiants de l'agglomération pour effectuer des déplacements courts et occasionnels. Cinquante Twizy, véhicules électriques deux places développées par l'entreprise Renault, sont répartis sur la zone de service ; l'utilisateur réserve le véhicule, le prend grâce à un badge magnétique et le restitue là où il le souhaite dans la zone.

Le service est aujourd'hui disponible sur les communes de Montigny-le-Bretonneux, Guyancourt et Voisins-le-Bretonneux. L'objectif est que le système soit déployé à terme sur toutes les communes de la CASQY pour favoriser les

Campagne d'informations sur TwizyWay

Source : Renault



déplacements au sein de l'ensemble du territoire.

Dans le cadre de cette expérimentation, les collectivités se chargent de réserver des places sur l'espace public pour stationner les véhicules dans le cadre d'autorisation de l'espace publique délivré dans le cadre du Grenelle II pour les véhicules en autopartage. Des campagnes d'information et de communication sur le dispositif sont développées par la Communauté d'agglomération et les communes pour encourager et soutenir l'usage de l'autopartage sur l'agglomération. Le déploiement de TwizyWay à Saint-Quentin-en-Yvelines accroît l'image de l'agglomération en matière de territoire précurseur, porteur de projets innovants.

### Action III.3.3 Assurer la promotion de l'autopartage dans les entreprises

Financiers : CASQY  
Coût : ETP 3 jours / an  
Partenaires/Moyens à mobiliser : Entreprises  
Actions liées : Favoriser le développement des modes alternatifs par une politique de stationnement ciblée, Poursuivre le développement des PDIE  
Calendrier : Continue  
Etape à venir : Réalisation



Dans le cadre des PDIE, les outils pour connaître l'autopartage seront présentés afin d'inciter les entreprises à développer ce mode de déplacement pour les déplacements domicile-travail ou pour un usage privé des salariés en dehors des heures de travail.

# III. AGIR SUR LA CIRCULATION AUTOMOBILE

## III.3. Développer les modes alternatifs

### Action III.3.4 Créer des points de rencontre



Financeurs : STIF, Région (dans le cadre du PRMD à définir au cas par cas), CASQY  
Coût : 3 000€ / place, ETP 17 jours / une année  
Partenaires/Moyens à mobiliser : CASQY  
Actions liées : Création de parcs de stationnement de rabattement à certains arrêts de bus, Inciter au report modal de la voiture vers les TC, développer le stationnement des vélos, favoriser le développement des modes alternatifs  
Calendrier : Moyen terme  
Etape à venir : Etudes préalables

Cette action est développée dans le thème «rendre les transports collectifs plus attractifs» (action I.2.4)

#### Indicateurs de suivi

- . Nombre d'entreprises proposant de l'autopartage
- . Nombre de véhicule en autopartage

#### Actions PDU IF liées

2.9, 5.5, 5.6

Transports collectifs

Modes actifs

Automobile

125

Stationnement

Marchandise

Communication



# III. AGIR SUR LA CIRCULATION AUTOMOBILE

## III.4. Améliorer l'accessibilité au réseau magistral

### Dysfonctionnements actuels

- Accès complexe au réseau magistral source d'accidents
- Problèmes de sécurité liés aux congestions

### Objectifs

- Sécuriser les accès au réseau magistral
- Améliorer les liaisons à grande échelle

### Calendrier

Court Terme (1 à 2 ans)	Moyen Terme (3 à 5 ans)	Long Terme (5 à 10 ans)
Action III.4.1		
Action III.4.2		

#### Action III.4.1

#### Réaliser le projet RN 12 / Garennes

Financeurs : CASQY

Coût : 6.5 M € HT

Partenaires/Moyens à mobiliser : CG78, Communes, EPPS, Région

Actions liées : Résorber les nœuds d'échange complexes

Calendrier : Court terme

Etape à venir : Etudes préalables

Echange avec la population à venir : Concertation et enquête publique



de l'avenue des Garennes sera aménagée pour assurer le basculement.

Ce projet est actuellement au stade de l'étude d'impact et de la concertation.

126

Un aménagement de l'échangeur entre la RN12 et l'avenue des Garennes sur la commune de Guyancourt est prévu. Ce projet a trois objectifs :

- Réduire le trafic de transit important dans un milieu urbain traversé par le réseau départemental (axe RD127-129),
- Compléter l'échangeur existant et améliorer la lisibilité des itinéraires,
- Requalifier les voiries et carrefours d'échanges (Saules).

L'aménagement prévoit la création d'un giratoire au Nord de l'avenue des Garennes avec voie de shunt pour rejoindre Saint-Cyr depuis la RN12 de Versailles. Le carrefour avec la route de Saint-Cyr sera réaménagé soit par un giratoire soit par un carrefour à feux. La zone d'entrecroisement au Sud



Réaménagement envisagé du carrefour entre la RN12 et l'avenue des Garennes

Source : CASQY

# III. AGIR SUR LA CIRCULATION AUTOMOBILE

## III.4. Améliorer l'accessibilité au réseau magistral

### Action III.4.2 Renforcer l'axe Nord-Sud



Financeurs : CASQY

Coût : Etudes de fonctionnement et d'aménagement (100.000 € HT)

Partenaires/Moyens à mobiliser : CG78, Communes, EPPS, Région

Actions liées : Résorber les nœuds d'échange complexes

Calendrier : Continue

Etape à venir : Etudes préalables

Echange avec la population à venir : Concertation

Dans une logique de désenclavement de Magny-les-Hameaux, l'axe RD 938 et son raccordement à la RD36 sont à étudier en vue d'améliorer et fluidifier le fonctionnement de cet itinéraire. Par ailleurs, un autre maillon indispensable de cette amélioration repose dans le confortement du second axe structurant Nord-Sud qu'est la RD91 depuis Magny voire Saint-Rémy les Chevreuse (via la RD 195).

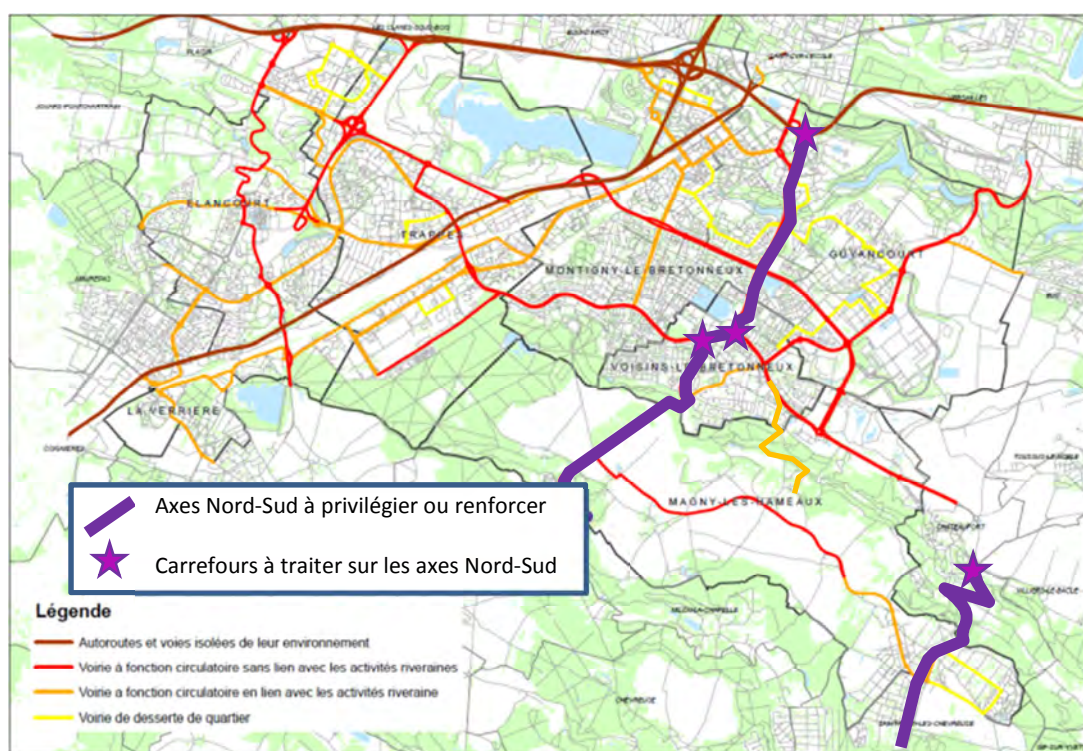
Il faut ajouter que ce dispositif fait également partie d'une logique plus globale de l'amélioration

de l'accessibilité à la RN12 sur l'Est du territoire (avec le projet d'amélioration de l'échangeur RN12/RD91).

L'intervention sur des carrefours de la RD36 permettra de renforcer cet axe fort **nord-sud** qui rejoint la vallée de Chevreuse par la RD91. Cela devra se traduire par une fluidification du trafic routier sur la RD91 au niveau de Magny-les-Hameaux et Voisins-le-Bretonneux, communes de transit du trafic provenant de la vallée de Chevreuse.

En parallèle, la fluidification du trafic sur la RD938 devra être recherchée pour participer à l'amélioration du transit Nord-Sud.

Un travail collaboratif avec les partenaires institutionnels (Région, Département, Communes) sera développé dans la construction et la définition du projet. Les échanges avec ces partenaires permettront la bonne réalisation de ce projet.



#### Indicateurs de suivi

. Nombre de carrefours traités

#### Actions PDU IF liées

/

Axes Nord-Sud à renforcer

Source : CASQY

# III. AGIR SUR LA CIRCULATION AUTOMOBILE

## III.5. Lutter contre le bruit et les nuisances

### Dysfonctionnements actuels

- Bruit important des axes majeurs en cœur d'agglomération
- Des véhicules polluants

### Objectifs

- Réduire les nuisances sonores liées au trafic routier
- Adopter des véhicules moins polluants

### Calendrier

Court Terme (1 à 2 ans)	Moyen Terme (3 à 5 ans)	Long Terme (5 à 10 ans)
Action III.5.1		
Action III.5.2		
Action III.5.3		
		Action III.5.4

#### Action III.5.1 Etudier et traiter les nuisances en fonction des axes

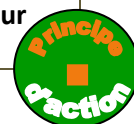
Financeurs : Communes, CASQY, Région (PRMD)  
Coût :  
Mesure de la qualité de l'air : 1000-1500€/mesure  
Mesure acoustique sur 24h + traitement : 500€  
Partenaires/Moyens à mobiliser : AirParif, Bruitparif  
Actions liées : /  
Calendrier : Court/Moyen terme  
Etape à venir : Etudes préalables  
Echange avec la population à venir : Concertation



pour réaliser des Plans de Prévention du Bruit dans l'environnement (PPBE). Les plans d'actions hiérarchiseront les actions prioritaires à mener. Ces dernières seront mises en œuvre dans l'horizon du PLD.

#### Action III.5.2 Etablir un guide des bonnes pratiques d'aménagement pour lutter contre les nuisances

Financeurs : CASQY  
Coût : conception guide : 10 000 €  
Partenaires/Moyens à mobiliser : Communes  
Actions liées : Etudier et traiter les nuisances en fonction des axes  
Calendrier : Court terme  
Etape à venir : Etudes préalables  
Echange avec la population à venir : Concertation



La connaissance des nuisances (qui comprennent la pollution atmosphérique, le bruit, olfactives...) est actuellement disponible pour chaque commune à propos des nuisances sonores suite à un groupement de commande de plusieurs communes des Yvelines. Des cartes stratégiques du bruit (CSB) sur l'ensemble des communes de l'agglomération ont été réalisées en 2008/2009. Un ou des points de mesures permanents de la qualité de l'air seront installés sur le territoire de l'agglomération. Un travail collaboratif avec Airparif et Bruitparif sera effectué pour inciter au développement d'une station automatique sur Saint-Quentin-en-Yvelines afin de mesurer la qualité de l'air et le niveau de pollution sonore. En Septembre 2013, un groupement de commande pour les communes de l'agglomération a été lancé

La problématique des nuisances et notamment celle du bruit, sera prise en compte le plus en amont possible dans tous les projets.

Un guide des bonnes pratiques pourra être produit et diffusé aux services et communes.

Les études de cartographie des nuisances seront intégrer à ce guide.

Une charte de bonne conduite pourra également être élaborée pour les transporteurs, intégrant les principes de respect de l'environnement et



# III. AGIR SUR LA CIRCULATION AUTOMOBILE

## III.7. Rendre la voirie accessible

l'optimisation de la chaîne logistique urbaine de déplacements. Elle sera diffusée aux acteurs du transport de marchandise dans le but d'augmenter l'information disponible et d'accroître la sensibilisation sur les bonnes pratiques.

### Action III.5.3 Encourager l'achat de véhicules propres par les administrations

Financiers : CASQY, Communes  
Coût : 15 000-25 000 €/voiture  
Partenaires/Moyens à mobiliser : Etat, CG78  
Actions liées : Favoriser le développement des modes alternatifs  
Calendrier : Court terme  
Etape à venir : Réalisation



La directive 2009/33/CE du parlement européen du 23 avril 2009 « oblige les pouvoirs adjudicateurs à tenir compte lors de l'achat de véhicules de transport routier, des incidences énergétiques et environnementales qu'ont ces véhicules. ».

Ainsi, conformément à la loi relative à la promotion de véhicules de transports routiers propres et économes en énergie (article 12 de la loi n°2001-12 du 5 janvier 2001, décret en Conseil d'Etat n°2011-493 du 5 mai 2011 et arrêté d'application du 5 mai 2011), les administrations devront à chaque fois que possible se doter de véhicules propres lors du renouvellement du parc automobile : véhicules fonctionnant à l'énergie électrique, au gaz de pétrole liquéfié ou encore au gaz naturel.

Les renouvellements de voitures dans les administrations pourront se faire par des

commandes groupées avec plusieurs établissements pour réduire le surcoût provoqué par l'achat de véhicules propres.

### Action III.5.4 Déployer des bornes de recharge pour les véhicules électriques

Financiers : CASQY, Gestionnaires de parking  
Coût :  
Etude sur le déploiement des bornes ( ETP : 10 jours / une année)  
Borne de recharge électrique (pose comprise) : 10 000 à 15 000€/borne (en fonction de la configuration des lieux)  
Partenaires/Moyens à mobiliser : Gestionnaires de parkings, communes  
Actions liées : Encourager l'achat de véhicules propres par les administrations, Favoriser le développement des modes, Points de rencontre tous modes  
Calendrier : Long terme  
Etape à venir : Etudes préalables



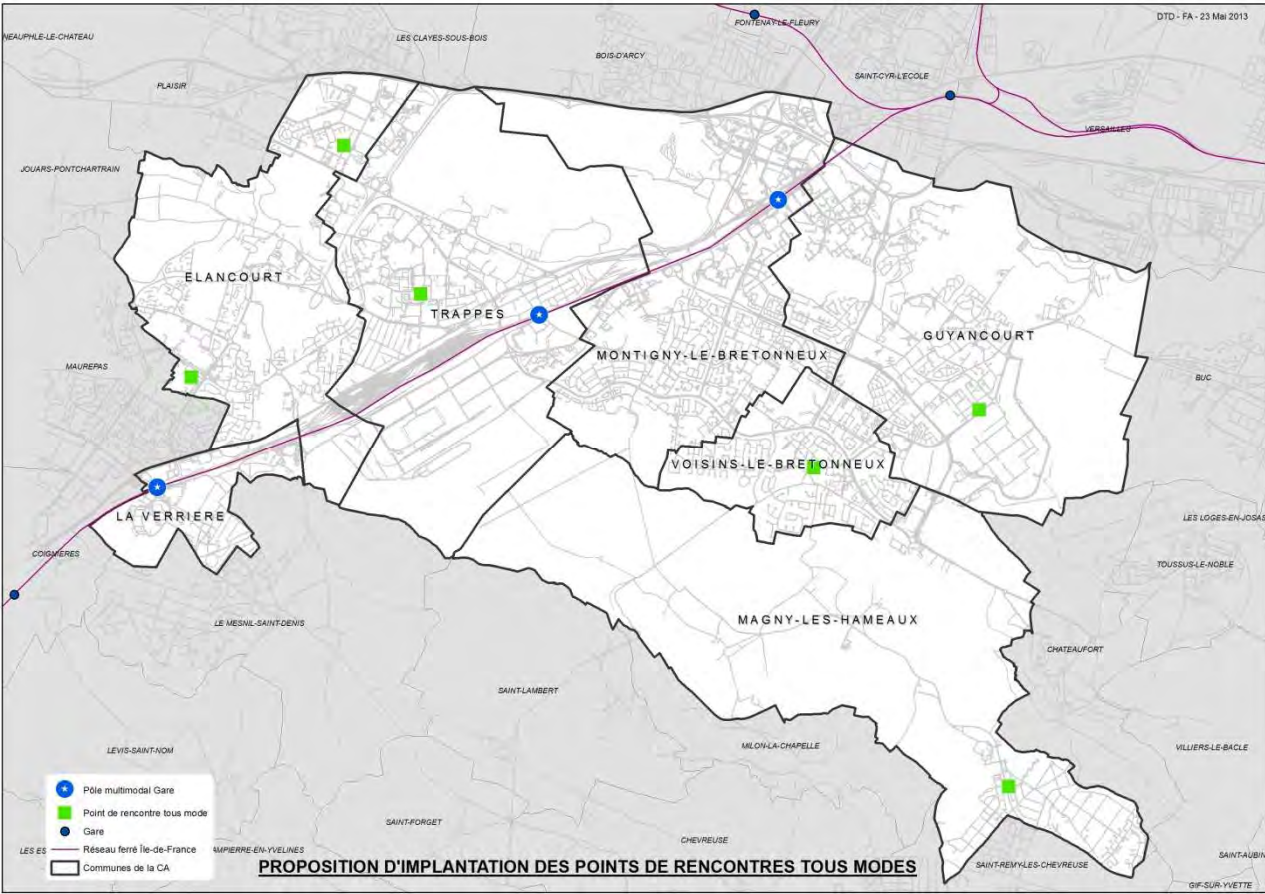
Le déploiement des bornes de recharge pour les véhicules électriques sur le territoire va être étudié pour permettre l'utilisation et favoriser le développement des véhicules moins polluants.

Les bornes pourront également être développées en direction des services d'autopartage, pour permettre à ceux qui ne disposent pas de stationnement privé d'accéder également aux véhicules électriques. La localisation prioritaire des bornes de recharges pour véhicules électriques est celle des points de rencontre tous modes développés à l'action 1.2.4. (*rappel via la carte ci-contre*).



III. AGIR SUR LA CIRCULATION AUTOMOBILE

III.5. Lutter contre le bruit et les nuisances



Localisation potentielle des points de rencontre sur le territoire de Saint-Quentin-en-Yvelines  
Source : CASQY

Indicateurs de suivi  
. Km de voirie traité

Actions PDU IF liées  
/



# III. AGIR SUR LA CIRCULATION AUTOMOBILE

## III.7. Rendre la voirie accessible

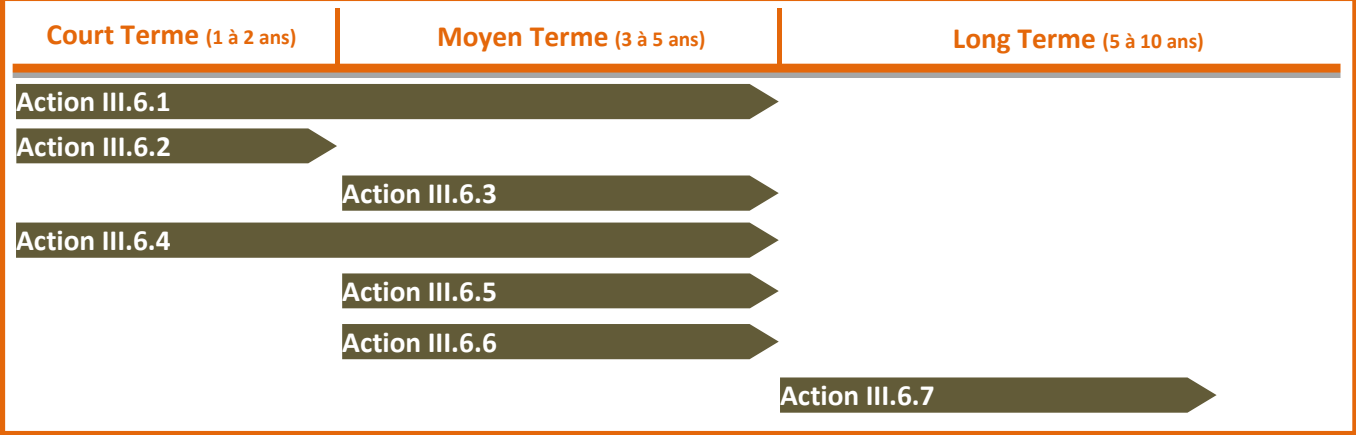
### Dysfonctionnements actuels

- Coupures importantes provoqués par la voie ferrée et la RN 10
- Deux morceaux de ville de part et d'autre de ces coupures

### Objectifs

- Offrir davantage de liaisons Est-Ouest et Nord-Sud
- Sécuriser les traversées des coupures urbaines
- Connecter les quartiers entre eux

### Calendrier



Transports collectifs

Modes actifs

Automobile

131

Stationnement

Marchandise

Communication



# III. AGIR SUR LA CIRCULATION AUTOMOBILE

## III.6. Améliorer les franchissements de la RN 10 et des voies ferrées

### Action III.6.1

#### Poursuivre le projet de la Malmédonne



Financeurs : Etat, CG78, CASQY, autres collectivités associées

Coût : 20 M€

Partenaires/Moyens à mobiliser : Région, Etat

Actions liées : Lancer le comité de pôle de la gare de la Verrière, Poursuivre le projet du Pont Schuler, Poursuivre le projet du PSGI La Verrière, Aménager des traversées piétonnes et cyclables au niveau des coupures urbaines

Calendrier : Court/Moyen terme

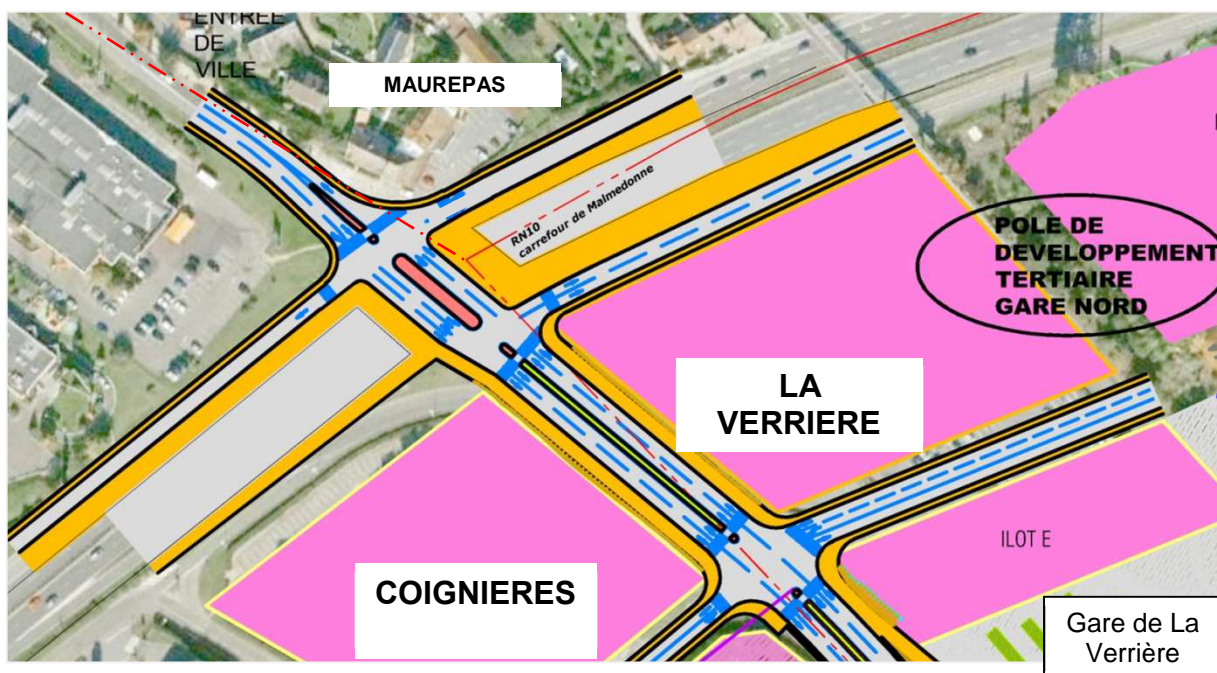
Etape à venir : Etudes préalables

Echange avec la population à venir : Concertation et enquête publique

Le carrefour de la Malmédonne participe au projet de développement urbain du secteur gare-Bécannes de La Verrière et est intégré dans le comité de pôle de la gare de La Verrière. Il s'agit de rétablir le lien Nord-Sud entre Maurepas et La Verrière via la RD13. Le projet devra prendre en compte les aménagements piétons et cyclables pour faciliter le franchissement des modes actifs.

Les objectifs sont nombreux :

- Reconquête de l'échangeur actuel en proposant un projet d'entrée de ville et de pôle multimodal
- Permettre de rétablir la liaison Nord-Sud de la RD13, en améliorant la fluidité de tous les déplacements
- Éviter le trafic de transit, en hiérarchisant le réseau viaire
- Offrir aux bus un nouveau franchissement du faisceau ferré et de la RN10 et relier ainsi les quartiers d'habitation à la gare de la Verrière, côté Nord, où sera implantée la future gare routière,
- Rendre plus lisible ce nœud d'échanges routiers, simplifier les mouvements
- Optimiser et rationaliser les emprises liées aux infrastructures routières,
- Tenir compte des projets d'urbanisation du secteur (centre-gare en priorité, Bécannes, MGEN)
- Disposer d'un réseau viaire accessible et suffisamment dimensionné pour recueillir les flux de trafic actuels et futurs (secteur en développement des Bécannes).



Principe de réaménagement du carrefour de la Malmédonne

Source : CASQY



# III. AGIR SUR LA CIRCULATION AUTOMOBILE

## III.7. Rendre la voirie accessible

### Action III.6.2

#### Poursuivre le projet du Pont Schuler et la phase 1 du TCSP Trappes-La Verrière

Financeurs : CASQY, Département, Région (GP3), Etat, autres collectivités  
Coût : 8.300.000 € HT

Pont Schuler : CASQY (2 773 392 €), Maurepas (877 976€) Subventions (4 670 400€) : Région dans le cadre du GP3, Etat dans le cadre du FNADT, Région-Département via le CPRD

Partenaires/Moyens à mobiliser : STIF

Actions liées : Mener à bien le contrat de pôle de la gare de la Verrière, Poursuivre le projet de la Malmédonne, Poursuivre le projet du PSGI La Verrière, Aménager des traversées piétonnes et cyclables au niveau des coupures urbaines

Calendrier : Court terme

Etape à venir : Etudes de maîtrise d'oeuvre

Echange avec la population à venir : Concertation et enquête publique



modes actifs.

Le projet prévoit le doublement de l'ouvrage existant, réservé au passage des bus et modes actifs, dans un objectif de faciliter l'insertion et la circulation des bus par rapport aux difficultés de congestion du trafic, en particulier durant les heures de pointe.

Dans le cadre de cette première phase, il s'agit également d'étudier les conditions de permettre les conditions de réalisation de la séquence 2 du site propre sur Maurepas et Elancourt.

Cette première séquence répond en particulier aux 3 enjeux suivants :

- Sécurisation du franchissement du faisceau RN10 pour les piétons et cyclistes,
- Amélioration de la vitesse commerciale des bus (gains de temps total pouvant atteindre jusqu'à 5 minutes durant les heures de pointe sur cette seule section),
- Meilleure intermodalité et accessibilité aux gares, en s'affranchissant des problèmes de congestion (desserte rapide et fiable).

Le projet du pont Schuler fait partie du projet plus global du réaménagement du pôle de La Verrière et de déploiement d'un TCSP entre la gare de La Verrière et celle de Trappes. Le projet devra prendre en compte les aménagements piétons et cyclables pour faciliter le franchissement des



Photomontage du projet du doublement du pont Schuler

Source : CASQY



# III. AGIR SUR LA CIRCULATION AUTOMOBILE

## III.6. Améliorer les franchissements de la RN 10 et des voies ferrées

### Action III.6.3

#### Poursuivre le projet du Pont Villedieu



Financeurs : A définir

Coût : de 12 500 000 à 25 000 000 € suivant les solutions étudiées

Partenaires/Moyens à mobiliser : RFF, Région

Actions liées : Aménager des traversées piétonnes et cyclables au niveau des coupures urbaines

Calendrier : Moyen terme

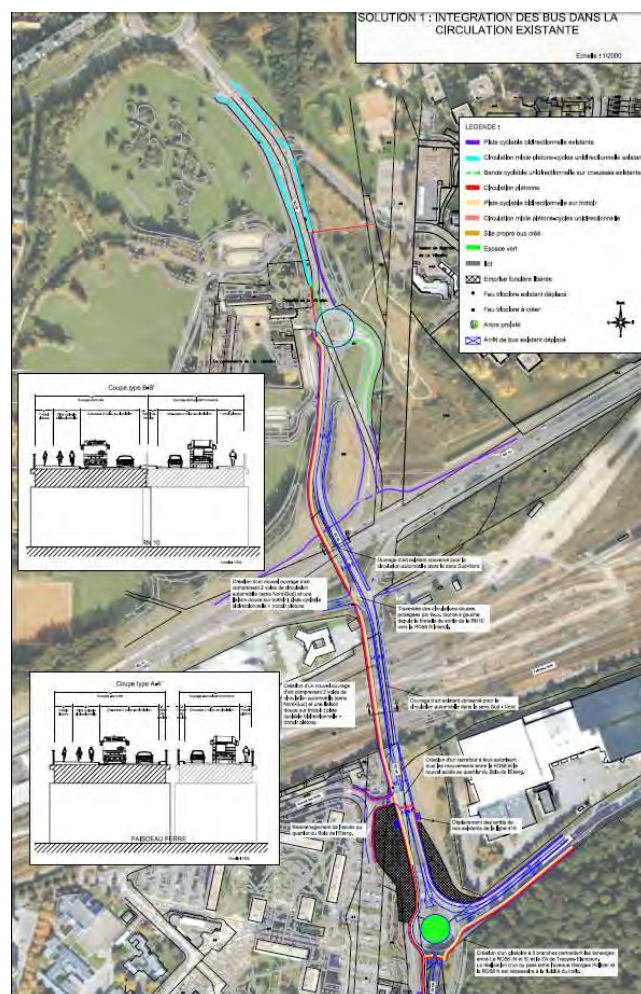
Etape à venir : Etudes préalables

Echange avec la population à venir : Concertation et enquête publique

- Tenir compte des projets d'urbanisation du secteur.

Le pont de la Villedieu sur la RD58 à La Verrière et Elancourt fait l'objet d'un réaménagement. Situé à l'Ouest de l'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines, ce franchissement du faisceau ferré et de la RN 10 permet de connecter un espace paysager ouvert à Elancourt où s'intègre la Commanderie des Templiers, à une partie plus urbanisée constituée de la ZATE et du quartier résidentiel du Bois de l'Etang. Le projet devra prendre en compte les aménagements piétons et cyclables pour faciliter le franchissement des modes actifs. Les objectifs de cet ouvrage sont multiples :

- Améliorer les temps de parcours des transports en commun (bus) entre le rond-point des Libertés au Sud et le rond-point des Templiers au Nord,
- Améliorer les conditions de déplacement des piétons et cycles en traversée du pont Villedieu et sur l'itinéraire de la RD 58,
- Simplifier et sécuriser les intersections de la RD58 avec l'avenue Georges Politzer d'une part et avec le quartier du Bois de l'Etang d'autre part,
- Améliorer la fluidité du trafic sur la RD 58 et aux intersections avec la RN10, l'avenue Georges Politzer et l'avenue des Noës, notamment aux heures de pointe,
- Tenir compte de la trame verte présente sur la zone d'étude, des sites classés
- Optimiser les emprises liées aux infrastructures routières,



Une des solutions envisagée pour le réaménagement du Pont Villedieu  
Source : CASQY

# III. AGIR SUR LA CIRCULATION AUTOMOBILE

## III.7. Rendre la voirie accessible

### Action III.6.4 Poursuivre le projet du PSGI à La Verrière



Financeurs : CG78, CASQY, autres collectivités

Coût : 17 M € HT suivant les solutions étudiées

Partenaires/Moyens à mobiliser : Région

Actions liées : Lancer le comité de pôle de la gare de la Verrière, Poursuivre le projet de la Malmédonne, Poursuivre le projet du pont Schuler, Aménager des traversées piétonnes et cyclables au niveau des coupures urbaines

Calendrier : Court/Moyen terme

Etape à venir : Etudes préalables

Echange avec la population à venir : Concertation et enquête publique

Le projet de Passage Souterrain à Gabarit intermédiaire pour les bus (PSGI) de La Verrière participe au projet de développement urbain du secteur gare-Bécannes et est intégré dans le comité de pôle de la gare de La Verrière. Il s'agit de permettre de rétablir la liaison Nord-Sud de la RD13, en permettant le passage et la réorganisation du réseau de bus et en améliorant la fluidité de tous les déplacements. Le projet devra prendre en compte les aménagements piétons et cyclables pour faciliter le franchissement des modes actifs.

Les objectifs de ce projet sont nombreux :

- Permettre à la commune de se développer et d'accueillir de nouvelles populations et activités autour du secteur des Bécannes, avec un ouvrage capable d'absorber les flux de trafics de la future demande (pôles générateurs)
- Offrir aux bus un nouveau franchissement du faisceau ferré et relier ainsi les quartiers d'habitation à la gare de la Verrière, côté Nord, où sera implantée la future gare routière,
- Améliorer et sécuriser les conditions de

déplacement des piétons et surtout des cycles en traversée du faisceau ferré,

- Rendre plus lisible ce nœud d'échanges routiers en reprenant les points d'accès aux trémies Nord et Sud, tout en permettant une évolutivité possible par rapport aux projets connexes (carrefour Malmédonne, rénovation et densification du pôle gare, doublement pont Schuler),
- Optimiser et rationaliser les emprises liées aux infrastructures routières,
- Tenir compte des projets d'urbanisation du secteur (centre-gare en priorité, Bécannes, MGEN).



Une des solutions envisagée pour le réaménagement du PSGI de La Verrière

Source : CASQY

Transports collectifs

Modes actifs

Automobile

135

Stationnement

Marchandise

Communication



# III. AGIR SUR LA CIRCULATION AUTOMOBILE

## III.6. Améliorer les franchissements de la RN 10 et des voies ferrées

### Action III.6.5

#### Poursuivre le projet de requalification de la RN10



Financeurs : Etat, Trappes, ANRU, CASQY, CG78, Région (au titre de la résorption des nuisances sonores routières à hauteur de 30%)  
Coût : 83 000 000 €

Partenaires/Moyens à mobiliser : Etat, Région

Actions liées : Aménager les traversées piétonnes et cyclistes au niveau des coupures urbaines, lutter contre les nuisances selon les axes

Calendrier : Moyen terme

Etape à venir : Etudes de maîtrise d'œuvre

Echange avec la population à venir : Concertation et enquête publique

La RN10 constitue une coupure urbaine majeure dans la Communauté d'Agglomération. Avec la voie ferrée, elle divise des quartiers et empêche toute communication entre eux.

La requalification de la RN10 était déjà inscrite dans le contrat de plan Etat-Région 2000-2006. Les objectifs de la requalification prévue au CPER sont :

- Augmenter la sécurité des usagers de la RN10,
- Réduire les nuisances sonores,
- Adapter les caractéristiques de la voie aux vitesses attendues afin d'engendrer une conduite plus apaisée des usagers,
- Atténuer l'effet de coupure,
- Améliorer la qualité de l'environnement de la RN10.

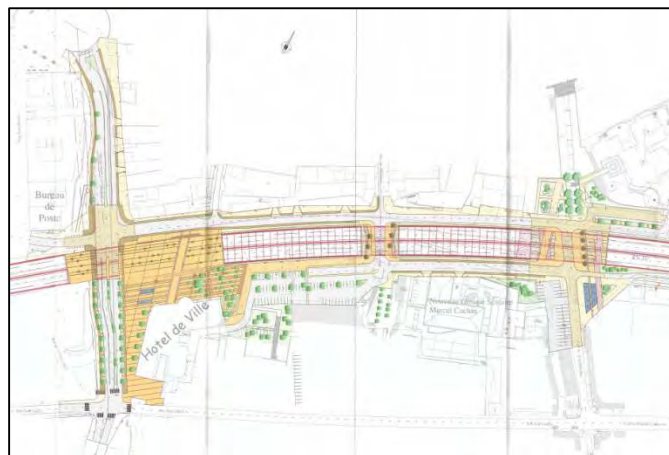
Le projet de plateau urbain qui prévoit de couvrir la RN10 sur une longueur de 300m au niveau de la ville de Trappes a été soumis à une concertation. Une enquête publique sera menée en 2014.

Le réaménagement permettra de créer 2 nouvelles liaisons transversales entre les quartiers Nord et Sud de Trappes et de développer un parvis devant l'hôtel de Ville.

La requalification de la RN10 sera également l'occasion de traiter les échangeurs avec la RD912 et la RD23 par la construction de ronds-points équipés de feux.

Le projet devra se poursuivre dans la continuité du pont Cachin pour améliorer le franchissement du faisceau ferré sur le pont Port Royal en traitant le carrefour de la Mare Savin, mais également s'articuler avec le projet de couloirs bus sur la RD912, vers le quartier de la Clé Saint-Pierre.

Le projet devra prendre en compte les aménagements piétons et cyclables pour faciliter le franchissement des modes actifs.



Projet de requalification de la RN 10 au niveau de Trappes

Source : CASQY

# III. AGIR SUR LA CIRCULATION AUTOMOBILE

## III.7. Rendre la voirie accessible

### Action III.6.6 Poursuivre le projet du pont Leclerc

Financeurs : CASQY, CG78

Coût : 18 M€

Partenaires/Moyens à mobiliser : Etat, Région

Actions liées : Supprimer les points durs de circulation des bus, Aménager des traversées piétonnes et cyclables au niveau des coupures urbaines

Calendrier : Moyen terme

Etape à venir : Etudes préalables

Echange avec la population à venir : Concertation et enquête publique



Le pont Leclerc fait l'objet d'un projet de réaménagement. Situé au cœur d'un nœud routier important pour l'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines, ce franchissement du faisceau ferré, de la RN 10 et de l'avenue des Prés permet de connecter l'Ouest de SQY à la RN10. Il vise notamment à mieux organiser l'articulation des différents projets de TCSP sur l'agglomération par la réalisation d'une infrastructure dédiée aux bus (à raccorder à la gare routière du boulevard Paul Delouvrier/RD10). Il devra prendre également en compte les aménagements piétons et cyclables pour faciliter le franchissement des modes actifs.

Les enjeux de ce réaménagement sont nombreux :

- Faciliter la circulation des bus sur le pont Leclerc,
- Simplifier et sécuriser les intersections,
- Aménager une liaison douce sécurisée entre la base de loisirs et l'avenue du Général Leclerc,
- Améliorer la fluidité du trafic sur le pont Leclerc et aux intersections,
- Optimiser les emprises liées aux infrastructures routières,
- Tenir compte des projets d'urbanisation du secteur.

Une étude d'opportunité en 2010 a conclu sur 3 propositions pour répondre à ces enjeux :

- Intégration des bus dans la circulation existante ;
- Réalisation d'un TCSP sur le pont Leclerc ;
- Réalisation d'un nouveau franchissement pour le TCSP.

Ce projet s'inscrit préalablement dans le temps par rapport au prolongement de l'autoroute A12 dont le tracé devra être souterrain en milieu urbanisé.



Solution 1 pour l'élargissement du pont Leclerc

Source : CASQY



# III. AGIR SUR LA CIRCULATION AUTOMOBILE

## III.6. Améliorer les franchissements de la RN 10 et des voies ferrées

### Action III.6.7 Etudier un aménagement du franchissement au niveau du pont de la Mare Savin



Financeurs : A définir

Coût : étude préalable 25 000 €

Partenaires/Moyens à mobiliser : Ville de Trappes

Actions liées : Supprimer les points durs de circulation des bus, Aménager des traversées piétonnes et cyclables au niveau des coupures urbaines

Calendrier : Long terme

Etape à venir : Etudes préalables

Echange avec la population à venir : Concertation et enquête publique

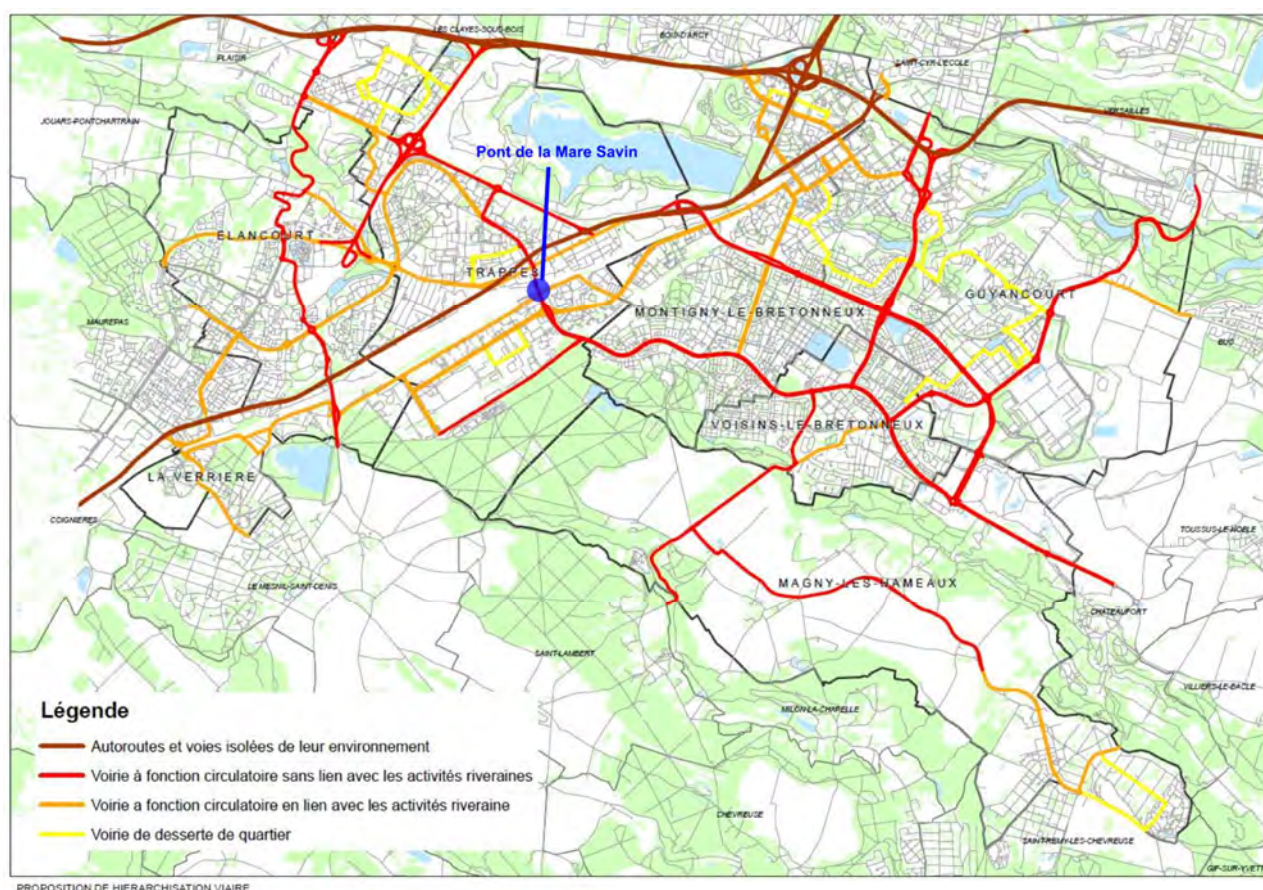
Le pont de la Mare Savin est actuellement un point noir au niveau de la circulation routière. Un réaménagement de ce dernier sera étudié dans le prolongement du projet de requalification de la RN10 (plateau urbain). Il pourrait également être l'opportunité de réfléchir à l'amélioration du passage pour les bus.

#### Indicateurs de suivi

. Km de congestion routière sur les franchissements

#### Actions PDU IF liées

3/4.2



Localisation du pont de la Mare Savin

Source : CASQY

# III. AGIR SUR LA CIRCULATION AUTOMOBILE

## III.7. Rendre la voirie accessible

### Dysfonctionnements actuels

- Grand nombre de non-conformité recensé par km de voirie
- Bâtiments publics pas aux normes PMR

### Objectifs

- Rendre accessible l'ensemble des parcours piétons
- Permettre l'accessibilité des bâtiments recevant du public

### Calendrier

Court Terme (1 à 2 ans)	Moyen Terme (3 à 5 ans)	Long Terme (5 à 10 ans)
Action III.7.1	Action III.7.2	
Action III.7.3		
Action III.7.4		

#### Action III.7.1

#### Elaborer un Plan de mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces publics (PAVE)

Financeurs : CASQY

Coût : 2,5 jours ETP/semaine

+ AMO : 50 000€

Partenaires/Moyens à mobiliser : DDT 78

Actions liées : Mettre en œuvre le PAVE, Rendre les transports en commun accessibles, Réaliser un schéma directeur marche à pied

Calendrier : Court terme

Etape à venir : Etudes préalables

Echange avec la population à venir : Concertation



Des cheminements prioritaires seront définis :

- Desserte des services publics,
- Desserte des zones de commerces,
- Desserte des pointes d'arrêts des réseaux de transport en commun.

Les zones qui n'ont pas été identifiées comme prioritaires ne sont pas exclues de la mise en conformité mais feront soit l'objet de travaux ultérieurs, soit profiteront d'un autre plan de travaux pour améliorer les conditions d'accessibilité.

Le PAVE précisera les moyens à mettre en place et définira le coût pour les différents financeurs. Il identifiera par ailleurs les maîtres d'ouvrage concernés pour chaque aménagement.

Enfin, il conviendra de garantir l'adéquation du PAVE avec la hiérarchisation du réseau viaire et les schémas régionaux.

Sur la base du diagnostic et des préconisations de travaux réalisés par le CEREMH, cette action aura pour objectif d'approuver le Plan de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics (PAVE) de l'agglomération.

Ce PAVE sera décliné pour chaque commune, et permettra d'harmoniser les approches communales sur les problématiques d'accessibilité.



# III. AGIR SUR LA CIRCULATION AUTOMOBILE

## III.7. Rendre la voirie accessible

### Action III.7.2

#### Mettre en œuvre le Plan de mise en accessibilité de la voirie (PAVE)



Financeurs : CASQY, Communes

Coût :

2,5 jours ETP/semaine

+ Budget annuel des travaux de mise en accessibilité : 150 000€/an

Partenaires/Moyens à mobiliser : /

Actions liées : Elaborer un PAVE

Calendrier : Moyen/Long terme

Etape à venir : Etudes préalables

Echange avec la population à venir : Concertation

L'élaboration du PAVE prévoira un plan d'actions à mettre en œuvre sur chaque commune. Ce plan d'actions établira une méthodologie d'intervention commune à l'échelle de l'intercommunalité. Les liaisons prioritaires seront identifiées.

Les services techniques de chaque commune travailleront en concertation et sous la supervision des services techniques intercommunaux.

### Action III.7.3

#### Développer un calculateur d'itinéraire PMR



Financeurs : CASQY

Coût : à définir

Partenaires/Moyens à mobiliser : /

Actions liées : Elaborer un PAVE, Mettre en œuvre le PAVE

Calendrier : Court terme

Etape à venir : Etudes de maîtrise d'œuvre

Le travail mené avec le CEREMH/Accessig pour réaliser le diagnostic complet de la voirie de l'ensemble de la communauté d'agglomération sera poursuivi ; ce travail consistant à :

- à développer un calculateur d'itinéraires personnalisés pour personnes en situation de handicap,
- à mettre en place une plate-forme d'échange SIG (Système d'Information Géographique) WEB collaborative pour améliorer les conditions d'accessibilité de la voirie et des espaces publics
- à fournir aux services techniques de la Communauté d'agglomération des applications métiers de gestion de l'accessibilité.

Ce calculateur sera accompagné du développement d'une application web et Smartphone grand public permettant aux PMR de définir leur itinéraire en fonction de leurs capacités fonctionnelles.

La mise à jour de ces outils devra se faire au fur et à mesure de la mise en œuvre du PAVE.

Ce calculateur sera intégré au SIVI lors de sa mise en service.





# III. AGIR SUR LA CIRCULATION AUTOMOBILE

## III.7. Rendre la voirie accessible

### Action III.7.4

#### Offrir des places de stationnement pour les PMR



Financeurs : Gestionnaire de voirie et des espaces publics, Région (PRMD)

Coût : 3 000 € pour 50 places (signalisation + marquage au sol)

Partenaires/Moyens à mobiliser : /

Actions liées : Acquérir une connaissance solide de l'offre de stationnement existante, Réaliser un plan intercommunal de stationnement

Calendrier : Continue

Etape à venir : Réalisation

Un manque de places pour les personnes à mobilité réduite a été constaté sur certains secteurs de l'agglomération. Les normes et le quota de places de stationnement réservées devront être appliqués et respectés.

L'accès aux trottoirs depuis les places réservées devra être assuré.

2% des places de stationnement seront réservées et mises aux normes pour les PMR.



Place de stationnement PMR

Source : Ministère de l'égalité du territoire et du logement

#### Indicateurs de suivi

. Nombre de bâtiments publics accessibles par les PMR

#### Actions PDU IF liées

6.1







## Thème IV : METTRE EN PLACE UNE POLITIQUE DE STATIONNEMENT A L'ECHELLE DE L'AGGLOMERATION

Le stationnement constitue l'un des principaux leviers pour inciter au report modal ; c'est en fonction de la difficulté à se garer et du coût du stationnement que les utilisateurs de la voiture particulière peuvent être incités ou non à choisir un autre mode de transport. En même temps, il est nécessaire d'offrir du stationnement pour garantir l'accessibilité des zones d'habitats et d'emplois et des équipements.

Les politiques en matière de stationnement tentent de trouver cet équilibre entre les différents usages de stationnement en :

- Facilitant le stationnement des résidents pour éviter qu'ils n'utilisent leur voiture pour «fuir» le stationnement payant,
- Incitant le report modal des pendulaires en contraignant leur stationnement,
- Favorisant le stationnement des visiteurs afin de soutenir le dynamisme des commerces et activités économiques.

De même pour les modes alternatifs à la voiture et particulièrement pour les deux roues non motorisés, la possibilité de garer son vélo en toute sécurité et à proximité de sa destination finale participe au développement de ce mode de transport.

## Introduction

Le quatrième thème du plan d'actions concerne le stationnement. Indissociable du déplacement en voiture particulière, il ne fait l'objet aujourd'hui d'aucune politique globale à l'échelle de l'agglomération. L'enjeu général est de mettre en place une politique de stationnement cohérente à l'échelle de l'agglomération et d'inciter au report modal de la voiture vers les autres modes de déplacement.

A cette fin, le thème IV comporte un total de 24 actions et a été divisé en 8 sous-thèmes :

- **IV.1. Réglementer le stationnement automobile dans les PLU** : l'objectif de ces actions est de définir et de mettre en place un référentiel de normes pour le stationnement des voitures particulières ;
- **IV.2. Réaliser un plan intercommunal de stationnement** : il s'agit de l'action structurante de la CASQY en matière de stationnement. L'enjeu est d'assurer une meilleure lisibilité de l'offre pour les usagers. L'objectif de cette action est d'adopter en collaboration avec l'ensemble des communes des solutions de stationnement et de partage équilibré de l'espace public. Une série d'actions sera ensuite menée afin de mettre en application ce plan ;
- **IV.3. Inciter au report modal de la voiture vers les transports collectifs** : un des enjeux du stationnement automobile est d'inciter les usagers de la voiture à se reporter vers les transports collectifs. Un ensemble d'actions sera déployé en ce sens ;
- **IV.4. Développer le stationnement des vélos** : l'accompagnement à la pratique du vélo passe également par le développement de stationnements vélos en nombre et en qualité suffisants tant sur l'espace public que dans le parc privé ; ce sous-thème propose ainsi différentes actions pour aller dans le sens d'encourager la pratique du vélo.
- **IV.5. Favoriser le développement des modes alternatifs** : des avantages en matière de stationnement en direction des usagers des modes alternatifs sont proposés dans ce sous-thème dans le but d'inciter à leur utilisation ;
- **IV.6. Assurer le remplissage des parkings à tout moment** : une des problématiques des parkings de Saint-Quentin-en-Yvelines est la sous-occupation de certains parkings comparativement à d'autres. Ainsi, des actions sont proposées dans l'optique d'assurer le bon remplissage de l'ensemble des parkings disponibles ;
- **IV.7. Développer une offre pour le stationnement des véhicules de livraisons** : le stationnement des véhicules de livraison et de marchandise a fait l'objet d'actions dans ce sous-thème orientées vers une limitation des nuisances liées à ce stationnement ;
- **IV.8. Veiller à la bonne pratique du stationnement** : la politique liée au stationnement ne pourra être efficace sans une bonne pratique de la part des usagers. Ainsi, des actions tant de communication et de sensibilisation que de contrôle de la réglementation font l'objet de ce sous-thème.

Les actions sont détaillées les unes après les autres dans les pages suivantes.

### Indicateurs d'impacts du thème IV

- . Taux de remplissage des parkings
- . Fréquentation des parcs relais



## IV.1. Réglementer le stationnement automobile dans les PLU

## Dysfonctionnements actuels

- Stationnement non optimisé

## Objectifs

- Optimiser l'offre et l'usage du stationnement en faveur des résidents et des bureaux
- Limiter l'usage de la voiture dans les déplacements domicile-travail
- Optimiser l'usage du stationnement en ouvrage et libérer l'espace public en surface

## Calendrier

Court Terme (1 à 2 ans)	Moyen Terme (3 à 5 ans)	Long Terme (5 à 10 ans)
Action IV.1.1		

## Action IV.1.1

**Définir et mettre en place un référentiel de normes pour le stationnement des VP dans les PLU**

Financeurs : CASQY, Communes

Coût : Conception : 6 jour ETP /an

+ Mise à jour : 1jour ETP /an

Partenaires/Moyens à mobiliser : Gestionnaire de voirie

Actions liées : Inciter au report modal de la voiture vers les TC, Encourager la pratique du vélo, Favoriser les modes alternatifs, Promouvoir la marche

Calendrier : Court terme

Etape à venir : Etudes préalables

Echange avec la population à venir : Concertation



La valeur de la norme plancher à inscrire ne pourra exiger la **création d'un nombre de places de stationnement supérieur à 1,5 fois le niveau moyen de motorisation des ménages constaté dans la commune**. L'objectif est de créer un nombre de places de stationnement qui soit à la fois suffisant pour les besoins des habitants et qui permettent d'inciter, par la limitation du nombre de places de stationnement disponibles, à l'utilisation des modes alternatifs à la voiture particulière pour les déplacements. Les normes plancher pourront être inférieures à la norme proposée dans le tableau ci-dessous, mais ne pourront pas être supérieures.

## Etape 1 : Inscription des normes du PDUIF

Le PDUIF prescrit aux collectivités d'inscrire dans les PLU des normes pour le stationnement des voitures particulières.

Il distingue deux cas :

- Des normes minimales de places de stationnement à réaliser pour les opérations de logement concernant l'ensemble des véhicules individuels motorisés incluant les deux-roues. Ces normes doivent éviter d'être trop fortes. En particulier, les normes plancher ne doivent pas obliger à construire un nombre trop important de places pour être en conformité avec le PLU.

Ville	Taux actuel de motorisation (véhicule/ménage)	Norme plancher supérieur admissible
Elancourt	1.4	2.1
Guyancourt	1.2	1.8
La Verrière	1.1	1.65
Magny-les-Hameaux	1.5	2.25
Montigny-le-Bretonneux	1.3	1.95
Trappes	0.9	1.35
Voisins-le-Bretonneux	1.6	2.4

- Des normes maximales de places de stationnement pour les immeubles de



## IV.1. Réglementer le stationnement automobile dans les PLU

bureaux et d'activités en tenant compte de la desserte en transports collectifs des zones d'activités ou des pôles d'emploi. Il s'agit de limiter le nombre de places de stationnement à disposition des salariés afin d'orienter leur choix du mode de transport pour se rendre à leur travail vers les modes alternatifs à la voiture particulière.

Etape 2 : Proposer des normes selon chaque contexte urbain

La CASQY, en lien avec les communes, réfléchira à des normes harmonisées à l'échelle de l'agglomération en fonction du contexte territorial : qualité de la desserte en transport en commun (proximité d'une gare ou d'un arrêt d'une ligne de bus structurante), contraintes actuelles vis-à-vis du stationnement et les politiques souhaitables en la matière, congestion liée à la circulation automobile, taux de motorisation des ménages, part modale d'actifs automobilistes souhaitée.

Dans les zones où l'accessibilité au réseau structurant de TC est très bonne, les normes de stationnement devront être contraignantes. Ce principe sera décliné avec l'évolution du réseau. A l'inverse, le relatif éloignement au réseau lourd de TC impliquera des normes plus souples.

Ces normes seront proposées dans le cadre du PLUI.

## Prescription du PDU IF

Le PDU IF indique des valeurs maximales de normes plafond pour les opérations de bureaux. Ces valeurs ne pourront pas dépasser 1 place pour 45m<sup>2</sup> de SHON à moins de 500m d'une gare de RER ou de Transilien. En revanche, à plus de 500 m d'un point de desserte d'une ligne TC structurante, c'est un plafond à la norme plancher qui s'applique : les communes ne pourront pas exiger plus de 1 place pour 55m<sup>2</sup> de SHON dans ces secteurs.

Ces dispositions s'étendent aux futures lignes de transports collectifs structurantes dès lors que les mesures de sauvegarde pour la réalisation de ces lignes ou de ces gares ont été instaurées par une décision de l'autorité compétente visant à engager la réalisation de l'opération.

## Indicateurs de suivi

. Offre disponible pour chaque type d'usagers

## Actions PDU IF liées

5.3



## IV.2. Réaliser un plan intercommunal de stationnement

## Dysfonctionnements actuels

- Connaissance limitée en matière d'offre et d'utilisation du stationnement à l'échelle de l'agglomération qui empêche toute vision globale,
- Connaissance limitée sur le statut et l'affectation des places de stationnement en surface,

## Objectifs

- Obtenir une vision globale de l'offre de stationnement à l'échelle de la CA,
- Rendre plus lisible l'offre de stationnement pour les usagers.

## Calendrier

Court Terme (1 à 2 ans)	Moyen Terme (3 à 5 ans)	Long Terme (5 à 10 ans)
Action IV.2.1		
	Action IV.2.2	
	Action IV.2.3	
	Action IV.2.4	
	Action IV.2.5	
	Action IV.2.6	

## Action IV.2.1

## Acquérir une connaissance solide de l'offre existante



Financeurs : CASQY

Coût : entre 50 et 100 000 euros

Partenaires/Moyens à mobiliser : Communes

Actions liées : Réalisation du plan intercommunal de stationnement

Calendrier : Court terme

Etape à venir : Etudes de maîtrise d'œuvre

sera ensuite en mesure de coordonner les politiques de stationnement entre les différentes communes.

La Communauté d'agglomération devra acquérir en collaboration avec les communes, une connaissance de l'offre en stationnement. Cette connaissance pourra s'acquérir au travers de la réalisation d'une étude menée sur l'ensemble des secteurs (centre-ville, opérations d'aménagement...) et sur toutes les spécificités (parking en ouvrage, privé ou public, stationnement sur voirie...) à l'échelle de l'agglomération.

L'objectif sera de recenser l'offre sur tout le territoire et de couvrir les zones vierges d'informations. La communauté d'agglomération

## IV.2. Réaliser un plan intercommunal de stationnement

## Action IV.2.2

**Réaliser un plan intercommunal de stationnement**

Financeurs : CASQY

Coût : 100 000 €

+ 4 jours ETP / mois

Partenaires/Moyens à mobiliser : Communes

Actions liées : acquisition d'une connaissance solide de l'offre existante

Calendrier : Moyen terme

Etape à venir : Etudes préalables

Echange avec la population à venir : Concertation

- Stationnement courte durée ;
- Stationnement résident ;
- Stationnement zone bleue ;
- ...etc.

Les communes seront pleinement impliquées dans le processus de réalisation du plan intercommunal de stationnement. Elles seront notamment amenées à participer à l'élaboration du plan intercommunal de stationnement au travers de groupes de travail que la CASQY animera. La CASQY assurera ainsi un rôle d'animation et de coordination. Elle analysera la problématique de fonctionnement et la cohérence géographique des politiques de stationnement. Le document produit devra obtenir l'aval des communes pour être validé.

***La validation d'un plan intercommunal de stationnement devra se traduire par la mise en œuvre par les communes du plan d'action qui aura été produit. La CASQY aura à charge d'animer et de coordonner la mise en place de ce plan par les différentes communes. Ce plan intercommunal de stationnement pourra se traduire par les actions suivantes :***

L'acquisition de la connaissance globale de l'offre de stationnement existante permettra de réaliser un plan intercommunal de stationnement. Ce dernier permettra de trouver des solutions de stationnement et d'assurer un partage équilibré de l'espace public. Ce plan définira les règles de stationnement en fonction du lieu, de la présence d'équipements et de commerces, de la proximité des transports collectifs...

Le plan intercommunal de stationnement se fera en 4 étapes :

- Faire un diagnostic objectif et chiffré, résultant de l'étude qui sera menée à l'action précédente,
- Définir des objectifs stratégiques,
- Mettre en œuvre les mesures opérationnelles,
- Suivre et évaluer les actions mises en place.

Ce plan devra tenir compte des préconisations présentes dans ce PLD et notamment des actions qui suivent dans cette fiche.

Le plan de stationnement permettra de définir le régime de stationnement à mettre en place selon les contextes. Le stationnement spécifique est l'un des outils permettant de mener la politique de stationnement avec notamment :

- Stationnement livraisons ;
- Stationnement GIG-GIC ;

## Action IV.2.3

**Adapter l'offre de stationnement sur voirie au contexte**

Financeurs : Communes

Coût : ETP

Partenaires/Moyens à mobiliser : CASQY

Actions liées : Réalisation du plan intercommunal de stationnement

Calendrier : Moyen terme

Etape à venir : Etudes préalables

Echange avec la population à venir : Concertation

*Cette action pourra découler des conclusions du plan intercommunal de stationnement.*

Les principes suivants sont envisagés à ce stade :

## IV.2. Réaliser un plan intercommunal de stationnement

Dans les secteurs résidentiels, des tarifs préférentiels d'abonnement pour les résidents pourront être mis en place, notamment dans les parkings existants à proximité.

Dans les secteurs de bureaux, le stationnement pourra être payant là où les entreprises possèdent suffisamment de places de stationnement propres et à condition que la desserte en transports collectifs soit suffisante.

**Action IV.2.4 Harmoniser la réglementation et la tarification**

Financeurs : Communes

Coût : ETP

Partenaires/Moyens à mobiliser : CASQY

Actions liées : Réalisation du plan intercommunal de stationnement, harmonisation de la tarification des parcs relais

Calendrier : Moyen terme

Etape à venir : Etudes préalables

Echange avec la population à venir : Concertation



*Cette action pourra découler des conclusions du plan intercommunal de stationnement.*

Un travail pourra être mené visant à l'harmonisation de la réglementation des stationnements et de la tarification. La CASQY coordonnera cette harmonisation entre les communes. Des groupes de travail réunissant l'ensemble des communes et animés par la CASQY pourront être mis en place pour définir les termes de l'harmonisation de la réglementation et de la tarification.

Il s'agira notamment de présenter une localisation territoriale des secteurs réglementés et tarifés. Ces propositions se baseront sur les secteurs dysfonctionnants identifiés dans le diagnostic.

Cette localisation devra permettre de procéder par la suite, et si possible, à une harmonisation de ces tarifications et réglementations sur l'ensemble du

territoire de Saint-Quentin-en-Yvelines (stationnement payant à côté des parcs relais et dans les centres-villes, tarification identique dans l'ensemble des parcs relais labellisés, dispositif de zone bleue sur chaque commune...).

**Action IV.2.5 Adapter le stationnement autour des parcs relais**

Financeurs : CASQY, Communes

Coût : ETP

Partenaires/Moyens à mobiliser : Communes, STIF

Actions liées : Réalisation du plan intercommunal de stationnement, création de parcs de stationnement de rabattement sur les arrêts de bus

Calendrier : Moyen terme

Etape à venir : Etudes préalables



*Cette action pourra découler des conclusions du plan intercommunal de stationnement.*

L'étude de SARECO en 2007 a notamment fait état de nombreuses places gratuites à proximité des gares du territoire :

- 268 places à proximité de la gare de Saint-Quentin-en-Yvelines,
- 250 places à proximité de la gare de Trappes,
- 789 places à proximité de la gare de La Verrière.

L'offre de stationnement ne devra pas permettre aux utilisateurs des transports publics d'utiliser les places sur voirie à proximité des parcs relais et des gares pendant une journée entière. Ainsi dans le cadre des parcs relais labellisés et d'après le Schéma directeur des Parcs relais du STIF, il est prescrit de rendre payant le stationnement autour des parcs relais pour inciter les personnes à utiliser ces derniers.



## IV.2. Réaliser un plan intercommunal de stationnement

## Action IV.2.6

## Etendre le dispositif « disque bleu »



Financeurs : Commune

Coût : 40 €/place repeinte

Partenaires/Moyens à mobiliser : /

Actions liées : Réalisation du plan intercommunal de stationnement

Calendrier : Moyen terme

Etape à venir : Etudes préalables

Echange avec la population à venir : Concertation

*Cette action pourra découler des conclusions du plan intercommunal de stationnement.*

Le dispositif de zone bleue permet de conforter la réglementation rotative ou mixte résidents/visiteurs en secteur commercial dont certaines zones des centres villes. Ce dispositif est aujourd'hui limité à quelques zones sur le territoire de Saint-Quentin-en-Yvelines, il pourra être mis en place et étendu sur tout espace qui justifie l'intérêt de la rotation des véhicules.

Le plan intercommunal de stationnement pourra proposer la durée de stationnement permise par le disque bleu qui sera mise en place pour favoriser une rotation forte dans les centres-villes et les espaces commerciaux.

La CASQY coordonnera à l'échelle de l'agglomération l'harmonisation entre les différentes zones bleues que les communes pourront être amenées à créer.

## Indicateurs de suivi

. Nombre de communes participant à l'harmonisation

## Actions PDU IF liées

5.2



## IV.3. Inciter au report modal vers les transports collectifs

## Dysfonctionnements actuels

- Stationnement gratuit autour des parcs relais incitant les personnes à se stationner en dehors des parcs relais
- Nombre de voitures en centre-ville important
- Parcs relais sous utilisés pour certains

## Objectifs

- Diminuer le nombre de voiture en centre-ville
- Améliorer la fréquentation des parcs relais
- Augmenter la part modale des transports en commun

## Calendrier

Court Terme (1 à 2 ans)	Moyen Terme (3 à 5 ans)	Long Terme (5 à 10 ans)
	Action IV.3.1	
Action IV.3.2		
	Action IV.3.3	

## Action IV.3.1

## Créer des points de rencontre



Financeurs : STIF, Région (dans le cadre du PRMD, à définir au cas par cas), CASQY  
 Coût : 3 000€/place, ETP 17 jours / une année  
 Partenaires/Moyens à mobiliser : CASQY  
 Actions liées : Création de parcs de stationnement de rabattement à certains arrêts de bus, Inciter au report modal de la voiture vers les TC, développer le stationnement des vélos, favoriser le développement des modes alternatifs  
 Calendrier : Moyen terme  
 Etape à venir : Etudes préalables

Cette action est développée dans le thème « rendre les transports collectifs plus attractifs » (action I.2.4).

## Action IV.3.2

## Communiquer et informer sur les parcs relais



Financeurs : CASQY  
 Coût : 10 000 €  
 Partenaires/Moyens à mobiliser : STIF  
 Actions liées : Orienter les automobilistes vers les parkings disponibles, Communiquer et informer sur le stationnement  
 Calendrier : Continue  
 Etape à venir : Réalisation

Des campagnes de communication et d'information devront être menées pour faire connaître les parcs relais à tous les publics : localisation, horaires, fonctionnement, avantage tarifaire, bénéfice du stationnement en parc relais ...

Cette communication pourra se faire par des campagnes d'affichage dans les gares et les transports collectifs.

En parallèle, des informations pourront être diffusées sur les sites internet de la communauté d'agglomération, des communes et des transports publics.

## IV.3. Inciter au report modal vers les transports collectifs

Des prospectus pourront également être distribués autour des gares et apposés sur les véhicules stationnés sur la voirie à proximité des gares pour inciter au report du stationnement vers les parcs relais.

L'accès aux parcs relais labellisés devra pouvoir se faire grâce à l'utilisation du pass Navigo. Ces Parcs Relais seront accessibles grâce à un pass Navigo chargée d'un forfait en cours de validité et à un abonnement au service, directement chargé sur la carte Navigo. La présence du logo « Parc Relais » label du STIF, permettra l'identification du service.

## Action IV.3.3

**Mettre en œuvre le référentiel de qualité de service préconisé par le STIF sur les parcs relais non labellisés**

Financeurs : STIF, CASQY,

Gestionnaire des parkings

Coût : étude d'opportunité : 30 000€

Partenaires/Moyens à mobiliser : STIF

Actions liées : Adaptation du stationnement autour des parcs relais

Calendrier : Moyen terme

Etape à venir : Etudes préalables



Une expérimentation a été réalisée sur le parc relais de Saint-Quentin-en-Yvelines. Les parcs relais seront alors considérés comme les premiers maillons de la chaîne de déplacement des transports en commun et affirmeront leur vocation à accueillir des usagers des transports en commun.

Le Schéma directeur des parcs relais (SDPR) préconise un référentiel de qualité de service pour ces derniers. Seuls les 3 parcs relais de la gare de Saint-Quentin-en-Yvelines sont aujourd'hui labellisés par le STIF.

L'objectif est d'obtenir la labellisation de l'ensemble des parc-relais situés sur le territoire de la CASQY dont ceux des gares de Trappes et de La Verrière grâce à la mise en œuvre du référentiel de qualité de service du SDPR.

A cette fin, un dossier de demande de subventions concernant la labellisation des parcs relais de Trappes devra être soumis au STIF, ce dernier sera étayé par une étude d'opportunité et sera conditionnée par l'élaboration d'un projet plus global traitant l'ensemble des modes d'accès aux gares.

Le réaménagement du pôle multimodal de la gare de la Verrière impliquera de traiter les parcs relais. Des parcs relais en structure seront déployés en respectant les critères de qualité de service fixés par le STIF dans le cadre de la labellisation régionale.

## Indicateurs de suivi

. Nombre de parcobus de construit

## Actions PDU IF liées

5.2

## IV.4. Développer le stationnement des vélos

## Dysfonctionnements actuels

- Problématique de l'offre de stationnement insuffisante sur le domaine public
- Des parcs de logements pas adaptés à la pratique du vélo (absence ou inadaptation de stationnement)

## Objectifs

- Encourager la pratique du vélo en supprimant les difficultés qu'un utilisateur peut rencontrer
- Offrir des espaces dédiés au stationnement vélo à chaque bout de la chaîne de déplacement

## Calendrier

Court Terme (1 à 2 ans)	Moyen Terme (3 à 5 ans)	Long Terme (5 à 10 ans)
Action IV.4.1		
Action IV.4.2		
Action IV.4.3		
	Action IV.4.4	

## Action IV.4.1

## Inscrire dans les PLU des normes de stationnement pour les vélos

Financeurs : CASQY, Communes

Coût : ETP 5 jours /an

Partenaires/Moyens à mobiliser : /

Actions liées : Encourager la pratique du vélo

Calendrier : Court terme

Etape à venir : Etudes préalables

Echange avec la population à venir : Concertation et enquête publique



- Habitat : 0,75m<sup>2</sup> par logement pour les logements jusqu'à deux pièces et 1,5 m<sup>2</sup> par logement dans les autres cas avec une surface minimale de 3 m<sup>2</sup> minimum,
- Bureaux : 1,5 % de la surface de plancher,
- Activités, commerces de plus de 500 m<sup>2</sup> de Surface de Plancher, industries et équipements publics : a minima une place pour dix employés. On prévoira aussi, le stationnement des visiteurs,
- Établissements scolaires (écoles primaires, collèges, lycées, universités) : 1 place pour huit à douze élèves.

Cette action est une prescription du PDUIF. L'article 12 des PLU doit spécifier des normes de stationnement pour les vélos d'autant que le local vélos n'entre pas « naturellement » dans les plans d'habitation, étant parfois prévu, et susceptible de servir de variable d'ajustement vis-à-vis de besoins plus impérieux. Il s'ensuit que le local vélos disparaît du projet final ou voit ses dimensions se réduire à un niveau qui ne correspond pas avec le potentiel d'usage. Il faudra intégrer dans l'article 12 concernant les zones U et AU du PLUI, les normes et recommandations du PDUIF suivantes sur l'espace offert pour le stationnement des vélos dans les bâtiments :

Ces normes et recommandations seront inscrites dans le PLUI et respecteront à la fois le décret 2011-873 du 25 juillet 2011 relatif aux installations dédiées à la recharge des véhicules électriques ou hybrides rechargeables dans des bâtiments et aux infrastructures pour le stationnement sécurisé des vélos et l'arrêté du 20 février 2012 relatif à l'application des articles R.111-14-2 à R. 111-14-5 du code de la construction et de l'habitation.



## IV.4. Développer le stationnement des vélos

### Action IV.4.2

#### Poursuivre le projet de vélostation



Financeurs : CASQY, Région, STIF

Coût : Stationnement sécurisé sur

les 3 gares : 700 k € (75 % de participation STIF)

Atelier et location de vélos : 300 k € (50 % de participation de la Région dans un plafond de 280 k €)

Partenaires/Moyens à mobiliser : Communes

Actions liées : Encourager la pratique du vélo, Poursuivre le déploiement de stationnement vélos sur l'espace public

Calendrier : Court terme

Etape à venir : Réalisation

Le projet vise à déployer des services vélos dans les 3 gares SNCF de l'Agglomération, à savoir Saint-Quentin-en-Yvelines, Trappes et la Verrière afin de :

- Faciliter les correspondances vélo – train,
- Soutenir le développement de la pratique du vélo sur le territoire,
- Proposer une alternative à la voiture particulière.

Les vélostations constituent des pôles vélos qui rassemblent les services suivants :

- parking vélo sécurisé : offrir aux salariés un stationnement sécurisé, notamment de nuit, pour leur trajet gare-travail.
- Location de vélo longue durée pour une durée de quelques semaines à un an : permettre l'essai d'un vélo à moindre frais avec une possibilité de remisage à domicile.
- Location de vélo de courte durée pour quelques heures à une journée.
- Services d'entretien/réparation : « contrôles techniques », réparation, réglage sur place, mise à disposition d'appareils automatiques (station de gonflage, lavage,...).

Il est envisagé de mettre en œuvre un service de location de vélos et d'atelier de réparation en gare de Saint-Quentin-en-Yvelines. Le stationnement

libre et sécurisé sera déployé sur les 3 gares SNCF de l'agglomération.

La CASQY a pour ambition de développer d'abord ce projet sur la gare de Saint-Quentin-en-Yvelines à l'horizon mi-2014.

L'objectif final est d'implanter des consignes collectives et sécurisées sur les trois gares SNCF de l'agglomération.



Vélostation à Chambéry  
Source : Chambéry



## IV.4. Développer le stationnement des vélos

## Action IV.4.3

**Poursuivre le déploiement de stationnement vélos sur l'espace public**

Financeurs : STIF pour les pôles d'échange, Région pour les lycées, Département pour les collèges, Communes et CASQY pour les autres places de stationnement public  
 Coût : stationnement simple : 300 €/arceaux  
 stationnement avec abri : entre 700 et 1 000 €/place  
 stationnement sécurisé : entre 2 000 et 2 500 €/vélo  
 Articulation communes : 1 jour ETP/mois  
 Partenaires/Moyens à mobiliser : Communes  
 Actions liées : Encourager la pratique du vélo, Poursuivre le projet de la vélostation  
 Calendrier : Court terme  
 Etape à venir : Etudes préalables

Le schéma directeur cyclable prévoit l'implantation de nombreux stationnements vélos sur l'espace public. Il s'agit de poursuivre l'implantation de stationnements pour desservir les équipements de niveau communautaire de Saint-Quentin-en-Yvelines. Dans le cadre de ce nouveau PLD, il s'agit également pour les communes de compléter le maillage de stationnements vélos au niveau des équipements communaux en l'articulant avec le maillage communautaire.

Le nombre de places et le type de stationnements proposés par équipements sont liés à l'importance du potentiel vélo mis en évidence dans le diagnostic du schéma directeur cyclable. L'ensemble des stationnements prévus dans ce dernier seront mis en place en 2013.

Trois types de dispositifs sont implantés sur l'agglomération :

- Des arceaux simples (non couverts) pour le stationnement de courte durée sur espace public. Il s'agit d'un dispositif efficace et peu onéreux, adapté aux parkings de petite ou de grande taille.

- Des arceaux avec une couverture de selle intégrée pour le stationnement moyenne ou longue durée des personnels des équipements gérés par la CA. Ce dispositif, moins onéreux que l'implantation d'un abri, est très sécurisant mais relativement consommateur d'espace. Il est donc destiné à des parkings de petite taille.
- Des arceaux simples couverts par un toit pour le stationnement de moyenne ou longue durée.

Les implantations d'arceaux concernent soit l'espace public communautaire ou communal à proximité des équipements, soit l'emprise des équipements eux-mêmes quand ils sont gérés par la CASQY.

Quand l'implantation d'arceaux concerne des équipements publics hors CASQY ou communes de la CASQY, des contacts seront pris avec le propriétaire pour l'inciter à réaliser les travaux.

De plus, le PDUIF préconise, dans les zones U et AU des PLU, et dans un rayon de 800m autour des gares, que les communes doivent prendre les arrêtés municipaux permettant de réserver 1 place de stationnement dédiée à un véhicule particulier sur 50 à un stationnement vélo. Il est généralement considéré qu'une place de stationnement pour véhicule particulier de 5m permet d'accueillir 4 à 5 vélos.

Les étapes suivantes sont proposées:

- Une liste des quelques équipements encore non équipés sera finalisée. A ce stade sont identifiés :
  - o Ciné 7 Mares
  - o Médiathèque J. Jaurès
  - o Médiathèque Saint-Exupéry
  - o Commanderie des Templiers
  - o Théâtre de SQY
  - o Office de tourisme
  - o Hôtel de ville de La Verrière

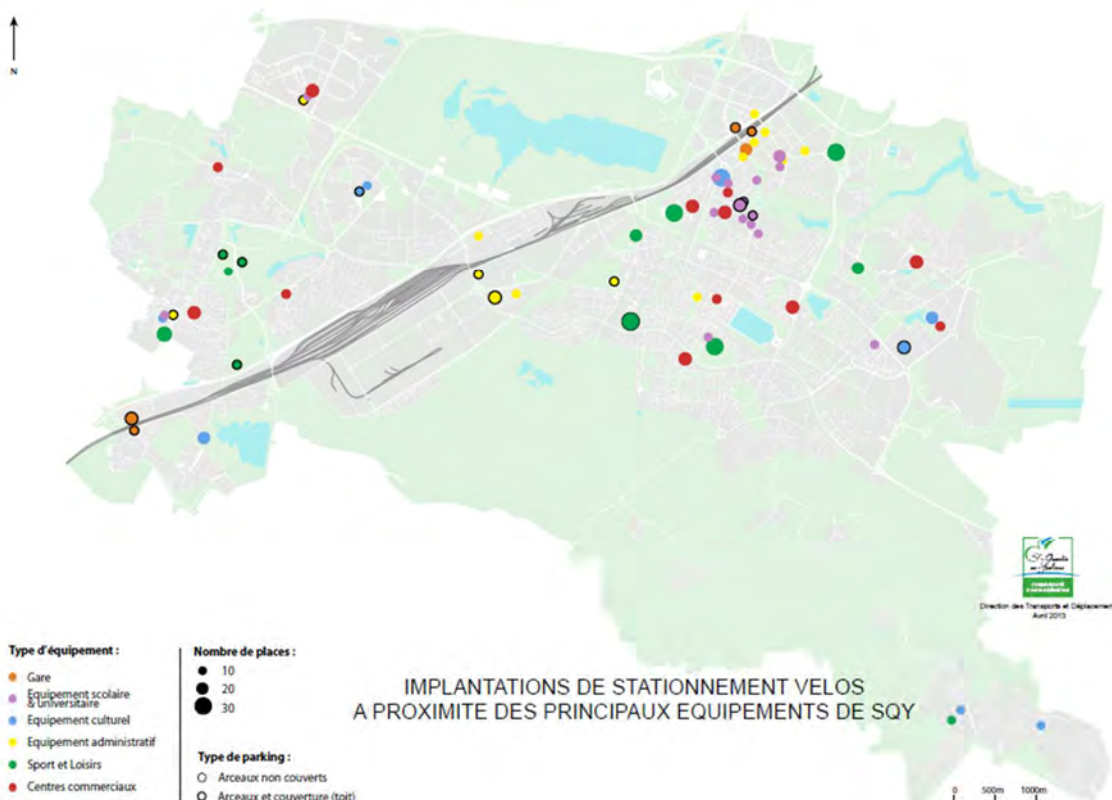
## IV.4. Développer le stationnement des vélos

- Travailler avec les communes pour articuler les maillages de stationnements communautaires et ceux des communes ;
- Veiller à intégrer la réalisation de stationnements vélos pour la programmation d'équipements neufs ou lors du réaménagement de voirie.

## Prescription du PDU IF

Les communes prendront les arrêtés municipaux permettant la mise en application de réservation de places de stationnement pour les vélos dans les zones urbaines et à urbaniser des PLU, et dans un rayon de 800m autour des gares. Les normes concernant les zones U et AU des PLU devront être au moins aussi contraignantes que celles données dans le PDUIF. Il s'agira de réserver 1 place de stationnement de véhicules particuliers sur 50 au stationnement vélo.

	Places prévisionnelles	Places Réalisées	Nombre de pôles	Coût CASQY	Coût total TTC
2010	444	332	22	42 651 €	73 291 €
2011	318	212	16	32 439 €	55 743 €
2012	448	386	26	23 644 €	40 630 €
Total	1210	930	64	98 734 €	169 664 €



Carte d'implantation des parkings à vélos réalisés de 2010 à 2013

Source : Schéma directeur cyclable

## IV.4. Développer le stationnement des vélos

## Action IV.4.4

**Travailler avec les bailleurs et les copropriétés pour développer le stationnement des vélos dans le parc privé**

Financeurs : Bailleurs, copropriétés

Coût : 1 jour ETP/ mois

Partenaires/Moyens à mobiliser : CASQY

Actions liées : Encourager la pratique du vélo

Calendrier : Moyen terme

Etape à venir : Etudes préalables

Dans de nombreux habitats collectifs le stationnement vélo n'a pas été pris en compte dans la conception des bâtiments. Cette absence de stationnement représente un frein à l'utilisation quotidienne du vélo sur Saint-Quentin-en-Yvelines.

Pour cette raison, il est nécessaire de développer des stationnements sécurisés pour les vélos dans les bâtiments d'habitation. Ces stationnements pourront prendre diverses formes en fonction de la situation de l'immeuble. Ils devront nécessairement être couverts et sécurisés. Ils seront implantés de préférence en rez-de-chaussée sauf impossibilité technique.

Dans ces habitations déjà construites, la CASQY devra travailler avec les copropriétés et les bailleurs des immeubles pour développer le stationnement des vélos. Les stationnements pourront se faire pendant des travaux de réhabilitation, par création ex-nihilo ou par remplacement de places automobiles.

Dans un premier temps, un bailleur sera contacté pour développer à titre expérimental le stationnement dans un ensemble d'immeubles.

Cette expérimentation permettra de définir les conditions de déploiement de ce type de stationnement.

**Indicateurs de suivi**

. Nombre de places de vélo créées

**Actions PDU IF liées**

4.2



## IV.5. Favoriser le développement des modes alternatifs

## Dysfonctionnements actuels

- Absence d'offre de stationnement structurée et dédiée au covoiturage et à l'autopartage

## Objectifs

- Développer l'usage des modes alternatifs comme le covoiturage ou l'autopartage,
- Limiter le nombre de voitures circulant en augmentant le nombre de personnes par véhicule

## Calendrier

Court Terme (1 à 2 ans)	Moyen Terme (3 à 5 ans)	Long Terme (5 à 10 ans)
Action IV.5.1		
Action IV.5.2		

## Action IV.5.1

**Prévoir dans les DSP des parcs relais l'encouragement aux modes alternatifs**

Financeurs : Gestionnaires des parkings, CASQY

Coût : à définir

Partenaires/Moyens à mobiliser : STIF

Actions liées : Développer les modes alternatifs

Calendrier : Continue

Etape à venir : Etudes préalables



- proposer des prises pour les véhicules électriques et VAE.

Ces actions seront intégrées dans les délégations de service public lors de leur renouvellement ou de leur renégociation. Les éléments qui seront inscrits dans les DSP pourront s'inspirer de certaines préconisations du Schéma Directeur des Parcs Relais du STIF en matière d'encouragement des modes alternatifs, comme la réservation de places au plus près des accès par exemple.

La CASQY pourra utiliser les délégations de service public des parcs relais pour encourager le développement des modes alternatifs sur son territoire.

Les Délégations de Service Public des parcs relais devront inclure des obligations pour les entreprises délégataires afin de réaliser des actions en faveur des modes alternatifs.

Pour favoriser le développement des modes alternatifs il pourra être étudié la possibilité de :

- réserver des places de stationnement pour les modes alternatifs à des emplacements privilégiés, notamment pour les autopartageurs ;
- développer des tarifications avantageuses pour les véhicules d'autopartage ;



## IV.5. Favoriser le développement des modes alternatifs

## Action IV.5.2 Identifier des localisations d'aire de covoiturage



Financeurs : Gestionnaire des parkings, entreprises, CASQY, Communes

Coût : 200 € pour 5 places repeintes

1 000€/place sur un parking existant

3 000€/place pour la création d'une aire

Partenaires/Moyens à mobiliser : /

Actions liées : Créer des points de rencontre, Développer les modes alternatifs

Calendrier : Court terme

Etape à venir : Etudes préalables

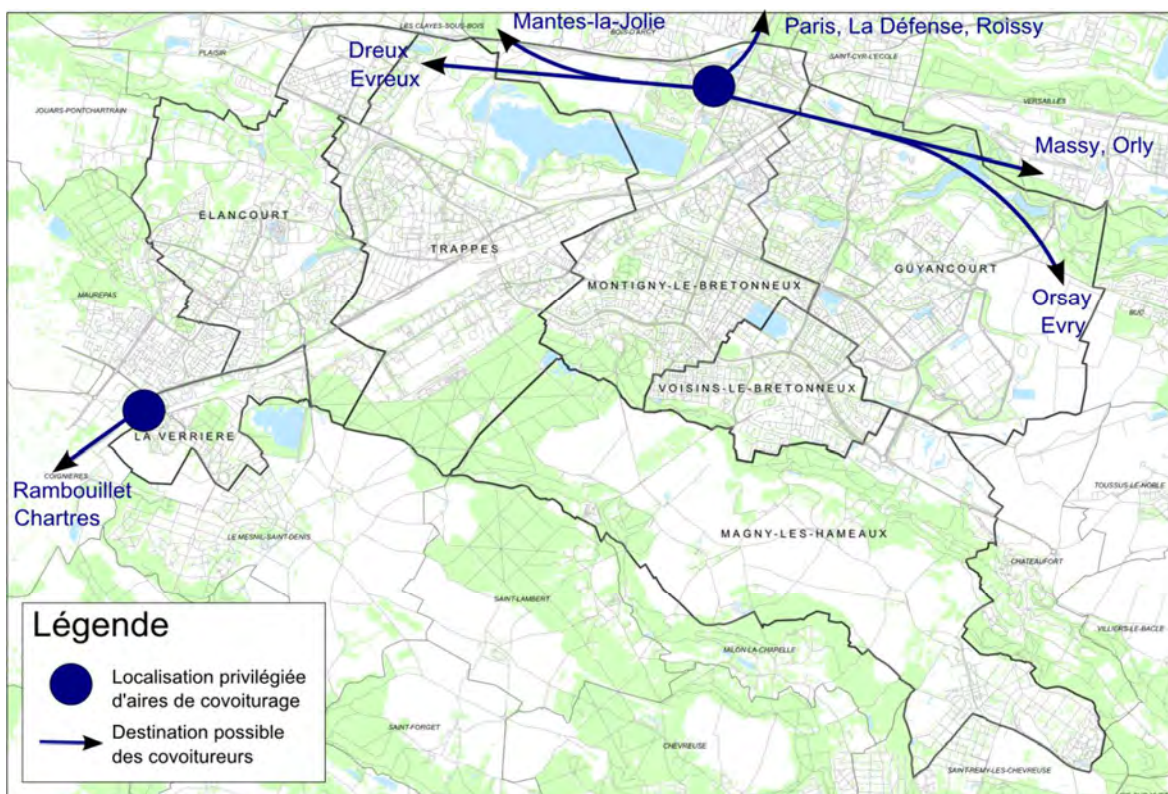
Le covoiturage pourra être encouragé grâce à des avantages développés pour leur stationnement touchant deux types de public :

- Réservation de places pour les covoitureurs dans les entreprises. La CASQY travaillera avec les entreprises pour encourager le développement de places de stationnement réservées aux covoitureurs dans les parkings des entreprises. Ce travail est à mettre en œuvre dans le cadre des PDIE. Sous l'impulsion des PDIE, plusieurs entreprises de

l'agglomération ont réservé au sein de leur parc de stationnement des emplacements de covoiturage situés à proximité directe des entrées des salariés. Ce type d'initiative devra être encouragé et valorisé.

- Localisation d'aires de covoiturage sur le territoire.

Les aires de covoiturage devront être développées dans des secteurs bien desservis par le réseau routier pour garantir un accès rapide aux covoitureurs. Une bonne connexion avec les réseaux magistraux est nécessaire pour offrir les temps de trajet les plus intéressants. Il est proposé que les aires de covoiturage soient développées en priorité à l'intersection entre la N12 et l'A12 semble pour les trajets vers Paris et le Nord de l'Ile-de-France et sur la RN10 au niveau de La Verrière pour tous les trajets qui irait vers le Sud-Ouest de l'Ile-de-France.



Carte d'implantation potentielle d'aires de covoiturage

Source : SYSTRA

## Indicateurs de suivi

Nombre d'aire de covoiturage

## Actions PDU IF liées

5.2, 5.5, 5.6

## IV.6. Assurer le remplissage des parkings à tout moment

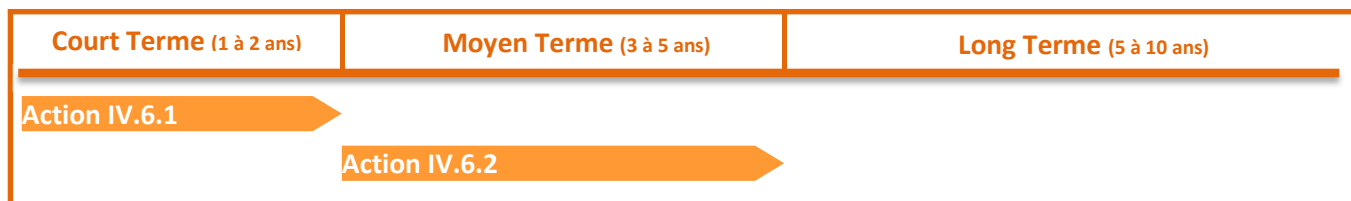
## Dysfonctionnements actuels

- Absence d'organisation du stationnement
- Une offre de stationnement pas adaptée aux nouvelles pratiques

## Objectifs

- Développer de nouvelles offres de stationnement en lien avec les nouvelles pratiques
- Favoriser les modes les plus écologiques

## Calendrier



## Action IV.6.1

## Orienter les automobilistes vers les parkings disponibles

Financeurs : CASQY,  
 Coût : 594 k € (fourniture et pose du système)  
 Partenaires/Moyens à mobiliser : /  
 Actions liées : /  
 Calendrier : court terme  
 Etapes à venir : réalisation



Centre, Etienne Marcel, Gare, Le Theule) afin d'améliorer la desserte et l'accessibilité des centres commerciaux, de la gare SNCF, de l'Université, des bureaux, des logements et du Vélodrome.

La mise en œuvre technique du système de jalonnement dynamique s'articule autour de trois grands axes :

- ✓ « **L'unité d'acquisition** » a pour rôle de déterminer de manière automatique le nombre de places disponibles dans un parking. Cette unité d'acquisition est propre à chaque parking. Elle recueille les données de comptage, convertit, traite et transmet ces données au « Poste Central ».
- ✓ « **Le Poste Central** » (correspond à un ordinateur classique) a pour rôle de recenser et traiter les informations venant des unités d'acquisition de chaque parking concerné.
- ✓ « **Le Panneau de Jalonnement Dynamique** » est placé sur le terrain (sur mât ou en façade). Il réceptionne et affiche les messages établis qui lui sont adressés depuis le Poste Central.

Les études de stationnement menées en 2007 et 2013 ont démontré une sous-utilisation régulière des différents parcs de stationnement du centre de Saint-Quentin-en-Yvelines malgré une offre conséquente (environ 7900 places).

Dans le courant de l'année 2013, les services de la Communauté d'agglomération ont étudié, en collaboration avec l'ensemble des partenaires concernés (communes et exploitant de parking), l'opportunité d'installer un système de jalonnement dynamique sur le territoire saint-quentinois. Ce projet vise à fournir, par l'intermédiaire de panneaux d'affichage électronique, une information en temps réel du nombre de places libres dans les parkings et de la direction à suivre pour les rejoindre.

L'étude a conclu à l'opportunité d'installer un système de jalonnement dynamique des sept parkings en ouvrage situés dans le centre de Saint-Quentin-en-Yvelines (Aqueduc, Bertin, Bièvre,

## IV.6. Assurer le remplissage des parkings à tout moment

## Action IV.6.2

**Mutualiser les offres de Parking**

Financeurs Communes, Gestionnaire de parking

Coût : étude d'opportunité : 30 000€

Partenaires/Moyens à mobiliser : Promoteurs, CASQY

Actions liées : /

Calendrier : Moyen terme

Etape à venir : Etudes préalables

La mutualisation des offres de parkings permet de limiter les coûts de constructions des nouveaux programmes ou d'éviter la construction de nouveaux parcs de stationnement.

Elle consiste :

- soit à limiter l'offre privée associée à chaque projet immobilier en créant des parkings mutualisés qui répondent aux besoins complémentaires de plusieurs projets proches, que ce soit des bureaux ou des logements
- soit à faire jouer la complémentarité d'usage entre des parkings publics et/ou privés existants pour éviter par exemple la construction d'un nouvel ouvrage.

Dans des espaces contraints, la mutualisation permet donc de répondre à une rationalisation de l'offre de stationnement, de proposer une offre alternative au stationnement de surface, d'optimiser l'espace et les coûts du stationnement.

La création de parking mutualisé peut s'avérer difficile dans le cadre juridique vis-à-vis de l'articulation avec le PLU. Les places requises doivent être construites sur le terrain d'assiette ou dans son environnement immédiat. Une même place ne peut être comptabilisée dans deux permis de construire. Les PLU devront ainsi être adaptés pour offrir la possibilité de développer des parkings mutualisés dans le cas d'opérations complexes. Des études d'opportunité devront être menées pour assurer l'intérêt d'un tel dispositif. Le règlement du PLU de Strasbourg permet cette disposition par le texte suivant : « les normes

précitées peuvent être réduites si les places de stationnement correspondent à des occupations alternatives. Le nombre de places à réaliser doit néanmoins être au moins égal à celui correspondant à la catégorie de locaux générant le plus de places de stationnement suivant la norme définie au tableau ci-dessus. »

Une étude d'opportunité sera menée pour juger de l'intérêt d'un tel dispositif sur le territoire de Saint-Quentin-en-Yvelines. Cette étude comprendra une partie d'analyse juridique pour attester de la faisabilité d'un tel système.

**Indicateurs de suivi**

. Nombre de jalonements mis en place

**Actions PDU IF liées**

5.2, 5.3



### IV.7. Développer une offre pour le stationnement des véhicules de livraisons

#### Dysfonctionnements actuels

- Nuisances liées à la circulation des poids lourds et des véhicules utilitaires

#### Objectifs

- Limiter les nuisances dues à la circulation des poids lourds et véhicules utilitaires
- Organiser les livraisons à l'échelle de la Communauté d'Agglomération

#### Calendrier

Court Terme (1 à 2 ans)	Moyen Terme (3 à 5 ans)	Long Terme (5 à 10 ans)
	Action IV.7.1	
Action IV.7.2		
Action IV.7.3		

#### Action IV.7.1

##### Créer des aires de stationnement de repos ou d'arrêt

Financeurs CASQY, Communes

Coût : 3 000€/place

Partenaires/Moyens à mobiliser : /

Actions liées : Etablir un plan des itinéraires poids lourds

Calendrier : Moyen terme

Etape à venir : Etudes préalables



#### Action IV.7.2

##### Prendre en compte les aires de livraison dans les documents d'urbanisme

Financeurs CASQY, Communes

Coût : fonctionnement des collectivités

Partenaires/Moyens à mobiliser : /

Actions liées : /

Calendrier : Court terme

Etape à venir : Etudes préalables

Echange avec la population à venir : Concertation



La création d'aires de stationnement de repos ou d'arrêt pour les transports de marchandises permettra de limiter les stationnements dangereux et conflictuels le long des voiries, où la présence de poids lourds à l'arrêt n'est pas souhaitée notamment pour des raisons de sécurité routière.

La CASQY se rapprochera des communes pour identifier les secteurs conflictuels et travaillera avec les communes pour trouver les solutions adéquates. Cette approche sera abordée au cas par cas, en fonction des problèmes rencontrés sur le territoire communal.

Les aires de livraisons à réserver sur espace privé dans les constructions nouvelles seront prises en compte dans l'élaboration des documents d'urbanisme (PLU, PLUI, ZAC). Pour ce faire, lors de l'élaboration du PLUI, des emplacements spécifiques devront clairement être identifiés pour accueillir des aires de livraison.

La loi LOTI précise qu'il faut « prendre en compte les besoins en surfaces nécessaires au bon fonctionnement des livraisons afin notamment de limiter la congestion des voies et des aires de stationnement ». Il s'agit de veiller dans tous les projets d'urbanisme à la bonne prise en compte des besoins en place de livraison sur espace privé dès la phase de conception afin de pallier tout phénomène de congestion et de nuisance liés à l'approvisionnement d'un espace industriel, commercial ou administratif.

## IV.7. Développer une offre pour le stationnement des véhicules de livraisons

## Préconisation du PDU IF

Le PDU IF recommande de retenir les normes suivants a minima pour les aires de livraison à réserver sur l'espace privé :

- Pour les commerces : une aire de livraison pour 1 000m<sup>2</sup> de surface de vente. Cette aire doit permettre l'accueil d'un véhicule de 2,60m de large, d'au moins 6m de long et 4,20m de haut, y compris le débattement de ses portes et d'un hayon élévateur. En outre, elle doit disposer d'une zone de manutention de l'ordre de 10m<sup>2</sup>.
- Pour les bureaux et activités : une aire de livraison de 100m<sup>2</sup> pour 6 000m<sup>2</sup> de SHON.

Des aires de livraison seront en parallèle aménagées sur voirie en nombre suffisant et bien localisées pour permettre des livraisons dans de bonnes conditions. Elles seront implantées notamment dans les secteurs où les artisans et activités libérales stationnent leurs fourgonnettes sur l'espace public. Lors de leurs travaux d'aménagement, les communes devront appliquer les préconisations du guide « aires de livraison – guide pour leur quantification, leur localisation et leur dimensionnement » – Certu 2009.

## Action IV.7.3

## Renfort du contrôle du respect du bon usage des aires de livraison



Financeurs Communes

Coût : 30 000 €/agent/an

Partenaires/Moyens à mobiliser : /

Actions liées : Contrôler le respect des règles de circulation, Améliorer le contrôle de la réglementation du stationnement, Rapprocher les polices municipales, Veiller à la bonne pratique du stationnement

Calendrier : Continue

Etape à venir : Etudes préalables

Pour que les places de livraison soient utiles, elles doivent être respectées et disponibles pour les véhicules de livraison.

Les moyens de contrôle seront renforcés, notamment le matin aux horaires de livraisons. Des agents de la police municipale seront spécifiquement dédiés à cette tâche le matin.

Par ailleurs, la signalétique sera améliorée avec un marquage au sol repeint, une visibilité accrue des panneaux...

Cette action sera directement en lien avec le thème 4.8 « veiller à la bonne pratique du stationnement ».

## Indicateurs de suivi

. Nombre d'aires de stationnement poids lourds

## Actions PDU IF liées

7.4

## IV.8. Veiller à la bonne pratique du stationnement

## Dysfonctionnements actuels

- Nuisances liées à la circulation des poids lourds et des véhicules utilitaires

## Objectifs

- Limiter les nuisances dues à la circulation des poids lourds et véhicules utilitaires
- Organiser les livraisons à l'échelle de la Communauté d'Agglomération

## Calendrier

Court Terme (1 à 2 ans)	Moyen Terme (3 à 5 ans)	Long Terme (5 à 10 ans)
Action IV.8.1		
Action IV.8.2		
Action IV.8.3		

## Action IV.8.1

## Communiquer sur les bonnes pratiques du stationnement

Financeurs CASQY, Communes

Coût : ETP 6 jours/ an

Partenaires/Moyens à mobiliser : Gestionnaire des parkings

Actions liées : Amélioration du contrôle de la réglementation du stationnement, Réalisation d'un plan intercommunal de stationnement

Calendrier : Continue

Etape à venir : Etudes préalables



## Action IV.8.2

## Améliorer le contrôle de la réglementation du stationnement

Financeurs Communes

Coût : 100€/barrière

Partenaires/Moyens à mobiliser : Préfecture, CASQY

Actions liées : Contrôler le respect des règles de circulation, Rapprocher les polices municipales, Renfort du contrôle du respect du bon usage des aires de livraison

Calendrier : Continue

Etape à venir : Etudes préalables



Cette action est développée dans le thème « communiquer et informer » (action VI.5.1)

Les communes devront veiller au respect de la réglementation en parallèle des campagnes de communication et d'information des automobilistes. La CASQY travaillera avec les communes si besoin en tant que médiateur pour rapprocher les différentes polices municipales comme décrit dans l'action III.2.7.

Pour atteindre cet objectif d'obtenir un bon niveau de respect, un dispositif de surveillance devra être mis en place de façon adéquate pour répondre aux problèmes soulevés.

Il convient de faire respecter tant l'accessibilité des trottoirs et espaces publics que les aires de livraison, les places réservées aux personnes

## IV.8. Veiller à la bonne pratique du stationnement

handicapées, aux taxis, aux véhicules de transport public, aux autocars de tourisme et aux véhicules en autopartage ou de covoiturage.

Dans certains secteurs où le stationnement sauvage est fréquent et dangereux, les espaces piétons et cyclables seront protégés de ce dernier par la mise en place de dispositifs d'aménagement. Il pourra notamment s'agir de barrières qui empêchent le stationnement des voitures particulières tout en veillant à laisser l'accessibilité aux PMR. De tels dispositifs seront déployés aux abords des écoles, des équipements publics et des centres-villes, notamment aux abords des commerces.

**Action IV.8.3 Travailler sur la matérialisation et le bon repérage des places**


Financeurs : CASQY, Communes

Coût : 40 €/place repeinte

Partenaires/Moyens à mobiliser : /

Actions liées : Améliorer le contrôle de la réglementation du stationnement

Calendrier : Continue

Etape à venir : Etudes préalables

La matérialisation des places de stationnement et le bon repérage des places contribuent à une bonne pratique du stationnement.

Un entretien régulier du marquage au sol sera mené. Une surveillance de l'état des marquages au sol sera menée pour veiller à intervenir dans le cas d'une dégradation temporelle.

**Indicateurs de suivi**

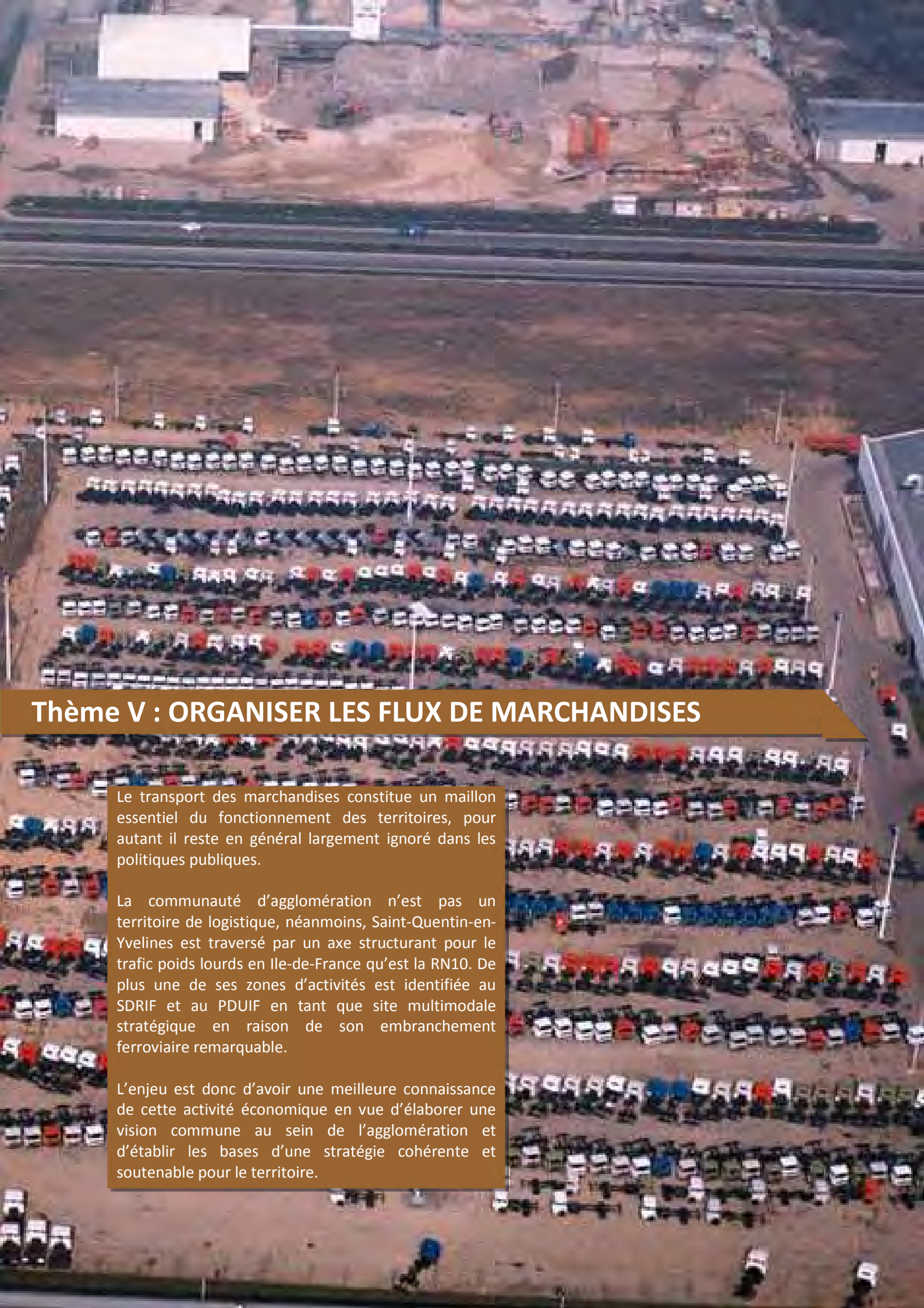
. Nombre de PV distribués

**Actions PDU IF liées**

5.2







## Thème V : ORGANISER LES FLUX DE MARCHANDISES

Le transport des marchandises constitue un maillon essentiel du fonctionnement des territoires, pour autant il reste en général largement ignoré dans les politiques publiques.

La communauté d'agglomération n'est pas un territoire de logistique, néanmoins, Saint-Quentin-en-Yvelines est traversé par un axe structurant pour le trafic poids lourds en Ile-de-France qu'est la RN10. De plus une de ses zones d'activités est identifiée au SDRIF et au PDUIF en tant que site multimodale stratégique en raison de son embranchement ferroviaire remarquable.

L'enjeu est donc d'avoir une meilleure connaissance de cette activité économique en vue d'élaborer une vision commune au sein de l'agglomération et d'établir les bases d'une stratégie cohérente et soutenable pour le territoire.

Le cinquième thème du plan d'actions concerne les flux de marchandises. Traversée par un axe structurant pour le trafic des poids lourds en Ile-de-France et pourvue d'une zone d'activité identifiée comme site multimodale stratégique à l'échelle régionale, la CASQY se doit d'organiser les flux de marchandises sur son territoire. L'enjeu général est de tirer profit de ce domaine d'activités économiques et de lui garantir un bon fonctionnement sans subir les nuisances qu'il peut impliquer.

A cette fin, le thème V comporte un total de 9 actions et a été divisé en 4 sous-thèmes :

- **V.1. Optimiser les conditions de livraison** : il s'agit de l'action structurante de la Communauté d'agglomération en matière d'organisation des flux de poids lourds. L'objectif est d'établir un plan des itinéraires des poids lourds sur les voies de l'agglomération afin d'orienter les poids lourds vers le réseau de voirie adapté ;
- **V.2. Développer le site logistique de Trappes-Elancourt** : la zone d'activité de Trappes-Elancourt a été identifiée comme un site stratégique pour l'organisation de la logistique à l'échelle régionale. Ainsi, un ensemble d'actions a été proposé pour assurer le développement économique de ce site dans le respect de son environnement ;
- **V.3. Développer la logistique urbaine** : la Communauté d'agglomération souhaite étudier la possibilité de développer la logistique urbaine sur son territoire. Si l'opportunité est avérée, des actions pour le développement de cette filière seront menées ;
- **V.4. Développer une offre pour le stationnement des véhicules de livraisons** : ce sous-thème propose des actions afin de limiter les nuisances liées au stationnement des véhicules de livraison.

Les actions sont détaillées les unes après les autres dans les pages suivantes.

### Indicateurs d'impacts du thème V

. Volume et typologie du trafic poids lourds



# V. ORGANISER LES FLUX DE MARCHANDISES

## V.1. Optimiser les conditions de livraison

### Dysfonctionnements actuels

- Horaires de livraisons différentes sur chaque commune
- Manque de continuité dans les itinéraires des poids lourds

### Objectifs

- Harmoniser les réglementations de circulation des poids lourds et de livraison
- Réduire les nuisances environnementales

### Calendrier



#### Action V.1.1

**Établir un plan des itinéraires des poids lourds et orienter les poids lourds vers le réseau de voirie adapté**

Financeurs : CASQY, Communes (contrôle)

Coût : 1 jour ETP / mois

plan des itinéraires poids lourds : 10 000 €

Jalonnement : 400 euros/panneau

Partenaires/Moyens à mobiliser : gestionnaires de voirie

Actions liées : Hiérarchiser le réseau viaire

Calendrier : Moyen terme

Etape à venir : Etudes préalables

Echange avec la population à venir : Concertation



Le pouvoir de police des maires permet aux communes de définir et de mettre en place des réglementations adaptées aux itinéraires des poids lourds. Les communes d'Elancourt, de Montigny et de Voisins-le-Bretonneux ont mis en place des itinéraires poids lourds.

Dans le cadre des réflexions menées sur la hiérarchisation du réseau viaire, une coordination des horaires et des itinéraires sur l'ensemble des communes sera proposée pour permettre d'une part une limitation des nuisances liées à la circulation des poids lourds et d'autre part permettre un bon approvisionnement des habitants et des entreprises. Dans ce cadre, il s'agira de définir des horaires et itinéraires cohérents à l'échelle de la Communauté d'agglomération en évitant autant que possible le

passage des poids lourds par les zones résidentielles ou entre 20h et 6h.

Pour ce faire il s'agira de prendre en compte les orientations définies à l'échelle régionale, départementale ou au sein de l'OIN Paris-Saclay.

Leur parcours devra être le plus simple et le plus court possible entre les axes routiers structurants et les zones d'activités et les pôles commerciaux.

La Communauté d'agglomération organisera la mise en œuvre des échanges entre les communes et sera garante de cette harmonisation.

Cette harmonisation ne pourra se faire qu'après le partage et la validation du projet de hiérarchisation viaire du volet « agir sur la circulation automobile ».

Une étude actuellement en cours a permis de réaliser une première proposition d'itinéraires poids lourds présentés ci-après.

Une fois les itinéraires de circulation des poids lourds établis, la Communauté d'agglomération :

- se rapprochera des fournisseurs de GPS pour que ces derniers mettent à jour les itinéraires PL au sein des outils qu'ils développent ;
- mettra en place un jalonnement adapté et harmonisé pour les 7 communes visant à



## V. ORGANISER LES FLUX DE MARCHANDISES

### V.1. Optimiser les conditions de livraison

orienter le trafic des poids lourds vers le réseau qui aura été défini.

Cette mesure n'a de sens que si un contrôle est effectué.

En parallèle, le PDUIF propose un référentiel commun et simplifié que les communes pourront mettre en œuvre au moyen de leurs arrêtés :

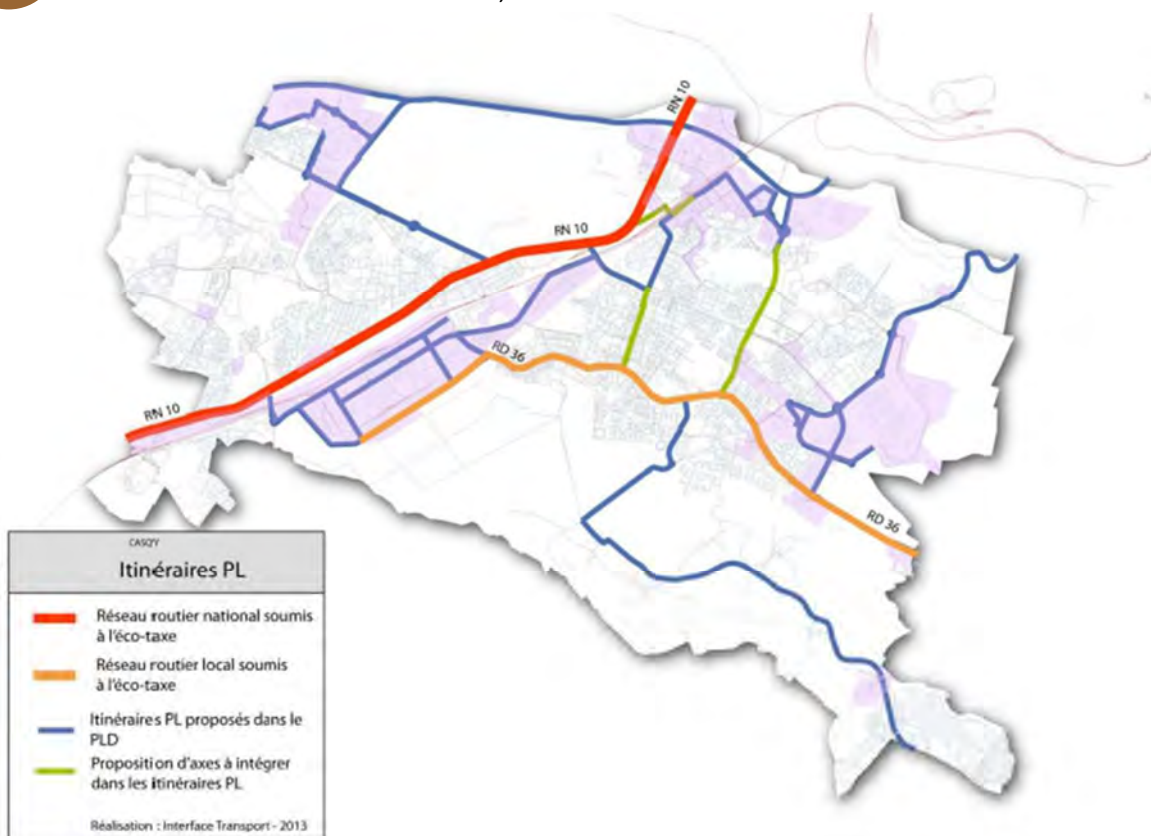
- les réglementations d'accès visant à éviter l'accès en ville des plus gros véhicules et non sur le tonnage. Il est ainsi possible d'interdire l'accès à l'ensemble des voies d'une commune aux véhicules les plus gros, sur la base du paramètre de surface au sol. Le seuil préconisé est 29m<sup>2</sup> de surface au sol. A titre exceptionnel, dans le cas de cœurs de villes particulièrement contraints, et en tous les cas sur des périmètres restreints, il est possible d'adopter un seuil plus restrictif de 18 m<sup>2</sup>. En tout état de cause, ces limitations ne

pourront s'appliquer ni au réseau de voirie à caractère structurant, ni aux itinéraires d'accès aux zones industrielles et d'activités les plus importantes.

Par ailleurs, ces restrictions n'ont pas forcément vocation à être permanentes, mais bien à encadrer les circulations aux périodes potentiellement conflictuelles (heures de pointe notamment). Elles peuvent par exemple être levées pendant les périodes nocturnes.

- Des réglementations concernant le gabarit physique (hauteurs, longueurs, largeurs) ou le tonnage des véhicules autorisés à circuler peuvent être appliquées. Néanmoins, celles-ci doivent rester ponctuelles et obéir à des logiques de contraintes physiques liées à l'infrastructure : charge maximale admissible par un pont, hauteur sous un tunnel, etc.

170



#### Indicateurs de suivi

. Nombre d'infractions relatives à la réglementation d'accès

#### Actions PDU IF liées

7.4

Proposition d'Itinéraires poids lourds autorisés à valider par l'action

Source : Interface Transport

# V. ORGANISER LES FLUX DE MARCHANDISES

## V.2. Développer le site logistique de Trappes Elancourt

### Dysfonctionnements actuels

- Embranchements ferroviaires desservant les entreprises non utilisées

### Objectifs

- Conforter la vocation du site comme un « site ferroviaire à enjeu stratégique »

### Calendrier

Court Terme (1 à 2 ans)	Moyen Terme (3 à 5 ans)	Long Terme (5 à 10 ans)
	Action V.2.1	
Action V.2.2		
Action V.2.3		

#### Action V.2.1

#### Améliorer la desserte routière de la plateforme logistique multimodale (ZATE)



Financeurs : Pont de la Villedieu : Etat, CASQY, Département ; Autres routes : Gestionnaires de voirie, Région (PRMD annexe 7 dispositif 1, à hauteur de 30%)  
Coût : Pont de la Villedieu : de 12 500 000 à 25 000 000 € en fonction des scénarios  
Partenaires/Moyens à mobiliser : CASQY, Région (PRMD)  
Actions liées : Améliorer les franchissements de la RN 10 et des voies ferrées, Préserver la vocation multimodale de la ZATE, Maintenir les embranchements ferroviaires  
Calendrier : Moyen terme  
Etape à venir : Etudes préalables  
Echange avec la population à venir : A définir selon projet

plateformes logistiques multimodales régionales et le réseau routier national ou magistral.

Dans ce contexte tout développement d'activité logistique sur la ZATE doit faire l'objet de mesures dans le cadre d'étude de modélisation de trafic et de simulation dynamique pour évaluer l'impact sur la desserte routière.

En cas de confirmation au SDRIF de l'inscription de la zone d'activité de Trappes-Elancourt en tant que plateforme logistique multimodale, il conviendra d'en tirer les conséquences et d'améliorer les accès routiers à la ZATE.

L'amélioration de l'accès à la ZATE passe notamment par le réaménagement du pont de la Villedieu qui est un des principaux points noirs de l'agglomération. La réalisation de tels aménagements serait conforme à la mise en place d'itinéraire de liaisons terminales entre les

# V. ORGANISER LES FLUX DE MARCHANDISES

## V.2. Développer le site logistique de Trappes Elancourt

### Action V.2.2

#### Préserver la vocation multimodale de la ZATE dans les documents d'urbanisme



Financeurs : CASQY, Communes

Coût : 0.5 jour ETP / mois

Partenaires/Moyens à mobiliser : Région, EPF Yvelines, RFF, SNCF, Entreprises

Actions liées : Améliorer la desserte routière de la ZATE, Maintenir les embranchements ferroviaires

Calendrier : Continue

Etape à venir : Etudes préalables

Le site logistique de Trappes est inscrit dans l'armature logistique régionale envisagée au projet de SDRIF et de PDUIF. L'inscription au SDRIF de la zone d'activité de Trappes-Elancourt en tant que plateforme logistique multimodale, implique de préserver la vocation ferroviaire du site par l'adoption de mesures adéquates dans les documents d'urbanisme. Dans le cas où le choix de développer la logistique sur la ZATE serait fait, ces mesures pourraient consister en :

- La définition d'orientations dans le PLUI (maintien, développement ou création d'infrastructures ou de zones logistiques, rédaction discriminante pour certains types d'activités) ;
- Des dispositions spécifiques dans le règlement sur la destination des sols, voire même la définition de sous-secteurs adaptés,
- Instauration d'une fiscalité dissuasive.

La réflexion autour du PLUI pourra s'orienter notamment autour du découpage des secteurs et de l'affectation de ces derniers. En termes de découpage, les outils suivants pourraient être utilisés :

- Définition de secteurs qui couvrent le périmètre ouvert à la logistique en conservant la cohérence en termes de desserte ferroviaire. Les règles de découpage devront être travaillées avec RFF et la SNCF selon leurs projets

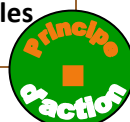
respectifs (création d'un atelier de maintenance par exemple) ;

- Création de secteurs que la collectivité souhaitera exclure des projets de développement logistique ;
- Si la stratégie du territoire inclut le maintien des activités des centrales à béton, il faudra l'expliciter dans le règlement de ce secteur ;
- A long terme et selon les projets du territoire, certains secteurs pourront faire l'objet d'une souplesse d'affectation qui dépendra de la dynamique d'urbanisation.

En parallèle, il sera possible pour la Communauté d'agglomération de suivre et anticiper les changements d'occupants et de propriétaires. L'aide de l'EPF Yvelines pourra être demandée pour mettre en place un portage foncier lorsque des opportunités se présentent en vue de la préservation des possibilités de développement du site.

### Action V.2.3

#### Remettre en fonctionnement les embranchements ferroviaires



Financeurs : Région, RFF, SNCF

Coût : 1 jour ETP / mois

Partenaires/Moyens à mobiliser : CASQY, Communes

Actions liées : Préserver la vocation multimodale de la ZATE.

Calendrier : Continue

Etape à venir : A définir

La localisation de la ZATE et son maillage ferroviaire en font un site remarquable à l'échelle de l'Ile-de-France. Toutefois, aucune entreprise n'exploite actuellement les embranchements ferroviaires qui les desservent bien que certaines entreprises se montrent intéressées pour reprendre leur exploitation, et aucun acteur n'est aujourd'hui mobilisé sur la préservation de ces embranchements.



# V. ORGANISER LES FLUX DE MARCHANDISES

## V.2. Développer le site logistique de Trappes Elancourt

En lien avec l'action précédente et à la condition de la volonté de la Communauté d'agglomération et des communes de préserver la vocation multimodale de la ZATE, plusieurs actions doivent être menées simultanément pour maintenir et remettre en fonctionnement ces embranchements ferroviaires et renforcer cette vocation multimodale:

- Identifier et mettre en place une structure capable de gérer et entretenir les ITE ;
- Développer une activité d'opérateur ferroviaire de proximité (une expérience a échoué en 2011) ;
- Mettre en place un accueil des entreprises souhaitant utiliser le réseau ferroviaire. La Communauté d'agglomération pourrait chercher à faire venir des entreprises ayant la volonté d'utiliser le réseau ferroviaire disponible par une prospective ajustée auprès de ces entreprises. Il conviendra également de cibler des filières économiques qui puissent apporter une dynamique intéressante au tissu économique existant sur ce territoire

Dans cette perspective, une expérimentation

pourrait être engagée avec l'appui de la puissance publique et tout particulièrement de la Région Ile-de-France qui a identifié la ZATE, dans son projet de SDRIF, comme site multimodal d'enjeux métropolitains.

**Préalablement à toute expérimentation et développement d'activité multimodale l'impact du camionnage sur l'agglomération doit être mesuré dans le cadre d'étude de modélisation de trafic et de simulation dynamique.**

A ces conditions, cette action permettra de promouvoir la logistique ferroviaire qui désengorgerait les routes d'une part du trafic routier des poids lourds sur le territoire et de développer par là-même une façon plus écologique de transports les marchandises.



Legende:  
— Votes ferrées

Embranchements ferroviaires existants sur la ZATE

Source : cartographie CASQY

### Indicateurs de suivi

. Superficie en ha préservée pour la vocation logistique

### Actions PDU IF liées

7.1



# V. ORGANISER LES FLUX DE MARCHANDISES

## V.3. Développer la logistique urbaine

### Dysfonctionnements actuels

- Impact du transport de marchandises sur l'environnement : nuisances sonores et polluantes significatives
- Norme Euro des véhicules poids lourds

### Objectifs

- Intégrer la logistique urbaine dans le développement de la ville
- Améliorer les performances environnementales du transport de marchandises

### Calendrier

Court Terme (1 à 2 ans)	Moyen Terme (3 à 5 ans)	Long Terme (5 à 10 ans)
Action V.3.1		
Action V.3.2		

#### Action V.3.1

#### Evaluer l'opportunité de développer une logistique de proximité plus durable

Financeurs : CASQY

Coût : étude faisabilité sur la logistique urbaine : 30 000€

Partenaires/Moyens à mobiliser : Communes, Région

Actions liées : Faciliter la création de sites logistiques en ville

Calendrier : Court terme

Etape à venir : Etudes préalables



concept pourra être fait pour assurer la création de ce service.

Des actions de communication devront accompagner l'expérimentation. Cette communication aura plusieurs objectifs suivant les cibles qu'elle devra toucher :

- Les habitants : l'objectif de cette communication est d'obtenir une bonne intégration au sein de l'environnement urbain et une bonne appréciation de la logistique urbaine par les habitants.
- Les commerces et entreprises : l'objectif est d'impliquer ces derniers pour qu'ils deviennent pleinement utilisateurs et acteurs d'une logistique durable.

Le développement du commerce électronique entraîne la multiplication des livraisons et l'enlèvement de petits colis. Pour remédier à cette problématique, il s'agit essentiellement de réfléchir à la problématique de la livraison du dernier kilomètre par des modes plus propres sur le territoire de Saint-Quentin-en-Yvelines.

Une étude de faisabilité pourra être menée pour évaluer le potentiel de développement de la logistique urbaine sur Saint-Quentin-en-Yvelines.

Si l'étude conclut à la pertinence d'une telle expérimentation sur l'agglomération, un travail d'expérimentation avec un développeur de ce

Les réflexions s'appuieront également sur l'étude menée par la Région à partir de Septembre 2013 sur les modèles de logistique urbaine et qui comptera également un volet sensibilisation/communication.



# V. ORGANISER LES FLUX DE MARCHANDISES

## V.3. Développer la logistique urbaine

### Action V.3.2

#### Mettre en place des mesures pour faciliter la création de sites logistiques en ville



Financeurs : CASQY, Communes

Coût : 1 jour ETP / mois

Partenaires/Moyens à mobiliser : Entreprises

Actions liées : Promouvoir une logistique de proximité plus durable

Calendrier : Court terme

Etape à venir : Etudes préalables

- Réserver des emplacements spécifiques dans le PLUI ;
- Etudier la mise à disposition de locaux destinés à accueillir des ELP de surface maximum de 300 m².

Le développement de la logistique urbaine sur Saint-Quentin-en-Yvelines, si elle est jugée pertinente, implique de faciliter la création de sites logistiques en ville.

Pour assurer le bon fonctionnement de la ville, il est admis que 4ha pour 100 000 habitants doivent être réservés à la logistique urbaine.

Pour cette raison il sera étudié la possibilité de développer des Espaces Logistiques de Proximité (ELP) dans les centres-villes. Les ELP sont des espaces permettant au livreur de réaliser plusieurs livraisons dans un périmètre restreint, les derniers mètres s'effectuant à pied à l'aide d'un engin de manutention.

Des consignes automatiques pourront également être développées comme l'espace Cityssimo à Montigny-le-Bretonneux.

Ces dernières proposent un service qui s'appuie sur la proximité, l'accessibilité (ouverture permanente), la sécurité des clients et des colis (vidéosurveillance, codes, scanners...), et la traçabilité des colis.

A cette fin il s'agit de :

- Réserver des espaces pour la logistique dans les opérations d'aménagement lors de leur conception ;
- Intégrer l'organisation de la logistique en ville dans le PLUI ;

#### Indicateurs de suivi

. Superficie de sites logistiques créés

#### Actions PDU IF liées

7.1, 7.5

# V. ORGANISER LES FLUX DE MARCHANDISES

## V.4. Développer une offre pour le stationnement du transport des marchandises

### Dysfonctionnements actuels

- Nuisances liées à la circulation des poids lourds et des véhicules utilitaires

### Objectifs

- Limitier les nuisances dues à la circulation des poids lourds et véhicules utilitaires
- Organiser les livraisons à l'échelle de la Communauté d'Agglomération

### Calendrier

Court Terme (1 à 2 ans)	Moyen Terme (3 à 5 ans)	Long Terme (5 à 10 ans)
	Action V.4.1	
Action V.4.2		
Action V.4.3		

#### Action V.4.1

#### Créer des aires de stationnement de repos ou d'arrêt

Financeurs CASQY, Communes  
Coût : 3 000€/place  
Partenaires/Moyens à mobiliser : /  
Actions liées : Etablir un plan des itinéraires poids lourds  
Calendrier : Moyen terme  
Etape à venir : Etudes préalables  
Echange avec la population à venir : Concertation

Cette action est développée dans le thème « stationnement » (action IV.7.1).

#### Action V.4.2

#### Prendre en compte les aires de livraison dans les documents d'urbanisme

Financeurs CASQY, Communes  
Coût : fonctionnement des collectivités  
Partenaires/Moyens à mobiliser : /  
Actions liées : /  
Calendrier : Court terme  
Etape à venir : Etudes préalables  
Echange avec la population à venir : Concertation

Cette action est développée dans le thème « stationnement » (action IV.7.2).

#### Action V.4.3

#### Renfort du contrôle du respect du bon usage des aires de livraison

Financeurs Communes  
Coût : 30 000 €/agent/an  
Partenaires/Moyens à mobiliser : /  
Actions liées : Contrôler le respect des règles de circulation, Améliorer le contrôle de la réglementation du stationnement, Rapprocher les polices municipales, Veiller à la bonne pratique du stationnement  
Calendrier : Continue  
Etape à venir : Etudes préalables  
Echange avec la population à venir : Concertation

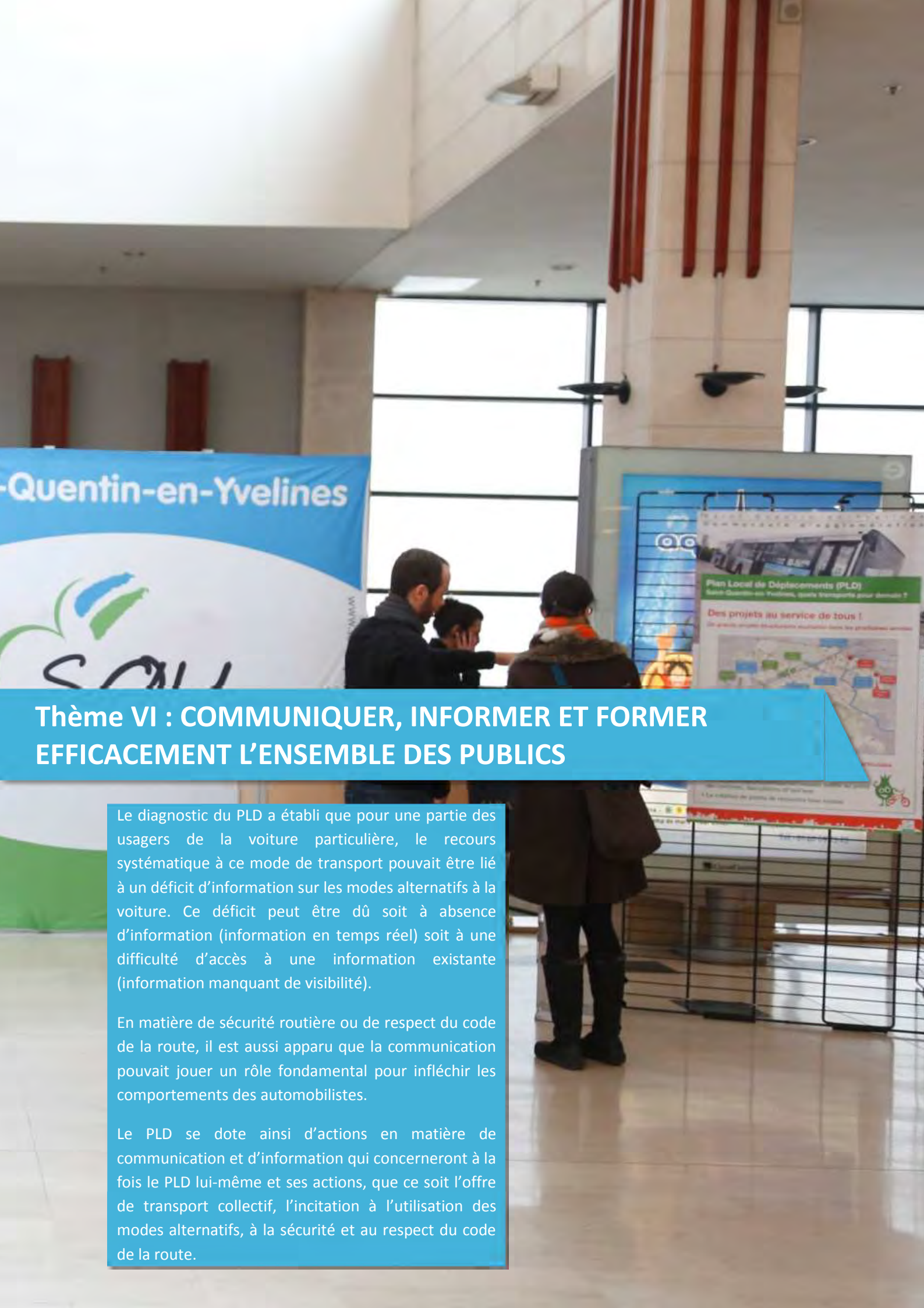
Cette action est développée dans le thème « stationnement » (action IV.7.3).

### Critères d'évaluation

. Nombre d'aires de stationnement poids lourds

### Actions PDU IF liées

7.4



## Thème VI : COMMUNIQUER, INFORMER ET FORMER EFFICACEMENT L'ENSEMBLE DES PUBLICS

Le diagnostic du PLD a établi que pour une partie des usagers de la voiture particulière, le recours systématique à ce mode de transport pouvait être lié à un déficit d'information sur les modes alternatifs à la voiture. Ce déficit peut être dû soit à absence d'information (information en temps réel) soit à une difficulté d'accès à une information existante (information manquant de visibilité).

En matière de sécurité routière ou de respect du code de la route, il est aussi apparu que la communication pouvait jouer un rôle fondamental pour infléchir les comportements des automobilistes.

Le PLD se dote ainsi d'actions en matière de communication et d'information qui concerneront à la fois le PLD lui-même et ses actions, que ce soit l'offre de transport collectif, l'incitation à l'utilisation des modes alternatifs, à la sécurité et au respect du code de la route.



## Introduction

Le sixième thème du plan d'actions concerne la communication. L'enjeu général est double : il s'agit d'une part d'impliquer les habitants et salariés à la construction des projets de mobilité et d'autre part de former et de sensibiliser la population aux actions qui seront menées.

A cette fin, le thème VI comporte un total de 16 actions et a été divisé en 8 sous-thèmes :

- **VI.1. Communiquer autour du PLD** : l'objectif de ces actions est de faire connaître les réalisations qui seront menées dans le cadre du PLD. Ainsi, l'enjeu sera de communiquer auprès de la population le projet de l'agglomération en matière de mobilité ;
- **VI.2. Améliorer l'information disponible pour les transports en commun** : les actions de ce sous-thème auront deux objectifs : d'une part d'améliorer la régularité et la fiabilité des transports collectifs par le développement d'outils performants et d'autre part de donner une information juste aux usagers des transports collectifs pour qu'ils puissent organiser au mieux leur trajet et améliorer la visibilité et la lisibilité du réseau sur le terrain ;
- **VI.3. Encourager la pratique des modes actifs et alternatifs** : le développement d'une politique de management de la mobilité fait l'objet d'actions pour encourager les changements de comportements et promouvoir l'usage des modes de transport durable ;
- **VI.4. Agir sur la circulation automobile** : ce sous-thème a pour objectif de sensibiliser la population aux enjeux de la sécurité routière dans l'optique de diminuer le nombre et la gravité des accidents ;
- **VI.5. Promouvoir le stationnement** : une communication sur les bonnes pratiques du stationnement est portée par ce sous-thème afin d'informer et former les usagers ;
- **VI.6. Impliquer les entreprises** : la prise en compte des salariés est importante pour un territoire comme Saint-Quentin-en-Yvelines. La démarche déjà entreprise pour le développement des PDIE sera poursuivie par le biais des actions proposées par ce sous-thème ;
- **VI.7. Rendre accessible l'information pour tous** : dans l'optique de satisfaire l'accessibilité de l'ensemble des modes de déplacement à tous, il est essentielle que l'information soit également rendu accessible à tous les publics. Ainsi, des actions pour réaliser cet objectif seront menées.

Les actions sont détaillées les unes après les autres dans les pages suivantes.

#### Indicateurs d'impacts du thème VI

- . Part modale des différents modes
- . Respect des règles de conduite
- . Évolution de la participation citoyenne



## Dysfonctionnements actuels

- Le PLD de 2003 n'a pas été utilisé comme un document de référence par les services
- Méconnaissance des actions mises en place

## Objectifs

- Faire du PLD un document de référence pour l'aménagement et le développement de l'agglomération
- Faire connaître les actions du PLD à tous les publics
- Inciter et sensibiliser les habitants et salariés aux pratiques de la mobilité durable

## Calendrier

Court Terme (1 à 2 ans)	Moyen Terme (3 à 5 ans)	Long Terme (5 à 10 ans)
Action VI.1.1		
Action VI.1.2		
	Action VI.1.3	
Action VI.1.4		

## Action VI.1.1

## Mener une veille sur les pratiques de déplacements

Financeurs CASQY

Coût : 4 jours ETP/mois

Partenaires/Moyens à mobiliser : STIF

Actions liées : /

Calendrier : Continue

Etape à venir : Continue



et leurs motifs sera réalisée. L'objectif est de veiller à ce que les projets soient en phase avec l'évolution des habitudes des usagers et de mesurer les effets des politiques publiques en matière de mobilité.

La connaissance des pratiques de mobilité des habitants et des salariés de Saint-Quentin-en-Yvelines et la compréhension de leurs motifs est un enjeu important pour agir efficacement.

L'Enquête Ménage Déplacements (EMD) qui a été réalisée en 2009-2010 avait pour objectif de collecter ces données. L'enrichissement et la poursuite de l'exploitation de ces données se fera par la réalisation d'études complémentaires. La CASQY a sollicité le STIF pour les appuyer dans ces exploitations complémentaires afin de faire des comparaisons avec les résultats obtenus à l'échelle régionale dans l'Enquête Globale Transport (EGT) 2011.

Une mise à jour régulière des connaissances concernant la mobilité des habitants et des salariés

## VI.1. Communiquer autour du PLD

**Action VI.1.2** **Concierter et impliquer les utilisateurs dans la mise en œuvre des projets du PLD**

Financeurs CASQY  
 Coût : 1 jour ETP/mois  
 Partenaires/Moyens à mobiliser : habitants et salariés de Saint-Quentin-en-Yvelines  
 Actions liées : /  
 Calendrier : Continue  
 Etape à venir : Continue  
 Echange avec la population à venir : Concertation



Les habitants et salariés de Saint-Quentin-en-Yvelines et les associations qui les représentent, devront être associés dans la mise en œuvre des actions du PLD.

Il s'agit avant tout de prendre en compte les avis des habitants ou populations cibles en définissant les attentes et en identifiant ainsi les problématiques sur le territoire. Cette action pourra être menée en invitant autour de tables rondes les associations représentatives des habitants et des salariés pour échanger sur les projets portés dans le PLD.

La CASQY organisera annuellement au moins un événement type table-ronde/colloque/forums/opération de relation publique pour échanger sur les projets envisagés et sur les orientations à venir en matière d'investissement et de gestion des modes de transport.

**Action VI.1.3** **Créer et attribuer un « label PLD »**

Financeurs CASQY  
 Coût : 0.5 jour ETP/mois  
 Partenaires/Moyens à mobiliser : Communes  
 Actions liées : /  
 Calendrier : Continue  
 Etape à venir : Etudes préalables



Un label PLD sera créé pour récompenser les opérations des partenaires de l'agglomération ou toute autre action « modèle » tenant compte des principes du PLD, qui ont valeur d'exemple.

L'objectif est que le PLD soit aisément compris et identifiable par les habitants comme l'outil opérationnel de la politique des transports et déplacements menée par l'agglomération.

Ce label devra être identifiable par un logo défini et uniquement lié au PLD. Il devra être compréhensible du grand public.

Le comité de suivi du PLD, qui se réunira annuellement, sera chargé de l'attribution du label.

Trois étapes sont proposées :

- Création du label et des conditions d'attribution (d'ici fin 2014) ;
- Organisation du comité de suivi et de l'attribution du label (à partir de 2015) ;
- Communication autour des prix de façon annuelle lors de la semaine de la mobilité (à partir de 2015).



## Action VI.1.4

**Communiquer sur les actions menées dans le cadre du PLD auprès de tous les acteurs**

Financeurs CASQY

Coût : 6 jours ETP/mois

Partenaires/Moyens à mobiliser : Communes, ALEC

Actions liées : /

Calendrier : Continue

Etape à venir : Etudes préalables

Echange avec la population à venir : Concertation

La communication est un fil rouge du PLD. Il est bien entendu nécessaire de faire connaître le PLD auprès du grand public mais aussi et surtout auprès des acteurs que sont les élus et les techniciens, qui mettent en œuvre les projets. Il est ensuite important de faire connaître les actions qui sont mises en place auprès de l'ensemble des utilisateurs pour que les différents publics puissent adapter leur mobilité aux différentes options qui s'offrent à eux.

La communication pourra prendre différentes formes :

- organisation d'un évènement annuel de type colloque pour développer un thème du PLD ;
- Actions d'information et de communication de la population : opérations ponctuelles en gare (3

opérations matinales par an) ; opérations lors de la semaine du développement durable (1 demi-journée dans un lieu public) ; opérations lors de la semaine de la mobilité (5 demi-journées en entreprises et 2 demi-journées en direction du grand public)

- Formations des agents de la CASQY et des communes sur un thème du PLD (2 demi-journée/ annuelle).
- Articles dans les médias locaux et mise à jour mensuelle de la rubrique internet « transports et déplacements ».

Ces informations seront accessibles à l'ensemble des publics.

**Indicateurs de suivi**

. Nombre de labels PLD décernés

. Nombre de campagnes de communication menées

. Nombre d'opérations de concertation menées

**Actions PDU IF liées /**



## VI.2. Améliorer l'information disponible pour les TC

## Dysfonctionnements actuels

- Système d'information à renouveler
- Des points d'arrêts pas toujours équipés

## Objectifs

- Améliorer la qualité de service des transports collectifs
- Augmenter la quantité d'informations disponibles pour les usagers
- Augmenter la part modale des TC

## Calendrier

Court Terme (1 à 2 ans)	Moyen Terme (3 à 5 ans)	Long Terme (5 à 10 ans)
Action VI.2.1		
Action VI.2.2		
Action VI.2.3		

## Action VI.2.1

**Améliorer l'information aux arrêts et dans les bus/ Mettre à niveau le SAE**

Financeurs : STIF, SQYBUS

Coût : investissement : de 2 M€ à 3 M€  
fonctionnement : 300 000€

Partenaires/Moyens à mobiliser : CASQY

Actions liées : Mettre à jour le SIVI, Déploiement de l'information aux arrêts et dans les bus

Calendrier : Court terme

Etape à venir : Réalisation



- Le SAEIV ne permet pas l'information multi-opérateurs, il ne permet pas l'échange de données à la norme SIRI
- Les coûts de maintenance de ce SAEIV sont très élevés.
- En ce qui concerne l'information voyageurs, le système ne joue plus son rôle et ne fournit plus les indicateurs de temps réels aux points d'arrêts.

Par ailleurs, avec ses partenaires de l'AOP (CAEE, CAVGP, CAPS), la CASQY s'est engagée dans un projet de Système d'Information Voyageur Intelligent (projet SIVI – action n° 2.2.2) qui nécessitera le développement d'une interface avec chacun des SAEIV des opérateurs de transport concernés. Ces interfaces devront être conformes à la norme SIRI dont l'implémentation est prévue à l'horizon 2014 sur la majorité des lignes.

Dans ce contexte, la CASQY soutient et encourage l'entreprise SQYBUS dans son projet de renouvellement de son SAEIV.

La CASQY a complété le cahier des charges réalisé par la société SQYBUS par l'analyse de ses propres besoins. Cette phase s'est déroulée à la fin de l'année 2013 afin de permettre un appel d'offre mi

Le Système d'Aide à l'Exploitation et d'Information Voyageur (SAEIV) du réseau SQYBUS a été développé il y a 13 ans et est devenu aujourd'hui obsolète. Plusieurs points de faiblesse sont à noter tant au niveau de l'interface du Système d'Aide à l'Exploitation (SAE) que de la partie Information Voyageurs (IV):

- Les serveurs utilisés sont technologiquement dépassés,
- Le réseau radio DARC (TDF) utilisé pour la communication avec les BIV (Bornes Information Voyageurs) aux arrêts est défaillant et rarement opérationnel
- Le lien Transfix utilisé sera interrompu d'ici décembre 2014 par France Telecom

## VI.2. Améliorer l'information disponible pour les TC

2014 pour un fonctionnement du nouveau SAEIV (entre 2015 et fin 2016).

A terme les voyageurs devront pouvoir connaître l'horaire de passage en temps réel des 2 prochains bus à leur arrêt grâce à la présence d'une borne ou d'un bandeau et à minima grâce à la lecture d'un QR code. Les informations sur les temps de trajet pour atteindre les destinations devront apparaître dans les bus.

Le renouvellement du SAEIV est considéré comme une condition de mise en œuvre préalable à tout examen d'un projet de renfort d'offre bus dans le « Plan d'actions prioritaires pour le développement de l'offre bus en île de France à l'horizon 2016 » adopté par le STIF le 16 mai 2013.

#### Action VI.2.2 Déployer l'information statique aux arrêts et dans les bus

Financeurs : CASQY

Coût : dessinateur : 0,5 jour ETP/mois

Partenaires/Moyens à mobiliser : SQYBUS

Actions liées : Améliorer l'information aux arrêts et dans les bus

Calendrier : Court terme

Etape à venir : Réalisation



Des plans de situation centrés sur les 300m autour de l'arrêt seront affichés à certains points d'arrêts. Ils remplaceront les plans schématiques actuellement disponibles. Ces nouveaux plans permettront d'offrir une information complète aux voyageurs sur le quartier qui environne leur point d'arrêt.

L'objectif global serait d'équiper 30 arrêts sur l'agglomération. Les arrêts prioritaires sont les arrêts de descente des secteurs PDIE ainsi que des pôles générateurs de déplacements. Les plans de situation devront être mis à jour annuellement.

#### Action VI.2.3

#### Mettre en service le système d'aide à la recherche d'itinéraire (SIVI)



Financeurs : CASQY, Région, ADEME,

Coût : 1,2 M€ (1 M€ en investissement et 0,2M€ en AMO – estimation de 2010) dont subvention Région : 330 k€

Partenaires/Moyens à mobiliser : STIF, RIF.

Actions liées : Mettre à niveau le SAE

Calendrier : Court terme

Etape à venir : Etudes préalables

Le projet de système d'information voyageur intelligent (SIVI) consiste à développer une plateforme informatique d'information multimodale en temps réel qui intègre :

- Une information sur l'ensemble des modes de déplacements (transports collectifs, covoiturage, auto partage, marche, vélos, taxis,...),
- Des services à la mobilité (réservation de places de parkings, de vélo, de taxi, disponibilité du co-voiturage dynamique, alerte SMS,...),
- Un calcul d'itinéraire multimodal et ainsi proposer l'ensemble des itinéraires possibles aux usagers.

Le Système d'Information Voyageurs Intelligent (SIVI) sera mis en service sur le territoire de l'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines à l'horizon 2015/2016. Il permettra de rendre l'intermodalité effective en optimisant la correspondance entre les différents modes de déplacement et l'adéquation entre la demande de l'utilisateur et la réponse apportée. Le SIVI permettra d'agréger l'ensemble des données, relatives au Transport, et disponibles sur le territoire (SAEIV, capacité des parkings,...).

Le SIVI sera développé par un prestataire accompagné de la CASQY et d'une AMO. Cette dernière effectuera une mise à jour du coût global (investissement et fonctionnement). En effet, le coût de mise en œuvre du système a été estimé à

## VI.2. Améliorer l'information disponible pour les TC

1 200 k € en 2010. Depuis, la technologie a évolué ce qui permet d'envisager un projet moins coûteux.

Le projet SIVI est intégré au programme de subventions « GP3 » de la Région Ile-de-France et bénéficie ainsi d'une subvention de 330 k €.

Le développement du SIVI pourra s'articuler avec l'action précédente (2.2.1) puisque l'information en temps réel disponible via le nouveau SAEIV sera une composante du calculateur d'itinéraire utilisé par les usagers.

### Indicateurs de suivi

. Nombre de points  
d'arrêts équipés

### Actions PDU IF liées

2.4, 2.6



## VI.3. Encourager la pratique des modes actifs/alternatifs

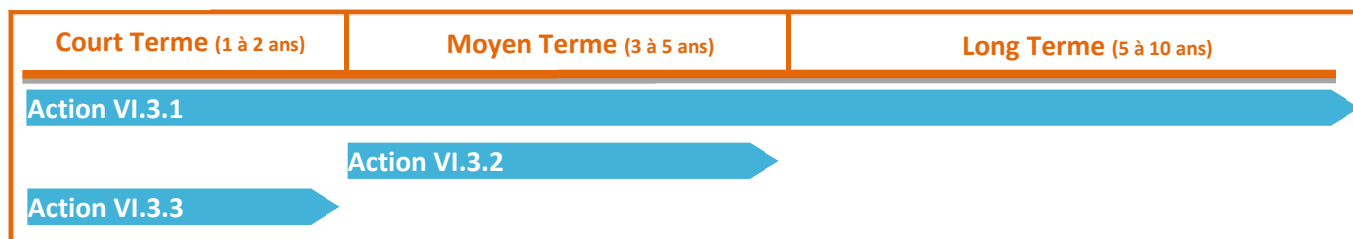
## Dysfonctionnements actuels

- Des modes alternatifs encore peu considérés comme une option de remplacement de la voiture particulière
- Part modale des modes actifs peu élevée

## Objectifs

- Améliorer la connaissance des différents modes à tous les publics
- Augmenter la part modale des modes actifs et alternatifs

## Calendrier



## Action VI.3.1 Développer une politique de management de la mobilité

Financeurs : CASQY,

Coût : ETP : 80 % /an

Partenaires/Moyens à mobiliser : Communes, Région, CG 78, Delta SQY, ALEC, entreprises du territoire, Association d'autopartage Voiture & Co, Associations cyclistes, Associations marche

Actions liées : Développement des missions de l'agence de la mobilité,

Calendrier : Continue



Le management de la mobilité agit sur la demande en déplacements pour encourager les changements de comportements vis à vis des différents modes et promouvoir l'usage des modes de transport durable. L'objectif est d'accompagner et faciliter l'acceptation et l'appropriation d'une mobilité alternative entendue au sens large de produit, de services, d'usage...

- ✓ Il s'adresse aux individus comme aux collectivités et aux entreprises.
- ✓ Il est principalement fondé sur l'information, la communication, les animations et la formation. Il intègre des mesures dites « softs » reposant souvent sur de l'organisation et du partenariat comme les plans de déplacements

d'établissement entreprises, l'éco-mobilité scolaire ou le conseil en mobilité.

Il permet de rationaliser les coûts liés aux transports: une offre de transport sera utilisée de manière plus efficace avec un accompagnement par le management de la mobilité.

La CASQY est déjà résolument engagée dans la voie du management de la mobilité depuis plusieurs années. On peut citer à ce titre la création et l'animation de quatre PDIE, l'organisation des semaines de la mobilité depuis 2007, la mise sur pied d'une agence de la mobilité délivrant pour le moment uniquement de l'information voyageur en gare de SQY, le partenariat avec Voiture and Co. Le projet vise à renforcer cette politique de management de la mobilité en fédérant et coordonnant l'ensemble des actions déjà menées de façon ponctuelle et en proposant des dispositifs complémentaires.

## Action VI.3.2 Développer les services de l'agence de mobilité

Financeurs : CASQY, Région (plan d'action régional pour une mobilité durable - PRMD)

Coût : 2 jours ETP/mois

Partenaires/Moyens à mobiliser : SQYBUS, SNCF, RATP, STIF, ALEC

Actions liées : Développement d'une politique de





## VI.3. Encourager la pratique des modes actifs/alternatifs

management de la mobilité, Projet de la vélostation, Former et informer le grand public aux enjeux de la sécurité routière

Calendrier : Moyen terme

Etape à venir : Etudes préalables

Une agence de mobilité vient d'être créée dans le nouveau pôle multimodal de Saint-Quentin-en-Yvelines. L'agence de la mobilité est ouverte de 7h à 20h du lundi au vendredi et de 8h à 16h le samedi.

Conformément à la convention partenariale qui lie la CASQY avec SQYBUS, l'entreprise assure l'animation du site (présence d'une personne sur la totalité de la plage horaire : fonctionnement quotidien par deux services avec une heure de recouvrement de 13 h à 14 h), et fournit les prestations suivantes : renseignements en face à face, réponse au N° Vert, vente de tickets T pour les groupes constitués, participation aux opérations commerciales. L'Office de tourisme assure une présence complémentaire sur une plage horaire plus limitée et délivre une information touristique.

Toutefois, l'agence de la mobilité a pour vocation de devenir une véritable plate-forme des outils mis en place par la CASQY à destination des particuliers.

L'agence de mobilité proposera des stages et des animations pour promouvoir les modes alternatifs à la voiture particulière.

Elle développera des outils pédagogiques dans le but de sensibiliser les usagers de tous les modes.

Elle distribuera une documentation adaptée sur chaque mode : plan pédestre, plan des pistes cyclables, guide de la mobilité, plan des stations d'autopartage...

A cette fin, les missions suivantes devront être assurées par l'Agence :

Les services proposés sont :

1. Informer sur tous les modes en étant pro-actif c'est-à-dire en suggérant aussi d'autres modes que celui demandé selon le trajet à réaliser: transport en commun, modes actifs (piéton, marche) mais aussi autopartage, stationnement, parc relais,...
2. Mettre en œuvre des services associés pour faciliter les déplacements de l'usager : services commerciaux tels que la vente des titres de transport, ...
3. Assurer l'interface avec les transporteurs pour toutes difficultés rencontrées sur le réseau: formulaire de réclamation, suivi des réclamations, point objets trouvés
4. Apporter un conseil en mobilité personnalisé afin d'encourager les usagers à rationaliser leurs pratiques et choix modaux en fonction de critères socio-économiques (santé, budget, gestion du temps...) et environnementaux (impacts sur l'air, le bruit, la consommation d'énergie et d'espace...)
5. Organiser des animations et des formations pour des publics cibles
6. Observer les déplacements par l'analyse des données, afin d'adapter les services à la demande exprimée et au potentiel recensé.
7. Assurer la gestion administrative (abonnement par exemple) pour les différents services vélos (location, stationnement sécurisé).

Le calendrier de mise en œuvre envisagé est le suivant :

- Phase 1 : analyse des besoins et rédaction d'un CCTP d'ici fin 2013
- Phase 2 : Choix du mode de gestion



## VI.3. Encourager la pratique des modes actifs/alternatifs

- Phase 3 : Lancement du marché d'ici fin 2014

**Action VI.3.3 Mettre à jour et diffuser le guide de la mobilité**


Financeurs : CASQY

Coût : conception tous les 5 ans : à définir €  
reproduction : 5000€/an

mise à jour annuelle : 5 jours ETP/an

refonte du guide tous les 5 ans : 20 jours ETP/an (à répartir entre 4 techniciens CASQY)

Partenaires/Moyens à mobiliser : Communes

Actions liées : Développement d'une politique de management de la mobilité

Calendrier : Court terme

Etape à venir : Réalisation et diffusion annuelle

Le guide de la mobilité présente depuis 2010 l'information sur l'ensemble des modes de déplacements sur l'agglomération.

La mise à jour du guide comprend les étapes suivantes :

- Mise à jour annuelle du guide ;
- Refonte du guide de la mobilité tous les 5 ans ;
- Reproduction et diffusion du guide.

La diffusion de ce guide se fera dans tous les lieux publics de l'agglomération.

**Indicateurs de suivi**

. Nombre d'actions de communication effectuées

**Actions PDU IF liées**

4.3, 5.1, 8

## VI.4. Agir sur la sécurité routière

## Dysfonctionnements actuels

- Des statistiques en matière d'accidents à améliorer au sein de l'agglomération

## Objectifs

- Diminution du nombre et de la gravité des accidents

## Calendrier

Court Terme (1 à 2 ans)	Moyen Terme (3 à 5 ans)	Long Terme (5 à 10 ans)
Action VI.4.1		

## Action VI.4.1

**Informier et former le grand public aux enjeux de la sécurité routière**


Financeurs : CASQY, Communes, CG78, Région (PRMD)

Coût : radar pédagogique : 6500 €/radar soit 32 500€ pour 5 radars

Formation : par les écoles, les communes, le CG et la DDT + 3-4 journées/an pour les autres publics par les forces de l'ordre et DDT

support de communication : 10 k€ pour 1 brochure  
Partenaires/Moyens à mobiliser : Etablissements scolaires, Entreprises, ALEC, DDT 78, forces de l'ordre, pompiers, associations vélos et marche

Actions liées : Services de l'agence de la mobilité, amélioration de la sécurité routière

Calendrier : Continue

Etape à venir : Etudes préalables

Echange avec la population à venir : Concertation

- **Auprès des usagers vulnérables** : en lien avec les structures locales de prévention et sécurité routière et les associations d'usagers, des campagnes seront menées pour sensibiliser les usagers des deux-roues motorisés, les cyclistes et les piétons (notamment les enfants et les seniors). Le cycliste est en particulier exposé à un sur-risque d'accident. Des actions seront conduites pour améliorer la sécurité routière des cyclistes. Elles se déploieront selon deux directions : les aménagements et les utilisateurs. Ces actions feront appel à des campagnes de communication mais également des animations et des formations, en lien avec les acteurs déjà engagés et mobilisés sur ce thème.

La sécurité du cycliste passe par deux ensembles d'actions :

- le premier ensemble vise à former les aménageurs sur les solutions les plus sûres pour les cyclistes. Des principes d'aménagement peuvent être proposés :
  - Privilégier les aménagements de type piste ou voie verte le long des voies à fonction circulaire importante, n'accueillant pas d'activités riveraines,
  - Favoriser les solutions de type bande cyclable sur des voies à fonction circulaire en lien avec les activités riveraines,
  - Former les agents aux principes développés dans les codes de la rue,

Les actions de communication et de formation peuvent être un des moyens de diminuer le facteur comportemental dans la survenance des accidents. Des actions sur 4 publics différents devront être menées :

- **Auprès des jeunes** : il s'agira de renforcer l'éducation à la sécurité routière en milieu scolaire avec pour objectif d'améliorer durablement la sécurité du réseau viaire. Des événements pourront être développés comme la simulation réelle d'un accident avec des cascadeurs pour sensibiliser le jeune public. Ces actions sont à mener en lien avec le Conseil Général, la DDT des Yvelines, les forces de l'ordre et les pompiers, etc...

## VI.4. Agir sur la sécurité routière

- Rechercher la cohabitation dans le cadre d'une pacification du trafic et des vitesses dans les voiries de desserte.
- Le second ensemble d'actions vise à informer et former les cyclistes eux-mêmes aux règles de base du vélo. Il est notamment nécessaire de rappeler la signalisation routière destinée aux usagers du vélo et les risques qu'ils encourent vis-à-vis des véhicules (angle mort, danger en doublant par la droite, priorité aux voitures à la fin d'une piste cyclable...).
- **Auprès de publics cibles** (jeunes, clients de discothèques, motards etc...) : l'objet sera ici de prévenir les comportements à risques tels que la conduite sous l'emprise de l'alcool ou de stupéfiants et le dépassement des vitesses autorisées. Ces campagnes pourront s'effectuer directement dans les bars et les discothèques ainsi que dans les maisons de jeunes. Elles pourront se faire au travers de la diffusion de prospectus ou par des animations. Ces actions sont à mener avec les forces de l'ordre.
- **Auprès des salariés** : une communication sera menée en direction des salariés et sera réalisée au travers des ateliers PDIE.

Des formations préventives ou en alternatives à la sanction devront être proposées notamment aux usagers des deux-roues motorisés, des conducteurs de poids lourds et des jeunes.

Ces actions seront diffusées par trois biais :

- site internet de l'agglomération et des communes ;
- conception d'une plaquette par an sur l'une des thèmes de sécurité routière.

- édition d'un bilan annuel de la sécurité routière (suivi de l'accidentologie) sur le territoire ainsi que sur chacune des communes qui le constituent.
- Auprès des automobilistes : Des actions seront également prévues à destination des automobilistes notamment sur les risques liés à la vitesse mais aussi sur les règles du code de la route à tenir pour prendre en compte la présence des deux roues (angles morts, utilisation du clignotant).

Des radars pédagogiques pourront être déployés pour afficher la vitesse des automobilistes. Ces appareils n'ont pas vocation à sanctionner les excès de vitesse mais à mieux les prévenir. Les vitesses seront affichées avec une limite supérieure pour éviter l'effet pervers des concours de vitesse. En se basant sur les itinéraires où le contrôle de vitesse est à réaliser en priorité, cinq radars pédagogiques pourraient être déployés dans un premier temps, un par tronçon identifié.

La stratégie de communication sera définie à l'issu du partage de ce thème avec les partenaires de l'agglomération et grâce aux outils mis en œuvre de suivi des données de communication.

**Indicateurs de suivi**  
• Nombre de formations faites

**Actions PDU IF liées**  
5.1



## VI.5. Promouvoir les bonnes pratiques de stationnement

## Dysfonctionnements actuels

- Connaissance limitée en matière d'offre et d'utilisation du stationnement à l'échelle de l'agglomération qui ne favorise pas la vision globale,
- Manque de cohérence à l'échelle de la CA SQY

## Objectifs

- Optimiser le remplissage des parkings
- Acquérir une connaissance générale de l'offre de stationnement
- Etablir une stratégie en matière de stationnement à l'échelle intercommunale

## Calendrier

Court Terme (1 à 2 ans)	Moyen Terme (3 à 5 ans)	Long Terme (5 à 10 ans)
Action VI.5.1		

## Action VI.5.1 Communiquer sur les bonnes pratiques du stationnement

Financeurs CASQY, Communes

Coût : ETP 6 jours / an

Partenaires/Moyens à mobiliser : Gestionnaire des parkings

Actions liées : Amélioration du contrôle de la réglementation du stationnement, Réalisation d'un plan intercommunal de stationnement

Calendrier : Continue

Etape à venir : Etudes préalables



Campagne de sensibilisation contre le stationnement sauvage

Source : Mairie de Lyon



L'utilisation des médias de l'agglomération (sites internet...) pourra également être utilisée afin de communiquer sur les bonnes pratiques du stationnement.

En parallèle, il conviendra de s'assurer de la bonne compréhension de l'offre et des bénéfices du respect des règles de stationnement.

## Indicateurs de suivi

· Nombre d'actions de communication effectuées

Actions PDU IF liées 5.2

## VI.6. Impliquer les entreprises

## Dysfonctionnements actuels

- Des démarches PDIE à poursuivre
- Des entreprises sans PDIE

## Objectifs

- Augmenter le nombre d'entreprises membres des démarches PDIE
- Elargir la démarche à d'autres acteurs : administrations / scolaires

## Calendrier

Court Terme (1 à 2 ans)	Moyen Terme (3 à 5 ans)	Long Terme (5 à 10 ans)
Action VI.6.1		
Action VI.6.2		

## Action VI.6.1

## Poursuivre le développement des PDIE

Financeurs : CASQY, Entreprises, CCIV

Coût : 0.5 ETP/an pour les PDIE

Partenaires/Moyens à mobiliser : Région, dispositif Pro-Mobilité

Actions liées : Promotion des modes alternatifs dans les entreprises

Calendrier : Continue

Etape à venir : Réalisation



- Réalisation d'un diagnostic détaillé,
- Elaboration d'un plan d'actions,
- Mise en œuvre du plan d'actions et organisation des ateliers thématiques
- Bilan annuel et suivi des actions mises en œuvre.

La Communauté d'agglomération devra poursuivre la mise en œuvre des PDIE en mobilisant ses équipes pour mieux prendre en compte les besoins des salariés en tant qu'usagers du territoire. Le dialogue établi avec les entreprises est l'occasion de sensibiliser et de mobiliser les entreprises et les administrations.

Un accompagnement sera proposé à tous les établissements souhaitant être partie prenante des démarches PDIE. Les modes alternatifs à la voiture particulière seront promus dans le cadre de des conseils en mobilité : autopartage, covoiturage, transport en commun, vélo et marche à pied. Dans le cadre d'atelier PDIE, il est présenté les alternatives qui s'offrent à ses salariés en termes de : réseaux de bus, pistes cyclables, cheminements piétons... Les dispositifs d'animation et d'échange d'informations et d'expériences seront confortés.

Les actions mises en œuvre annuellement sont les suivantes à minima :

L'élaboration des PDIE se réalise en 4 étapes :

## VI.6. Impliquer les entreprises

- 5 ateliers thématiques avec les référents PDIE des entreprises ;
- 5 demi-journées de sensibilisation auprès des salariés lors de la semaine de la mobilité ;
- Réalisation d'un bilan annuel des actions mises en œuvre.



Secteurs de PDIE à Saint-Quentin-en-Yvelines  
Source : CASQY

Les étapes-clés d'un PDES sont les suivantes :

- Préparer et cadrer le projet : cette étape préliminaire vise à structurer, assurer et optimiser le bon déroulement du projet.
- Réaliser un diagnostic sur les déplacements des écoliers : cette étape consiste à identifier et analyser les problématiques locales, connaître les habitudes et les contraintes des élèves et de leur parents pour venir à l'école.
- Se fixer des objectifs et définir un plan d'actions : cette étape consiste à établir des objectifs opérationnels.
- Tester, communiquer et pérenniser les actions : les actions doivent être planifiées sur le long terme afin d'assurer la visibilité et la cohérence de la démarche. L'efficacité des actions est évaluée en vue de s'assurer de la cohérence de la démarche et de pérenniser l'implication des acteurs.

Dans ce cadre il peut être décidé de réaliser des carapattes (ou pédibus) ; dans ce cas la démarche est la suivante :

- Présentation du projet aux acteurs (techniciens de la collectivité, élus, inspecteur de l'éducation nationale, directeur de l'école, parents de l'APE...),
- Recherche de partenaires (parents d'élèves, collectivités, établissements scolaires, associations et assimilés),
- Faisabilité de l'opération,
- Evaluation de la mise en œuvre,
- Communication et réunion d'information,
- Rédaction d'une charte et d'une fiche d'inscription pour les enfants, les parents et les accompagnateurs,
- Formation des accompagnateurs,
- Convention avec les partenaires,
- Organisation d'une phase d'essai,
- Validation définitive du projet.

### Action VI.6.2 Encourager le développement des PDES

Financeurs : CASQY, Communes, ALEC, établissement scolaires, Région

Coût : 0.1 ETP/an côté CASQY

Partenaires/Moyens à mobiliser : /

Actions liées : /

Calendrier : Continue

Etape à venir : Etudes préalables

Echange avec la population à venir : Concertation



Le développement des plans de déplacements des établissements scolaires (PDES) sera encouragé à titre expérimental et avec l'appui de l'ALEC. Un PDES est une démarche menée par les parents en faveur de la marche à pied, du vélo, du covoiturage et des transports collectifs sur les trajets domicile-école de leurs enfants. Ce plan de mobilité est réalisé avec le concours des enseignants.

## VI.6. Impliquer les entreprises

En plus des carapattes, d'autres solutions peuvent émerger : sécurisation des itinéraires pour encourager la marche à pied, solutions facilitant l'usage du vélo ou du covoiturage...

Pour mettre en place ces démarches, la CASQY s'appuiera sur l'expérience de l'Agence locale de l'énergie et du climat de Saint Quentin en Yvelines (ALEC) qui a mené depuis 2006 plusieurs PDES. L'ALEC a d'ailleurs reçu un trophée national de l'ADEME pour la mise en place de pédibus.

Pour créer les PDES de Saint-Quentin-en-Yvelines il s'agira de travailler avec les partenaires suivants :

- ALEC
- L'Agence de la mobilité
- Les communes
- Les établissements scolaires
- Région Ile-de-France et ARENE
- Conseil Général des Yvelines

### Indicateurs de suivi

- . Nombre de PDIE mis en place
- . Nombre d'écoles participant à la mise en place de PDES

### Actions PDU IF liées

9.3





## VI.7. Rendre accessible l'information pour tous

## Dysfonctionnements actuels

- Informations diffusées sans tenir compte de tous les handicaps

## Objectifs

- Donner les mêmes informations à tous quel que soit la personne et son handicap

## Calendrier

Court Terme (1 à 2 ans)	Moyen Terme (3 à 5 ans)	Long Terme (5 à 10 ans)
Action VI.7.1		
Action VI.7.2		

## Action VI.7.1

## Concevoir et diffuser une information accessible pour tous

Financeurs : CASQY, Communes, Région, Département, STIF

Coût : /

Partenaires/Moyens à mobiliser : /

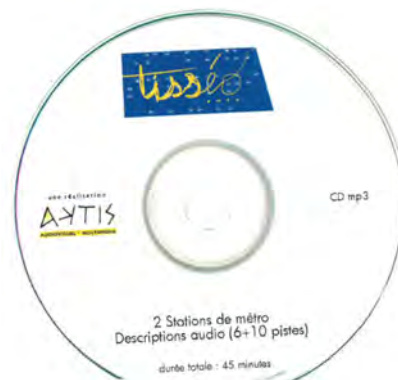
Actions liées : Mise en place d'un calculateur d'itinéraires

Calendrier : Continue

Etape à venir : Etudes préalables



1. Audio-guides, applications smartphone



2. Guichets d'information adaptés aux personnes en fauteuil roulant,
3. Mise en accessibilité des services de communication en ligne (exemple : proposition de lecture du texte sur les sites internet comme celui du conseil général des Yvelines)

La législation du 11 février 2005 prévoit que les supports d'information doivent être accessibles.

L'utilisation des nouvelles technologies de l'information et de la communication sera mise à profit pour rendre l'information accessible à tous.

La Communauté d'agglomération mettra tout en œuvre pour faire connaître les différents dispositifs en matière d'accessibilité déjà existants et mis en place par ses partenaires (InfoMobi, AccessPlus, PAM..).

Les informations qui seront diffusées devront tenir compte des différents types de déficiences, plusieurs solutions sont envisageables :

## VI.7. Rendre accessible l'information pour tous

## Action VI.7.2 Développer un calculateur d'itinéraire PMR



Financeurs : CASQY

Coût : à définir

Partenaires/Moyens à mobiliser : /

Actions liées : Elaborer un PAVE, Mettre en œuvre le PAVE

Calendrier : Court terme

Etape à venir : Réalisation

Cette action est développée dans le thème « agir sur la circulation automobile » (action III.7.3)

## Indicateurs de suivi

- . Nombre de guichets d'information adaptés
- . Nombre de site internet mis en accessibilité

Actions PDU IF liées  
9.3

Transports collectifs

Modes actifs

Automobile

195

Stationnement

Marchandise

Communication





# Indicateurs de suivi et d'impacts

197







Les indicateurs d'impacts et de suivi permettant de réaliser le suivi et l'évaluation du PLD sont donnés dans les pages suivantes

## Thème I – RENDRE LES TRANSPORTS COLLECTIFS PLUS ATTRACTIFS

Sous-thèmes	Indicateurs d'impacts	Indicateurs de suivi
I-1 Améliorer l'offre en TC ferroviaires	<ul style="list-style-type: none"> <li>Part modale des transports collectifs</li> <li>Evolution des remboursements de passe navigo dans les entreprises</li> <li>Evolution de la fréquentation et de l'offre des gares en voyages/an</li> <li>Nombre de montées/descentes dans les pôles d'échanges</li> <li>Evolution de la fréquentation du réseau de bus</li> <li>Nombre d'incidents sur le réseau TC</li> <li>Taux de fraude constaté</li> <li>Vitesse commerciale des bus</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Temps de connexion entre SQY et les autres pôles</li> </ul>
I-2 Aménager les pôles d'échanges multimodaux		<ul style="list-style-type: none"> <li>Nombre de pôles aménagés</li> </ul>
I-3 Réorganiser le réseau de bus		<ul style="list-style-type: none"> <li>Kilomètres parcourus par le réseau de bus</li> <li>Vitesse moyenne du réseau (km/h)</li> </ul>
I-4 Poursuivre les projets de sites préférentiels et lignes dédiées		<ul style="list-style-type: none"> <li>Nombre de km de couloirs bus/ TCSP mis en service</li> <li>Amélioration des temps de parcours sur les franchissements</li> </ul>
I-5 Adapter la ville aux transports collectifs		<ul style="list-style-type: none"> <li>Nombre de PLU mis en compatibilité avec ces actions du PLD</li> <li>Formation des techniciens</li> </ul>
I-6 Se doter d'outils performants		<ul style="list-style-type: none"> <li>Diffusion de nouveaux supports d'informations aux arrêts (flash code, plans de circulation...)</li> <li>Nombre de bornes d'informations mises en place</li> </ul>
I-7 Poursuivre la politique de sécurité dans les transports		<ul style="list-style-type: none"> <li>Formation des contrôleurs</li> <li>Formation des conducteurs à la conduite, à l'accueil des voyageurs et à la sécurité dans le tunnel</li> </ul>
I-8 Rendre les transports en commun accessibles		<ul style="list-style-type: none"> <li>Pourcentage des points d'arrêts de bus accessibles</li> <li>Nombre de bus disposant d'annonces sonores extérieures</li> <li>Nombre de gares routières accessibles</li> </ul>

## Thème II – FAVORISER LES MODES ACTIFS

Sous-thèmes	Indicateurs d'impacts	Indicateurs de suivi
II-1 Rendre la voirie cyclable	<ul style="list-style-type: none"> <li>Part modale des modes actifs</li> <li>Flux vélos sur certains axes</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Nombre de km de pistes cyclables</li> <li>Points noirs traités</li> </ul>
II-2 Encourager la pratique du vélo		<ul style="list-style-type: none"> <li>Nombre moyen de locations de vélos par jour</li> <li>Nombre de réparation/entretien par jour</li> <li>Nombre d'actions de sensibilisation menées et participation</li> </ul>
II-3 Promouvoir la marche		<ul style="list-style-type: none"> <li>Nombre de PDES mis en place</li> <li>Nombre d'actions de sensibilisation menées et participation</li> </ul>
II-4 Développer le stationnement des vélos		<ul style="list-style-type: none"> <li>Nombre de places de vélo créées</li> </ul>

## Thème III – AGIR SUR LA CIRCULATION AUTOMOBILE

Sous-thèmes	Indicateurs d'impacts	Indicateurs de suivi
III – 1 Améliorer la sécurité routière	<ul style="list-style-type: none"> <li>Evolution de la part modale de la voiture</li> <li>Part modale des modes alternatifs</li> <li>Evolution du trafic de shunt</li> <li>Evolution du nombre et de la gravité des accidents</li> <li>Niveau d'exposition du bruit</li> <li>Rejets de polluants</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Nombre de lieux d'accumulation d'accidents résorbés</li> </ul>
III – 2 Hiérarchiser le réseau viaire		<ul style="list-style-type: none"> <li>Km de voiries redimensionnées</li> </ul>
III – 3 Développer les modes alternatifs		<ul style="list-style-type: none"> <li>Nombre d'entreprises proposant de l'autopartage</li> <li>Nombre de véhicule en autopartage</li> <li>Nombre de carrefours traités</li> </ul>
III – 4 Améliorer l'accessibilité au réseau magistral		
III – 5 Lutter contre le bruit et les nuisances		<ul style="list-style-type: none"> <li>Km de voirie traité</li> </ul>
III – 6 Améliorer les franchissements de la RN 10 et des voies ferrées		<ul style="list-style-type: none"> <li>Km de congestion routière sur les franchissements</li> </ul>
III – 7 Rendre la voirie accessible		<ul style="list-style-type: none"> <li>Nombre de bâtiments publics accessibles par les PMR</li> </ul>



## Thème IV – METTRE EN PLACE UNE POLITIQUE DE STATIONNEMENT A L'ECHELLE DE L'AGGLOMERATION

Sous-thèmes	Indicateurs d'impacts	Indicateurs de suivi
IV – 1 Réglementer le stationnement automobile dans les PLU	<ul style="list-style-type: none"> <li>Taux de remplissage des parkings</li> <li>Fréquentation des parcs relais</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Offre disponible pour chaque type d'utilisateurs</li> </ul>
IV – 2 Réaliser un plan intercommunal de stationnement		<ul style="list-style-type: none"> <li>Nombre de communes participant à l'harmonisation</li> </ul>
IV – 3 Inciter au report modal de la voiture vers les TC		<ul style="list-style-type: none"> <li>Nombre de parcourebus construits</li> </ul>
IV – 4 Développer le stationnement des vélos		<ul style="list-style-type: none"> <li>Nombre de places de vélo créées</li> </ul>
IV – 5 Favoriser le développement des modes alternatifs		<ul style="list-style-type: none"> <li>Nombre d'aires de covoiturage</li> </ul>
IV – 6 Assurer le remplissage des parkings à tout moment		<ul style="list-style-type: none"> <li>Nombre de jalonnements mis en place</li> </ul>
IV – 7 Développer une offre pour le stationnement des véhicules de livraisons		<ul style="list-style-type: none"> <li>Nombre d'aires de stationnement poids lourds</li> </ul>
IV – 8 Veiller à la bonne pratique du stationnement		<ul style="list-style-type: none"> <li>Nombre de PV distribués</li> </ul>

201

## Thème V – ORGANISER LES FLUX DE MARCHANDISES

Sous-thèmes	Indicateurs d'impacts	Indicateurs de suivi
V-1 Optimiser les conditions de livraison	<ul style="list-style-type: none"> <li>Volume et typologie du trafic poids lourds</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Nombre d'infractions relatives à la réglementation d'accès</li> </ul>
V-2 Développer le site logistique de Trappes-Elancourt		<ul style="list-style-type: none"> <li>Superficie en ha préservée pour la vocation logistique</li> </ul>
V-3 Développer la logistique urbaine		<ul style="list-style-type: none"> <li>Superficie de sites logistiques créés</li> </ul>
V-4 Développer une offre pour le stationnement des marchandises		<ul style="list-style-type: none"> <li>Nombre d'aires de stationnement poids lourds</li> </ul>





## Thème VI – COMMUNIQUER, SENSIBILISER ET INFORMER EFFICACEMENT L'ENSEMBLE DES PUBLICS

Sous-thèmes	Indicateurs d'impacts	Indicateurs de suivi
VI – 1 Communiquer autour du PLD	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Part modale des différents modes</li> <li>• Respect des règles de conduite</li> <li>• Evolution de la participation citoyenne</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nombre de labels PLD décernés</li> <li>• Nombre d'actions de communication effectuées</li> <li>• Nombre d'opérations de concertation menées</li> </ul>
VI – 2 Améliorer l'information disponible pour les TC		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nombre de points d'arrêts équipés</li> </ul>
VI – 3 Encourager la pratique des modes actifs/alternatifs		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nombre d'actions de communication effectuées</li> </ul>
VI – 4 Agir sur la circulation automobile		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nombre de formations faites</li> </ul>
VI – 5 Promouvoir le stationnement		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nombre d'actions de communication effectuées</li> </ul>
VI – 6 Impliquer les entreprises		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nombre de PDIE mis en place</li> <li>• Nombre d'écoles participant à la mise en place de PDES</li> </ul>
VI – 7 Rendre accessible l'information pour tous		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nombre de guichets d'information adaptés</li> <li>• Nombre de site internet mis en accessibilité</li> </ul>





# Glossaire des sigles

203





<b>ADEME</b>	Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie
<b>ALECSQY</b>	Agence Locale de l'Energie et du Climat de Saint-Quentin-en-Yvelines
<b>AMIS</b>	Agents de Médiation Infos Services du réseau SQYBUS
<b>AMO</b>	Assistance à Maitrise d'Ouvrage
<b>ANRU</b>	Agence National de la Rénovation Urbaine, établissement public à caractère industriel et commercial créé en 2003 afin d'assurer la mise en œuvre et le financement du programme national de rénovation urbaine dont l'objectif général est d'accompagner des projets urbains globaux qui visent à transformer des quartiers qui nécessitent une profonde refonte.
<b>AOP</b>	Autorité Organisatrice de Proximité, il s'agit de l'échelon administratif se positionnant en-dessous de l'AOT. L'AOP peut recevoir tout ou partie de l'organisation des services de transports, confiée par l'AOT, à l'exception de la politique tarifaire qui reste du ressort de l'AOT.
<b>AOT</b>	Autorité Organisatrice des Transports, collectivité publique qui a pour mission de définir la politique de desserte et la politique tarifaire des transports. En Ile-de-France, l'AOT est le STIF.
<b>AU (zone)</b>	Zone A Urbaniser dans le zonage du PLU, il s'agit de secteurs sur lesquels une commune souhaite ouvrir l'espace à l'urbanisation.
<b>BAAC</b>	Bulletins d'Analyse des Accidents Corporels (voir l'action III.1.5 pour plus d'informations)
<b>BAU</b>	Bande d'Arrêt d'Urgence
<b>BIV</b>	Borne d'Informations Voyageurs, système numérique permettant de donner des indications aux voyageurs comme le temps d'attente, des messages d'informations, des horaires de correspondances...
<b>CA</b>	Communauté d'Agglomération
<b>CAEE</b>	Communauté d'Agglomération Europ'Essonne
<b>CAPS</b>	Communauté d'Agglomération du Plateau de Saclay
<b>CASQY</b>	Communauté d'Agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines
<b>CAVGP</b>	Communauté d'Agglomération de Versailles Grand Parc
<b>CCIV</b>	Chambre de Commerces et de l'Industrie de Versailles
<b>CEREMH</b>	CEntre de REssources et d'innovation Mobilité Handicap (voir l'action III.7.1 Elaborer un Plan de mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces publics)
<b>CERTU</b>	Centre d'Etudes sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme et les constructions publiques
<b>CG</b>	Conseil Général
<b>Codesqy</b>	Conseil de développement de Saint-Quentin-en-Yvelines, instance de démocratie participative, il s'agit d'une assemblée de citoyens qui a pour vocation de faire participer les habitants aux projets de territoire
<b>CPER</b>	Contrat de Projets Etat-Régions, contrat financier par lequel l'Etat et une région s'engagent, pour une durée de 7 ans actuellement, sur la programmation pluriannuel de projets importants.





<b>CPRD</b>	Contrat Particulier Région-Département, document par lequel la Région et un Département s'engagent sur la programmation et le financement pour une durée de sept ans de projets importants. Il s'agit d'un outil de programmation financière complémentaire du CPER.
<b>CSB</b>	Cartes Stratégiques du Bruit (voir l'action III.5.1 pour plus d'informations)
<b>DADS</b>	Déclaration Annuelle des Données Sociales, formalité administrative obligatoire que doit accomplir toute entreprise employant des salariés pour communiquer certaines données sur l'entreprise (effectifs employés, statut et rémunération des employés...).
<b>DARC</b>	Data Radio Channel, standard de diffusion de données numériques d'une radio FM
<b>DDT</b>	Direction Départementale des Territoires, service déconcentré de l'Etat qui a notamment la compétence de mettre en œuvre des politiques d'aménagements du territoire
<b>DIRIF</b>	Direction des Routes de l'Ile-de-France, coordonnateur des itinéraires routiers de la région Ile-de-France chargée de gérer le réseau dit « structurant ». Ses deux missions principales sont de gérer les autoroutes non concédées et les routes nationales d'Ile-de-France et d'assurer la construction et le contrôle des travaux de nouveaux projets routiers.
<b>DRIEA</b>	Direction Régionale et Interdépartementale de l'Équipement et de l'Aménagement en Ile-de-France
<b>DSP</b>	Délégations de Service Public, contrats par lesquels une personne morale de droit public confie la gestion d'un service public dont elle a la responsabilité à un délégataire public ou privé dont la rémunération est substantiellement liée au résultat d'exploitation du service.
<b>DTD</b>	Direction Transports Déplacements de la Communauté d'Agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines
<b>EGT</b>	Enquête Globale Transport, piloté par le STIF en partenariat avec la DRIEA, il s'agit d'une enquête sur 18 000 ménages de l'Ile-de-France qui permet de comprendre le comportement des Franciliens en matière de déplacement.
<b>ELP</b>	Espace Logistique de Proximité, espace de petite taille situé au cœur d'une zone dense d'une agglomération, il permet d'assurer une diffusion fine des marchandises à l'échelle des quartiers et des rues
<b>EMD</b>	Enquête Ménage Déplacement, enquête réalisée sur un territoire d'étude afin de recueillir les pratiques de déplacements de sa population.
<b>EPF</b>	Etablissement Public Foncier, établissement public à caractère industriel et commercial qui négocie et mène les procédures permettant de constituer des réserves foncières en amont de la phase de réalisation de projet d'aménagement public
<b>ETP</b>	Equivalent Temps Plein, mesure d'une charge de travail pendant une période donnée, « n » ETP correspondant à un travail qui nécessiterait l'affectation de « n » personnes à plein temps pendant toute la période considérée.
<b>FNADT</b>	Fonds National d'Aménagement et de Développement du Territoire, organisme d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire, il soutient en investissement comme en fonctionnement les actions qui concourent à la mise en œuvre des choix stratégiques de cette politique, au vu de l'impact attendu de ces actions, notamment en matière de développement durable



<b>GIG-GIC</b>	Grand Invalide de Guerre - Grand Invalide Civil
<b>GP3</b>	Grand Projet 3, correspond à la partie "Renforcer l'attractivité de l'Ile-de-France" du Contrat de Projets Etat-Région 2007-2013
<b>HC</b>	Heure Creuse, correspond aux heures de la journée où les déplacements sont le moins nombreux.
<b>HP</b>	Heure de Pointe, correspond aux heures de la journée où les déplacements sont les plus importants. Habituellement, il s'agit des créneaux horaires 07h30 à 09h30 et 16h30 à 18h30.
<b>HT</b>	Hors Taxes
<b>LOTI</b>	Loi d'Orientation des Transports, loi de 1982 d'organisation des services publics de transport en France. Elle affirme un droit au transport pour tous et clarifie les relations entre acteurs.
<b>MAP</b>	Marche A Pied
<b>OD</b>	Origine-Destination, expression désignant les étapes de début et de fin d'un trajet. Les enquêtes OD sont réalisées afin de mieux connaître les pratiques de déplacements d'un territoire d'étude.
<b>GIN</b>	Opération d'Intérêt National, opération d'urbanisme à laquelle s'applique un régime juridique particulier en raison de son intérêt majeur. L'État conserve dans ces zones la maîtrise de la politique d'urbanisme
<b>PAVE</b>	Plan de mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces public (voir l'action III.7.1 pour plus d'information)
<b>PDA</b>	Plan de Déplacements des Administrations (voir l'action VI.6.1 pour plus d'informations)
<b>PDE</b>	Plan de Déplacements des Entreprises (voir l'action VI.6.1 pour plus d'informations)
<b>PDES</b>	Plans de Déplacements des Etablissements Scolaires (voir l'action VI.6.2 pour plus d'informations)
<b>PDI</b>	Plans de Déplacement Inter-Entreprise (voir l'action VI.6.1 pour plus d'informations)
<b>PDU</b>	Plan de Déplacements Urbains d'Ile-de-France (voir partie A du document pour plus de détails)
<b>PLD</b>	Plan Local de Déplacements
<b>PLH</b>	Plan Local de l'Habitat, principal dispositif en matière de politique du logement au niveau local. Il est le document essentiel d'observation, de définition et de programmation des investissements et des actions en matière de politique du logement à l'échelle d'un territoire
<b>PLU</b>	Plan Local d'Urbanisme, principal document d'urbanisme de planification de l'urbanisme au niveau communal. Il définit les orientations particulières d'aménagement pour la commune et propose un projet d'aménagement et de développement durable pour le territoire. Le PLU définit également le règlement qui s'applique à chaque secteur de la commune.
<b>PLUI</b>	Plan Local d'Urbanisme Intercommunal, identique au PLU, sa portée est en revanche intercommunale.
<b>PMR</b>	Personne à Mobilité Réduite, personnes qui ont une difficulté pour se déplacer. Les PMR regroupent les personnes handicapées (comprenant les personnes ayant des incapacités sensorielles ou intellectuelles, les personnes ayant des incapacités motrices et les personnes en fauteuils roulants), les personnes de petite taille, les personnes avec des bagages encombrants, les personnes âgées, les femmes enceintes, les personnes avec des chariots à provisions, et des



personnes avec de jeunes enfants.

<b>PPBE</b>	Plans de Prévention du Bruit dans l'Environnement, plan d'actions, élaboré dans le but de prévenir les effets du bruit, à réduire, si nécessaire, les niveaux de bruit, ainsi qu'à protéger les zones calmes. Il s'agit à la fois de recenser les actions en cours et définir celles prévues pour les prochaines années.
<b>PRMD</b>	Plan Régional pour une Mobilité Durable, outil de mise en œuvre de la stratégie de la Région Ile-de-France pour l'amélioration de la mobilité des Franciliens, il s'agit pour la Région de se doter de nouveaux dispositifs de financement.
<b>PRQA</b>	Plan régional pour la qualité de l'air, plans que l'État français impose aux régions administratives et leur faisant obligation tous les cinq ans de faire le point sur l'état de la qualité de l'air (émetteurs, surveillance, santé), d'un certain nombre d'axes de progrès proposés, et de leurs effets sur les données et indicateurs correspondants.
<b>PSGI</b>	Passage Souterrain à Gabarit Intermédiaire, passage routier souterrain dont la hauteur disponible est suffisante pour laisser passer les bus.
<b>PSGR</b>	Passage Souterrain à Gabarit Réduit, passage routier souterrain dont la hauteur disponible est faible ne permettant qu'au véhicule de petite taille de passer. Les bus et les poids lourds ne peuvent franchir ce type de passage souterrain.
<b>RATP</b>	Régie Autonome des Transports Parisiens
<b>RD</b>	Route Départementale
<b>RER</b>	Réseau Express Régional
<b>RFF</b>	Réseau Ferré de France
<b>RIF</b>	Région Ile-de-France
<b>RN</b>	Route Nationale
<b>SAE</b>	Système d'Aide à l'Exploitation, système automatisé permettant le suivi permanent des véhicules d'une flotte de transport.
<b>SAEIV</b>	Système d'Aide à l'Exploitation et à l'Information Voyageur, système utilisé dans les transports publics de voyageurs pour optimiser l'exploitation du réseau, pour améliorer le confort des usagers et leur sécurité.
<b>SAN</b>	Syndicat d'Agglomération Nouvelle
<b>SCAAN</b>	Syndicat Communautaire d'Aménagement de l'Agglomération Nouvelle
<b>SDRIF</b>	Schéma Directeur de la Région Ile-de-France, document d'urbanisme et d'aménagement du territoire qui définit une politique à l'échelle de la région Île-de-France. Il vise à contrôler la croissance urbaine et démographique ainsi que l'utilisation de l'espace, tout en garantissant le rayonnement international de la région.
<b>SIG</b>	Système d'Information Géographique, système d'information permettant de créer, d'organiser et de présenter des données géoréférencées, ainsi que de produire des plans et des cartes.
<b>SIPPEREC</b>	Syndicat Intercommunal de la Périphérie de Paris pour l'Electricité et les REseaux de Communication



<b>SIRI</b>	Service Interface for Realtime Information, norme d'échanges de données concernant l'information en temps réel entre transporteur
<b>SIV</b>	Système d'Information Voyageur, installation présente dans certains véhicules de transport en commun permettant, de manière automatique, d'informer les voyageurs visuellement et/ou par un dispositif sonore à propos du trajet (arrivée à un arrêt, liste des arrêts, destination...) ou de donner d'autres informations (commerciales, de sécurité...).
<b>SIVI</b>	Système Information Voyageurs Intelligent, projet développé dans l'action VI.2.3 qui consiste à développer une plateforme informatique d'information multimodale en temps réel qui intègre une information sur l'ensemble des modes de déplacements, des services à la mobilité et un calcul d'itinéraire multimodal.
<b>SNCF</b>	Société Nationale des Chemins de Fer
<b>SQYBUS</b>	Exploitant du réseau de bus de Saint-Quentin-en-Yvelines
<b>STIF</b>	Syndicat des Transports de l'Ile-de-France
<b>TC</b>	Transport en Commun
<b>TCSP</b>	Transport en Commun en Site Propre, transport en commun qui emprunte une voie ou un espace qui lui est réservé, séparé de la circulation générale des autres modes de transport.
<b>TDF</b>	TéléDiffusion de France
<b>TER</b>	Transport Express Régional
<b>TGO</b>	Tangentielle Ouest, projet ferroviaire prévu pour relier Poissy à Saint-Cyr, développé dans l'action I.1.1.
<b>TTC</b>	Toutes Taxes Comprises
<b>U (zone)</b>	Zone Urbaine dans le zonage du PLU, il s'agit de zones qui disposent d'équipements publics existants ou en cours de réalisation suffisants pour admettre immédiatement des constructions
<b>Vélosqy</b>	Association de cyclistes de Saint-Quentin-en-Yvelines
<b>VP</b>	Voiture Particulière
<b>ZA</b>	Zone d'Activité
<b>ZAC</b>	Zone d'Aménagement Concerté, zones à l'intérieur desquelles une collectivité publique ou un établissement public y ayant vocation décide d'intervenir pour réaliser ou faire réaliser l'aménagement et l'équipement des terrains, notamment de ceux que cette collectivité ou cet établissement a acquis ou acquerra en vue de les céder ou de les concéder ultérieurement à des utilisateurs publics ou privés
<b>ZATE</b>	Zone d'Activité de Trappes-Elancourt (voir actions V.2.1, V.2.2, V.2.3 pour plus d'informations)







Le PLD est codifié par des dispositions réglementaires spécifiques, apportant des précisions aux textes légiférant les PDU. Les principaux textes concernant le PLD sont les suivants :

## Dispositions propres aux plans locaux de déplacements de la Région Ile-de-France

### Code des Transports - Article L1214-30 :

*Le plan de déplacements urbains de la région Ile-de-France peut être complété, en certaines de ses parties, par des plans locaux de déplacements qui en détaillent et précisent le contenu, conformément à la présente sous-section.*

### Code des Transports - Article L1214-31 :

*Le plan local de déplacements urbains est élaboré à l'initiative d'un établissement public de coopération intercommunale ou d'un syndicat mixte.*

*Le périmètre sur lequel il est établi est arrêté par le représentant de l'État dans le ou les départements concernés dans un délai fixé par voie réglementaire après transmission de la demande.*

*Le conseil régional d'Ile-de-France et les conseils généraux intéressés, les services de l'État et le Syndicat des transports d'Ile-de-France sont associés à son élaboration.*

*Les représentants des professions et des usagers des transports, les chambres consulaires et les associations agréées de protection de l'environnement mentionnées à l'article L. 141-1 du code de l'environnement sont consultés, à leur demande, sur le projet.*

### Code des Transports - Article L1214-33 :

*Éventuellement modifié pour tenir compte des résultats de l'enquête publique et des avis des personnes publiques consultées, le projet de plan local de déplacements est approuvé par l'organe délibérant de l'établissement public mentionné à l'article L. 1214-31.*

### Code des Transports - Article L1214-34 :

*Les décisions prises par les autorités chargées de la voirie et de la police de la circulation ayant des effets sur les déplacements dans le périmètre du plan local de déplacements sont compatibles avec ce dernier. Dans le cas contraire, elles sont rendues compatibles dans un délai fixé par voie réglementaire. Les plans d'occupation des sols ou les plans locaux d'urbanisme et les plans de sauvegarde et de mise en valeur sont compatibles avec le plan de déplacements urbains d'Ile-de-France et, quand ils existent, avec les plans locaux de déplacements.*



## Liste des documents liés au PLD :

[www.sqy.fr/pld](http://www.sqy.fr/pld)

- Diagnostic du PLD (2012)
- Rapport du Commissaire enquêteur (2014)
- Schéma directeur cyclable de l'agglomération (2009)
- Diagnostic du Plan de mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces public (projet)







La révision du Plan Local des Déplacements (PLD) de Saint-Quentin-en-Yvelines a été menée par la direction des Transports et Déplacements de la Communauté d'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines.



**Direction Transports & Déplacements**

**Communauté d'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines**

Z.A. du Buisson de la Couldre

1, rue Eugène-Hénaff - BP 118

78192 TRAPPES Cedex

Tél : 01 39 44 80 80

Site internet du PLD : [www.sqy.fr/pld](http://www.sqy.fr/pld)

215

Une Assistance à Maîtrise d'ouvrage (AMO) a été réalisée par la société Systra pour l'élaboration du PLD.

**SYSTRA**

CS 41594 • 72 rue Henry Farman  
75513 PARIS CEDEX 15 • FRANCE

[www.systra.com](http://www.systra.com)

