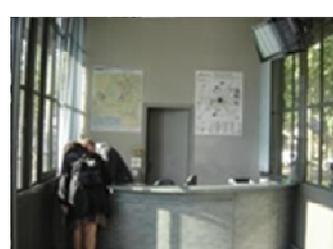


# Syndicat Mixte du Bassin de Déplacements de la Région de Versailles

## PLAN LOCAL DE DÉPLACEMENTS Programme d'actions



Janvier 2011



# Préambule

La communauté d'agglomération de **Versailles Grand Parc** regroupe aujourd'hui les communes suivantes d'ouest en est : Bois d'Arcy, Fontenay-le-Fleury, Saint-Cyr-l'Ecole, Versailles, Rocquencourt, Buc, Toussus-le-Noble, Les-Loges-en-Josas, Viroflay, Jouy-en-Josas et Bièvres.  
Cette intercommunalité totalise plus de 173 000 habitants.

Le **Syndicat Mixte du Bassin de Déplacements de la Région de Versailles** a été créé pour animer la démarche d'élaboration du projet de PLD sur un territoire regroupant les communes de l'agglomération de Versailles Grand Parc, ainsi que : Les Clayes-sous-Bois, Bailly, Châteaufort, Le Chesnay et Vélizy-Villacoublay.

Le territoire du **bassin de déplacements de la Région de Versailles** – qui compte **près de 240 000 habitants et plus de 130 000 emplois** - se caractérise principalement par :

## *- son intégration dans la zone urbaine de l'agglomération parisienne*

Bien que l'urbanisation soit établie en continu avec la zone dense dans les vallées, le bassin de déplacements est clairement séparé de l'agglomération centrale à l'est par une ceinture végétale : forêts domaniales des Fausses Reposes, de Meudon et de Verrières.

A l'ouest, le territoire est limitrophe de l'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines ; l'urbanisation est continue entre les communes les plus occidentales du bassin de déplacements et le territoire de l'ancienne ville nouvelle, important pôle d'emploi et d'habitat.

Au sud, le territoire du PLD jouxte le plateau de Saclay, pôle de recherche et d'enseignement supérieur faisant l'objet d'une Opération d'Intérêt National (OIN).

L'OIN Massy – Palaiseau – Saclay – Versailles – Saint-Quentin-en-Yvelines s'inscrit dans la mise en œuvre du SDRIF. Elle vise à développer les synergies entre zones d'emplois et centres de recherche situés sur le plateau de Saclay et à lier davantage zones d'emplois et de logements. Le périmètre a donc été élargi à d'autres intercommunalités dont celle de Versailles Grand Parc et à des communes isolées comme Vélizy compte tenu de l'importance de leurs zones d'emplois. Il porte aujourd'hui sur 368 km<sup>2</sup>.

Pour préparer un projet de territoire et alimenter la concertation en vue de la création d'un Etablissement Public, la mission de préfiguration a conduit un ensemble de réflexions thématiques et un concours d'idées international en 2007.

En termes de politique de déplacements, le constat a été fait d'une carence de liaisons nord-sud sur le territoire de l'OIN. De surcroît, les zones les moins bien desservies se situent sur cet axe nord-sud (Vélizy, Satory...). Le besoin d'une desserte structurante est-ouest semble confirmé.

Le secrétariat d'Etat chargé du développement de la région capitale a présenté en novembre 2008 les orientations retenues pour l'OIN. Le projet vise à développer un cluster scientifique à vocation mondiale, en se basant sur le réseau de laboratoires déjà présents sur le site. Il s'appuiera sur les pôles de compétitivité System@tic, MOVEO et MEDICEN. En termes de déplacements, le projet comprend la réalisation d'un tram-train entre Massy et Versailles via le plateau de Saclay et la création de plusieurs lignes de TCSP.

## *- un relief conditionnant l'urbanisation et les infrastructures*

- les voies ferrées en provenance de Paris (Saint-Lazare et Montparnasse) ainsi que les deux branches du RER C se nichent dans les vallées et les interstices issus de l'érosion des plateaux avant de se rejoindre à Versailles au pied du plateau de Satory, le long du parc du Château, pour ensuite se séparer en deux branches vers Mantes-la-Jolie et Evreux au nord, vers Saint-Quentin-en-Yvelines et Chartres au sud. Ainsi, aucune liaison ferroviaire ne permet des déplacements nord-sud au sein du territoire. Seuls les trains du réseau de la gare Saint-Lazare permettent de se déplacer vers le nord, en direction de La Défense.
- les autoroutes ont été conçues pour des déplacements orientés est-ouest, entre Paris et la province. Le territoire du PLD est « cadré » par un rectangle de voies rapides : A13 (Paris-Rouen) au nord, RN12 et A86 (périphérique de l'Ile-de-France) au sud, RN118 (Boulogne – Les Ulis) à l'est et A12 (Saint-Cyr –

Triangle de Rocquencourt) à l'ouest. Ces axes, inscrits au réseau magistral du PDUIF, permettent essentiellement des itinéraires est-ouest vers Paris et la province, dans une moindre mesure au sein du territoire. Peu d'axes routiers permettent des déplacements nord-sud, notamment en raison du relief qui contraint l'aménagement de ce type d'infrastructures. Parmi les axes du réseau magistral desservant le territoire, seules l'A12 et la RN118 sont orientées nord-sud et parmi les axes du réseau principal desservant le territoire, seul l'axe constitué de la RN186 et de la RD91 est orienté nord-sud. En dehors des réseaux viaires magistraux et principaux, d'autres axes permettent toutefois ponctuellement les déplacements nord-sud (RD7, RD98, RD182...) et le tunnel de bouclage de l'A86, une fois achevé, constituera également un axe nord-sud (Rueil – Vaucresson A13 – Versailles pont Colbert).

#### *- des espaces marqués par un important patrimoine naturel et paysager*

Le territoire du PLD est fortement marqué par l'alternance entre des espaces urbains denses et le milieu naturel, essentiellement des forêts domaniales ainsi que des espaces agricoles résiduels dans la plaine de Versailles (classée) et sur le plateau de Saclay. En particulier, d'importants espaces liés au Château de Versailles et à son histoire ne sont pas urbanisés à Versailles, Bailly, Fontenay-le-Fleury, Saint-Cyr-l'Ecole et Rocquencourt : parc du château et forêts domaniales adjacentes.

#### *- des densités contrastées et des ensembles urbains fragmentés*

Les zones urbanisées sont très fragmentées : le cœur du territoire est constitué par une zone dense et continue, regroupant les communes de Versailles, du Chesnay, de Rocquencourt et de Viroflay, elle-même intégrée dans le corridor d'urbanisation inséré entre le Bois de Meudon et la forêt des Fausses Reposes en continuité avec Chaville et les autres communes de l'agglomération Arc-de-Seine/ Val de Seine .

La commune de Vélizy-Villacoublay est située sur un plateau séparé des communes du PLD par les vallées mais relativement proche en revanche des communes voisines à l'est (Meudon-la-Forêt, Clamart).

A l'ouest, les communes de Fontenay-le-Fleury, Saint-Cyr-l'Ecole et Bois d'Arcy forment un ensemble urbain séparé du reste du territoire par les espaces naturels et agricoles, mais dont l'urbanisation est continue avec l'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines. Le tissu urbain de la commune des Clayes-sous-Bois n'est pas relié de manière continue avec le reste du territoire du PLD. Cette commune forme en revanche une entité urbaine avec les communes voisines de Plaisir et de Villepreux.

Au nord de ce territoire et à l'ouest de la zone agglomérée de Versailles, se trouve la Plaine de Versailles. Ce vaste espace naturel classé est en partie dédié à l'agriculture. Il marque le passage progressif d'un territoire aux caractéristiques urbaines du cœur de l'agglomération parisienne à un territoire de seconde couronne de l'agglomération parisienne, moins dense et en partie constitué d'espaces naturels et agricoles.

Au sud du territoire, l'urbanisation suit la vallée de la Bièvre en une succession de communes moins denses que dans le reste du territoire : Les Loges-en-Josas, Jouy-en-Josas, Bièvres. Trois des communes du PLD sont situées sur le plateau de Saclay, au cœur d'un espace ouvert de grande ampleur.

La commune de Buc marque la transition entre la zone agglomérée de Versailles (secteur de Buc Ville) et le plateau de Saclay (Haut Buc).

Au nord, la zone urbaine de Bailly forme un ensemble urbain autonome avec la commune voisine de Noisy-le-Roi, située hors du périmètre du PLD.

#### *- des projets structurants et impactant sur les conditions de déplacements*

- Malgré le potentiel foncier relativement contraint sur le territoire du PLD (seul 1% de la surface de Versailles Grand Parc est inscrit en zone AU dans les documents d'urbanisme), la plupart des communes du territoire du PLD mènent ou supportent des projets de développement urbain, d'envergure plus ou moins importante.
- Le projet de développement le plus important du territoire est celui portant sur la zone de Satory. Ce projet s'inscrit dans le cadre de l'OIN Massy – Saclay – Palaiseau – Versailles – Saint Quentin en

Yvelines. Une partie du pôle de compétitivité MOVEO serait notamment accueillie dans ce secteur. Ce projet est encore en cours de définition. A terme, 6 000 à 10 000 nouveaux emplois pourraient être implantés dans ce secteur. Le STIF mène actuellement une réflexion pour améliorer la desserte en transport en commun du site, notamment depuis Versailles Chantiers, Saint-Quentin-en-Yvelines, Saint-Cyr-l'École.

Hormis les zones de Satory et des Chantiers, les projets de développement importants sont concentrés à l'ouest du territoire : activités et logements à Bois d'Arcy dans le cadre de la ZAC de la Croix Bonnet, projet de logement et de développement économique à Saint-Cyr dans le cadre de la ZAC de la Caserne Renard et de la ZAC Santos Dumont, ZAC du Levant à Fontenay-le-Fleury, projet de développement économique aux Clays-sous-Bois.

A l'est du territoire, seules deux communes ont des projets de relativement grande ampleur : projets de logements à Vélizy-Villacoublay et projet de développement économique du Val Sygrie à Bièvres. Dans le reste du territoire (communes situées au nord et au sud), les projets menés sont plus ponctuels.

La rareté du foncier à l'est du territoire et le fait que la vallée de la Bièvre soit classée sont des facteurs d'explication de la rareté et de la relative faible ampleur des projets de développement dans ces territoires.

Par ailleurs, de nombreux projets d'infrastructures et autres projets liés aux conditions de déplacements sont menés sur le territoire du PLD :

- **projets liés aux transports en commun** : tangentiels, TCSP, pôles d'échanges et projets d'amélioration de l'offre.

Parmi ces projets, les plus structurants et les plus avancés sont :

- le tramway Châtillon-Vélizy-Viroflay (début des travaux en 2008) qui permettra de désenclaver la commune de Vélizy et son importante zone d'activité
- le pôle de Versailles Chantiers qui comprend une restructuration complète de la gare et de ses abords, une ouverture côté sud et qui est lié à un projet d'aménagement.

Au-delà, les élus du territoire affirment leur volonté de voir **renforcée l'attractivité des réseaux ferrés** avec :

- **L'amélioration de la qualité de l'offre du RER C**, tant en ce qui concerne la fréquence que l'amplitude et la régularité mais aussi la sécurité des usagers, en particulier la branche Versailles - Massy
  - La **réalisation de la tangentielle Ouest** ou TGO avec, dans la mesure du possible, l'étude d'une connexion à Versailles Chantiers, avec insertion sur le faisceau des voies existantes jusqu'à Versailles Chantiers
  - La **réalisation du tram-train Versailles-Massy-Evry**
- **projets de circulations douces** : Schémas Directeurs (SD Versailles Grand Parc pour les liaisons de type loisir sur le territoire de la Communauté d'agglomération et aux abords, SD et ceinture verte de Versailles) et projets ponctuels menés localement
  - **projets d'infrastructures routières** : création de voies, aménagement d'échangeurs, suppression de passages à niveau  
Parmi ces projets, le bouclage de l'A86 apparaît comme particulièrement structurant. Ce projet comprend trois phases : un raccordement Rueil – A13 (barreau « VL1 ») qui est maintenant réalisé, un raccordement A13 – pont Colbert prévu pour 2011 (barreau « VL2 ») et un éventuel raccordement Rueil – A12 (échéance non encore fixée)<sup>1</sup>.

Le comité syndical considère que les évolutions envisagées du système de transports ferroviaires sur l'ensemble du territoire du SMBDRV sont de nature à modifier une très large partie des actions du PLD en matière de transports routiers. Le document soumis à l'approbation du SMBDRV constitue un document d'étape antérieur, en particulier, au choix définitif des tracés à l'issue des deux débats publics relatifs au projet Arc Express et au projet de la Société du Grand Paris. De plus, l'installation possible de Roland Garros sur les

<sup>1</sup> La section Rueil – Pont Colbert est réservée aux véhicules légers ; la section Rueil – A12 (Bailly) concerne les véhicules légers et les poids lourds.

Matelots, avec la réouverture de la gare des Matelots, est également de nature à modifier profondément le programme d'actions de ce PLD.

# Les éléments à retenir du diagnostic

## *Un territoire contrasté, la nécessité d'une réflexion à l'échelle de secteurs*

Le territoire du PLD est relativement vaste et regroupe des communes aux formes urbaines très diverses. Secteur charnière entre la zone dense de la première couronne parisienne et la seconde couronne francilienne, il ne peut être appréhendé en termes de déplacements comme un espace aux caractéristiques et enjeux uniformes.

La démarche d'élaboration du PLD s'est donc appuyée sur l'**identification de secteurs** aux caractéristiques relativement homogènes :

- ó secteur 1 : zone agglomérée de Versailles
- ó secteur 2 : pôle secondaire de Saint-Cyr-l'École
- ó secteur 3 : vallée de la Bièvre/ plateau de Saclay.

Quatre autres communes ont fait l'objet d'un traitement particulier, soit parce que leur territoire ne présente pas de continuité urbaine avec le reste du territoire du PLD (Vélizy-Villacoublay, Les Clayes-Sous-Bois, Bailly) soit parce qu'elles sont à la frontière entre deux secteurs (cas de Buc).

## *Les transports en commun : l'atout des 15 gares ferrées, l'hétérogénéité de l'offre en bus*

Le territoire du PLD bénéficie d'une desserte ferrée structurée en un **réseau de 15 gares**. Ces gares présentent cependant un niveau d'attractivité très contrasté : alors que près de 700 trains desservent chaque jour Versailles Chantiers, les gares de la vallée de la Bièvre accueillent moins de 100 trains par jour.

**Plus de 120 lignes régulières de transports en commun routiers** (bus et cars) desservent le territoire du PLD. Au total, ces lignes assurent une offre moyenne de **35 km/an/habitant**, ce qui place le territoire du PLD au-dessus de la moyenne nationale des réseaux de 100 000 à 300 000 habitants (30 km/an/ habitant). Toutefois, là encore, l'hétérogénéité est la règle au niveau de la qualité de la desserte. Alors que les communes de la zone agglomérée de Versailles, Vélizy-Villacoublay ou encore les communes du plateau de Saclay bénéficient d'un niveau d'offre relativement élevé au regard de leur poids démographique, les communes de la vallée de la Bièvre, Viroflay et plus encore, les communes situées à l'ouest du territoire du PLD, ont un niveau d'offre inférieur, voire très inférieur, à la moyenne nationale.

A une échelle plus fine, des **carences de desserte** ont été identifiées à l'intérieur du territoire du PLD (à l'échelle de communes ou encore inter-secteurs) ainsi qu'en liaison avec l'extérieur du PLD. Ces lacunes peuvent être existantes ou à venir (cf. liaisons à prévoir vers les secteurs en développement).

En dehors de la question de la couverture géographique et du niveau d'offre, **d'autres dysfonctionnements limitent l'attractivité de l'offre en transports en commun** sur le territoire du PLD :

- ó manque d'intermodalité entre le train et l'offre routière, mais aussi entre les différents transporteurs routiers, notamment en termes de correspondances et d'informations
- ó vitesse commerciale faible et régularité dégradée dans les secteurs denses, notamment au niveau de la zone agglomérée de Versailles
- ó amplitude horaire insuffisante dans certains secteurs
- ó qualité de service perfectible, en particulier dans les secteurs les moins denses (information, aménagement des points d'arrêt, confort des véhicules...)
- ó problématique de l'intégration des nombreuses dessertes privées d'entreprises.

Des dysfonctionnements importants ont de plus été identifiés au niveau des **pôles d'échanges**, en particulier à Saint-Cyr-l'École, Versailles Chantiers ou encore Villepreux-les-Clayes.

## *Un accès au réseau viaire pénalisé par de nombreux points durs de circulation*

A partir de la hiérarchisation figurant dans le PDUIF, trois niveaux ont été identifiés pour le réseau viaire du territoire du PLD : le réseau magistral, correspondant globalement au réseau national, le réseau principal, qui comprend les voies départementales les plus structurantes, ainsi que le réseau local.

Le **réseau magistral du territoire du PLD apparaît globalement saturé** : sur toutes les voies du réseau magistral, le trafic supporté est supérieur à 12 000 UVP/jour/file.

En dehors du réseau magistral, **d'autres points durs de congestion importants** sont identifiés sur des axes (RD182, RD91, RD11, RD938, RD186...) ainsi qu'aux abords de points singuliers (Place de la Loi, Versailles Chantiers, passage sous l'A86 à Saint-Cyr-l'École, abords de la RN118 à Vélizy-Villacoublay...).

Enfin, des **pratiques de shunt** sont identifiées dans certains quartiers : à Versailles, Le Chesnay, Saint-Cyr-l'École, Vélizy-Villacoublay ou encore dans les communes de la vallée de la Bièvre.

## *Le stationnement : des enjeux très différents selon les secteurs*

Dans les **communes les plus denses**, et en particulier au niveau de la zone agglomérée de Versailles, une **saturation du stationnement** est identifiée auprès des polarités, notamment des centres-villes. Ces communes ont généralement mis en place une offre réglementée et l'un des enjeux du PLD est d'assurer la mise en cohérence de ces réglementations, à l'échelle communale dans un premier temps puis, dans un second temps, à l'échelle de plusieurs communes.

Hors des secteurs denses, des **points durs ponctuels** sont également identifiés (centres-villes et centres-bourgs).

Enfin, à l'échelle du territoire et des gares voisines, la **cohérence de l'offre en stationnement au niveau des pôles d'échanges** est perfectible : cohérence locale entre l'organisation du stationnement pour les rabatants et organisation du stationnement du quartier, mais aussi cohérence globale à l'échelle du réseau de gares. De plus, des dysfonctionnements ponctuels sont identifiés au niveau de certaines gares du territoire, notamment Saint-Cyr-l'École, Villepreux - Les-Clayes, ainsi qu'au niveau des gares de la zone agglomérée.

## *Le transport des marchandises : la nécessité d'une harmonisation des politiques communales*

- En matière de transport de marchandises, le territoire du PLD présente à la fois **des atouts et des faiblesses** :
- ó des **réglementations** existantes quant au transport de marchandises sur tout le territoire du PLD... mais des réglementations prises à l'échelle communale et souvent à caractère défensif (plateau de Saclay, Saint-Cyr-l'École...).
  - ó des **aires de livraisons** existantes dans les secteurs à forte concentration d'activités commerciales, des retours d'expériences positifs sur certains types d'aménagement, des expériences intéressantes comme Versailles Portage, des emplacements livraisons intégrés sur emprise privée... mais des aires de livraison parfois non conformes à l'instruction interministérielle, des longueurs diverses et parfois trop petites, des conflits d'usage à régler.
  - ó une accessibilité aux **zones d'activités** facilitée par la présence d'infrastructures autoroutières et d'échangeurs... mais des problèmes de transit de poids lourds en zone urbaine en fin de déplacements. Plus localement, la question de l'accès au centre commercial du Chesnay ainsi qu'à la zone d'activité de Buc sont à traiter.

## *Le traitement des modes doux : des politiques aujourd'hui locales*

Le traitement actuel des modes doux (piétons et cycles) sur le territoire du PLD résulte en grande partie de **politiques communales**.

La plupart des communes ont mené des **actions de reprise de l'espace public** pour améliorer la sécurité et le confort des déplacements doux : réglementation de quartiers en zone 30, aménagements pour limiter la vitesse de la circulation générale, création de mails réservés aux modes doux.... Ces traitements restent néanmoins relativement ponctuels et sont généralement ciblés sur un point dur ou un quartier.

Malgré ces traitements ponctuels, des **points durs d'accidentologie** demeurent sur le territoire du PLD, en particulier dans les zones denses : Versailles, mais aussi centre-ville du Chesnay, Vélizy-Villacoublay, RD10 à Viroflay. Des accidents sont également relevés hors zones denses, le long de certaines départementales (RD186, RD53, RD117...).

Les **aménagements cyclables** existants sont quantitativement limités par rapport à la taille du territoire (près de 60km, deux sens confondus) et sont pour moitié concentrés sur le territoire versaillais. Toutefois, plus de 150km de projets d'itinéraires ont été recensés. Ces projets relèvent de différentes maîtrises d'ouvrage : départementale, communale dans le cadre du Schéma Directeur des Liaisons Douces de Versailles Grand Parc (orienté vers les déplacements de loisir) et autres projets communaux. L'offre en stationnement cyclable est quasi systématiquement présente au niveau des pôles, mais, en revanche, peu de communes ont développé une offre hors de ces pôles d'échanges.

### *L'accessibilité PMR : une politique restant à enclencher*

L'accessibilité des PMR au territoire relève, en termes de déplacements, de deux thématiques : **l'accessibilité à la voirie et aux espaces publics et l'accessibilité aux systèmes de transport en commun.**

L'accessibilité à la voirie et aux espaces publics est très partielle et concerne majoritairement les secteurs de centre-ville récemment traités ou encore les zones en développement. Une commission intercommunale d'accessibilité a été créée pour les communes de Versailles Grand Parc. Les communes de plus de 5 000 habitants doivent se doter d'une telle commission mais les programmations de mise en accessibilité de la voirie et aux espaces publics restent toutefois encore limitées à quelques communes seulement.

L'accessibilité aux systèmes de transport n'est globalement pas assurée sur le territoire du PLD. Au niveau des gares, l'accessibilité aux quais est limitée aux gares versaillaises (bien que ne garantissant pas l'accès au train). Pour les transports en commun routiers, l'accessibilité PMR est également meilleure dans la zone agglomérée de Versailles que dans le reste du territoire (cf. traitement des points d'arrêt et pourcentage de véhicules neufs). Toutefois, y compris dans la zone agglomérée, l'accessibilité est partielle et résulte essentiellement d'opportunités locales.

# Les objectifs politiques du PLD

Les élus du Syndicat Mixte du Bassin de Déplacements de la Région de Versailles (SMBDRV) ont décidé d'élaborer un PLD pour **se doter d'une politique de déplacements et définir la stratégie** permettant sa mise en œuvre dans le contexte législatif actuel et dans la perspective de la décentralisation.

Aujourd'hui, même si le STIF est l'autorité organisatrice des transports en Ile-de-France, la communauté d'agglomération agit déjà sur l'organisation des transports sur son territoire notamment en participant financièrement au fonctionnement des lignes de bus.

Avec le PLD, le SMBDRV a choisi de **planifier des actions en partenariat** avec les acteurs concernés (usagers, maîtres d'ouvrage, financeurs) qui concourent aux objectifs nationaux (lois sur l'air, solidarité et renouvellement urbains) et à la résolution de dysfonctionnements locaux.

Le PLD assure la cohérence des actions relatives aux déplacements dans le temps, dans l'espace, avec d'autres démarches de planification (PDUIF, CPER...) et entre les modes de transport.

Pour répondre aux attentes des élus et participer aux objectifs du PDUIF, les actions prévues dans le PLD devront permettre de **rendre plus attractifs** et plus performants les **transports collectifs routiers** en clarifiant et améliorant l'offre. Les 15 gares du territoire du PLD (ligne C du RER, lignes L, N et U du réseau Transilien) sont desservies par les transports collectifs routiers sans véritable cohérence d'ensemble, ces lignes étant exploitées par une multiplicité d'opérateurs :

- SVTU, Kéolis Yvelines, centrés sur la communauté d'agglomération de Versailles Grand Parc
- SQYBUS, réseau de l'agglomération voisine de Saint-Quentin-en-Yvelines
- Le réseau départemental Trans'Essonne
- STAVO, essentiellement sur les communes de Fontenay-le-Fleury et Les Clayes-sous-Bois
- la RATP, principalement entre Vélizy et le cœur de l'agglomération parisienne, ainsi que sur une ligne Noctilien
- Hourtoule sur les communes de Bois d'Arcy, Fontenay-le-Fleury et Saint-Cyr-l'Ecole
- SAVAC sur la vallée de la Chevreuse
- les différentes filiales de Véolia Transport : Vélizy, CSO, Montesson, Nanterre (réseau Traverciel), Ecquevilly et La Boucle
- la SNCF pour une ligne Noctilien.

Le projet de PLD se structure autour de **trois actions fortes** :

- faire évoluer le **réseau de bus** vers un réseau restructuré et des niveaux de qualité de service renforcés, notamment pour certaines liaisons : fréquence, amplitude, confort, accessibilité...  
Les objectifs fixés par le PLD seront mis en œuvre de manière progressive et concertée.  
L'attractivité du réseau de bus s'appuiera sur :
  - o des actions d'amélioration de l'offre et de la qualité de service (temps de parcours, régularité, confort, accessibilité...)
  - o une amélioration des lieux d'intermodalité : réaménagement des gares et de leurs accès...
- aménager un **réseau cyclable structurant** à l'échelle du SMBDRV. Les aménagements seront adaptés à l'environnement traversé (pistes, bandes, zones 30, voire simple jalonnement...) et connectés aux itinéraires existants et programmés par les différentes collectivités (communauté d'agglomération de Versailles Grand Parc, Département des Yvelines, communes du SMBDRV...). Des actions complémentaires seront mises en œuvre : stationnement deux-roues, jalonnement, document d'information (plan)...

- **maîtriser :**

- **les conditions de circulation générale**, en hiérarchisant le réseau viaire, en tenant compte de la situation actuelle et des projets structurants (ex. : l'ouverture de la section Colbert – A13 du duplex A86, prévue pour juin 2011) ;
- **le stationnement**, dans une triple finalité : **optimiser** l'offre existante, donner la priorité aux chalands et visiteurs dans les zones centrales et **dissuader** l'usage de la voiture pour certains types de déplacements à courte distance. Concrètement, il s'agit de **simplifier** la réglementation en vigueur, de réajuster les zones destinées à la courte durée, d'envisager d'augmenter la rotation de l'occupation du stationnement dans les zones les plus contraintes lorsque des actions en faveur des modes alternatifs seront mises en œuvre, de faire évoluer le rabattement sur gares et enfin, de renforcer le contrôle effectif du stationnement ;
- **le transport et les livraisons des marchandises**, en hiérarchisant le réseau viaire pour définir les accès prioritaires aux zones d'activités et industrielles, ainsi qu'aux centres urbains.

**Pour atteindre ces objectifs, les élus du SMBDRV s'engagent sur un programme d'actions multimodal dont l'essentiel sera mis en œuvre dans les 5 années à venir.**

La réussite du PLD reposera notamment sur la **capacité de la communauté d'agglomération de Versailles Grand Parc** à animer la mise en œuvre et le suivi du programme d'actions.

Elle s'appuiera sur des structures et des organisations à même d'assurer la durabilité des engagements pris : charte d'aménagement de la voirie et des espaces publics à enrichir, tableau de bord à mettre à jour régulièrement, comités local et technique à réunir en tant que de besoin pour ajuster, préciser, finaliser et mettre en œuvre les actions...

Enfin, l'évolution des comportements modaux étant une tâche de longue haleine, un travail de sensibilisation diffus et récurrent auprès de tous les acteurs concernés (organismes des transports, employeurs, habitants, enfants...) accompagnera la mise en œuvre du PLD. Il se traduira par une incitation à la mise en place de plans de mobilité dans les établissements privés, publics et dans les écoles et par l'élaboration d'un plan de communication comprenant notamment l'organisation et la valorisation d'expérimentation lors de journées événementielles (journée des transports publics par exemple) conduites en partenariat (associations locales, ARENE...).

# Le PLD du SMBDRV, déclinaison locale du PDU d'Ile-de-France

Apparus dans la loi d'orientation des transports intérieurs de 1982, les plans de déplacements urbains (PDU) sont rendus obligatoires pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants par la loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie en 1996.

Ils définissent les **principes de l'organisation des transports** de personnes et de marchandises, de la circulation et du stationnement, dans l'optique d'assurer un **équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité** et de facilité d'accès, d'une part et la **protection de l'environnement** et de la santé, d'autre part. Ils portent, dans la loi de 1996, sur un ensemble de thèmes :

- la diminution du trafic automobile ;
- le développement de l'usage des transports collectifs et des moyens de déplacements économes et les moins polluants, notamment la bicyclette et la marche ;
- l'aménagement et exploitation du réseau principal de voirie, afin de rendre plus efficace son usage, notamment en le partageant entre les différents modes de déplacement et en favorisant la mise en œuvre d'actions d'information sur la circulation ;
- l'organisation du stationnement sur le domaine public ;
- le transport et livraison des marchandises, de façon à réduire les impacts sur la circulation et l'environnement ;
- l'encouragement pour les entreprises et les collectivités publiques à favoriser l'utilisation des transports en commun et du covoiturage pour le transport de leur personnel.

**Le PDUIF** a pour ambition d'assurer un équilibre durable entre les besoins de mobilité des Franciliens et la protection de leur environnement et de leur santé. Il a été **approuvé en 2000**, dans le cadre réglementaire de la loi sur l'air et est **actuellement en cours de révision**.

Il vise, en 5 ans, à :

- une **diminution de 3% du trafic automobile** (en véhicules x kilomètres), différenciée selon les zones de l'agglomération et leur desserte en transports collectifs : diminution de 5% pour les déplacements à l'intérieur de Paris et des départements de la petite couronne et entre Paris et les autres départements et de 2% pour les déplacements internes à la grande couronne et entre la petite et la grande couronne. La part de la voiture particulière dans le nombre des déplacements motorisés internes à la grande couronne devra être ramenée à 85% des déplacements ;
- une **augmentation de 2% de l'usage des transports collectifs**, leur part modale devant représenter le tiers des déplacements domicile travail et domicile-école ;
- une **augmentation de 10% de la part de la marche** pour les déplacements inférieurs à 1 km et pour les trajets domicile-école ;
- le **doublement du nombre des déplacements à vélo** ;
- une augmentation de 3% de la part du transport des **marchandises par le fer et la voie d'eau**.

Ces objectifs se déclinent autour de **quatre axes** :

- préserver le fonctionnement métropolitain,
- imaginer une nouvelle urbanité,
- renforcer la centralité au-delà de la zone dense,
- offrir la rue pour tous et partager l'espace public.

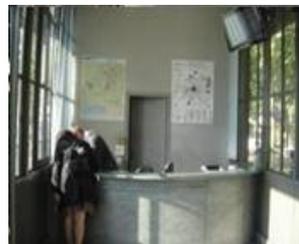
Le PDUIF comprend donc un ensemble d'actions à mettre en œuvre, du quartier à l'ensemble de la métropole francilienne. Aussi, il est nécessaire d'en préciser un certain nombre localement : c'est l'objet du PLD. **Le PLD est l'occasion pour les élus locaux de définir, de manière concertée, une politique locale de déplacements et les moyens de sa mise en œuvre.**

La loi solidarité et renouvellement urbains (2000) fait figurer explicitement les PLD dans la loi d'orientation des transports intérieurs : « En région d'Ile-de-France, le plan de déplacements urbains peut être complété, en certaines de ses parties, par des plans locaux de déplacements qui en détaillent et précisent le contenu. Ils sont élaborés à l'initiative d'un établissement public de coopération intercommunale ou d'un syndicat mixte. »

# Sommaire

|  |     |
|--|-----|
| Volet transports collectifs .....  | 15  |
| Volet modes doux et Personnes à Mobilité Réduite.....                                      | 122 |
| Volet circulation générale et stationnement, transport et livraisons de marchandises ..... | 173 |
| Volet gouvernance, évaluation et suivi .....   | 209 |

# Volet transports collectifs

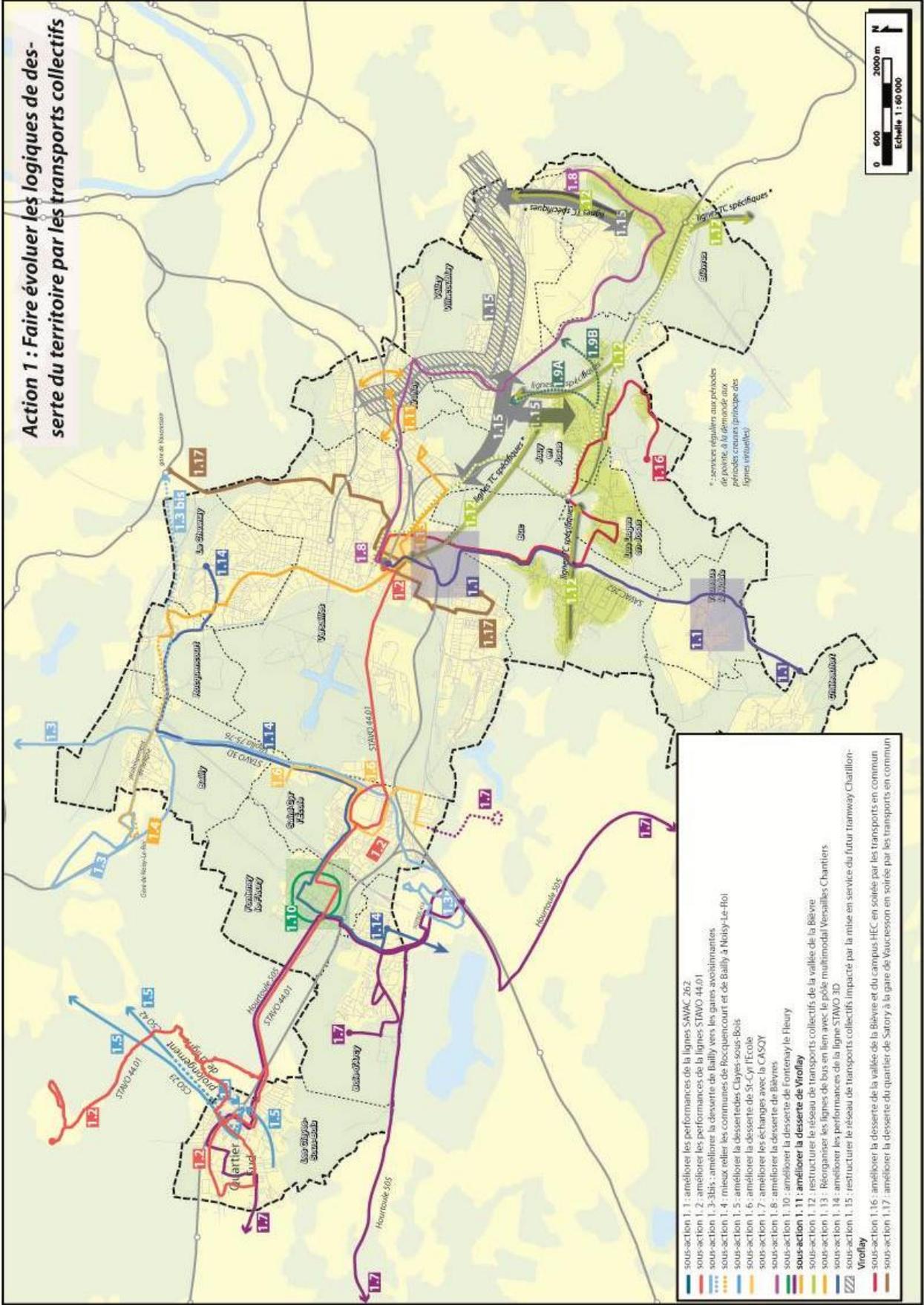


# OBJECTIF 1 :

## Améliorer l'attractivité et la performance des réseaux de transports collectifs routiers

|   |           |
|---|-----------|
| <b>ACTION 1 : Faire évoluer les logiques de desserte du territoire par les transports collectifs .....</b>  | <b>18</b> |
| sous-action 1.1 : Améliorer les performances de la ligne SAVAC 262 .....  | 24        |
| sous-action 1.2 : Améliorer les performances de la ligne STAVO 44-01.....   | 28        |
| sous-actions 1.3 / 1.3 bis : Améliorer la desserte de Bailly vers les gares avoisinantes .....  | 30        |
| sous-action 1.4 : Mieux relier Rocquencourt et Bailly à Noisy-le-Roi.....   | 34        |
| sous-action 1.5 : Améliorer la desserte des Clayes-sous-Bois .....  | 36        |
| sous-action 1.6 : Améliorer la desserte de Saint-Cyr-l'École .....  | 38        |
| sous-action 1.7 : Améliorer les échanges avec la CASQY.....   | 41        |
| sous-action 1.8 : Améliorer la desserte de Bièvres .....  | 44        |
| sous-action 1.9 : Anticiper la desserte du plateau de Saclay et de l'OIN par les transports collectifs .....  | 46        |
| sous-action 1.10 : Améliorer la desserte de Fontenay-le-Fleury.....   | 47        |
| sous-action 1.11 : Améliorer la desserte de Viroflay.....   | 51        |
| sous-action 1.12 : Restructurer le réseau de transports collectifs de la vallée de la Bièvre (rabattements internes vers les gares ou le tramway, liaisons intercommunales).....              | 53        |
| sous-action 1.13 : Réorganiser les lignes de bus en lien avec le pôle multimodal Versailles Chantiers .....   | 56        |
| sous-action 1.14 : Améliorer les performances de la STAVO 3D.....   | 57        |
| sous-action 1.15 : Suivre l'étude en cours relative à la restructuration du réseau de transports collectifs routiers impacté par la mise en service du futur tramway Châtillon-Viroflay ..... | 59        |
| sous-action 1.16 : Améliorer la desserte de la vallée de la Bièvre et du campus HEC en soirée par les transports en commun .....  | 61        |
| sous-action 1.17 : Améliorer la desserte du quartier de Satory à la gare de Vaucresson en soirée par les transports en commun .....   | 63        |
| <b>ACTION 2 : Réaménager les voiries pour améliorer les conditions de circulation des bus .....</b>   | <b>65</b> |
| sous-action 2.1 : Réaménager la voirie entre les Clayes-sous-Bois, Fontenay-le-Fleury et Saint-Cyr-l'École.....   | 67        |
| sous-action 2.2 : Traiter les points durs et réorganiser les circulations entre Versailles Chantiers et Le Chesnay .....  | 71        |
| sous-action 2.3 : Réaménager la RD307 au niveau de Rocquencourt.....  | 73        |
| sous-action 2.4 : Réaménager la voirie en faveur des bus sur la RD127 à Bois d'Arcy.....  | 75        |
| sous-action 2.5 : Réaménager l'axe Saint-Quentin-en-Yvelines – Versailles (Satory) .....  | 77        |
| sous-action 2.6 : Réaménager l'axe Saclay- Jouy-en-Josas - Vélizy-Villacoublay.....   | 78        |

# Action 1 : Faire évoluer les logiques de desserte du territoire par les transports collectifs



- sous-action 1.1 : améliorer les performances de la ligne SAVAC 262
- sous-action 1.2 : améliorer les performances de la ligne STIMO 44.01
- sous-action 1.3-3bis : améliorer la desserte de Bailly vers les gares avoisinantes
- sous-action 1.4 : mieux relier les communes de Rocquencourt et de Bailly à Noisy-Le-Fol
- sous-action 1.5 : améliorer la desserte de Clèves-sous-Bois
- sous-action 1.6 : améliorer la desserte de St-Cyr l'Ecole
- sous-action 1.7 : améliorer les échanges avec la CASQY
- sous-action 1.8 : améliorer la desserte de Bâvres
- sous-action 1.9 : améliorer la desserte de Fontenay-le-Heury
- sous-action 1.11 : améliorer la desserte de Viroflay
- sous-action 1.12 : restructurer le réseau de transports collectifs de la vallée de la Bièvre
- sous-action 1.13 : reorganiser les lignes de bus en lien avec le pôle multimodal Versailles Chantiers
- sous-action 1.14 : améliorer les performances de la ligne STIMO 3D
- sous-action 1.15 : restructurer le réseau de transports collectifs impacté par la mise en service du futur tramway Chantiers-Viroflay
- sous-action 1.16 : améliorer la desserte de la vallée de la Bièvre et du campus HEC, en soirée par les transports en commun
- sous-action 1.17 : améliorer la desserte du quartier de Satory à la gare de Vaucresson en soirée par les transports en commun

# Faire évoluer les logiques de desserte du territoire par les transports collectifs

## PRÉAMBULE

Le réseau de transports collectifs routiers qui dessert le territoire du PLD est composé de :

- lignes structurantes offrant un niveau de service important : plus de 150 courses par jour,
- lignes secondaires : de 100 à 150 courses par jour,
- lignes de desserte fine : moins de 100 courses par jour.

Les sous-actions 1.1 à 1.17, qui constituent l'action 1, définissent les principes de restructuration des lignes de bus qui ont été identifiés dans le cadre de l'élaboration du projet de PLD.

Parmi ces sous-actions, deux sont susceptibles de faire évoluer la répartition existante des lignes de bus par catégories telles que précédemment décrites : il s'agit des sous-actions 1.2 (ligne STAVO 44-01) et 1.7 (ligne SQYBUS 415).

## Objectifs

- faire évoluer des lignes de bus existantes par des modifications de lignes, à la fois en termes de tracés et en termes de niveau d'offre
- mettre en place de nouveaux services de transports collectifs, pour tenir compte des évolutions du territoire.

## Nature et contenu de l'action

Réaliser des études de faisabilité, pour chacune des lignes et liaisons identifiées.

Ces études de faisabilité devront préciser les modifications à apporter pour optimiser les services actuels et créer les nouveaux services nécessaires.

Ci-après, sont présentées les orientations envisageables qui ont été étudiées dans le cadre de l'élaboration du projet de PLD, en termes de restructuration et création de services de transports collectifs. Ces orientations devront être confirmées ou adaptées dans le cadre de ces études de faisabilité.

|  |   |                                   |
|--|---|-----------------------------------|
| <b>Catégorie 1 :</b><br>> 150<br>courses/j     | 171, 295, 190, 170  | RATP                              |
|  | R, B, A, G, H, C  | Phébus                            |
|  | 262 001 A et B  | Sovac                             |
| <b>Catégorie 2 :</b><br>100 à 150<br>courses/j | 415, 461  | SQYBUS                            |
|  | 390, 379  | RATP                              |
|  | D   | Phébus                            |
| <b>Catégorie 3 :</b> < 100 courses/j           | 044-001, 044-002, 044-006,<br>39.33   | STAVO                             |
|  | S, U, T express, K, F, CVJ, I, P, M,<br>1, N, Z, 7, E, 2, O, 3, H express,<br>W, 6, 1 nuit, 4, L, V, Y express, J,<br>LAB, BAK, L-JLB, SDM, LFA | Phébus                            |
|  | 291   | RATP                              |
|  | 439, 401, 475, 460, 440, 439,<br>415 bis  | SQYBUS                            |
|  | RDV, CZI, CBA, CVE, VZI, RGV,<br>VBA, LCV, VAN, CVJ, CVM, 40,<br>42, 43, 45, 115, 119, 2 Nuit   | Phébus                            |
|  | 17, 76, 19, 75, 71, 172, 41   | Veolia Ecquevilly                 |
|  | 55  | Veolia La Boucle                  |
|  | 1   | Veolia Montesson – Les<br>Rabeaux |
|  | 23, 9, 27, 23 bis   | Veolia CSO                        |
|  | 11, 10A, 19, 5, 20, 505, 17, 28,<br>318, 111, 41  | Hourtoule                         |
|  | 39.12, 262-003, 39.34, 39.33,<br>39.37, X   | Sovac                             |
|  | 290, 279  | RATP                              |
|  | 91-08, 91-06  | Albatrans                         |
|  | 495, 496, 039-0044  | Trans'Essonne                     |
|  | 460, 471  | Traverciel                        |
|  | 3A, 3B, 3C, 3D  | Navette de Fontenay-le-<br>Fleury |
|  | N61, N145   | Noctilien                         |



Faire évoluer la ligne 415  
SQYBUS en catégorie 1



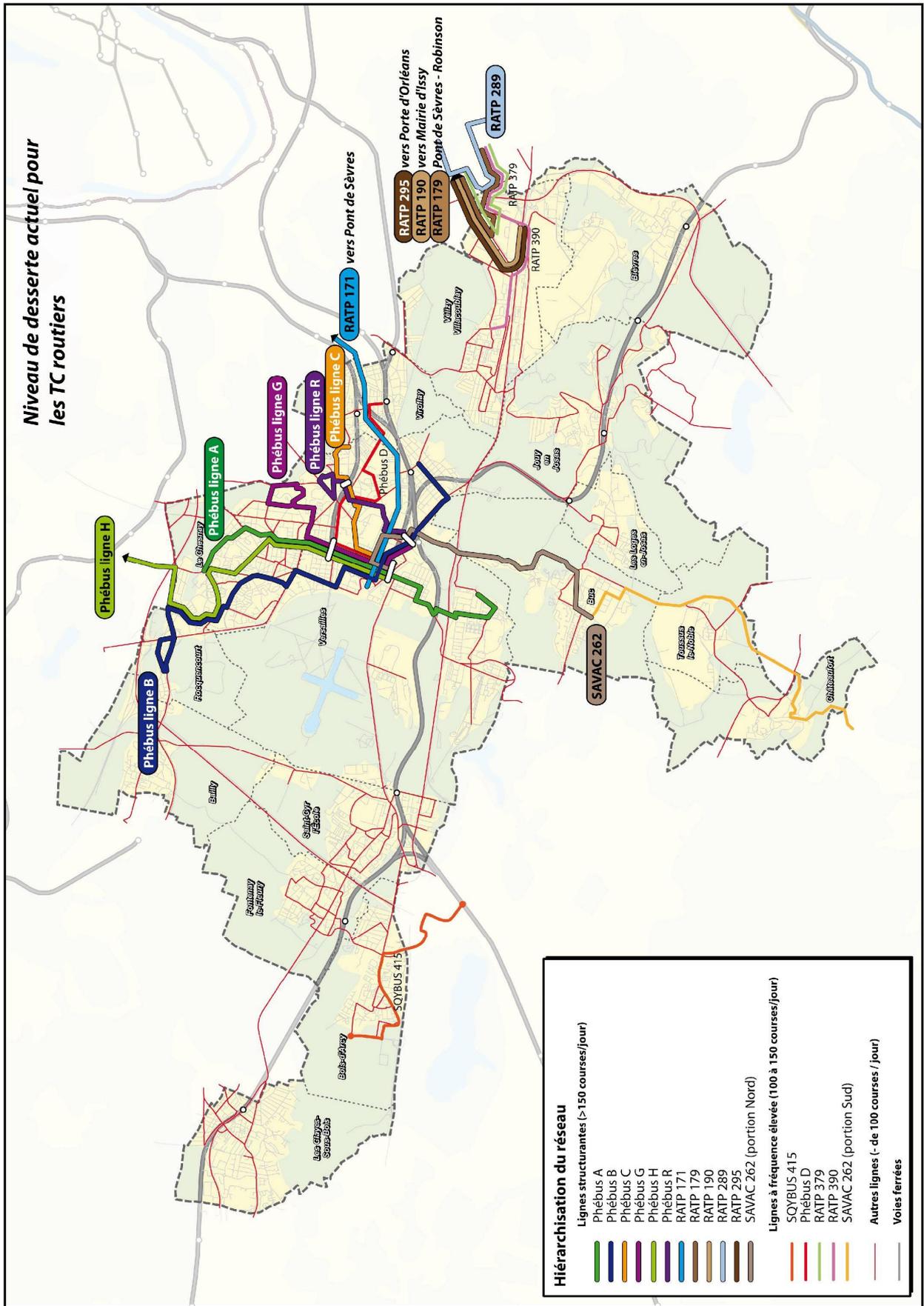
Faire évoluer la ligne 44-  
001 STAVO en catégorie 2

## Acteurs concernés

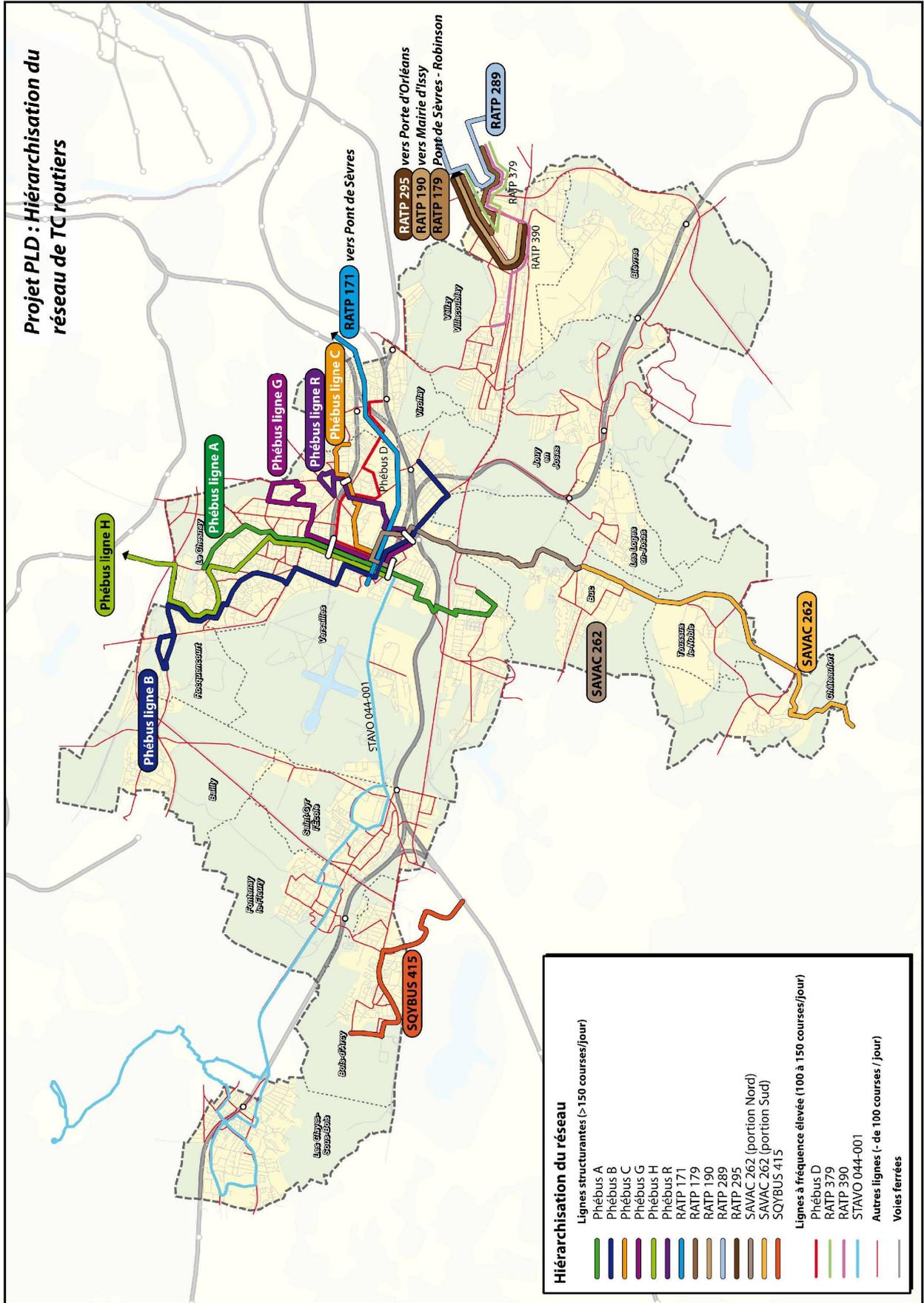
| Sous-action | Intitulé   | Autorité organisatrice des transports | Maîtrise d'ouvrage études | Partenaires financiers de la mise en œuvre | Autres partenaires   | Estimations financières  |
|-------------|--|---------------------------------------|---------------------------|--|--|--|
| 1.1         | Améliorer les performances de la ligne SAVAC 262                                     | STIF                                  | VGP                       | STIF, VGP                                  | Châteaufort, St-Rémy-lès-Chevreuse, CASQY, CG78  | Etudes : 55 à 85 k€<br>Investissement, exploitation : à déterminer |
| 1.2         | Améliorer les performances de la ligne STAVO 44 01                                   | STIF                                  | VGP                       | STIF, Les Clayes-sous-Bois                 | -  | Etudes : 5 à 10 k€<br>Investissement, exploitation : à définir     |
| 1.3         | Améliorer la desserte de Bailly vers les gares avoisinantes                          | STIF                                  | VGP, Bailly, Noisy-le-Roi | STIF, VGP                                  | CG78, Bailly, Noisy-le-Roi, Le Chesnay, Saint-Cyr-l'Ecole, Rocquencourt, Marly-le-Roi, CASQY | Etudes : 5 à 10k€<br>Investissement, exploitation : à définir      |
| 1.4         | Mieux relier Rocquencourt et Bailly à Noisy-le-Roi                                   | STIF                                  | VGP                       | STIF, VGP                                  | Bailly, Le Chesnay, Noisy-le-Roi   | Etudes : 5 à 10 k€<br>Investissement, exploitation : à définir     |
| 1.5         | Améliorer la desserte des Clayes-sous-Bois   | STIF                                  | Les Clayes-sous-Bois      | STIF, Les Clayes-sous-Bois                 | -  | Etudes : 10 à 15 k€<br>Investissement, exploitation : à définir    |
| 1.6         | Améliorer la desserte de Saint-Cyr-l'Ecole   | STIF                                  | VGP                       | STIF, VGP                                  | -  | Etudes : 25 k€<br>Investissement, exploitation : à définir         |
| 1.7         | Améliorer les échanges avec la CASQY   | STIF                                  | VGP, CASQY                | STIF, VGP, CASQY                           | Saint-Cyr-l'Ecole, Les Clayes-sous-Bois, Bois d'Arcy, Fontenay-le-Fleury                     | Etudes : 20 à 25 k€<br>Investissement, exploitation : à définir    |
| 1.8         | Améliorer la desserte de Bièvres   | STIF                                  | VGP                       | STIF, VGP                                  | -  | Etudes : 10 k€<br>Investissement, exploitation : à définir         |
| 1.9         | Anticiper la desserte du plateau de Saclay et de l'OIN par les transports collectifs | STIF                                  | VGP                       | STIF, VGP                                  | CASQY, CAPS, Europ'Essonne, Châteaufort  | Etude en cours   |
| 1.10        | Améliorer la desserte de Fontenay-le-Fleury  | STIF                                  | VGP                       | STIF, VGP                                  | -  | Etudes : 10 à 15 k€<br>Investissement, exploitation : à définir    |
| 1.11        | Améliorer la desserte de Viroflay  | STIF                                  | VGP                       | STIF, VGP                                  | -  | Etudes : 10 à 15 k€<br>Investissement, exploitation : à définir    |
| 1.12        | Restructurer le réseau de transports collectifs de la Vallée de la Bièvre            | STIF                                  | VGP                       | STIF, VGP, CAPS                            | -  | Etudes : 30 à 35 k€<br>Investissement, exploitation : à définir    |
| 1.13        | Réorganiser les lignes de bus en lien avec le pôle multimodal Versailles Chantiers   | STIF                                  | VGP                       | STIF, VGP                                  | Versailles   | Etudes : 10 à 15 k€<br>Investissement, exploitation : à définir    |
| 1.14        | Améliorer les performances de la ligne STAVO 3D                                      | STIF                                  | VGP                       | STIF, VGP                                  | Le Chesnay, CASQY  | Etudes : 5 à 10 k€<br>Investissement, exploitation : à définir     |

| Sous-action | Intitulé   | Autorité organisatrice des transports | Maîtrise d'ouvrage études | Partenaires financiers de la mise en œuvre | Autres partenaires                                 | Estimations financières   |
|-------------|--|---------------------------------------|---------------------------|--|--|---|
| 1.15        | Suivre l'étude en cours relative à la restructuration du réseau de transports collectifs routiers impacté par la mise en service du futur tramway Châtillon-Viroflay | STIF                                  | STIF                      | STIF                                       | VGP, Vélizy-Villacoublay                           | -   |
| 1.16        | Améliorer la desserte de la Vallée de la Bièvre et du campus HEC en soirée par les transports en commun  | STIF                                  | VGP                       | STIF, VGP                                  | Versailles, Buc, Les Loges-en-Josas, Jouy-en-Josas | Etudes : 15 à 20 k€<br>Investissement, exploitation : à définir |
| 1.17        | Améliorer la desserte du quartier de Satory à la gare de Vaucresson en soirée par les transports en commun   | STIF                                  | VGP                       | STIF, VGP                                  | Versailles, Vaucresson                             | Etudes : 15 à 20 k€<br>Investissement, exploitation : à définir |

# Niveau de desserte actuel pour les TC routiers



# Projet PLD : Hiérarchisation du réseau de TC routiers



### Hiérarchisation du réseau

- Lignes structurantes (>150 courses/jour)**
  - Phébus A
  - Phébus B
  - Phébus C
  - Phébus G
  - Phébus H
  - Phébus R
  - RATP 171
  - RATP 179
  - RATP 190
  - RATP 289
  - RATP 295
  - SAVAC 262 (portion Nord)
  - SAVAC 262 (portion Sud)
  - SOYBUS 415
- Lignes à fréquence élevée (100 à 150 courses/jour)**
  - Phébus D
  - RATP 379
  - RATP 390
  - STAVO 044-001
- Autres lignes (- de 100 courses / jour)**
- Voies ferrées**

## Améliorer les performances de la ligne SAVAC 262

### Objectifs

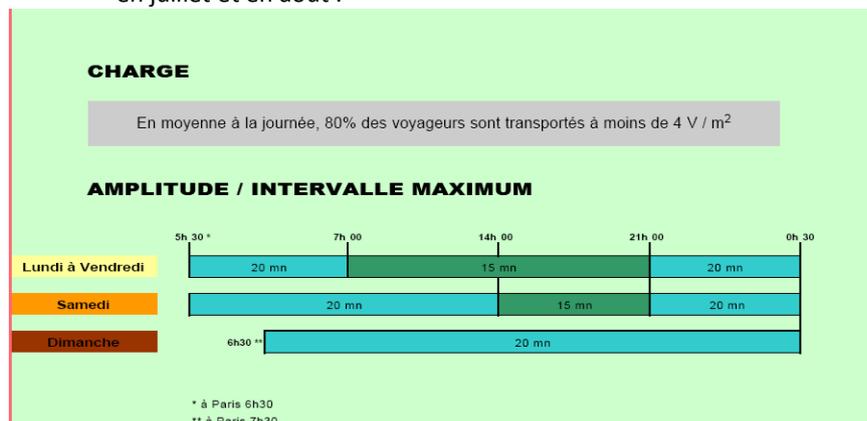
- rationaliser l'itinéraire de la ligne 262 en tenant compte des tissus urbains traversés et des projets d'aménagement en cours
- optimiser les temps de parcours de la ligne, tout en maintenant la desserte de l'ensemble des quartiers et communes desservies aujourd'hui par la ligne
- renforcer le niveau d'offre (fréquences et amplitudes horaires) pour faire évoluer la ligne 262 vers le **standard Mobilien**, de petite couronne tel que défini par le PDU d'Ile-de-France :

- de juin à septembre :



Source : Guide d'axes – Janvier 2002

- en juillet et en août :



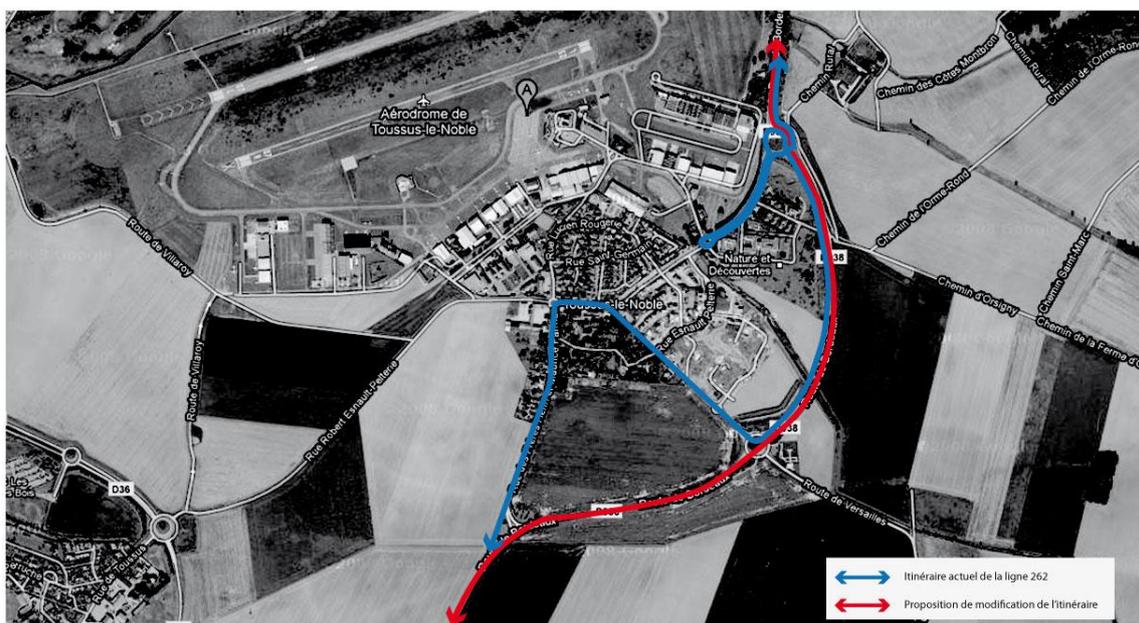
Source : Guide d'axes – Janvier 2002

### Nature et contenu de l'action

- réaliser une étude de contrat d'axe relatif à la ligne 262 de la SAVAC
- réaliser une étude de faisabilité de renfort d'offre
- modifier l'itinéraire de la ligne 262 et mettre en œuvre son renfort d'offre, de manière progressive et cohérente, dans le cadre réglementaire en vigueur.

### ☞ Orientations de restructuration étudiées dans le cadre du PLD

Modification du tracé de la ligne 262 sur le territoire de Toussus-le-Noble (cette action ne pouvant être envisagée qu'à condition que la ligne passe en Mobilien)



### Acteurs concernés

- autorité organisatrice des transports : STIF
- maîtrise d'ouvrage de l'étude de faisabilité : VGP
- maîtrise d'œuvre de l'étude comité d'axe : VGP
- partenaires financiers de la maîtrise d'œuvre pour l'étude : STIF, VGP
- autres partenaires : Châteaufort, Saint-Rémy-lès-Chevreuse, CASQY, CG78

### Estimations financières

- coût de l'étude comité d'axe : 50 à 75K€
- coût de l'étude faisabilité renfort d'offre : 5 à 10 K€
- frais d'investissement liés aux réaménagements de voiries : à déterminer par les études de comité d'axe. Le PDU d'Ile de France a défini un budget d'investissement pour les travaux de voirie, apporté par la Région et le STIF à hauteur de 610 000 € HT/km. Ce budget d'investissement peut être complété, à parité avec les collectivités partenaires, par une seconde enveloppe de 305 000 € HT/km.
- coûts d'exploitation global supplémentaire : à déterminer par l'étude de faisabilité
- coûts d'investissement liés au matériel roulant qu'il pourrait être nécessaire d'acquérir : à déterminer par l'étude de faisabilité.

### Points potentiellement critiques conditionnant la mise en œuvre

- un effort financier annuel important
- la nécessaire implication des collectivités voisines : la CASQY et la Ville de Saint-Rémy-lès-Chevreuse.

## Echéancier

| 2010 | 2011                                    | 2012                             | 2013                         | 2014 | 2015 | 2016-2020 |
|------|---|----------------------------------|------------------------------|------|------|-----------|
|      | Etude du comité d'axe                   |                                  | Réalisation des aménagements |      |      |           |
|      | Etude de faisabilité du renfort d'offre | Mise en œuvre du renfort d'offre |                              |      |      |           |

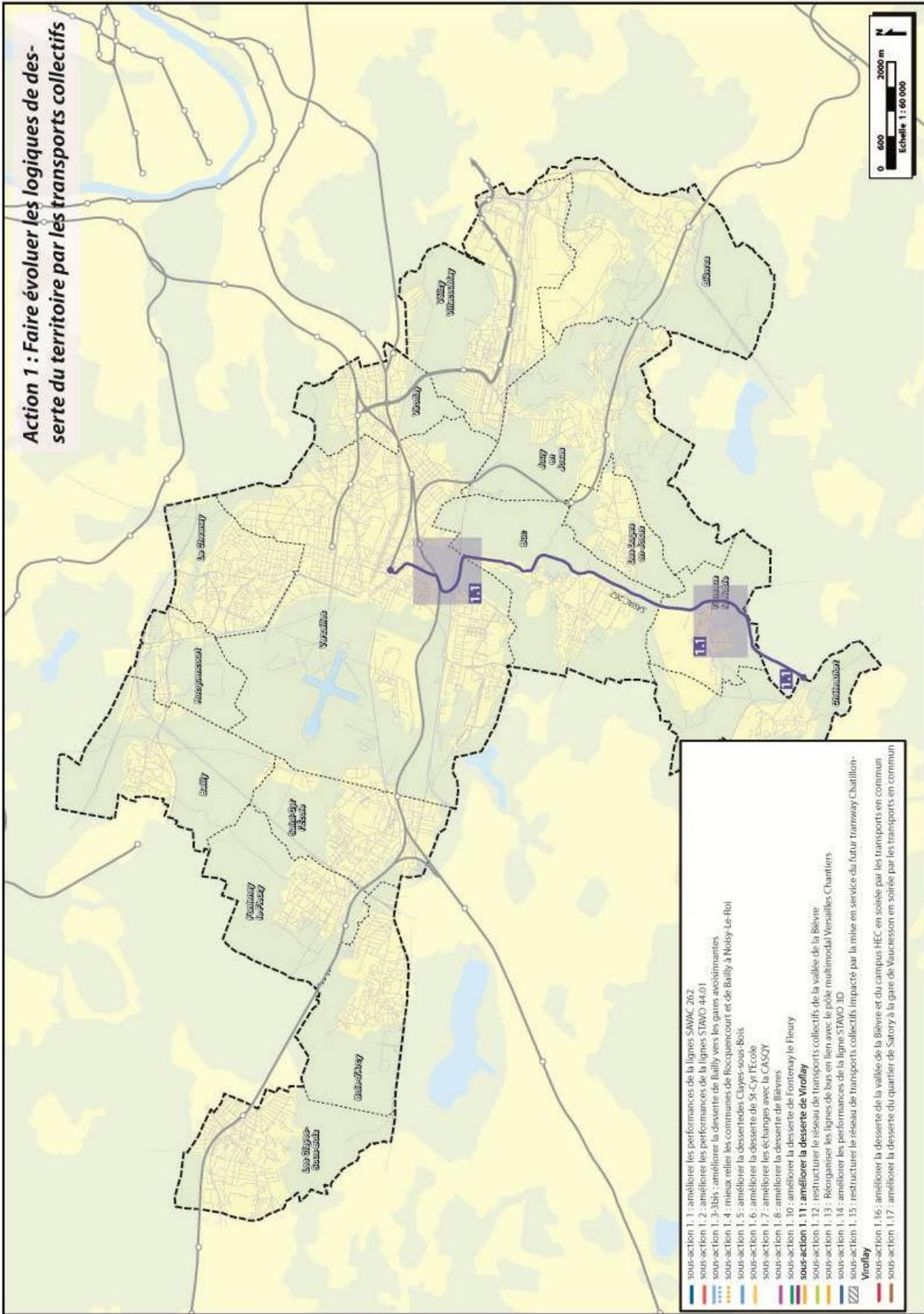
## Actions liées

*Volet transports collectifs* 2.2, 3.1

*Volet modes doux* 2.1

*Volet circulation générale et stationnement, transport et livraisons de marchandises* 1, 4

# Action 1 : Faire évoluer les logiques de desserte du territoire par les transports collectifs



## Améliorer les performances de la ligne STAVO 44-01

### Objectifs

- rendre l'offre de la ligne STAVO 44-01 plus lisible sur le territoire des Clayes-Sous-Bois ainsi qu'entre Fontenay-le-Fleury et Saint-Cyr-l'Ecole, en rationalisant les principes de courses effectuées aujourd'hui
- rationaliser l'offre sur le territoire des Clayes-Sous-Bois
- améliorer les temps de parcours entre les Clayes-Sous-Bois, Fontenay-le-Fleury et Saint-Cyr-l'Ecole

### Nature et contenu de l'action

- réaliser une étude de faisabilité
- modifier l'itinéraire et mettre en œuvre la restructuration de l'offre, de manière progressive et cohérente, dans le cadre réglementaire en vigueur.

#### *☞ Orientations de restructuration étudiées dans le cadre du PLD :*

- augmentation de la part du nombre de courses sur le secteur Fontenay-le-Fleury – Saint-Cyr-l'Ecole au nord de la RD11 (objectif : tendre vers environ 70% des courses effectuées)
- augmentation de la fréquence de la ligne sur le territoire des Clayes-Sous-Bois, au niveau du tronçon « Avre – Gare routière »

### Acteurs concernés

- autorité organisatrice des transports : STIF
- maîtrise d'ouvrage de l'étude de faisabilité : VGP
- partenaires financiers de la maîtrise d'œuvre de l'action : STIF, Les Clayes-Sous-Bois
- autres partenaires :

### Estimations financières

- coût de l'étude de faisabilité : 5 à 10 k€
- coût d'exploitation global supplémentaire : à déterminer par l'étude de faisabilité
- coûts d'investissement liés au matériel roulant qu'il pourrait être nécessaire d'acquérir : à déterminer par l'étude de faisabilité.

### Points potentiellement critiques conditionnant la mise en œuvre

- un effort financier annuel important
- la nécessaire implication des communes voisines : Chavenay et Villepreux

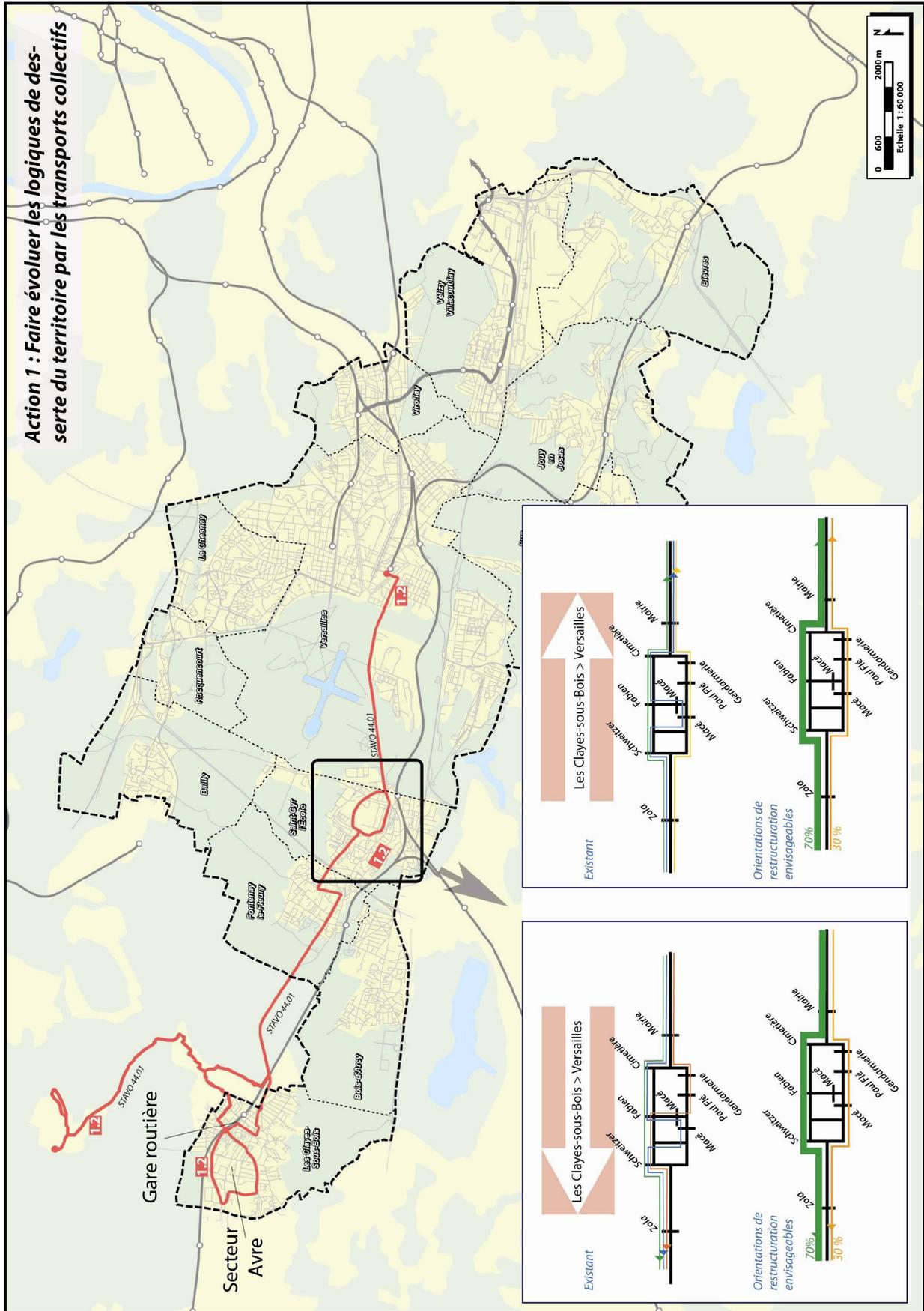
### Echéancier

| 2010 | 2011                 | 2012   | 2013 | 2014 | 2015 | 2016-2020 |
|------|----------------------|--|------|------|------|-----------|
|      | Etude de faisabilité | Mise en œuvre de la restructuration de l'offre |      |      |      |           |

### Actions liées

|   |            |
|---|------------|
| <i>Volet transports collectifs</i>  | 1.5, 2.1   |
| <i>Volet modes doux</i>   | 2.3, 2.8   |
| <i>Volet circulation générale et stationnement, transport et livraisons de marchandises</i> | 1, 2, 5, 7 |

**Action 1 : Faire évoluer les logiques de desserte du territoire par les transports collectifs**



## Améliorer la desserte de Bailly vers les gares avoisinantes

### Objectifs

- améliorer la desserte bus vers la gare RER C de Saint-Cyr-l'École.
- améliorer la desserte bus vers la gare de Noisy-le-Roi (sous-action 1.3) ou vers la gare de Vaucresson (sous-action 1.3 bis)

### Nature et contenu de l'action

- réaliser une étude de faisabilité
- mettre en œuvre une desserte de qualité du territoire de Bailly par les transports collectifs, de manière progressive et cohérente, dans le cadre réglementaire en vigueur.

#### *☞ Orientations de restructuration étudiées dans le cadre du PLD*

##### > Première action (sous-action 1.3) :

La fusion des lignes VEOLIA 75 et 76 (cf. étude réalisée par VEOLIA pour le compte des communes de Bailly et de Noisy-le-Roi, en novembre 2009) ce qui entraînerait le renforcement des lignes 75 et 76 (par exemple : augmentation de la fréquence en heures de pointe, ajout de courses en heures creuses, allongement de l'amplitude horaire le soir, amélioration du service en week-end et jours fériés).

Nota : cette réflexion devra s'intégrer dans les négociations actuelles des contrats d'exploitation de type 2.

##### > Deuxième action (sous-action 1.3 bis) :

Etablir la liaison Noisy-le-Roi – Bailly – Rocquencourt – (Le Chesnay) – Vaucresson (Paris Saint-Lazare - La Défense - Saint-Nom-La-Bretèche) ce qui permet également d'améliorer la desserte en transports collectifs du Chesnay (quartiers Nord de la commune) et de Rocquencourt. Elle pourrait remplacer le tronçon Bailly - Marly-le-Roi de l'action précédente mais pas le tronçon vers Saint-Cyr-l'École.

##### **Remarques :**

- cette variante nécessiterait une étude fine sur la RD307, fortement embouteillée aux périodes de pointe.
- elle pourrait se confondre avec l'action 1.4 décrite ci-après et pourrait donc concerner le réseau Phébus de Versailles.

### Acteurs concernés

- autorité organisatrice des transports : STIF
- maîtrise d'ouvrage de l'étude de faisabilité : VGP, Bailly, Noisy-le-Roi
- partenaires financiers de la maîtrise d'œuvre de l'action : STIF, VGP
- autres partenaires : CG78, Bailly, Noisy-le-Roi, Le Chesnay, Saint-Cyr-l'École, Rocquencourt, Marly-le-Roi, CASQY

### Estimations financières

- coût de l'étude de faisabilité-renfort d'offre : 5 à 10 k€
- coût d'exploitation global supplémentaire : à déterminer par l'étude de faisabilité (l'action 1.3 devrait se faire à un coût identique voire inférieur au coût actuel)
- coûts d'investissement liés au matériel roulant qu'il pourrait être nécessaire d'acquérir : à déterminer par l'étude de faisabilité.

### Points potentiellement critiques conditionnant la mise en œuvre

- un effort financier annuel important en ce qui concerne la sous-action 1.3 bis
- la nécessaire implication des communes voisines : Noisy-le-Roi, Marly-le-Roi
- le décret de 1949

## Echéancier

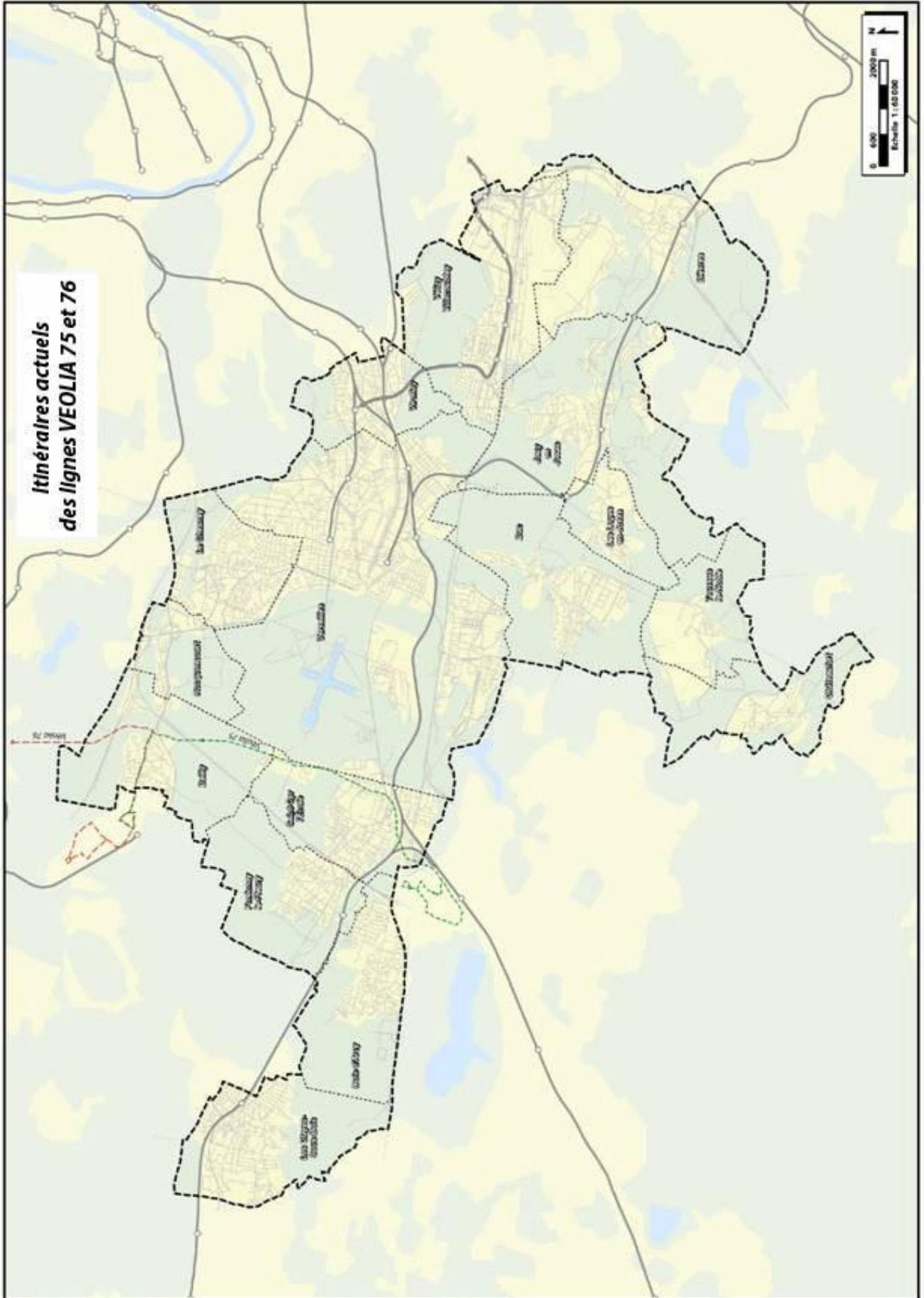
| 2010                 | 2011   | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016-2020 |
|----------------------|--|------|------|------|------|-----------|
| Etude de faisabilité | Mise en œuvre de la restructuration de l'offre |      |      |      |      |           |

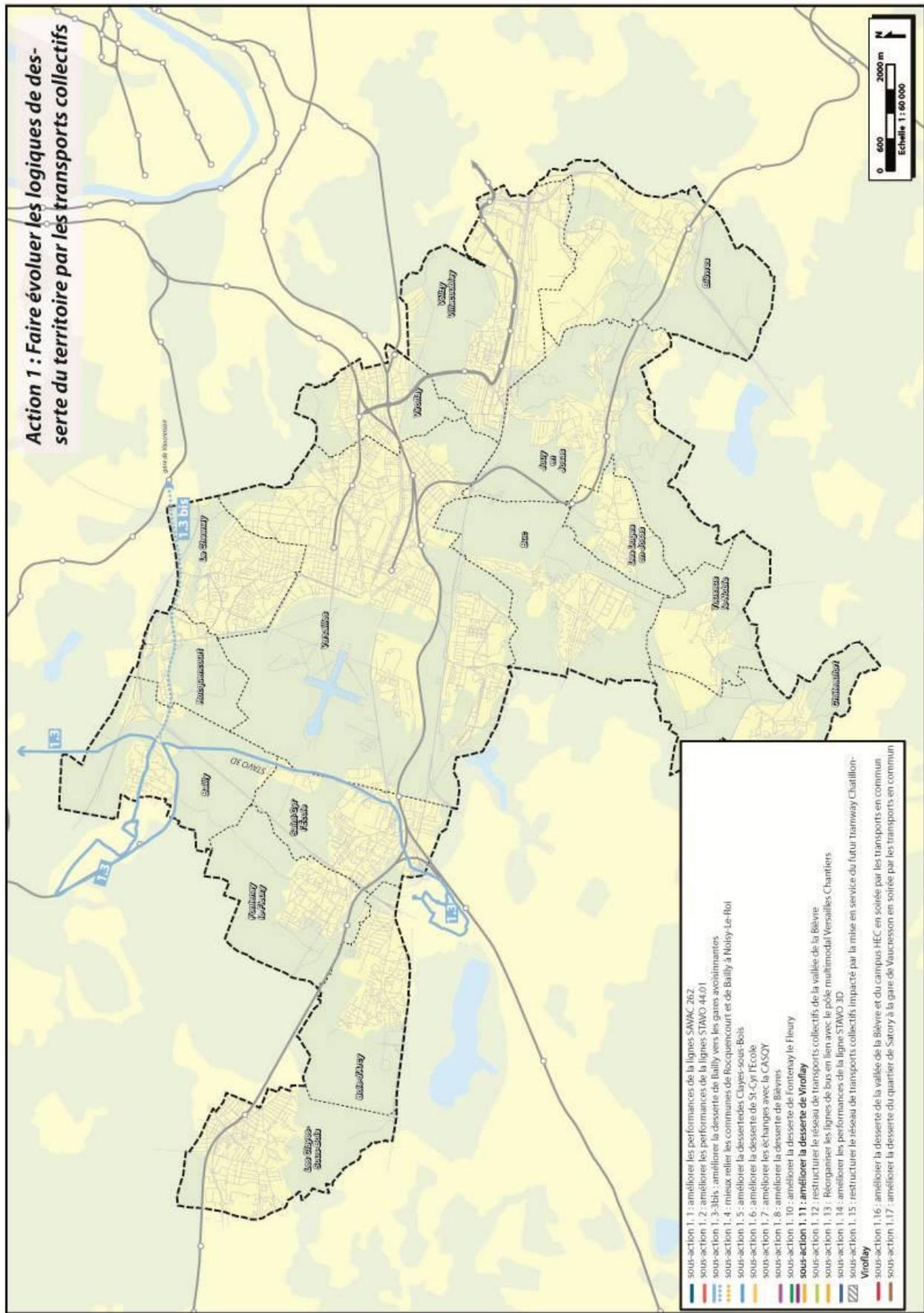
## Actions liées

*Volet transports collectifs* 1.4, 2.3, 3.5

*Volet modes doux* 2.2

*Volet circulation générale et stationnement, transport et livraisons de marchandises* 5





## Mieux relier Rocquencourt et Bailly à Noisy-le-Roi

### Objectifs

- relier les communes de Bailly, puis de Noisy-le-Roi (gare SNCF ligne GCO actuelle puis TGO future) à Rocquencourt, Le Chesnay et Versailles

### Nature et contenu de l'action

- réaliser une étude de faisabilité
- mettre en œuvre une desserte de qualité du territoire de Bailly par les transports collectifs, de manière progressive et cohérente, dans le cadre réglementaire en vigueur.

#### ☞ Orientations de restructuration étudiées dans le cadre du PLD

- prolongement de la ligne Phébus B entre Rocquencourt et la gare de Noisy-le-Roi

### Acteurs concernés

- autorité organisatrice des transports : STIF
- maîtrise d'ouvrage de l'étude de faisabilité : VGP
- partenaires financiers de la maîtrise d'œuvre de l'action : STIF, VGP
- autres partenaires : Bailly, Le Chesnay, Noisy-le-Roi

### Estimations financières

- coût de l'étude de faisabilité-renfort d'offre : 5 à 10 K€
- coût d'exploitation global supplémentaire : à déterminer par l'étude de faisabilité
- coûts d'investissement liés au matériel roulant qu'il pourrait être nécessaire d'acquérir : à déterminer par l'étude de faisabilité.

### Points potentiellement critiques conditionnant la mise en œuvre

- frein mis par l'arrêté de 1949 à la réalisation de ce prolongement
- un effort financier annuel important

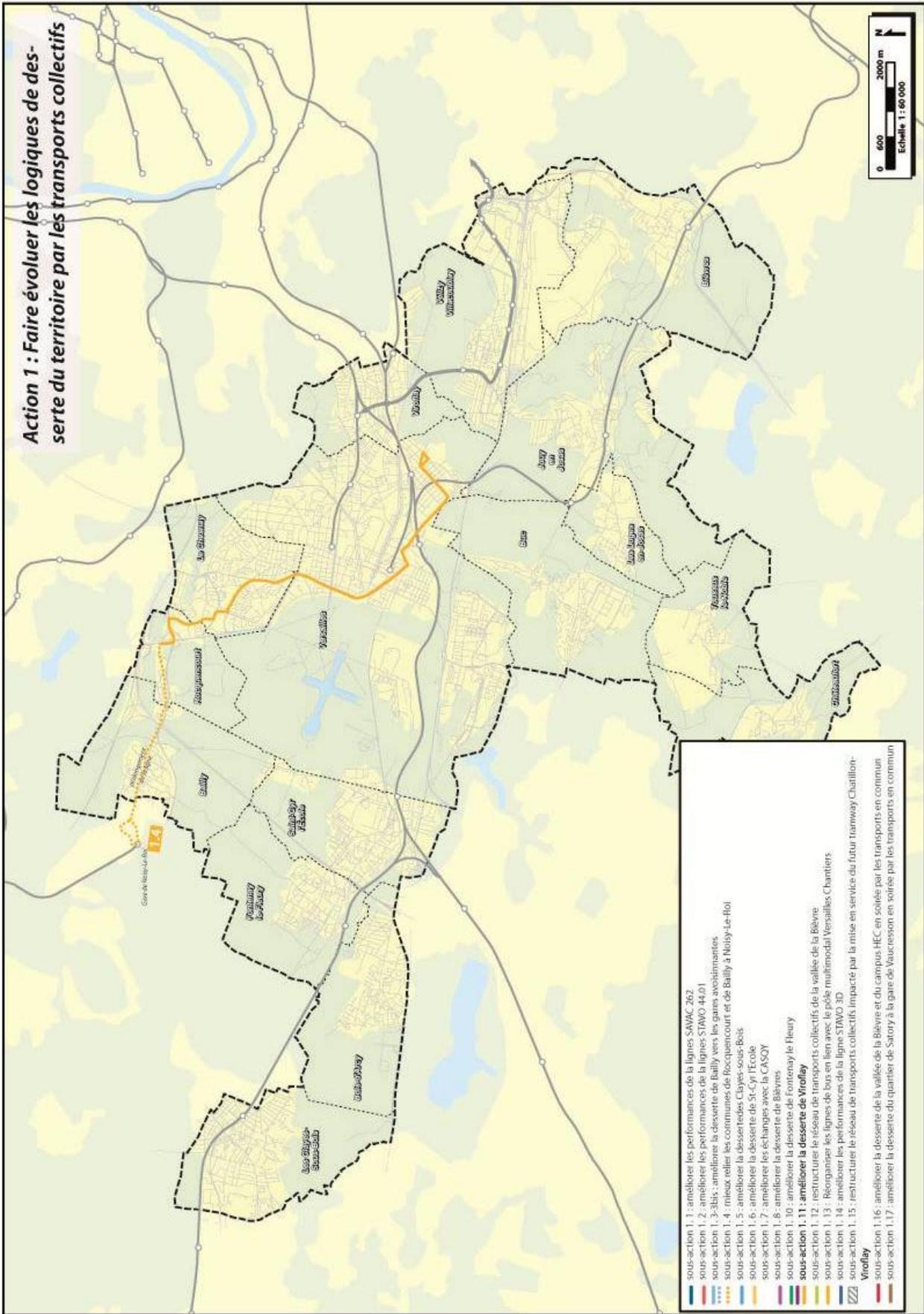
### Echéancier

| 2010 | 2011                 | 2012   | 2013 | 2014 | 2015 | 2016-2020 |
|------|----------------------|--|------|------|------|-----------|
|      | Etude de faisabilité | Mise en œuvre de la restructuration de l'offre |      |      |      |           |

### Actions liées

|  |         |
|--|---------|
| Volet transports collectifs  | 1.3,2.3 |
| Volet modes doux   | —       |
| Volet circulation générale et stationnement, transport et livraisons de marchandises | 1       |

# Action 1 : Faire évoluer les logiques de desserte du territoire par les transports collectifs



## Améliorer la desserte des Clayes-sous-Bois

### Objectifs

- améliorer les liaisons en transports collectifs entre les Clayes-sous-Bois et les gares ferroviaires situées au nord du territoire du PLD : gare de Saint-Germain-en-Laye RER et gare de Saint-Nom-la-Bretèche
- améliorer les conditions de rabattement en transports collectifs depuis les quartiers Sud et Nord-Est de la commune vers la gare de Villepreux-les Clayes

### Nature et contenu de l'action

- réaliser des études de faisabilité
- mettre en œuvre une desserte de qualité du territoire des Clayes-sous-Bois par les transports collectifs, de manière progressive et cohérente, dans le cadre réglementaire en vigueur.

#### ☞ Orientations de restructuration étudiées dans le cadre du PLD

- liaisons avec la gare de Saint-Germain-en-Laye RER : actions de communication sur la ligne CSO 23 pour valoriser son usage et éventuel renfort d'offre, si sa pérennisation est assurée.
- liaisons avec la gare de Saint-Nom-la-Bretèche : prolongation éventuelle de la ligne CSO 42 vers Les Clayes-sous-Bois (gare de Villepreux-les-Clayes).
- création de nouveaux services (par restructuration des services existants) pour améliorer le rabattement en transports collectifs des quartiers Sud et Nord-Est vers la gare de Villepreux-les-Clayes.

### Acteurs concernés

- autorité organisatrice des transports : STIF
- maîtrise d'ouvrage de l'étude de faisabilité : Les Clayes-sous-Bois
- partenaires financiers de la maîtrise d'œuvre de l'action : STIF, Les Clayes-sous-Bois

### Estimations financières

- étude de restructuration des services et de renfort d'offre : 10 à 15 k€
- coût d'exploitation global supplémentaire : à déterminer par l'étude de faisabilité
- coûts d'investissement liés au matériel roulant qu'il pourrait être nécessaire d'acquérir : à déterminer par l'étude de faisabilité.

### Points potentiellement critiques conditionnant la mise en œuvre

- un effort financier annuel important
- la nécessaire implication des communes voisines : Saint-Nom-la-Bretèche et Saint-Germain-en-Laye

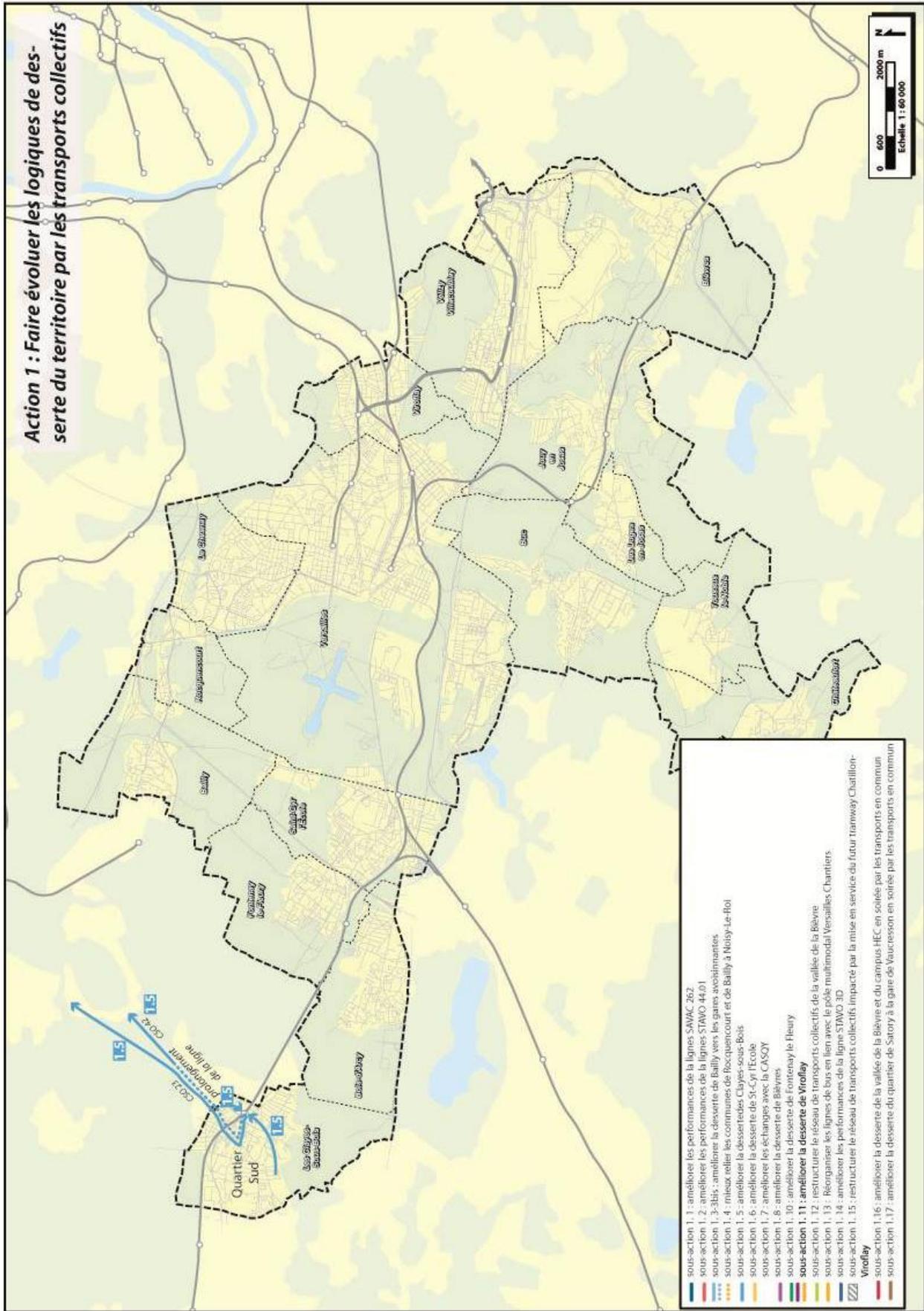
### Echéancier

| 2010 | 2011                 | 2012   | 2013 | 2014 | 2015 | 2016-2020 |
|------|----------------------|--|------|------|------|-----------|
|      | Etude de faisabilité | Mise en œuvre de la restructuration de l'offre |      |      |      |           |

### Actions liées

|  |               |
|--|---------------|
| Volet transports collectifs  | 1.2, 1.7, 3.6 |
| Volet modes doux   | —             |
| Volet circulation générale et stationnement, transport et livraisons de marchandises | —             |

# Action 1 : Faire évoluer les logiques de desserte du territoire par les transports collectifs



- sous-action 1.1 : améliorer les performances de la ligne SAVAC 262
- sous-action 1.2 : améliorer les performances de la ligne STAVO 44.01
- sous-action 1.3-3bis : améliorer la desserte de Bailly vers les gares avoisinantes
- sous-action 1.4 : mieux relier les communes de Rocquencourt et de Bailly à Noisy-Le-Foi
- sous-action 1.5 : améliorer la desserte Clères-sous-Bois
- sous-action 1.6 : améliorer la desserte de St-Cyr l'École
- sous-action 1.7 : améliorer les échanges avec la CNSQ
- sous-action 1.8 : améliorer la desserte de Bièvres
- sous-action 1.10 : améliorer la desserte de Fontenay Le Fleury
- sous-action 1.11 : améliorer la desserte de Viroflay
- sous-action 1.12 : restructurer le réseau de transports collectifs de la vallée de la Bièvre
- sous-action 1.13 : Réorganiser les lignes de bus en lien avec le pôle multimodal Versailles Chantiers
- sous-action 1.14 : améliorer les performances de la ligne STAVO 3D
- sous-action 1.15 : restructurer le réseau de transports collectifs impacté par la mise en service du futur tramway Chailion-
- Viroflay
- sous-action 1.16 : améliorer la desserte de la vallée de la Bièvre et du campus HEC en soirée par les transports en commun
- sous-action 1.17 : améliorer la desserte du quartier de Satory à la gare de Vaucresson en soirée par les transports en commun

## Améliorer la desserte de Saint-Cyr-l'École

### Objectifs

- renforcer le niveau d'offre sur les lignes Phébus qui desservent Saint-Cyr-l'École

### Nature et contenu de l'action

- réaliser une étude de faisabilité
- renforcer le niveau d'offre des lignes Phébus 1 et 2, 4 et 5, 7

#### ☞ Orientations de restructuration étudiées dans le cadre du PLD

- renfort d'offre de la ligne Phébus 7
- renfort d'offre des lignes Phébus 4 et 5 en heures creuses
- renfort d'offre des lignes Phébus 1 et 2 en soirée

### Acteurs concernés

- autorité organisatrice des transports : STIF
- maîtrise d'ouvrage de l'étude de faisabilité : VGP
- partenaires financiers de la maîtrise d'œuvre de l'action : STIF, VGP

### Estimations financières

- coût de l'étude de faisabilité : 25 k€
- coût d'exploitation global supplémentaire : à déterminer par l'étude de faisabilité
- coûts d'investissement liés au matériel roulant qu'il pourrait être nécessaire d'acquérir : à déterminer par l'étude de faisabilité.

### Points critiques conditionnant la mise en œuvre

- un effort annuel financier important

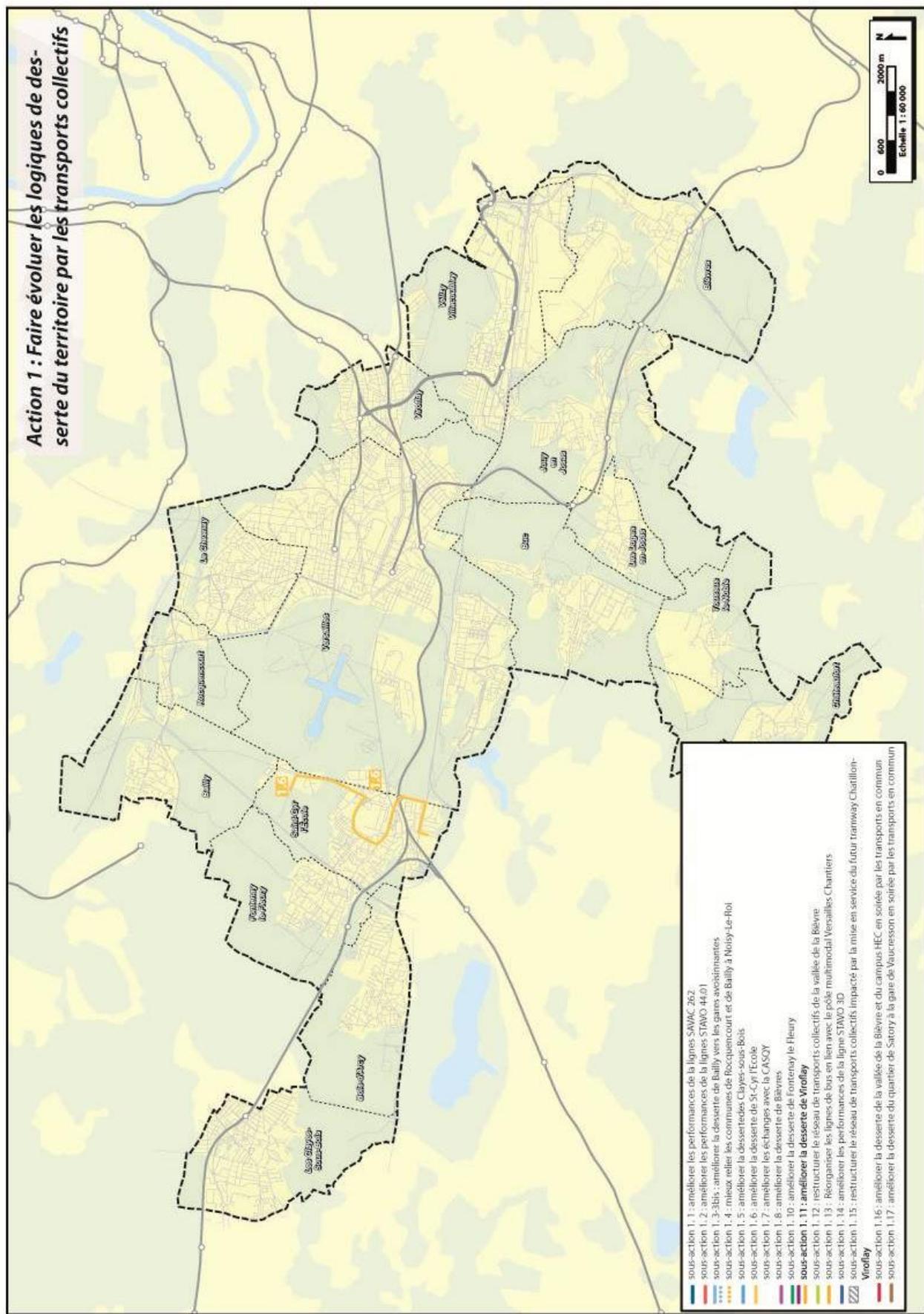
### Echéancier

| 2010                                    | 2011                             | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016-2020 |
|---|----------------------------------|------|------|------|------|-----------|
| Etude de faisabilité du renfort d'offre | Mise en œuvre du renfort d'offre |      |      |      |      |           |

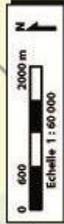
### Actions liées

|  |                    |
|--|--------------------|
| Volet transports collectifs  | 1.3, 1.7, 2.1, 3.5 |
| Volet modes doux   | 2.2                |
| Volet circulation générale et stationnement, transport et livraisons de marchandises | —                  |

# Action 1 : Faire évoluer les logiques de desserte du territoire par les transports collectifs



- sous-action 1.1 : améliorer les performances de la ligne SAVAC 262.
- sous-action 1.2 : améliorer les performances de la ligne STAWO 44.01
- sous-action 1.3-3bis : améliorer la desserte de Bailly vers les gares avoisinantes.
- sous-action 1.4 : mixer, valiser les communes de Rocquencourt et de Bailly à Noisy-Le-Roi
- sous-action 1.5 : améliorer la desserte de Clayes-sous-Bois
- sous-action 1.6 : améliorer la desserte de St-Cyr l'Ecole
- sous-action 1.7 : améliorer les échanges avec la CASQY
- sous-action 1.8 : améliorer la desserte de Bièvres
- sous-action 1.10 : améliorer la desserte de Fontenay le Fleury
- sous-action 1.11 : améliorer la desserte de Viroflay
- sous-action 1.12 : restructurer le réseau de transports collectifs de la vallée de la Bièvre
- sous-action 1.13 : Réorganiser les lignes de bus en lien avec le pôle multimodal Versailles-Chatillons
- sous-action 1.14 : améliorer les performances de la ligne STAWO 3D
- sous-action 1.15 : restructurer le réseau de transports collectifs impacté par la mise en service du futur tramway Chatillon-Viroflay
- sous-action 1.16 : améliorer la desserte de la vallée de la Bièvre et du campus HEC en soirée par les transports en commun
- sous-action 1.17 : améliorer la desserte du quartier de Satory à la gare de Vauresson en soirée par les transports en commun



Autres lignes concernées par la sous-action 1.6



## Améliorer les échanges avec la CASQY

### Objectifs

- améliorer les liaisons en transports collectifs entre le territoire du PLD et la zone d'activités Saules-Sangliers à Montigny-le-Bretonneux
- améliorer les liaisons en transports collectifs entre le territoire du PLD, le centre de Montigny-le-Bretonneux et la zone d'activités de Guyancourt
- améliorer les liaisons en transports collectifs Les Clayes-sous-Bois < > Plaisir < > Montigny-le-Bretonneux

### Nature et contenu de l'action

- réaliser une étude de faisabilité
- mettre en œuvre ces évolutions de desserte par les transports collectifs, de manière progressive et cohérente, dans le cadre réglementaire en vigueur.

#### *☞ Orientations de restructuration étudiées dans le cadre du PLD :*

- amélioration des liaisons entre le territoire du PLD et la zone d'activités Saules-Sangliers à Montigny-le-Bretonneux : prolongation de la ligne Phébus 7 jusqu'à la zone d'activités Saules-Sangliers
- amélioration des liaisons entre le territoire du PLD, le centre de Montigny-le-Bretonneux et la zone d'activités de Guyancourt : renfort d'offre de la ligne Hourtoule 505 et/ou de la ligne SQYBUS 415
- amélioration des liaisons entre le secteur Avre et la zone d'activité aux Clayes-sous-Bois d'une part et entre les zones d'activités de Plaisir Les Gâtines, Trappes la Clé de Saint Pierre et la gare de Saint-Quentin-en-Yvelines - Montigny-le-Bretonneux d'autre part : renfort d'offre de la ligne Hourtoule 505 (et potentielles restructurations locales de la ligne pour assurer des courses Les Clayes-sous-Bois < > Plaisir < > Montigny-le-Bretonneux)
- prolongement des lignes 460 et 461 jusqu'au centre du village de Châteaufort
- prolongement de la STAVO 3D jusqu'à la gare de Saint-Quentin-en-Yvelines pour améliorer la desserte de l'hôpital Mignot au Chesnay

### Acteurs concernés

- autorité organisatrice des transports : STIF
- maîtrise d'ouvrage de l'étude de faisabilité : VGP, CASQY
- partenaires financiers de la maîtrise d'œuvre de l'action : STIF, VGP, CASQY
- autres partenaires : Saint-Cyr, Les Clayes-sous-Bois, Bois d'Arcy, Fontenay-le-Fleury

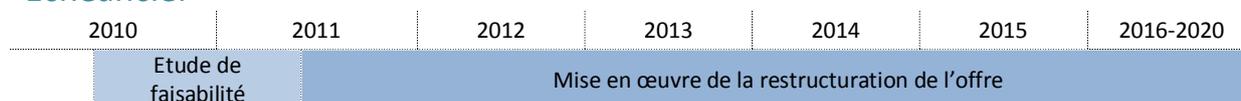
### Estimations financières

- coût de l'étude de faisabilité : 20 à 25 k€
- coût d'exploitation global supplémentaire : à déterminer par l'étude de faisabilité
- coûts d'investissement liés au matériel roulant qu'il pourrait être nécessaire d'acquérir : à déterminer par l'étude de faisabilité.

### Points potentiellement critiques conditionnant la mise en œuvre

- un effort financier annuel important
- la nécessaire implication de la CASQY

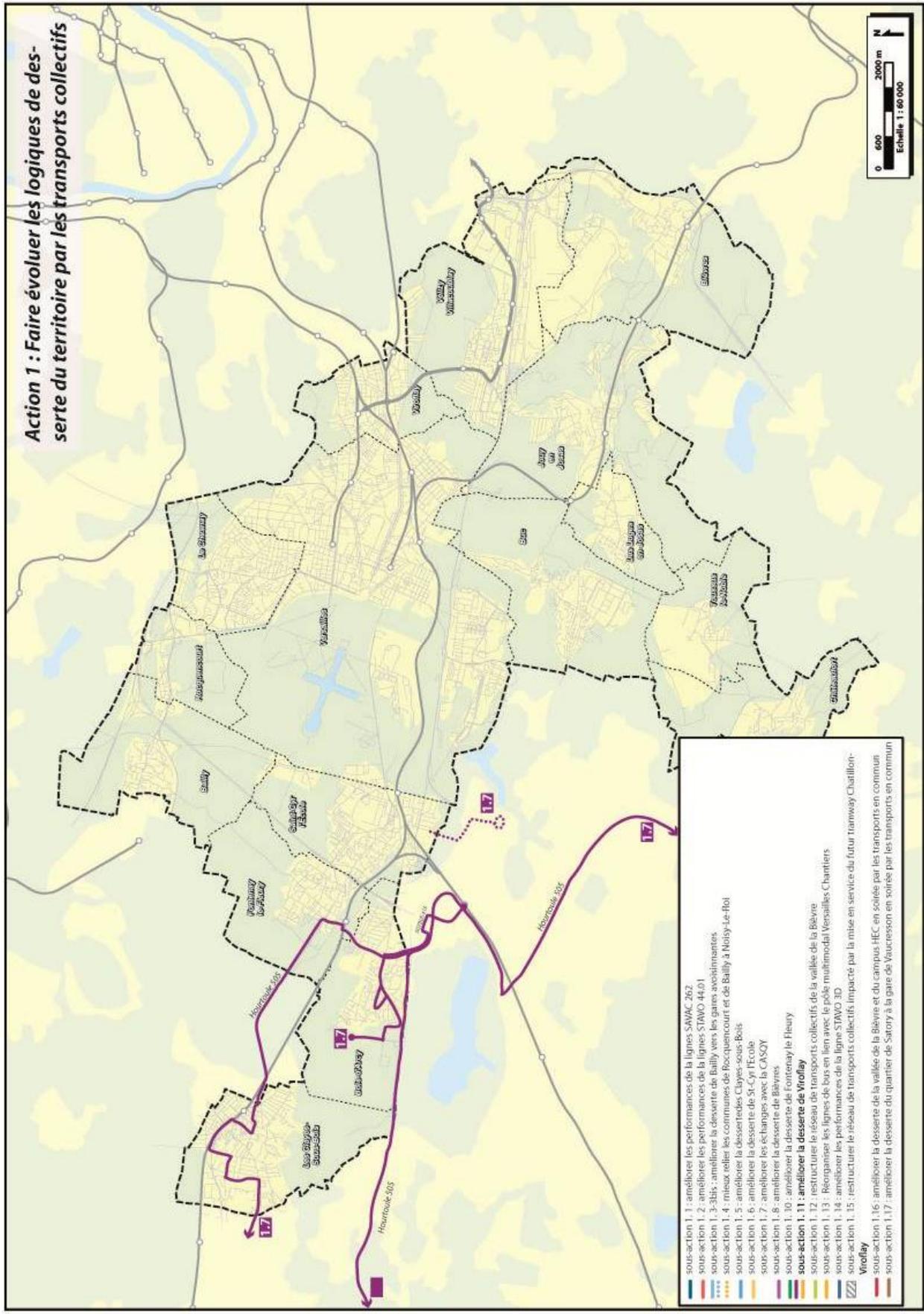
### Echéancier



## Actions liées

|   |                                     |
|---|-------------------------------------|
| <i>Volet transports collectifs</i>  | <i>1.2, 1.5, 1.6, 2.4, 3.5, 3.8</i> |
| <i>Volet modes doux</i>   | <i>2.2, 2.6</i>                     |
| <i>Volet circulation générale et stationnement, transport et livraisons de marchandises</i> | <i>1, 2, 5</i>                      |

# Action 1 : Faire évoluer les logiques de desserte du territoire par les transports collectifs



## Améliorer la desserte de Bièvres

### Objectifs

- créer une ligne de transports collectifs routiers entre Bièvres et la gare de Versailles Rive Gauche, via Vélizy (Cf. futur tramway T6)

### Nature et contenu de l'action

- réaliser une étude de faisabilité (sur la base de l'étude de faisabilité antérieurement réalisée par KEOLIS = étude de faisabilité de la création de la ligne RGB <sup>(1)</sup>)
- mettre en œuvre ces évolutions de desserte par les transports collectifs, de manière progressive et cohérente, dans le cadre réglementaire en vigueur et en tenant compte des horaires d'entrée et de sortie des établissements scolaires.

### Acteurs concernés

- autorité organisatrice des transports : STIF
- maîtrise d'ouvrage de l'étude de faisabilité : VGP
- partenaires financiers de la maîtrise d'œuvre de l'action : STIF, VGP

### Estimations financières

- coût de l'étude de faisabilité : 10 k€
- coût d'exploitation global supplémentaire : à déterminer par l'étude de faisabilité
- coûts d'investissement liés au matériel roulant qu'il pourrait être nécessaire d'acquérir : à déterminer par l'étude de faisabilité.

### Points potentiellement critiques conditionnant la mise en œuvre

- un effort financier annuel important

### Echéancier

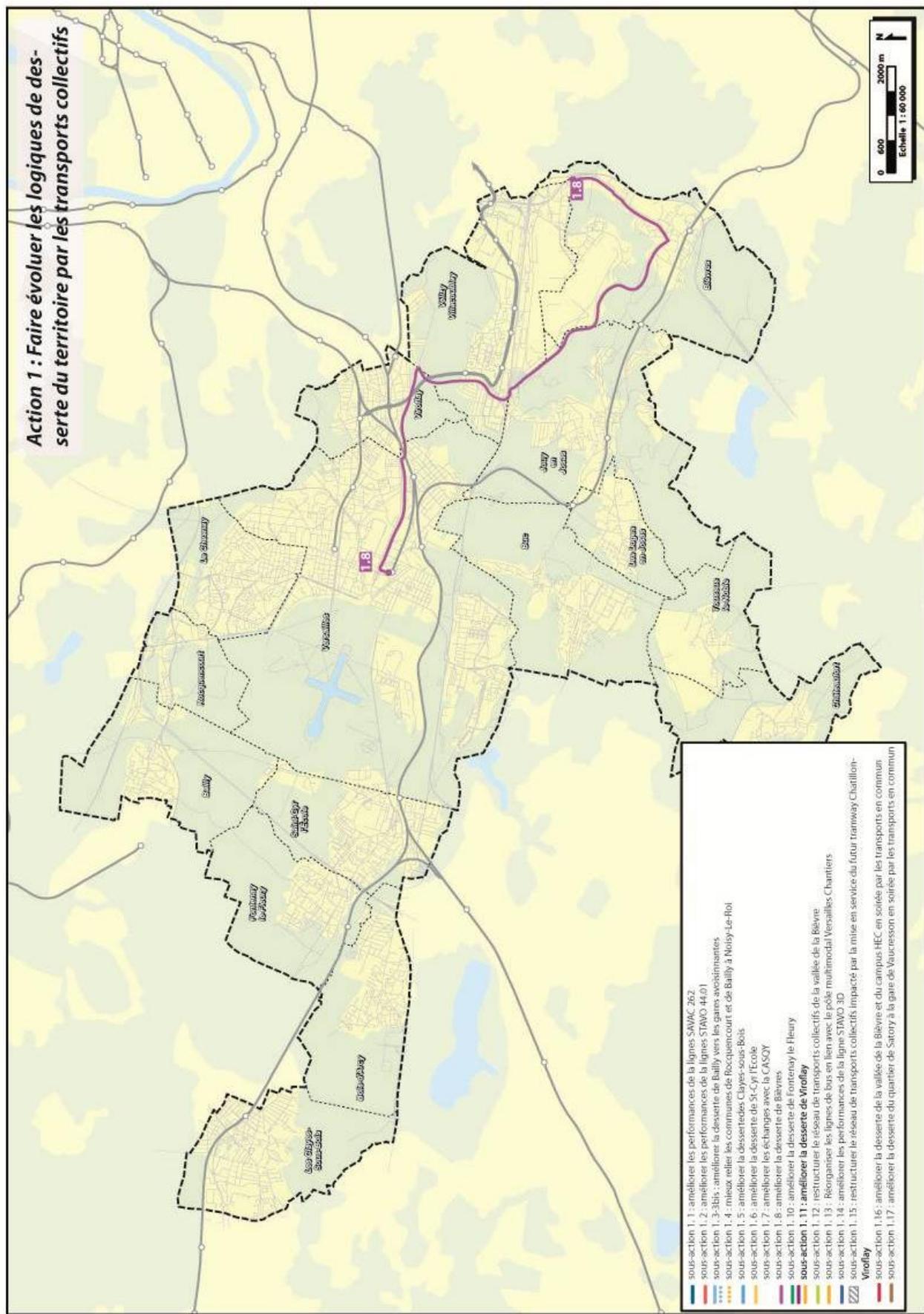
| 2010 | 2011                 | 2012                               | 2013 | 2014 | 2015 | 2016-2020 |
|------|----------------------|------------------------------------|------|------|------|-----------|
|      | Etude de faisabilité | Mise en œuvre de la nouvelle ligne |      |      |      |           |

### Actions liées

|   |           |
|---|-----------|
| <i>Volet transports collectifs</i>  | 1.15, 3.3 |
| <i>Volet modes doux</i>   | 2.4       |
| <i>Volet circulation générale et stationnement, transport et livraisons de marchandises</i> | 1, 2, 3   |

<sup>(1)</sup> Ligne Versailles Rive Gauche - Bièvres

# Action 1 : Faire évoluer les logiques de desserte du territoire par les transports collectifs



- sous-action 1.1 : améliorer les performances de la ligne SAVAC 262.
- sous-action 1.2 : améliorer les performances de la ligne STAWO 44.01
- sous-action 1.3-3Bis : améliorer la desserte de Bailly vers les gares avoisinantes.
- sous-action 1.4 : mixer, valiser les communes de Rocquencourt et de Bailly à Noisy-Le-Fort
- sous-action 1.5 : améliorer la desserte de Clayes-sous-Bois
- sous-action 1.6 : améliorer la desserte de St-Cyr l'Ecole
- sous-action 1.7 : améliorer les échanges avec la CASQY
- sous-action 1.8 : améliorer la desserte de Bièvres
- sous-action 1.10 : améliorer la desserte de Fontenay le Fleury
- sous-action 1.11 : améliorer la desserte de Viroflay
- sous-action 1.12 : restructurer le réseau de transports collectifs de la vallée de la Bièvre
- sous-action 1.13 : Réorganiser les lignes de bus en lien avec le pôle multimodal Versailles-Chamiers
- sous-action 1.14 : améliorer les performances de la ligne STAWO 3D
- sous-action 1.15 : restructurer le réseau de transports collectifs impacté par la mise en service du futur tramway Chatillon-Viroflay
- sous-action 1.16 : améliorer la desserte de la vallée de la Bièvre et du campus HEC en soirée par les transports en commun
- sous-action 1.17 : améliorer la desserte du quartier de Satory à la gare de Vauresson en soirée par les transports en commun

## Anticiper la desserte du plateau de Saclay et de l'OIN par les transports collectifs

### Objectifs

- Anticiper la desserte du plateau de Saclay, notamment dans le cadre du développement du cluster scientifique et technologique (OIN Paris – Saclay)
- Créer une Autorité Organisatrice de Proximité (AOP) (loi du Grand Paris du 03 juin 2010)

### Nature et contenu de l'action

Participation du territoire aux réflexions sur les liaisons entre le territoire du PLD et le secteur de développement de Saclay sud.

### Acteurs concernés

- autorité organisatrice des transports : STIF
- maîtrise d'ouvrage de l'étude de faisabilité : VGP
- partenaires financiers de la maîtrise d'œuvre de l'action : STIF, VGP
- autres partenaires : CASQY, CAPS, Europ' Essonne, Châteaufort

### Estimations financières

- Etude en cours

### Points critiques conditionnant la mise en œuvre

- coût de la mise en œuvre

### Echéancier

| 2010  | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016-2020 |
|---|------|------|------|------|------|-----------|
| Etudes et réflexions pour une meilleure cohérence de la desserte en TC sur le territoire de l'OIN |      |      |      |      |      |           |

### Actions liées

|   |             |
|---|-------------|
| <i>Volet transports collectifs</i>  | 3.9         |
| <i>Volet modes doux</i>   | 1           |
| <i>Volet circulation générale et stationnement, transport et livraisons de marchandises</i> | 1, 2, 3, 12 |

## Améliorer la desserte de Fontenay-le-Fleury

### Objectifs

- restructurer l'offre locale en transports collectifs sur le territoire de Fontenay-le-Fleury, pour assurer les correspondances bus x train à la gare de Fontenay-le-Fleury
- renforcer la desserte en transports collectifs, en anticipation de la future ZAC du Levant, dont la fin des travaux est programmée pour 2012-2013. Ce renfort de desserte concerne donc le rabattement des futurs riverains de la ZAC du Levant vers la gare

### Nature et contenu de l'action

- réaliser une étude de faisabilité
- mettre en œuvre ces évolutions de desserte par les transports collectifs, de manière progressive et cohérente, dans le cadre réglementaire en vigueur

#### ☞ Orientations de restructuration étudiées dans le cadre du PLD

- desserte locale par le réseau de navette simplifié en une seule boucle : fusion des lignes 3A et 3C en une seule boucle avec deux niveaux de fréquence (heures de pointe / heures creuses)
- amélioration des conditions d'accès en transports collectifs au pôle d'échanges de Fontenay-le-Fleury

### Acteurs concernés

- autorité organisatrice des transports : STIF
- maîtrise d'ouvrage de l'étude de faisabilité : VGP
- partenaires financiers de la maîtrise d'œuvre de l'action : STIF, VGP

### Estimations financières

- coût de l'étude de faisabilité : 10 à 15 k€
- coût d'exploitation global supplémentaire : à déterminer par l'étude de faisabilité
- coûts d'investissement liés au matériel roulant qu'il pourrait être nécessaire d'acquérir : à déterminer par l'étude de faisabilité.

### Points potentiellement critiques conditionnant la mise en œuvre

- un effort financier annuel important

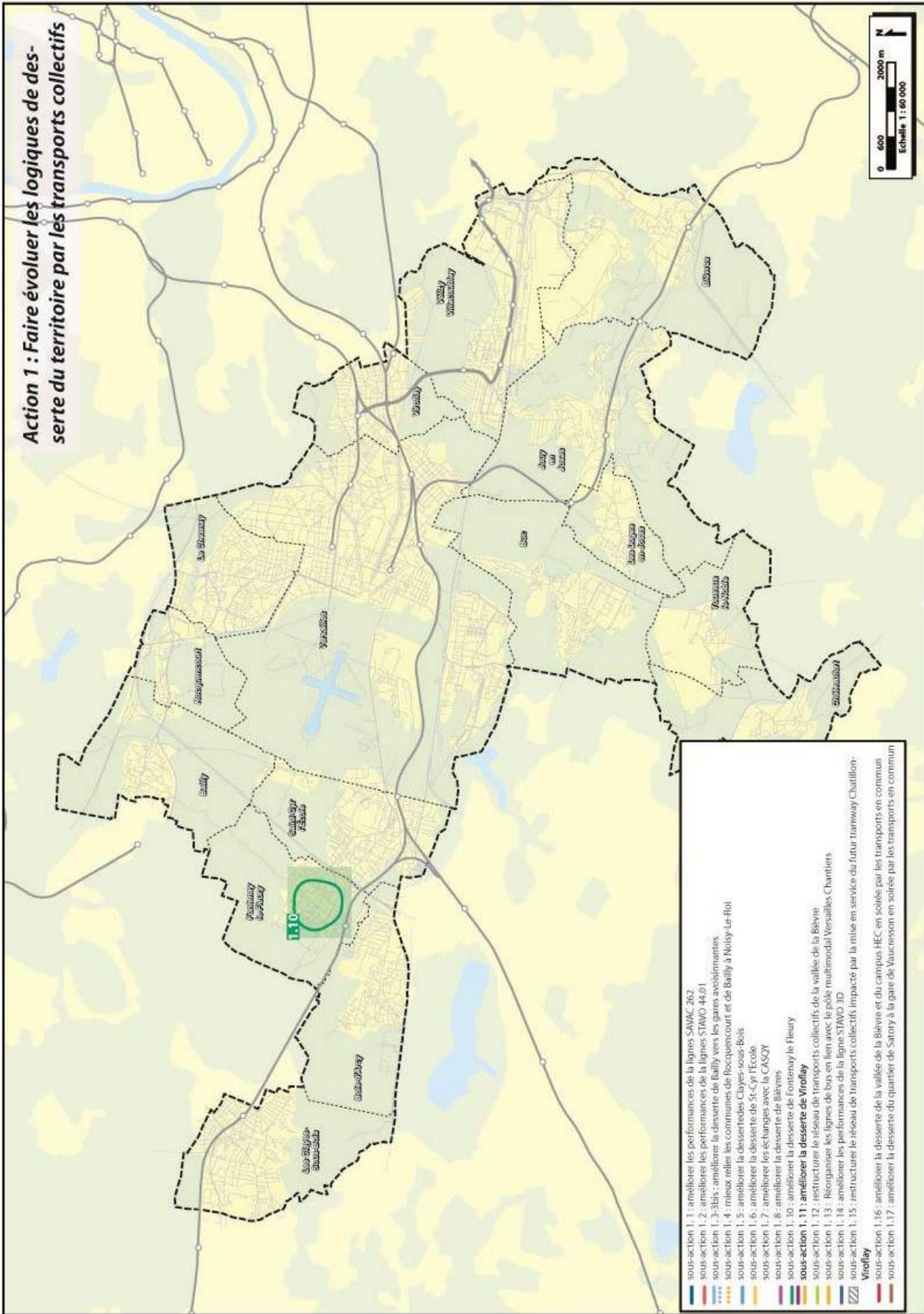
### Echéancier

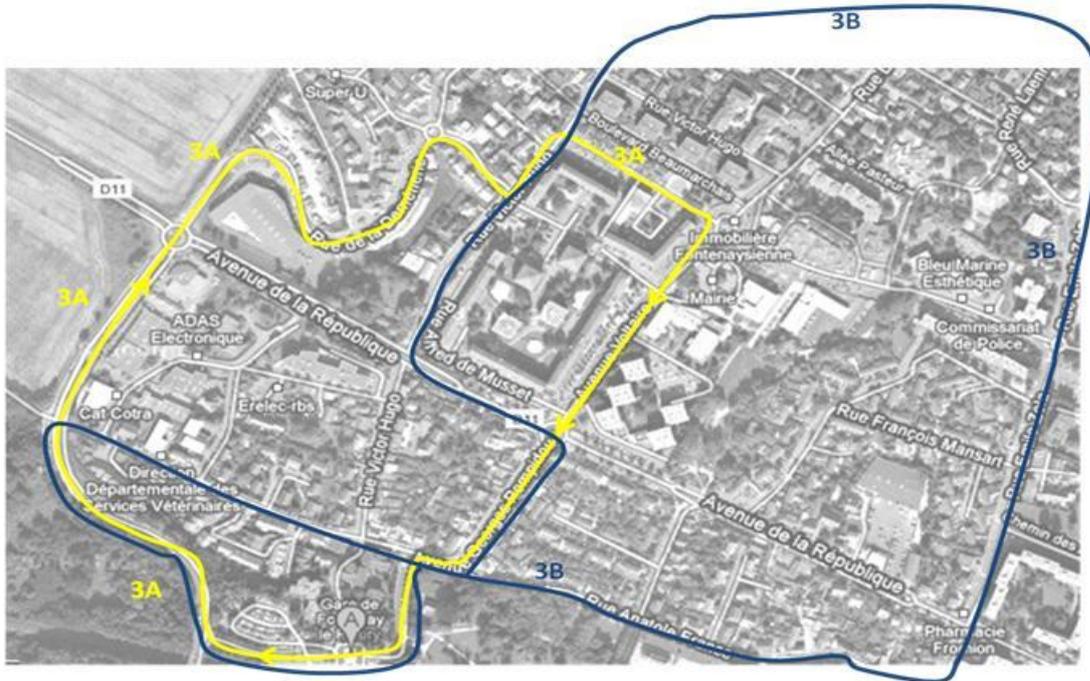
| 2010 | 2011                 | 2012                             | 2013 | 2014 | 2015 | 2016-2020 |
|------|----------------------|----------------------------------|------|------|------|-----------|
|      | Etude de faisabilité | Mise en œuvre du renfort d'offre |      |      |      |           |

### Actions liées

|   |               |
|---|---------------|
| <i>Volet transports collectifs</i>  | 1.2, 2.1, 3.8 |
| <i>Volet modes doux</i>   | 2.3, 2.6      |
| <i>Volet circulation générale et stationnement, transport et livraisons de marchandises</i> | 1, 2, 5       |

# Action 1 : Faire évoluer les logiques de desserte du territoire par les transports collectifs

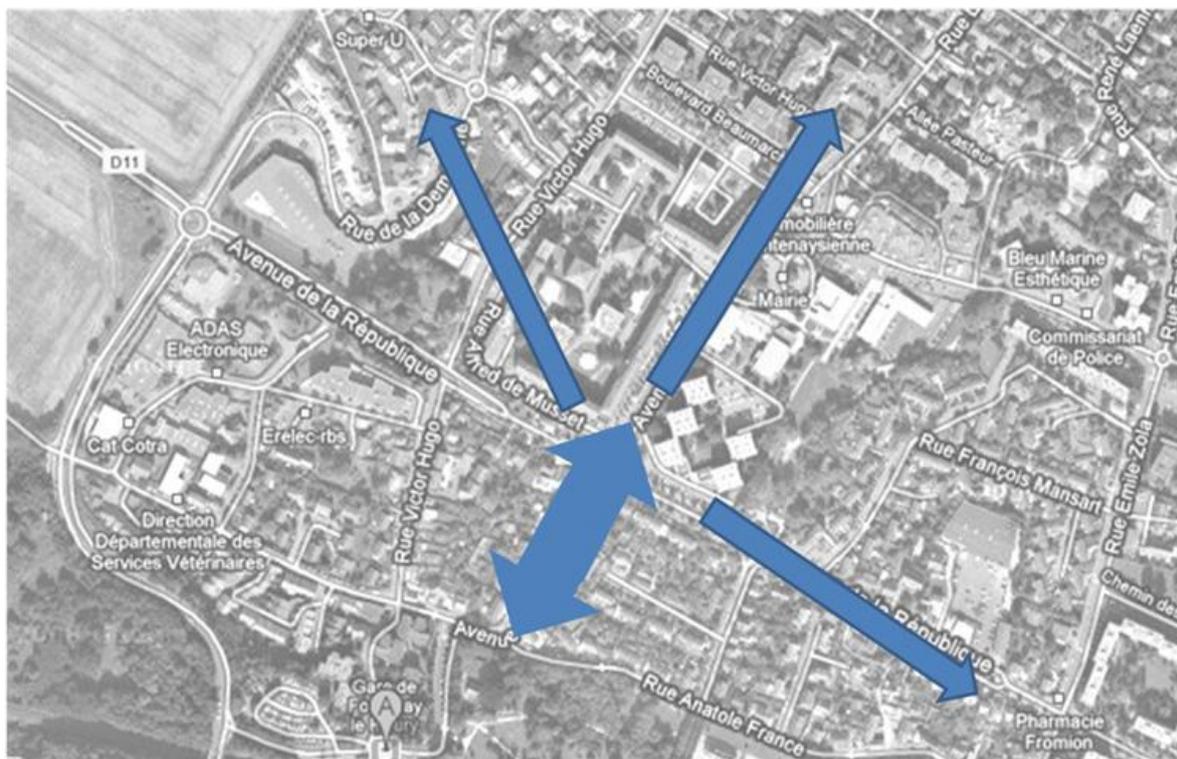




Desserte actuelle aux heures de pointe



Desserte actuelle aux heures creuses



**Des orientations à définir en termes de desserte aux heures de pointe**

## Améliorer la desserte de Viroflay

### Objectifs

- relier les quartiers de la commune aux gares de Viroflay Rive Droite et Viroflay Rive Gauche en transports collectifs
- mettre en place un service de transports collectifs complémentaire, dont la vocation serait, à court terme, une vocation de liaisons interquartiers : entre les quartiers Nord Est et Sud Est, ainsi qu'entre les quartiers Sud-Ouest et Sud-Est de la commune.

### Nature et contenu de l'action

- réaliser une étude de faisabilité
- mettre en œuvre ces évolutions de desserte par les transports collectifs, de manière progressive et cohérente, dans le cadre réglementaire en vigueur.

### Acteurs concernés

- autorité organisatrice des transports : STIF
- maîtrise d'ouvrage de l'étude de faisabilité : VGP
- partenaires financiers de la maîtrise d'œuvre de l'action : STIF, VGP

### Estimations financières

- coût de l'étude de faisabilité : 10 à 15 k€
- coût d'exploitation global supplémentaire : à déterminer par l'étude de faisabilité
- coûts d'investissement liés au matériel roulant qu'il pourrait être nécessaire d'acquérir : à déterminer par l'étude de faisabilité.

### Points critiques conditionnant la mise en œuvre

✓

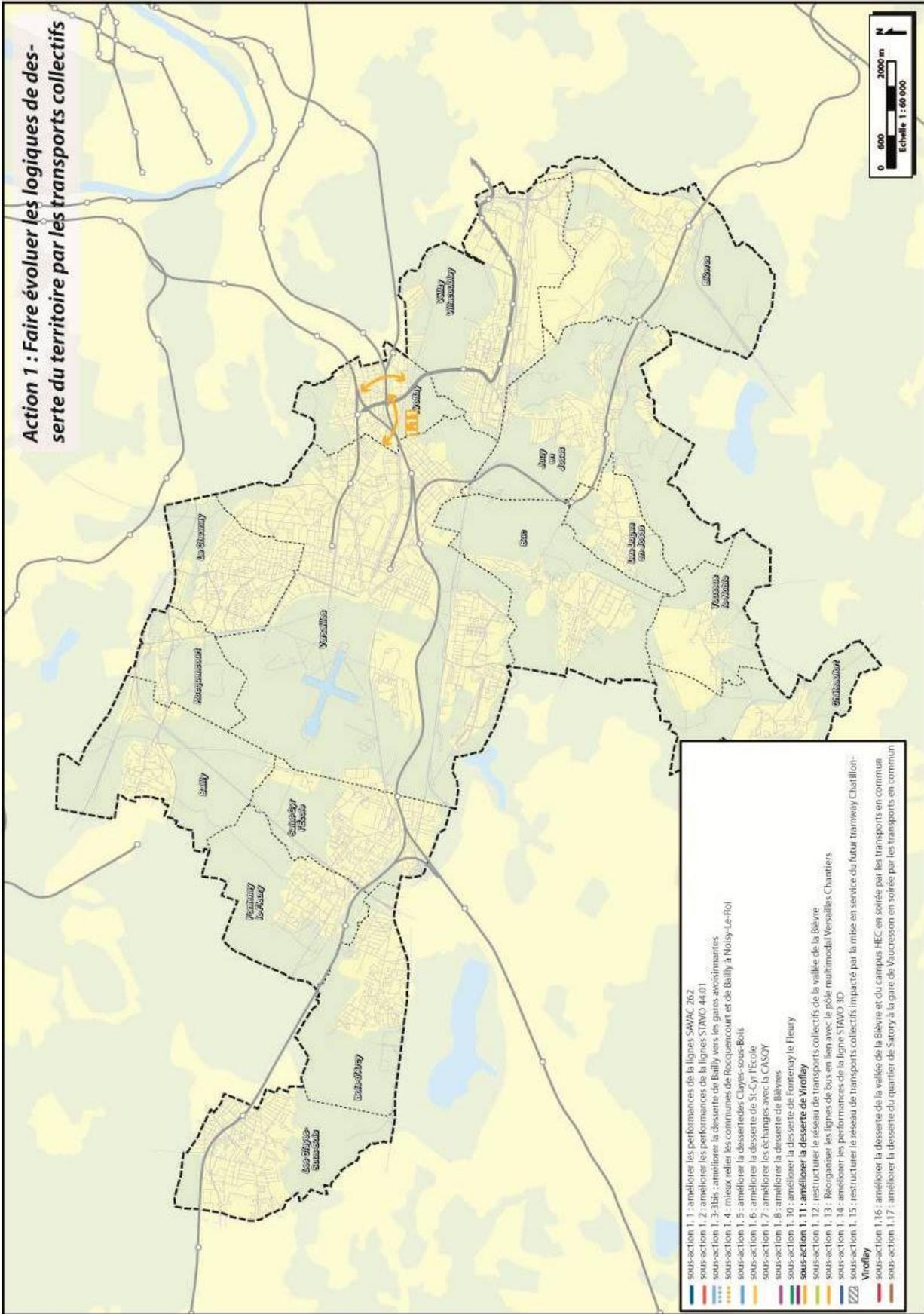
### Echéancier

| 2010 | 2011 | 2012                 | 2013                               | 2014 | 2015 | 2016-2020 |
|------|------|----------------------|------------------------------------|------|------|-----------|
|      |      | Etude de faisabilité | Mise en œuvre de la nouvelle ligne |      |      |           |

### Actions liées

|   |               |
|---|---------------|
| <i>Volet transports collectifs</i>  | 3, 4          |
| <i>Volet modes doux</i>   | 1, 2, 4, 2, 7 |
| <i>Volet circulation générale et stationnement, transport et livraisons de marchandises</i> | 1, 2, 9, 10   |

# Action 1 : Faire évoluer les logiques de desserte du territoire par les transports collectifs



## Restructurer le réseau de transports collectifs de la Vallée de la Bièvre (rabattements internes vers les gares ou le tramway, liaisons intercommunales)

### Objectifs

Restructurer le réseau de transports collectifs de la vallée de la Bièvre pour :

- désenclaver la commune de Bièvres :
  - o anticipation de la desserte en transports collectifs de la ZA du Val de Sygrie
  - o envisager des offres alternatives à la ligne 495-496 (exploitée en pool par TRANSDEV/RATP), tels que des services de transport à la demande pour les scolaires et les Personnes à Mobilité Réduite
- améliorer la lisibilité de l'offre en transports collectifs sur la vallée de la Bièvre : suppression des doublons, simplification des lignes
- renforcer le niveau de desserte en transports collectifs des zones d'activités de Bièvres (Burospace vers la gare de Bièvres/Val de Sygrie) et de l'INRA de Jouy (cf. projet de développement)
- rabattre efficacement en transports collectifs vers les stations ou les gares les plus proches
- anticiper les futures liaisons à assurer avec les secteurs de développement de l'OIN
- mettre en place une offre bus relais du RER C en soirée

### Remarques relatives à la Ville de Jouy-en-Josas

- étude de faisabilité d'une navette intracommunale régulière, pour assurer d'une manière générale, les liaisons entre les quartiers de la ville et les commerces et services du centre-ville et plus particulièrement les liaisons suivantes :
  - o résidence « Le Parc de Diane » (qui comprend 30% de la population riveraine) < > gare de Jouy-en-Josas
  - o « Les Metz » < > gare de Jouy-en-Josas

La municipalité de Jouy-en-Josas compte mettre en place un service de TAD (transport à la demande) à destination des personnes âgées et à mobilité réduite, ainsi que des scolaires le mercredi.

### Nature et contenu de l'action

- réaliser une étude globale de restructuration du réseau de transports collectifs sur l'ensemble de la vallée de la Bièvre
- mettre en œuvre ces évolutions de desserte par les transports collectifs, adaptées aux spécificités des besoins de déplacements des communes de la vallée de la Bièvre (par exemple, des lignes spécifiques basées sur un principe de service régulier aux périodes de pointe et à la demande aux périodes creuses de la journée).

### Acteurs concernés

- autorité organisatrice des transports : STIF
- maîtrise d'ouvrage de l'étude de faisabilité : VGP
- partenaires financiers de la maîtrise d'œuvre de l'action : STIF, VGP, CAPS

### Estimations financières

- coût de l'étude de restructuration : 30 à 35 k€
- coûts d'investissement liés au matériel roulant qu'il pourrait être nécessaire d'acquérir : à déterminer par l'étude de faisabilité
- coût d'exploitation global supplémentaire : à déterminer par l'étude de faisabilité.

### Points critiques conditionnant la mise en œuvre

✓

## Echéancier

| 2010 | 2011                     | 2012                                | 2013 | 2014 | 2015 | 2016-2020 |
|------|--------------------------|-------------------------------------|------|------|------|-----------|
|      | Etude de restructuration | Mise en œuvre des nouveaux services |      |      |      |           |

## Actions liées

*Volet transports collectifs*

1.8, 1.15, 3.9, 3.10, 3.11, 3.12

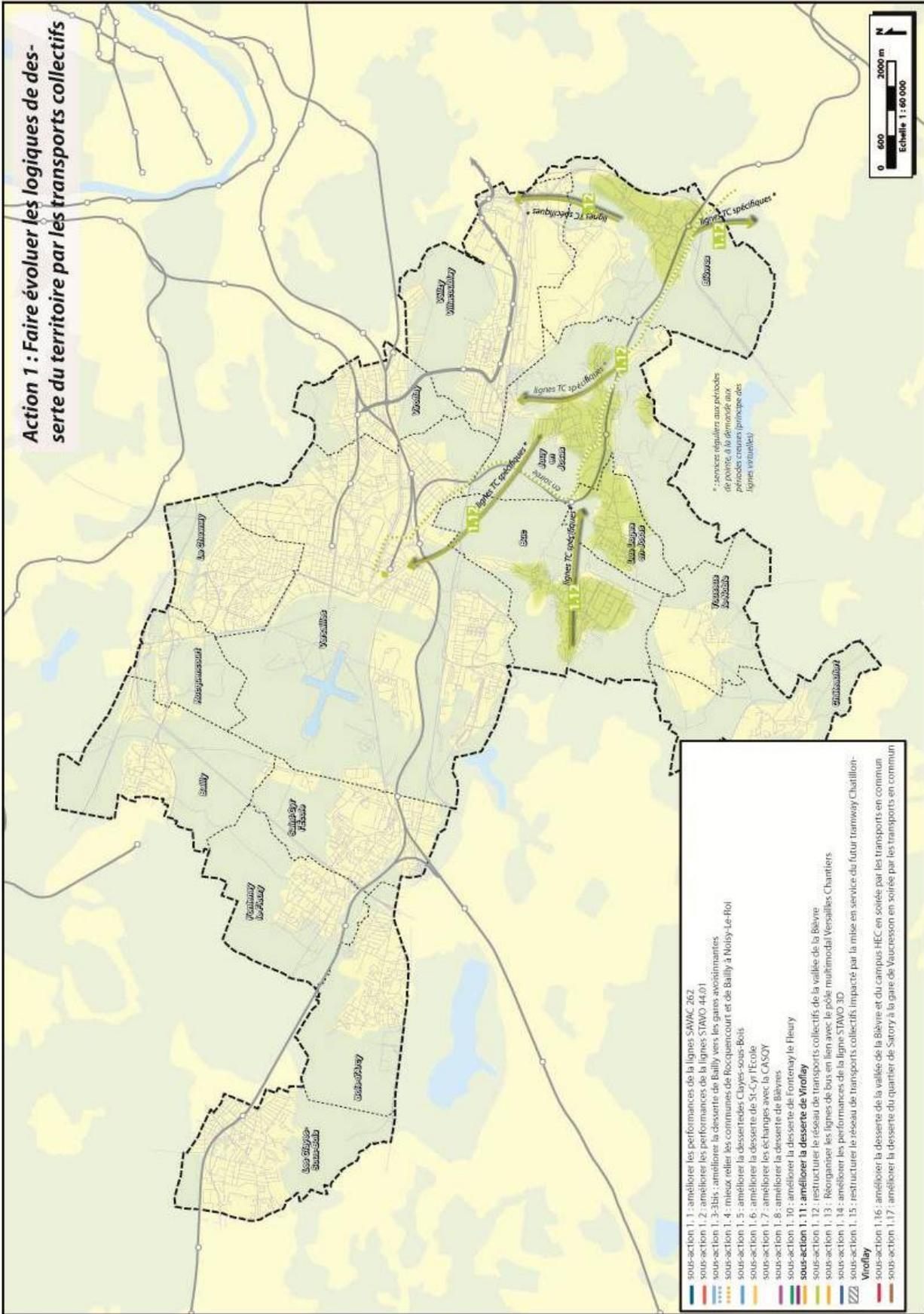
*Volet modes doux*

1, 2.4, 2.10

*Volet circulation générale et stationnement, transport et livraisons de marchandises*

3, 4, 10

# Action 1 : Faire évoluer les logiques de desserte du territoire par les transports collectifs



## Réorganiser les lignes de bus en lien avec le pôle multimodal Versailles Chantiers

### Objectifs

- améliorer les conditions de rabattement des lignes de bus sur le secteur de la gare de Versailles-Chantiers

### Nature et contenu de l'action

- réaliser une étude de faisabilité de restructuration de l'offre
- mettre en œuvre ces évolutions de desserte par les transports collectifs, de manière progressive et cohérente, dans le cadre réglementaire en vigueur.

### Acteurs concernés

- autorité organisatrice des transports : STIF
- maîtrise d'ouvrage de l'étude de faisabilité de renfort d'offre : VGP
- partenaires financiers de la maîtrise d'œuvre de l'action : STIF, VGP
- autre partenaire : Versailles

### Estimations financières

- coût de faisabilité de la restructuration de l'offre : 10 à 15 k€
- coûts d'investissement liés au matériel roulant qu'il pourrait être nécessaire d'acquérir : à déterminer par l'étude de faisabilité.
- coût d'exploitation global supplémentaire : à déterminer par l'étude de faisabilité (ratios kilométriques de renfort d'offre à transmettre par le STIF)

### Points critiques conditionnant la mise en œuvre

✓

### Echéancier

| 2010 | 2011                 | 2012 | 2013 | 2014                                | 2015 | 2016-2020 |
|------|----------------------|------|------|-------------------------------------|------|-----------|
|      | Etude de faisabilité |      |      | Mise en œuvre des nouveaux services |      |           |

### Actions liées

|   |     |
|---|-----|
| <i>Volet transports collectifs</i>  | 3.1 |
| <i>Volet modes doux</i>   | 2.1 |
| <i>Volet circulation générale et stationnement, transport et livraisons de marchandises</i> | 2   |

## Améliorer les performances de la STAVO 3D

### Objectifs

- améliorer le niveau de desserte de Fontenay-le-Fleury en transports collectifs et notamment les liaisons avec l'hôpital Mignot (Le Chesnay)

### Nature et contenu de l'action

- réaliser une étude de faisabilité
- mettre en œuvre ces évolutions de desserte par les transports collectifs, de manière progressive et cohérente, dans le cadre réglementaire en vigueur.

#### ☞ Orientations de restructuration étudiées dans le cadre du PLD

- renfort d'offre de la STAVO 3D

### Acteurs concernés

- autorité organisatrice des transports : STIF
- maîtrise d'ouvrage de l'étude de faisabilité : VGP
- partenaires financiers de la maîtrise d'œuvre de l'action : STIF, VGP
- autres partenaires : Le Chesnay, CASQY

### Estimations financières

- coûts de l'étude de faisabilité : 5 à 10 k€
- coûts d'investissement liés au matériel roulant qu'il pourrait être nécessaire d'acquérir : à déterminer par l'étude de faisabilité
- coût d'exploitation global supplémentaire : à déterminer par l'étude de faisabilité.

### Points critiques conditionnant la mise en œuvre

- un effort financier annuel à déterminer

### Echéancier

| 2010 | 2011                 | 2012 | 2013 | 2014                             | 2015 | 2016-2020 |
|------|----------------------|------|------|----------------------------------|------|-----------|
|      | Etude de faisabilité |      |      | Mise en œuvre du renfort d'offre |      |           |

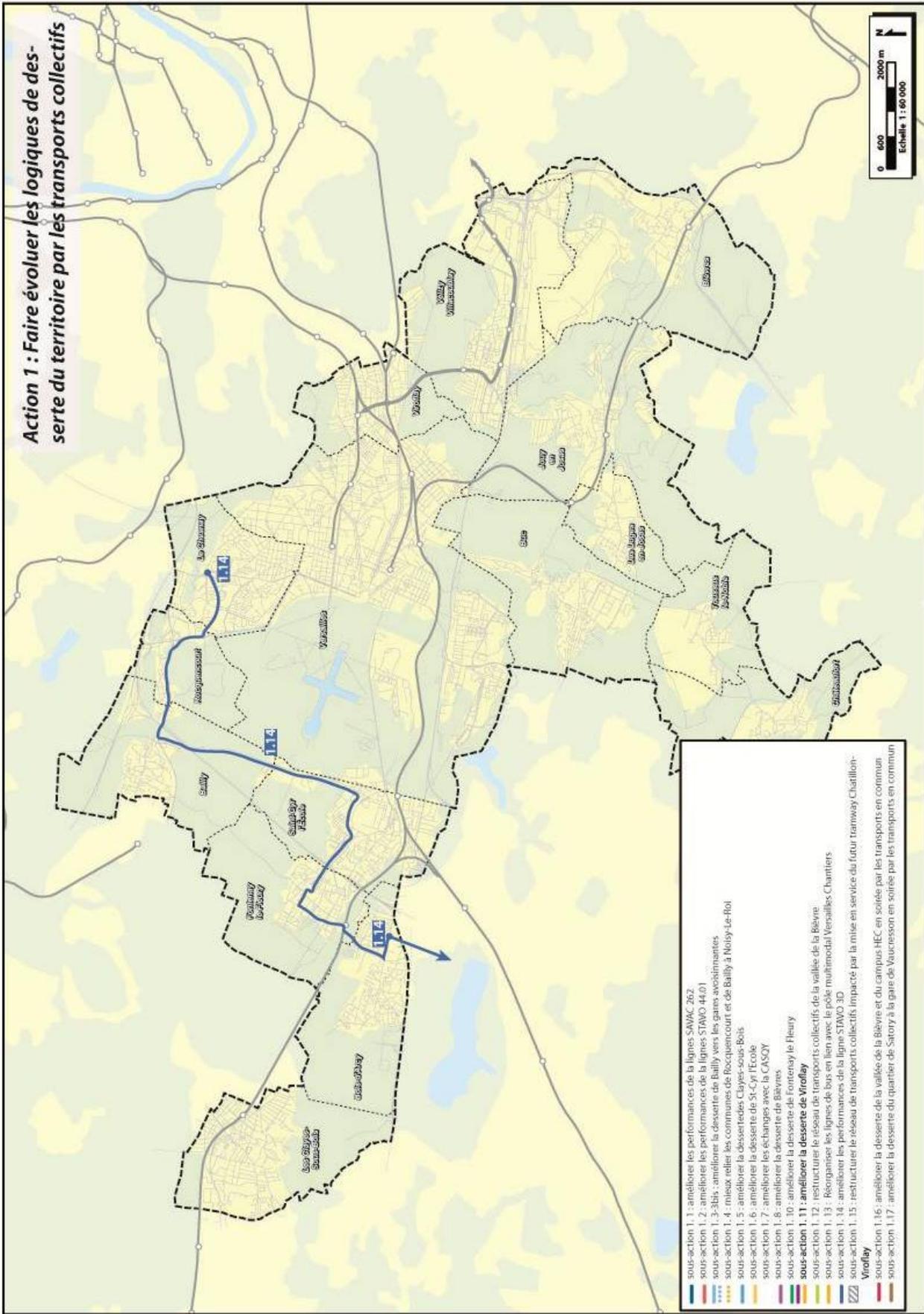
### Actions liées

Volet transports collectifs 1.2, 1.3, 1.7, 1.10, 2.3

Volet modes doux 1, 2.2, 2.9

Volet circulation générale et stationnement, transport et livraisons de marchandises 5

# Action 1 : Faire évoluer les logiques de desserte du territoire par les transports collectifs



## sous-action 1.15 :

# Suivre l'étude en cours relative à la restructuration du réseau de transports collectifs routiers impacté par la mise en service du futur tramway Châtillon-Viroflay

## Objectifs

- accompagner la mise en service du futur tramway T6 Châtillon-Viroflay, en restructurant les lignes de bus en rabattement sur les futures stations du tramway.

## Nature et contenu de l'action

- suivre l'étude en cours sur la restructuration des lignes desservant le secteur de Vélizy-Villacoublay. A terme, ces lignes seront en complémentarité avec le tramway et avec les lignes de bus des communes limitrophes. Par ailleurs, leur fréquence sera renforcée aux périodes creuses la journée
- suivre la mise en œuvre de ces évolutions de desserte par les transports collectifs, de manière progressive et cohérente, dans le cadre réglementaire en vigueur.

## Acteurs concernés

- autorité organisatrice des transports : STIF
- maîtrise d'ouvrage de l'étude de restructuration : STIF
- maîtrise d'œuvre de l'étude de restructuration : STIF (ou prestataire extérieur)
- partenaires financiers de la maîtrise d'œuvre de l'action : STIF
- autres partenaires : VGP, Vélizy-Villacoublay

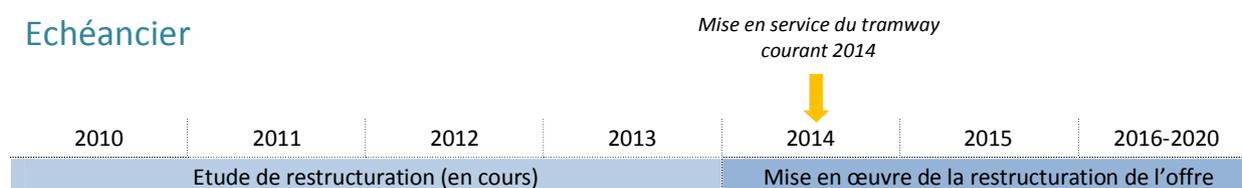
## Estimations financières

- coût de l'étude de restructuration : étude déjà initiée
- coûts d'investissement liés au matériel roulant qu'il pourrait être nécessaire d'acquérir : définis dans l'étude de faisabilité
- coût d'exploitation global supplémentaire : à déterminer par l'étude de faisabilité

## Points critiques conditionnant la mise en œuvre

✓

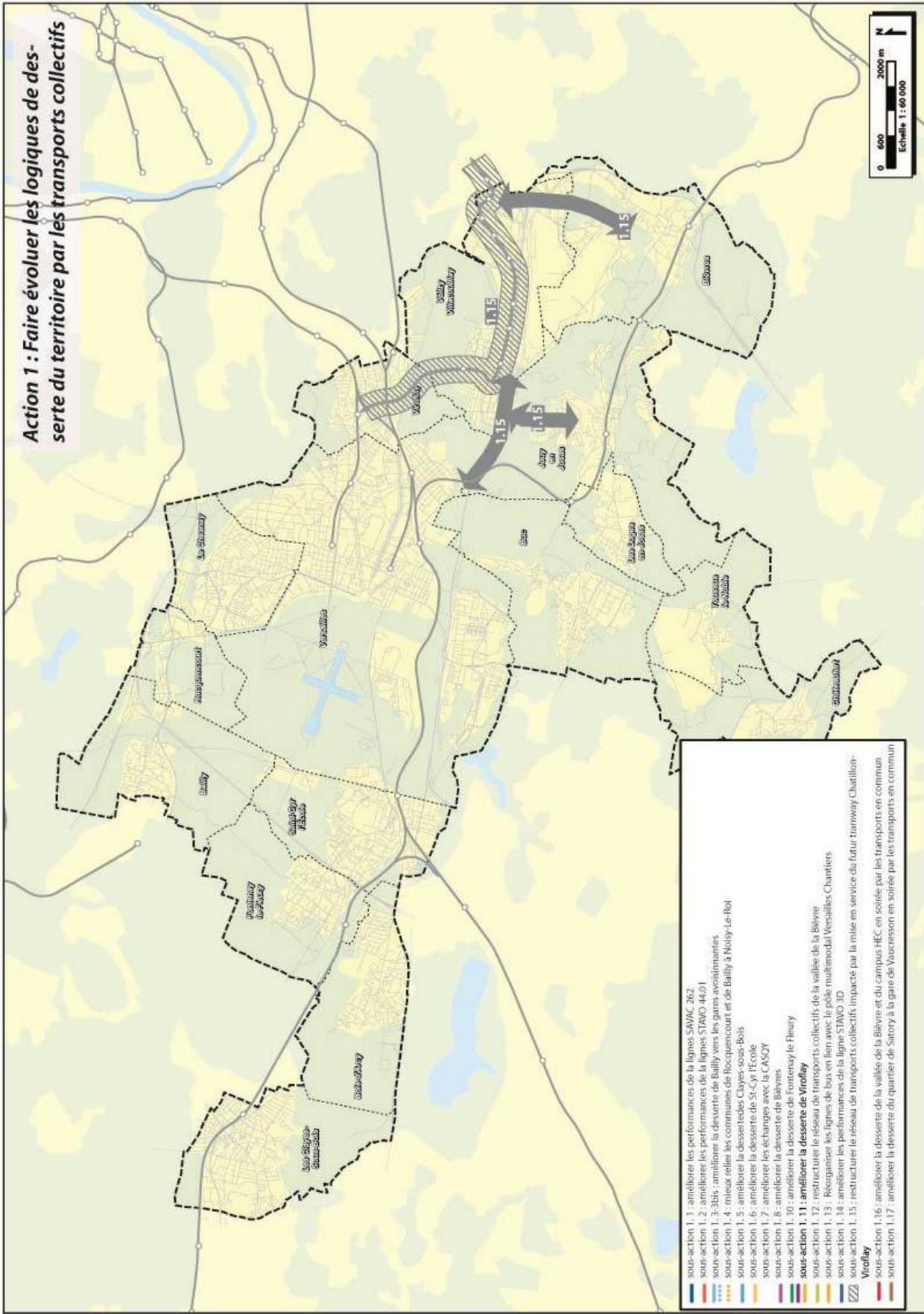
## Echéancier



## Actions liées

|  |                      |
|--|----------------------|
| Volet transports collectifs  | 1.11, 1.12, 3.4, 3.7 |
| Volet modes doux   | 2.4                  |
| Volet circulation générale et stationnement, transport et livraisons de marchandises | 1, 2, 3, 10          |

# Action 1 : Faire évoluer les logiques de desserte du territoire par les transports collectifs



- sous-action 1.1 : améliorer les performances de la ligne SAVAC 262
- sous-action 1.2 : améliorer les performances de la ligne STAWO 44.01
- sous-action 1.3-3bis : améliorer la desserte de Bailly vers les gares avoisinantes
- sous-action 1.4 : mieux relier les communes de Rocquencourt et de Bailly à Noisy-Le-Roi
- sous-action 1.5 : améliorer la desserte de Clayes-sous-Bois
- sous-action 1.6 : améliorer la desserte de St-Cyr l'École
- sous-action 1.7 : améliorer les échanges avec la CASQY
- sous-action 1.8 : améliorer la desserte de Bievrais
- sous-action 1.9 : améliorer la desserte de Fontenay-le-Fléury
- sous-action 1.10 : améliorer la desserte de Fontenay-le-Fléury
- sous-action 1.11 : améliorer la desserte de Wroflay
- sous-action 1.12 : restructurer le réseau de transports collectifs de la vallée de la Bièvre
- sous-action 1.13 : Reorganiser les lignes de bus en lien avec le pôle multimodal Versailles Chamitiers
- sous-action 1.14 : améliorer les performances de la ligne STAWO 3D
- sous-action 1.15 : restructurer le réseau de transports collectifs impacté par la mise en service du futur tramway Chatillon-
- sous-action 1.16 : améliorer la desserte de la vallée de la Bièvre et du campus HEC en soirée par les transports en commun
- sous-action 1.17 : améliorer la desserte du quartier de Satory à la gare de Vauresson en soirée par les transports en commun

## Améliorer la desserte de la Vallée de la Bièvre et du campus HEC en soirée par les transports en commun

### Objectifs

- relier le campus HEC à Versailles en soirée (après 20h)
- desservir les communes de la Vallée de la Bièvre en soirée

### Nature et contenu de l'action

- mettre en œuvre une desserte de qualité permettant aux habitants de la vallée de la Bièvre et aux étudiants du campus de HEC de rejoindre Versailles entre 20h et 1h, en transports collectifs

#### *☞ Orientations de restructuration étudiées dans le cadre du PLD*

- utilisation de la ligne L existante avec une prolongation vers le campus de HEC
- plusieurs options à étudier :
  - mise en place de deux courses du lundi au jeudi et de quatre courses le vendredi et le samedi
  - mise en place de quatre courses le vendredi et samedi

### Acteurs concernés

- autorité organisatrice des transports : STIF
- maîtrise d'ouvrage de l'étude de restructuration : VGP
- partenaires financiers de la maîtrise d'œuvre de l'action : STIF, VGP
- autres partenaires : Versailles, Buc, Les Loges-en-Josas, Jouy-en-Josas

### Estimations financières

- coût de l'étude de restructuration : 15 à 20 k€
- coûts d'investissement liés au matériel roulant qu'il pourrait être nécessaire d'acquérir : à déterminer par l'étude de faisabilité
- coût d'exploitation global supplémentaire : à déterminer par l'étude de faisabilité

### Points critiques conditionnant la mise en œuvre

- un effort financier important
- l'implication des communes concernées
- incertitude sur la fréquentation réelle

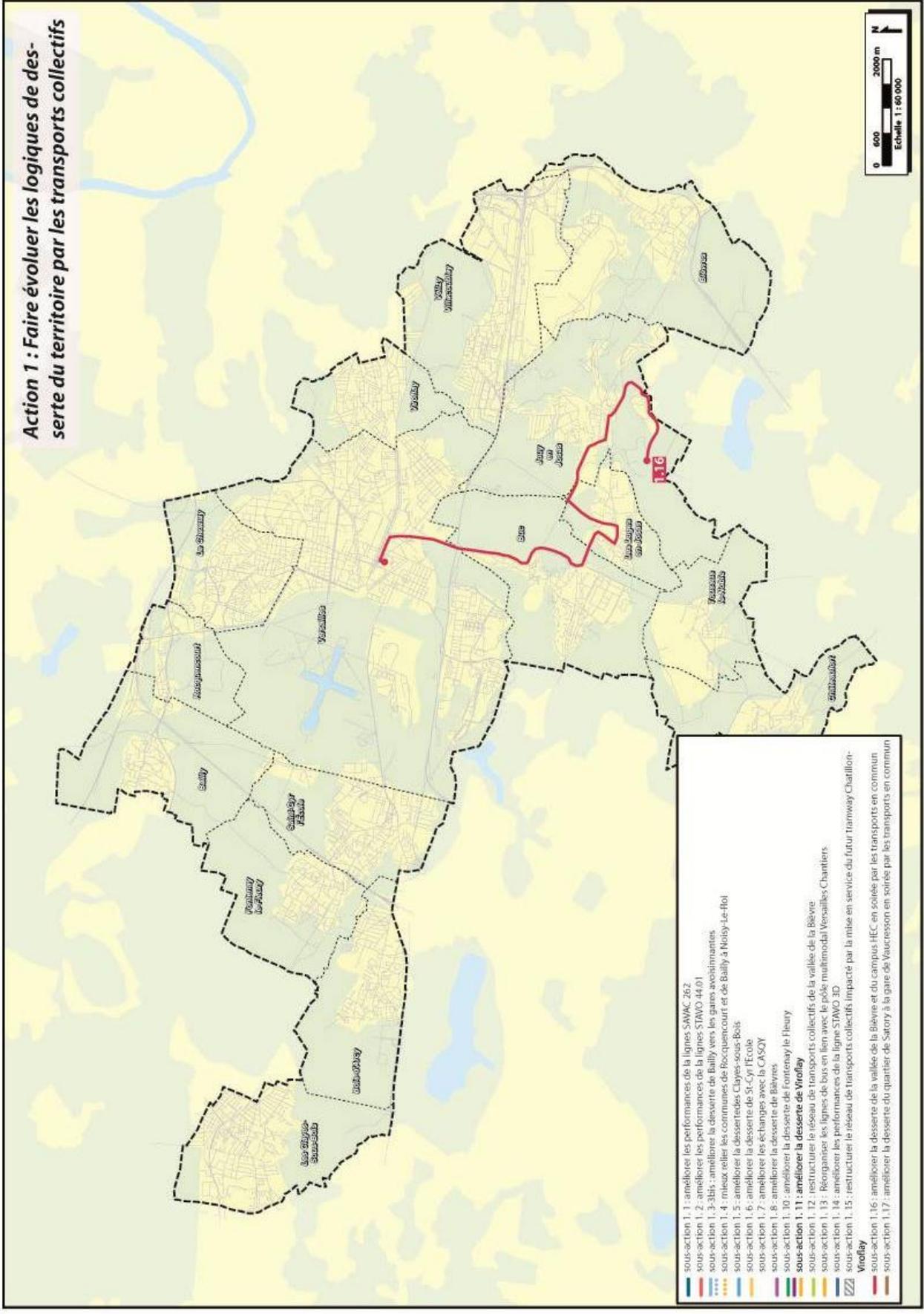
### Echéancier

| 2010 | 2011                 | 2012                             | 2013 | 2014 | 2015 | 2016-2020 |
|------|----------------------|----------------------------------|------|------|------|-----------|
|      | Etude de faisabilité | Mise en œuvre du renfort d'offre |      |      |      |           |

### Actions liées

|  |                          |
|--|--------------------------|
| Volet transports collectifs  | 1.8, 1.9, 1.12, 2.6, 3.1 |
| Volet modes doux   | -                        |
| Volet circulation générale et stationnement, transport et livraisons de marchandises | 1, 2, 3                  |

# Action 1 : Faire évoluer les logiques de desserte du territoire par les transports collectifs



## Améliorer la desserte du quartier de Satory à la gare de Vaucresson en soirée par les transports en commun

### Objectifs

- desservir le quartier de Satory à Versailles en soirée (après 20h)
- assurer une desserte entre la gare de Vaucresson et Versailles en soirée

### Nature et contenu de l'action

- création d'une ligne desservant le quartier de Satory, les gares de Versailles Rive Gauche, Chantiers, Montreuil et Vaucresson

#### *☞ Orientations de restructuration étudiées dans le cadre du PLD*

- 6 courses de 21h13 à 1h13, au départ de la gare de Vaucresson

### Acteurs concernés

- autorité organisatrice des transports : STIF
- maîtrise d'ouvrage de l'étude de restructuration : VGP
- partenaires financiers de la maîtrise d'œuvre de l'action : STIF, VGP
- autres partenaires : Versailles, Vaucresson

### Estimations financières

- coût de l'étude de restructuration : 15 à 20 k€
- coûts d'investissement liés au matériel roulant qu'il pourrait être nécessaire d'acquérir : à déterminer par l'étude de faisabilité
- coût d'exploitation global supplémentaire : à déterminer par l'étude de faisabilité

### Points critiques conditionnant la mise en œuvre

- un effort financier important
- l'implication des communes concernées

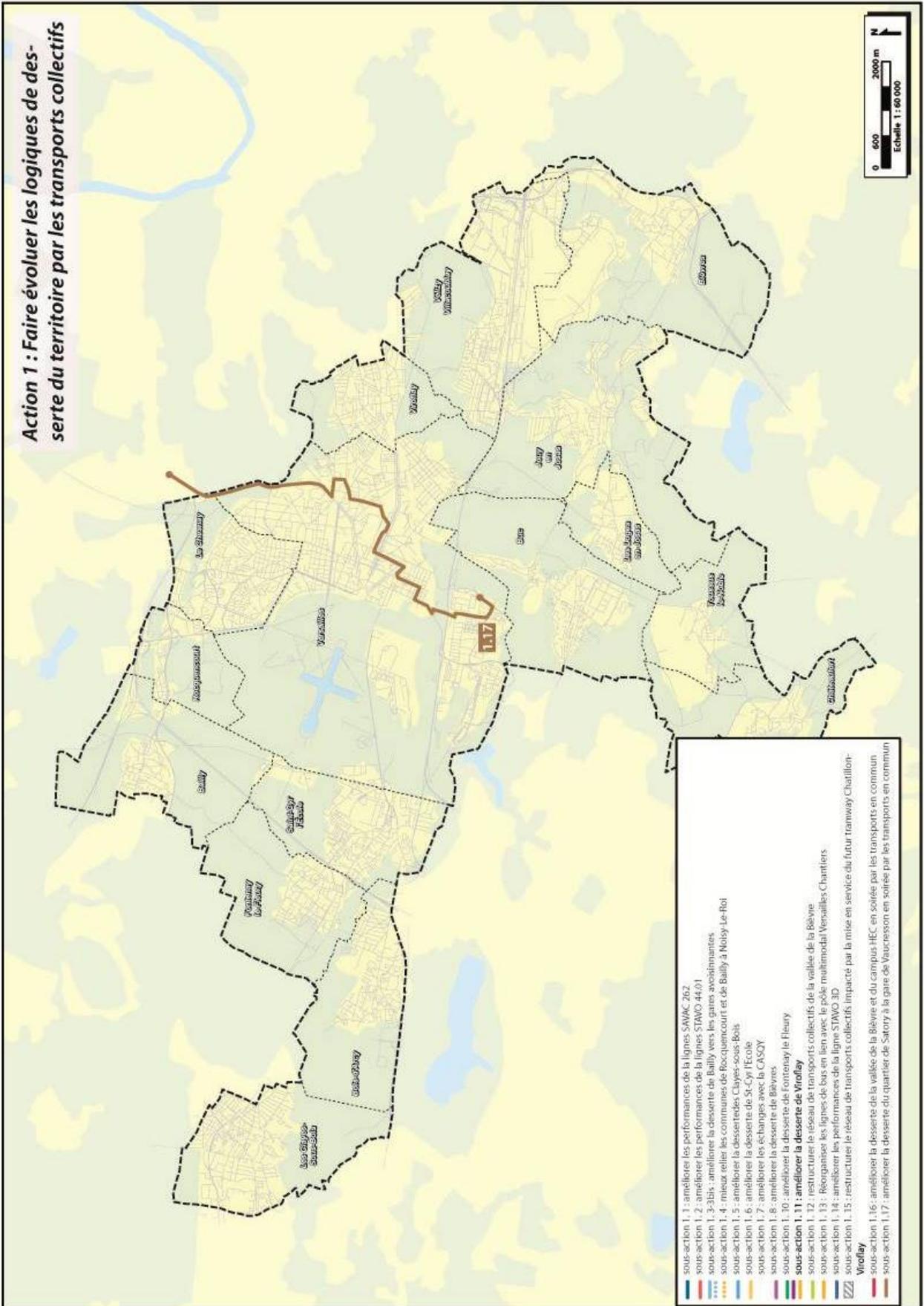
### Echéancier



### Actions liées

|  |                      |
|--|----------------------|
| Volet transports collectifs  | 1.13, 3.1, 3.3, 3.13 |
| Volet modes doux   | -                    |
| Volet circulation générale et stationnement, transport et livraisons de marchandises | 2, 3                 |

# Action 1 : Faire évoluer les logiques de desserte du territoire par les transports collectifs



## ACTION 2 :

# Réaménager les voiries pour améliorer les conditions de circulation des bus

### Objectifs

- améliorer les performances actuelles et à venir des lignes de bus desservant le territoire du PLD.

### Nature et contenu de l'action

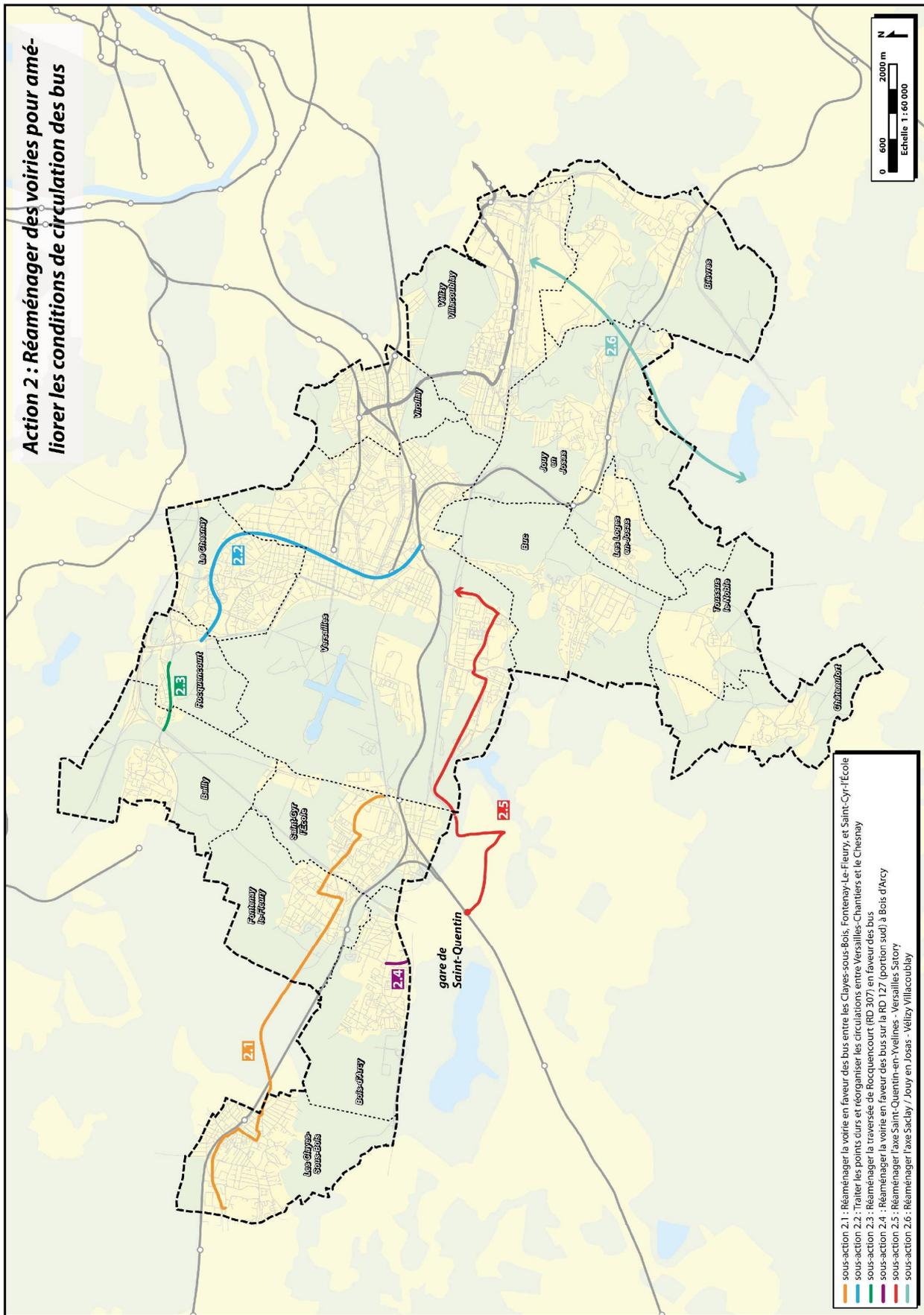
- réaliser des études de faisabilité, pour chacun des axes de voiries identifiés.
- ces études de faisabilité devront préciser les aménagements à réaliser

Ci-après, sont présentées les orientations envisageables qui ont été étudiées dans le cadre de l'élaboration du projet de PLD, en termes de réaménagement de voirie. Ces orientations devront être confirmées ou adaptées dans le cadre des études de faisabilité.

### Acteurs concernés

| Sous-action | Intitulé   | Maîtrise d'ouvrage études de faisabilité         | Maîtrise d'ouvrage des travaux              | Partenaires financiers de la mise en œuvre | Estimations financières                   |
|-------------|--|--|---|--|---|
| 2.1         | Réaménager la voirie entre les Clayes-sous-Bois, Fontenay-le-Fleury et Saint-Cyr-l'Ecole | VGP, Fontenay-le-Fleury, Saint-Cyr-l'Ecole, CG78 | Fontenay-le-Fleury, Saint-Cyr-l'Ecole, CG78 | RIF, STIF                                  | Etudes : 40 k€<br>Travaux : à déterminer  |
| 2.2         | Traiter les points durs et réorganiser les circulations entre Versailles et Le Chesnay   | VGP, CG78, Versailles                            | CG78, Versailles                            | RIF, STIF                                  | Etudes : 30 k€<br>Travaux : à déterminer  |
| 2.3         | Réaménager la RD307 au niveau de Rocquencourt  | VGP, Rocquencourt                                | CG78, VGP, Rocquencourt                     | RIF, STIF                                  | Etudes : 20 k€<br>Travaux : à déterminer  |
| 2.4         | Réaménager la voirie en faveur des bus sur la RD127 à Bois d'Arcy                        | VGP, Bois d'Arcy                                 | CG78, Bois d'Arcy                           | RIF, STIF                                  | Etudes : 20 k€<br>Travaux : à déterminer  |
| 2.5         | Réaménager l'axe Saint-Quentin-en-Yvelines – Versailles (Satory)                         | VGP, Etat, CG78, Versailles, CASQY, STIF         | VGP, Versailles                             | RIF, STIF                                  | Etudes : 30 k€<br>Travaux : à déterminer  |
| 2.6         | Réaménager l'axe Saclay – Jouy-en-Josas – Vélizy-Villacoublay                            | Etablissement public Paris Saclay                | A définir                                   | RIF, STIF                                  | Etudes en cours<br>Travaux : à déterminer |

## Action 2 : Réaménager des voiries pour améliorer les conditions de circulation des bus



## Réaménager la voirie entre les Clayes-sous-Bois, Fontenay-le-Fleury et Saint-Cyr-l'École

### Objectifs

- améliorer les temps de parcours et la régularité des lignes de bus reliant Les Clayes-sous-Bois, Fontenay-le-Fleury, Saint-Cyr-l'Ecole et Versailles (notamment la ligne STAVO 44-01 qui relie Les Clayes-sous-Bois à la gare de Versailles Chantiers)
- améliorer les conditions de rabattement des lignes Phébus 1, 2, 3 sur la gare de Saint-Cyr-l'École.

### Nature et contenu de l'action

- réaliser une étude de faisabilité
- mettre en œuvre les aménagements proposés et retenus à l'issue de l'étude de faisabilité

#### ☞ Orientations étudiées dans le cadre du PLD

Cf. planches ci-après

### Acteurs concernés

- maîtrise d'ouvrage de l'étude de faisabilité : VGP, Fontenay-le-Fleury et Saint-Cyr-l'Ecole, CG78
- maîtrise d'ouvrage des aménagements : Fontenay-le-Fleury et Saint-Cyr-l'Ecole, CG78
- participation financière pour la mise en œuvre des aménagements : RIF, STIF

### Estimations financières

- coût de l'étude de faisabilité : 40 k€ environ
- coût des travaux d'aménagement : à déterminer par l'étude de faisabilité (500 € HT environ par mètre linéaire, en section courante, hors aménagements de carrefours à feux)

### Points critiques conditionnant la mise en œuvre

- financements nécessaires pour le réaménagement de voirie

### Echéancier

| 2010 | 2011 | 2012   | 2013    | 2014 | 2015 | 2016-2020 |
|------|------|--------|---------|------|------|-----------|
|      |      | Etudes | Travaux |      |      |           |

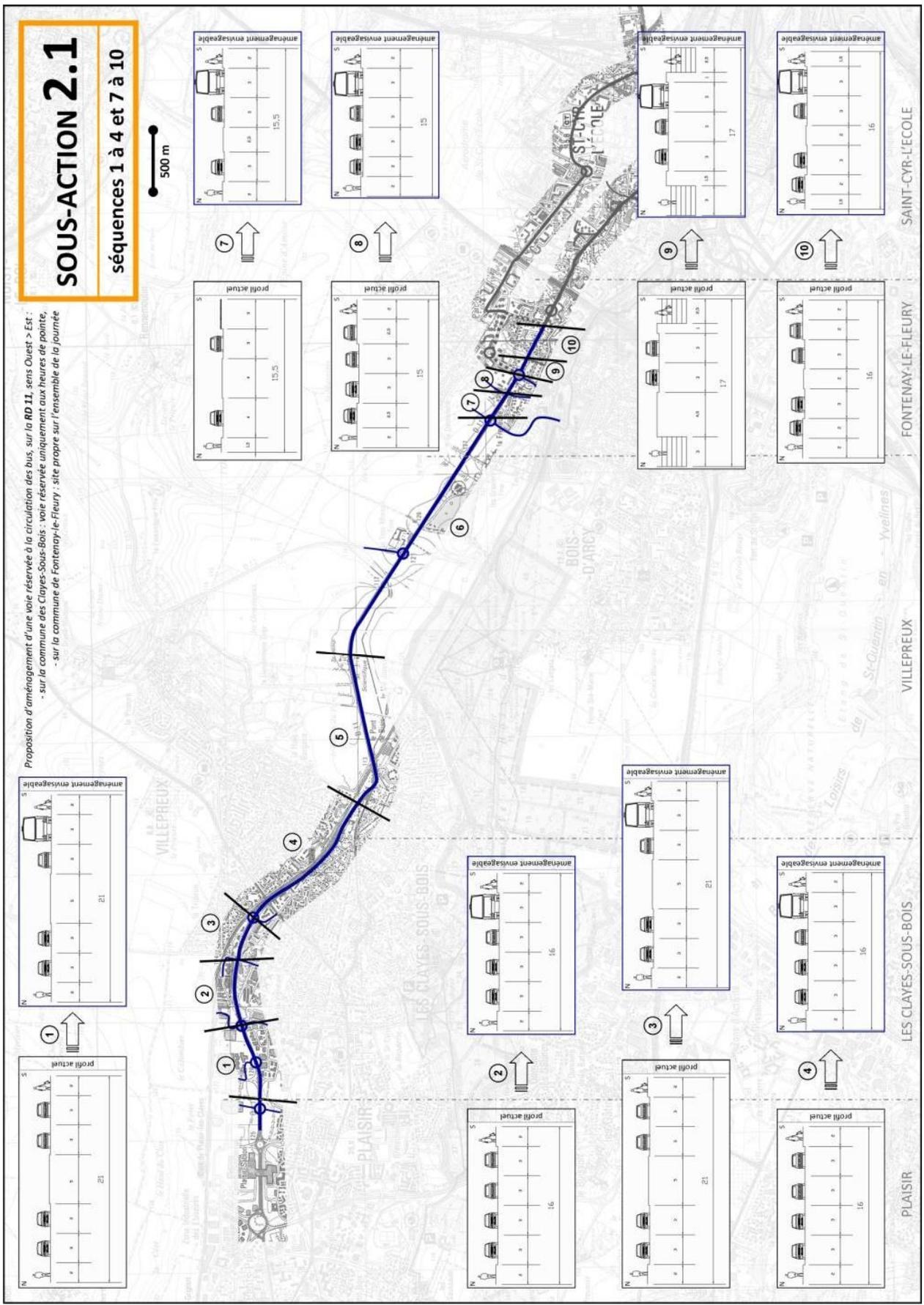
### Actions liées

|  |   |
|--|---|
| Volet transports collectifs  | 1.2, 1.5, 1.6, 1.7, 1.10, 3.5, 3.6, 3.8 |
| Volet modes doux   | 2.3, 2.9                                |
| Volet circulation générale et stationnement, transport et livraisons de marchandises | 1, 2, 5                                 |

# SOUS-ACTION 2.1

## séquences 1 à 4 et 7 à 10

Proposition d'aménagement d'une voie réservée à la circulation des bus, sur la RD 11, sens Ouest > Est :  
 - sur la commune des Clayes-Sous-Bois : voie réservée uniquement aux heures de pointe,  
 - sur la commune de Fontenay-le-Fleury : site propre sur l'ensemble de la journée

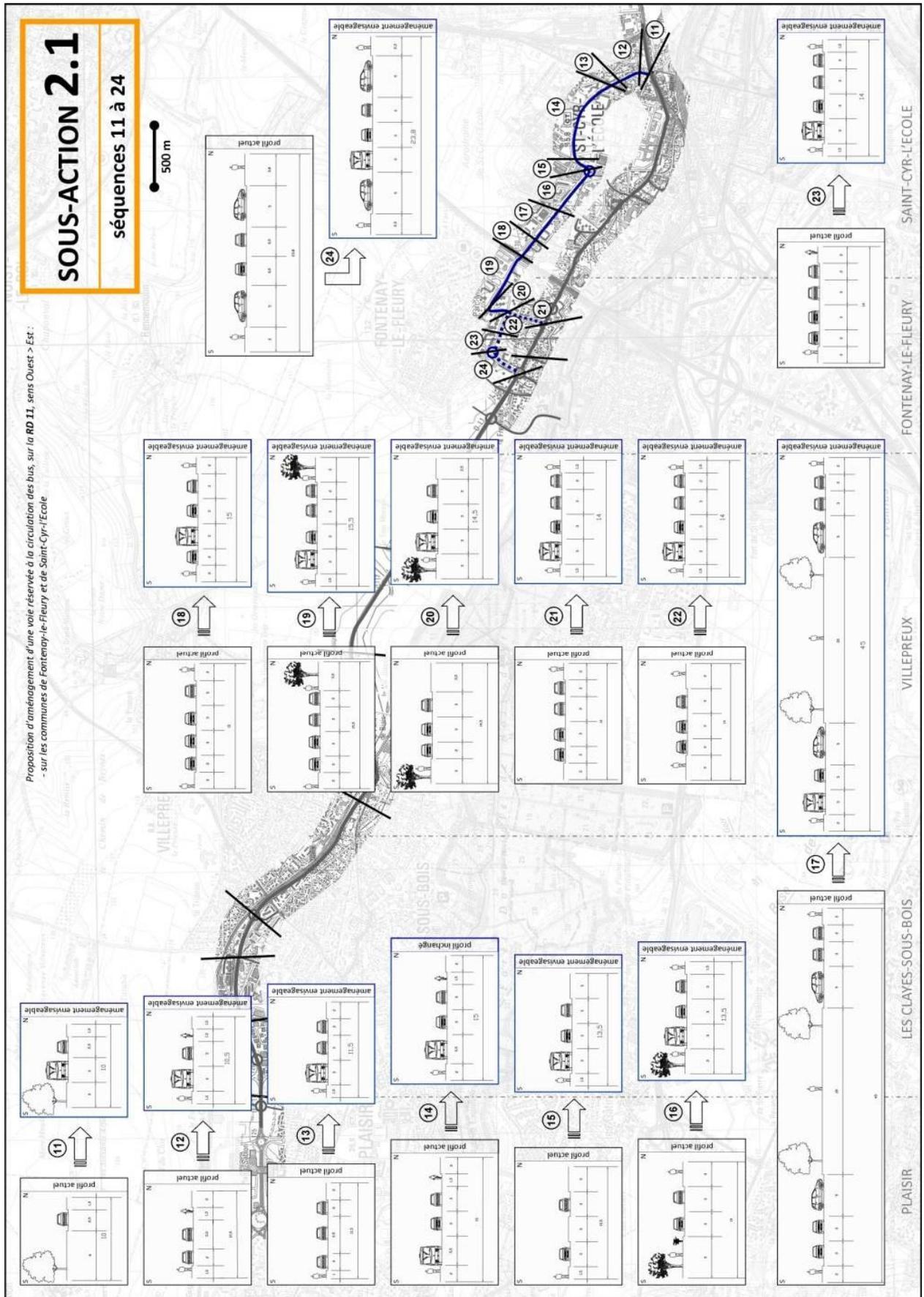


# SOUS-ACTION 2.1

## séquences 11 à 24

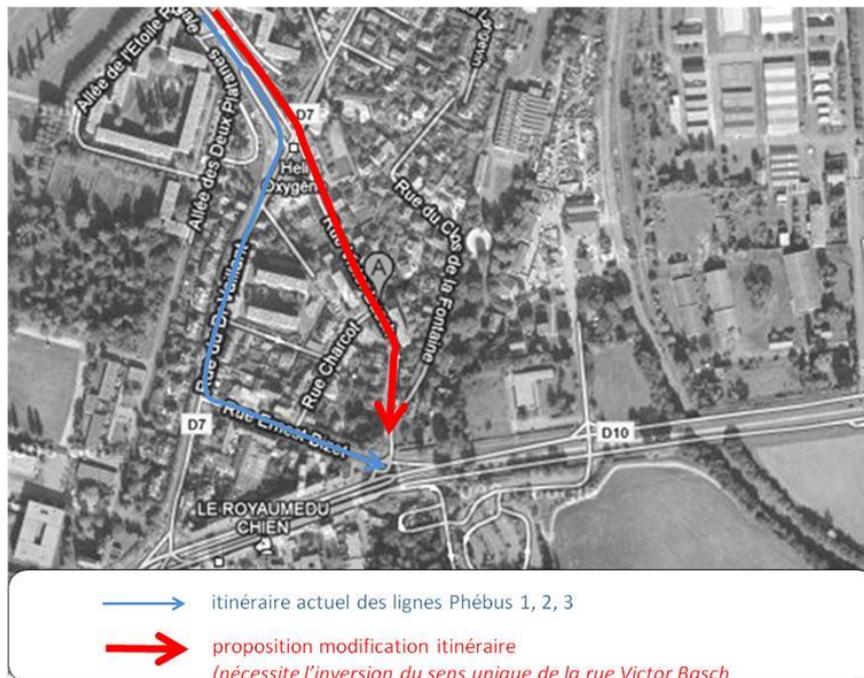
500 m

Proposition d'aménagement d'une voie réservée à la circulation des bus, sur le RD 11, sens Ouest > Est :  
- sur les communes de Fontenay-le-Fleury et de Saint-Cyr-l'École



**Zoom sur la rue Victor Basch à Saint-Cyr :**

- réaménagement de la rue Victor Basch (inversion du sens unique a priori) pour permettre l'aménagement d'un couloir réservé aux bus, ce qui permettrait de dévier ponctuellement l'itinéraire des lignes Phébus 1, 2 et 3.



## Traiter les points durs et réorganiser les circulations entre Versailles Chantiers et Le Chesnay

### Objectifs

- améliorer les temps de parcours et la régularité des lignes de bus

### Nature et contenu de l'action

- réaliser une étude de faisabilité
- mettre en œuvre les aménagements proposés et retenus à l'issue de l'étude de faisabilité

#### ☞ Orientations étudiées dans le cadre du PLD

- traitement de l'intersection avenue de l'Europe x avenue de Sceaux pour faciliter la traversée du carrefour par les bus
- aménagement de l'avenue de Sceaux à l'approche du futur pôle de Versailles Chantiers pour améliorer les conditions d'accès des bus à la gare routière
- Cf. planches ci-après

### Acteurs concernés

- maîtrise d'ouvrage de l'étude de faisabilité : VGP, CG 78, Versailles
- maîtrise d'ouvrage des aménagements : CG 78, Versailles
- participation financière pour la mise en œuvre des aménagements : RIF, STIF

### Estimations financières

- coût de l'étude de faisabilité : 30 k€ environ
- coût des travaux des aménagements : à déterminer par l'étude de faisabilité (500 € HT environ par mètre linéaire, en sections courantes, hors aménagements de carrefours à feux)

### Points critiques conditionnant la mise en œuvre

- financements nécessaires pour le réaménagement de voirie

### Echéancier



### Actions liées

|  |          |
|--|----------|
| <i>Volet transports collectifs</i>   | 1.1, 1.3 |
| <i>Volet modes doux</i>  | 2.1      |
| <i>Volet circulation générale et stationnement, transports et livraisons de marchandises</i> | 1, 2, 4  |

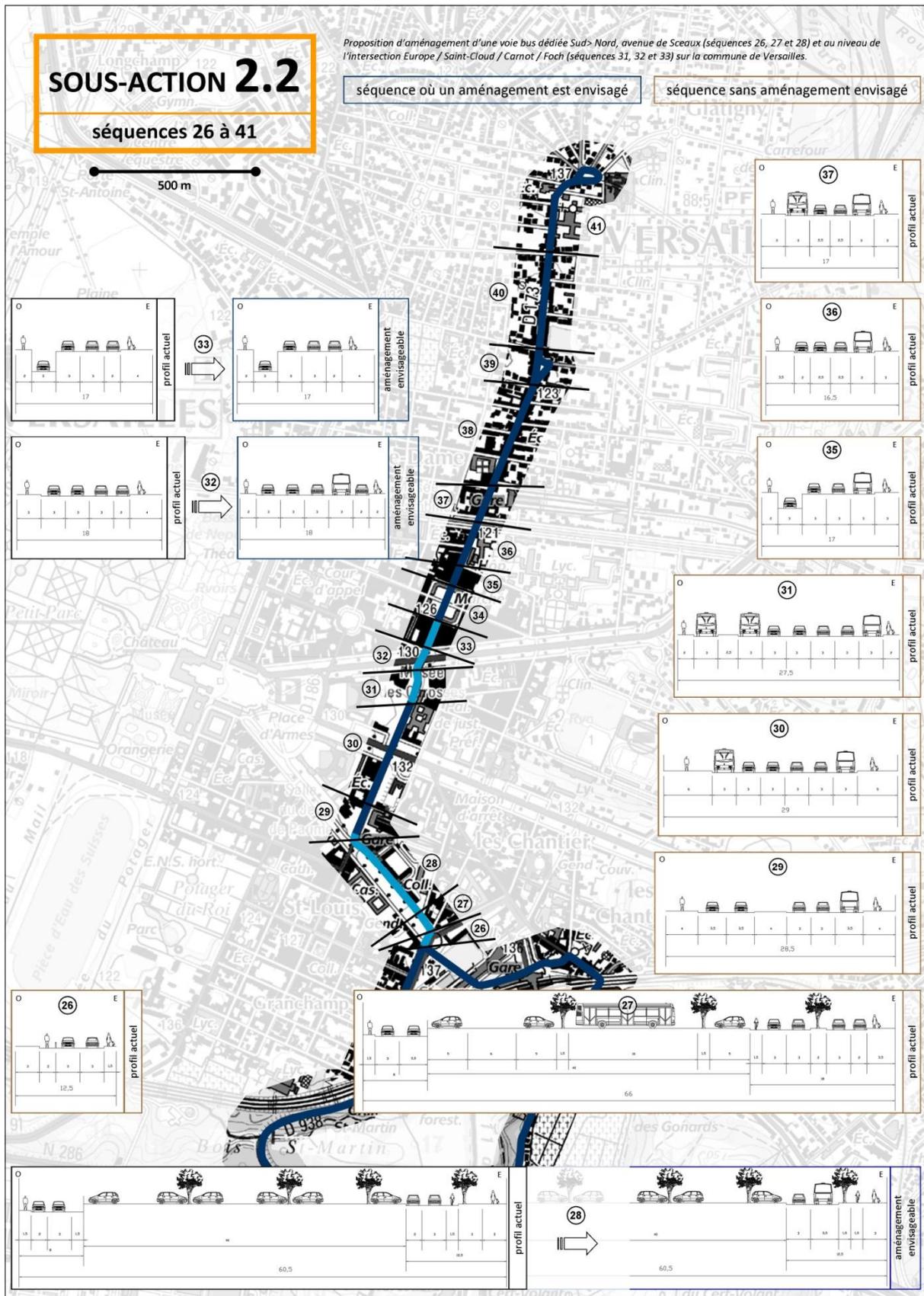
# SOUS-ACTION 2.2

séquences 26 à 41

Proposition d'aménagement d'une voie bus dédiée Sud-Nord, avenue de Sceaux (séquences 26, 27 et 28) et au niveau de l'intersection Europe / Saint-Cloud / Carnot / Fach (séquences 31, 32 et 33) sur la commune de Versailles.

séquence où un aménagement est envisagé

séquence sans aménagement envisagé



## Réaménager la RD307 au niveau de Rocquencourt

### Objectifs

- améliorer les temps de parcours et la régularité des lignes de bus qui pourraient traverser Rocquencourt (via la RD307) à l'avenir (liaison future entre Bailly et Vaucresson et prolongement éventuel de la ligne B jusqu'à Bailly)

### Nature et contenu de l'action

- réaliser une étude de faisabilité
- mettre en œuvre les aménagements proposés et retenus à l'issue de l'étude de faisabilité

#### ☞ Orientations étudiées dans le cadre du PLD

- Cf. planches ci-après

### Acteurs concernés

- maîtrise d'ouvrage de l'étude de faisabilité : Rocquencourt, VGP
- maîtrise d'ouvrage des aménagements : Rocquencourt, VGP, CG78
- participation financière pour la mise en œuvre des aménagements : RIF, STIF
- autre partenaire :

### Estimations financières

- coût de l'étude de faisabilité : 20 k€ environ
- coût des travaux : à déterminer par l'étude de faisabilité (500 € HT environ par mètre linéaire, en section courante, hors aménagements de carrefours à feux)

### Points critiques conditionnant la mise en œuvre

- financements nécessaires pour le réaménagement de voirie

### Echéancier

| 2010 | 2011   | 2012 | 2013    | 2014 | 2015 | 2016-2020 |
|------|--------|------|---------|------|------|-----------|
|      | Etudes |      | Travaux |      |      |           |

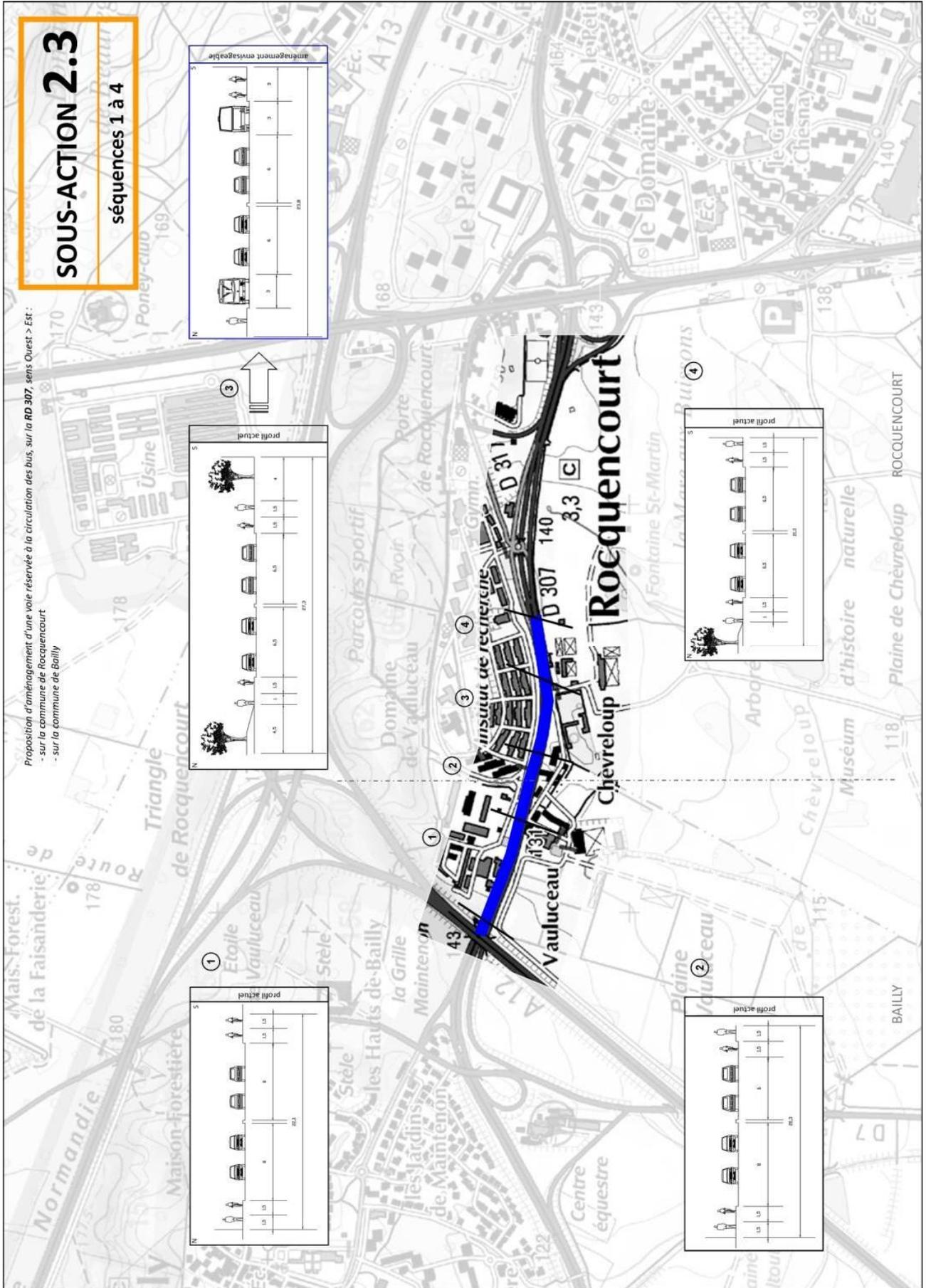
### Actions liées

|   |     |
|---|-----|
| <i>Volet transports collectifs</i>  | 1.4 |
| <i>Volet modes doux</i>   | —   |
| <i>Volet circulation générale et stationnement, transport et livraisons de marchandises</i> | —   |

# SOUS-ACTION 2.3

séquences 1 à 4

Proposition d'aménagement d'une voie réservée à la circulation des bus, sur la RD 307, sens Ouest > Est :  
 - sur la commune de Rocquencourt  
 - sur la commune de Bailly



## Réaménager la voirie en faveur des bus sur la RD127 à Bois d'Arcy

### Objectifs

- améliorer les temps de parcours et la régularité des lignes de bus empruntant la RD127 à Bois d'Arcy

### Nature et contenu de l'action

- réaliser une étude de faisabilité
- mettre en œuvre les aménagements proposés et retenus à l'issue de l'étude de faisabilité, dans le cadre du réaménagement de la ZAD « Cœur de Ville » à Bois d'Arcy

#### ☞ Orientations étudiées dans le cadre du PLD

- Cf. planches ci-après

### Acteurs concernés

- maîtrise d'ouvrage de l'étude de faisabilité : VGP, Bois d'Arcy
- maîtrise d'ouvrage des aménagements : Bois d'Arcy, CG78
- participation financière pour la mise en œuvre des aménagements : RIF, STIF

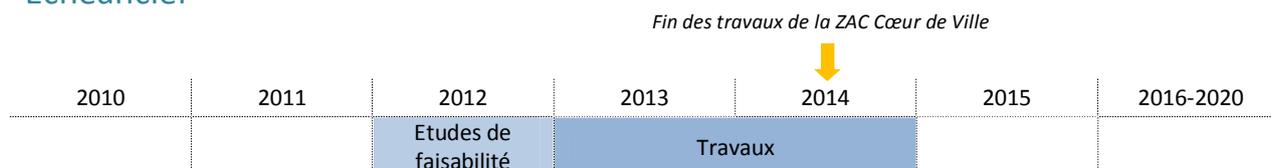
### Estimations financières

- coût de l'étude de faisabilité : 20 k€ environ
- coût des travaux : à déterminer par l'étude de faisabilité (500 € HT environ par mètre linéaire, en section courante, hors aménagements de carrefours à feux)

### Points critiques conditionnant la mise en œuvre

- financements nécessaires pour le réaménagement de voirie

### Echéancier



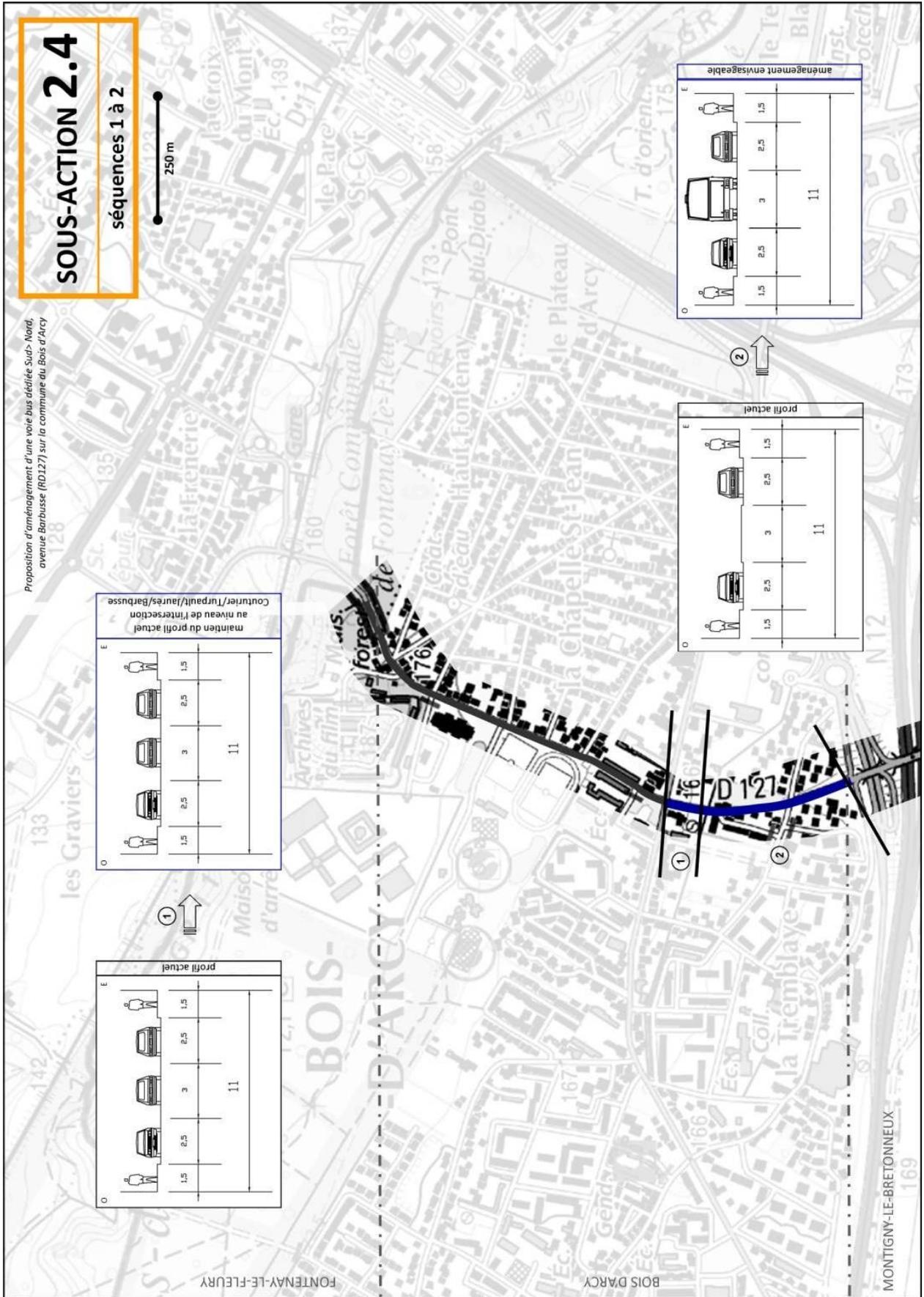
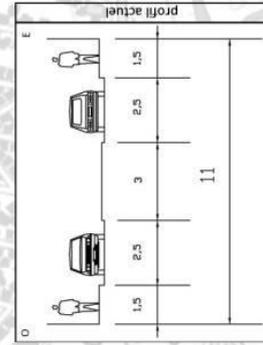
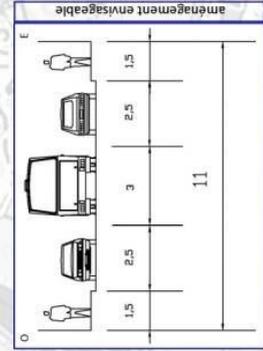
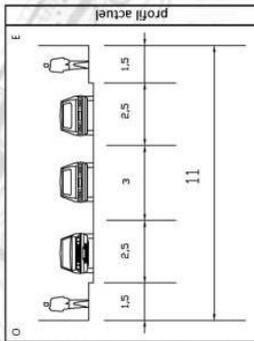
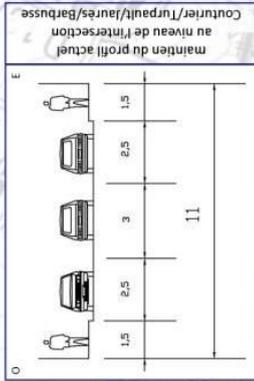
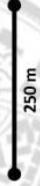
### Actions liées

|   |          |
|---|----------|
| <i>Volet transports collectifs</i>  | 1.7, 3.8 |
| <i>Volet modes doux</i>   | 2.2      |
| <i>Volet circulation générale et stationnement, transport et livraisons de marchandises</i> | 1, 2, 5  |

Proposition d'aménagement d'une voie bus dédiée Sud-Nord, avenue Barbusse (RD127) sur la commune du Bois d'Arcy

# SOUS-ACTION 2.4

séquences 1 à 2



## Réaménager l'axe Saint-Quentin-en-Yvelines – Versailles (Satory)

### Objectifs

- améliorer les temps de parcours et la régularité des bus reliant Saint-Quentin-en-Yvelines à Versailles

### Nature et contenu de l'action

- réaliser une étude de faisabilité
- mettre en œuvre les aménagements proposés et retenus à l'issue de l'étude de faisabilité
- l'itinéraire envisagé est le suivant : gare de Saint-Quentin-en-Yvelines Montigny-le-Bretonneux / Rond-point des Saules / Rond-point des Sangliers / RN12 jusqu'à l'Epi d'Or / Entrée de Satory

#### ☞ Orientations étudiées dans le cadre du PLD

- étude de l'itinéraire envisagé du TCSP Saint-Quentin-en-Yvelines < > Versailles

### Acteurs concernés

- maîtrise d'ouvrage de l'étude de faisabilité : VGP, Etat, CG 78, Versailles, CASQY, STIF
- maîtrise d'ouvrage des aménagements : VGP, Versailles
- participation financière pour la mise en œuvre des aménagements : RIF, STIF

### Estimations financières

- coût de l'étude de faisabilité : 30 k€ environ
- coût des travaux : à déterminer par l'étude de faisabilité

### Points critiques conditionnant la mise en œuvre

- coût de la mise en œuvre

### Échéancier

| 2010 | 2011                  | 2012 | 2013    | 2014 | 2015 | 2016-2020 |
|------|-----------------------|------|---------|------|------|-----------|
|      | Etudes de faisabilité |      | Travaux |      |      |           |

### Actions liées

- Volet transports collectifs* ✓
- Volet modes doux* 2.2
- Volet circulation générale et stationnement, transports et livraisons de marchandises* ✓

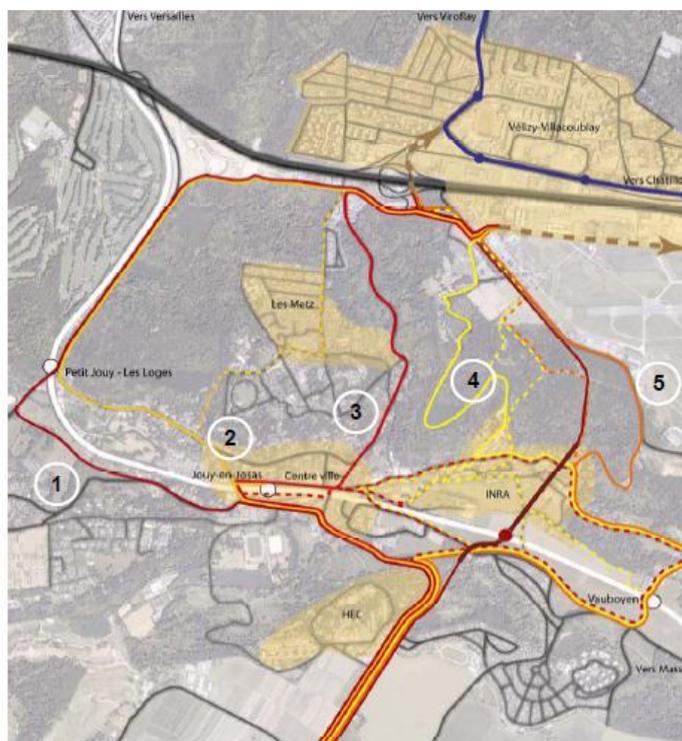
## Réaménager l'axe Saclay- Jouy-en-Josas - Vélizy-Villacoublay

### Objectifs

- anticiper la desserte du plateau de Saclay, notamment dans le cadre du développement du cluster scientifique et technologique (OIN Paris – Saclay)

### Nature et contenu de l'action

- identification du BHNS entre le territoire du PLD et le secteur sud de Saclay



*Source : Etude d'itinéraire pour la traversée de la Vallée de la Bièvre au niveau de la commune de Jouy-en-Josas, Liaison BHNS nord-sud, AREP, septembre 2010*

### Acteurs concernés

- maîtrise d'ouvrage de l'étude de faisabilité : Etablissement Public Paris Saclay
- maîtrise d'ouvrage des aménagements : à définir par l'étude de faisabilité
- participation financière pour la mise en œuvre des aménagements : RIF, STIF
- autres partenaires : CG78, VGP

### Estimations financières

- coût de l'étude de faisabilité : étude en cours
- coût des travaux : à déterminer par l'étude de faisabilité
- coûts d'investissement liés au matériel roulant qu'il pourrait être nécessaire d'acquérir : à déterminer par l'étude de faisabilité.
- coût d'exploitation global supplémentaire : à déterminer par l'étude de faisabilité.

### Points critiques conditionnant la mise en œuvre

- coût de la mise en œuvre

## Echéancier

| 2010 | 2011                  | 2012 | 2013    | 2014 | 2015 | 2016-2020 |
|------|-----------------------|------|---------|------|------|-----------|
|      | Etudes de faisabilité |      | Travaux |      |      |           |

## Actions liées

*Volet transports collectifs* 1.9, 3.9, 3.11, 3.12

*Volet modes doux* 2.5

*Volet circulation générale et stationnement, transport et livraisons de marchandises* 4

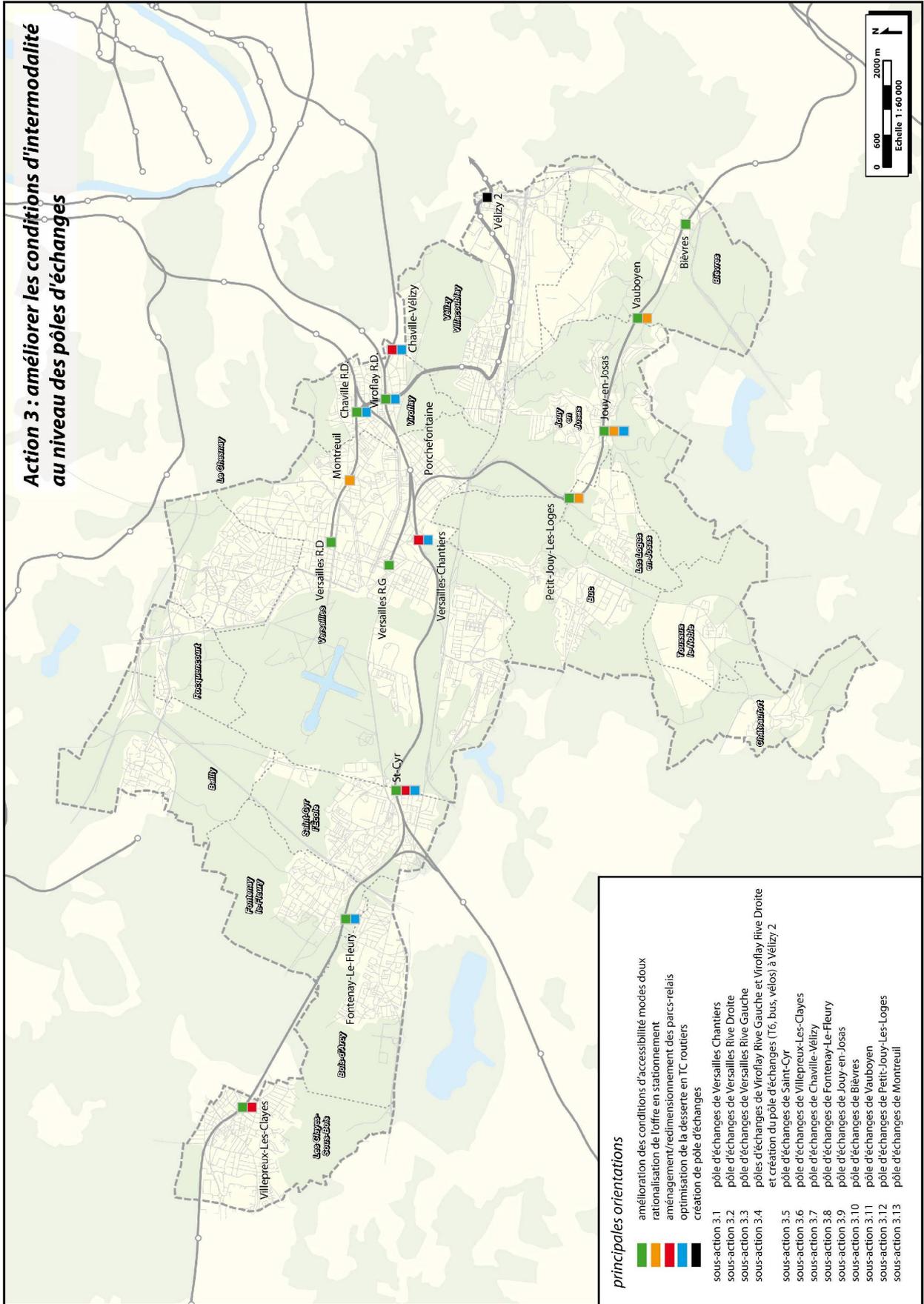
# OBJECTIF 2 :

## Améliorer les conditions d'intermodalité au niveau des pôles d'échanges

---

|  |           |
|--|-----------|
| <b>ACTION 3 : Réaménager les pôles d'échanges des gares du territoire du PLD.....</b>  | <b>82</b> |
| sous-action 3.1 : Suivre l'étude en cours sur l'aménagement du pôle d'échanges de Versailles Chantiers.....                                      | 84        |
| sous-action : 3.2 : Pôle d'échanges de Versailles Rive Droite.....   | 85        |
| sous-action 3.3 : Pôle d'échanges de Versailles Rive Gauche .....  | 88        |
| sous-action 3.4 : Pôles d'échanges de Viroflay Rive Gauche et Viroflay Rive Droite et création du pôle d'échanges T6, bus, vélos à Vélizy 2..... | 90        |
| sous-action 3.5 : Pôle d'échanges de Saint-Cyr-l'École.....  | 92        |
| sous-action 3.6 : Pôle d'échanges de Villepreux-Les-Clayes .....   | 96        |
| sous-action 3.7 : Pôle d'échanges de Chaville-Vélizy.....  | 99        |
| sous-action 3.8 : Pôle d'échanges de Fontenay-le-Fleury .....  | 100       |
| sous-action 3.9 : Pôle d'échanges de Jouy-en-Josas.....  | 103       |
| sous-action 3.10 : Pôle d'échanges de Bièvres.....   | 106       |
| sous-action 3.11 : Pôle d'échanges de Vauboyen.....  | 109       |
| sous-action 3.12 : Pôle d'échanges de Petit-Jouy-Les Loges.....  | 112       |
| sous-action 3.13 : Pôle d'échanges de Montreuil.....   | 115       |

### Action 3 : améliorer les conditions d'intermodalité au niveau des pôles d'échanges



## ACTION 3 :

### Réaménager les pôles d'échanges des gares du territoire du PLD

#### Objectifs

- améliorer les conditions d'intermodalité au sein de chacun des pôles d'échanges du PLD
- mettre en cohérence les vocations des différents pôles d'échanges du territoire les uns par rapport aux autres

#### Nature et contenu de l'action

- réaliser des études de faisabilité si nécessaire (à déterminer au cas par cas, selon les orientations précisées ci-après pour chacun des pôles d'échanges).<sup>2</sup>

#### Acteurs concernés

| Sous-action | Intitulé  | Maîtrise d'ouvrage études de faisabilité | Maîtrise d'œuvre du volet accessibilité PMR | Partenaires financiers de la mise en œuvre | Estimations financières   |
|-------------|---|--|---|--|---|
| 3.1         | Suivre l'étude en cours sur l'aménagement du pôle d'échanges de Versailles Chantiers                                      | Versailles                               | SNCF, RFF                                   | A déterminer                               | Etudes : 30 k€<br>Travaux : à déterminer  |
| 3.2         | Pôle d'échanges de Versailles Rive Droite   | VGP, Versailles                          | SNCF, RFF                                   | A déterminer                               | Etudes : 30 k€<br>Travaux : à déterminer  |
| 3.3         | Pôle d'échanges de Versailles Rive Gauche   | VGP, Versailles                          | SNCF, RFF                                   | A déterminer                               | Etudes : 5 à 10 k€<br>Travaux : 40 k€   |
| 3.4         | Pôles d'échanges de Viroflay Rive Gauche et Viroflay Rive Droite et création du pôle d'échanges T6, bus, vélos à Vélizy 2 | VGP, Viroflay                            | SNCF, RFF                                   | A déterminer                               | Etudes et travaux : coûts intégrés dans le projet de tramway  |
| 3.5         | Pôle d'échanges de Saint-Cyr-l'Ecole  | VGP, Saint-Cyr-l'Ecole                   | SNCF, RFF                                   | A déterminer                               | Etudes : 45 k€<br>Travaux : à déterminer (stationnement vélo : 30 k€)                                       |
| 3.6         | Pôle d'échanges de Villepreux-Les-Clayes  | Les Clayes-sous-Bois                     | SNCF, RFF                                   | A déterminer                               | Etudes : 30 k€<br>Travaux : à déterminer (stationnement vélo : 60 k€ environ, parc relais : 850 à 1 190 k€) |
| 3.7         | Pôle d'échanges de Chaville-Vélizy  | VGP, Viroflay                            | SNCF, RFF                                   | A déterminer                               | Etudes : 15 k€<br>Travaux : à déterminer  |
| 3.8         | Pôle d'échanges de Fontenay-le-Fleury   | VGP, Fontenay-le-Fleury                  | SNCF, RFF                                   | A déterminer                               | Etudes : 30 k€<br>Travaux : à déterminer (stationnement vélo : 30 k€)                                       |

<sup>2</sup> Ces orientations présentées ci-après devront être donc adaptées dans le cadre de ces études de faisabilité.

| Sous-action | Intitulé                                | Maîtrise d'ouvrage études de faisabilité | Maîtrise d'œuvre du volet accessibilité PMR | Partenaires financiers de la mise en œuvre | Estimations financières  |
|-------------|---|--|---|--|--|
| 3.9         | Pôle d'échanges de Jouy-en-Josas        | VGP, Jouy-en-Josas                       | SNCF, RFF                                   | A déterminer                               | Etudes : 30 k€<br>Travaux : à déterminer<br>(stationnement vélo : 15 k€)   |
| 3.10        | Pôle d'échanges de Bièvres              | VGP, Bièvres                             | SNCF, RFF                                   | A déterminer                               | Etudes : 10 à 15 k€<br>Travaux : à déterminer<br>(stationnement vélo : 15 k€)                                    |
| 3.11        | Pôle d'échanges de Vauboyen             | VGP, Bièvres                             | SNCF, RFF                                   | VGP, autres à déterminer                   | Etudes : 10 à 15 k€<br>Travaux : à déterminer<br>(stationnement vélo : 5 k€)                                     |
| 3.12        | Pôle d'échanges de Petit-Jouy-Les-Loges | VGP, Les Loges-en-Josas                  | SNCF, RFF                                   | VGP, autres à déterminer                   | Etudes : pour mémoire<br>Travaux : à déterminer<br>(stationnement vélo : 5 k€, stationnement voitures : 42,5 k€) |
| 3.13        | Pôle d'échanges de Montreuil            | VGP, Versailles                          | SNCF, RFF                                   | A déterminer                               | Etudes : 15 k€<br>Travaux : à déterminer<br>(stationnement vélo : 20 k€)   |

## Suivre l'étude en cours sur l'aménagement du pôle d'échanges de Versailles Chantiers

### Objectifs

- optimiser les itinéraires d'approche des lignes de bus dans le secteur de la gare de Versailles-Chantiers
- prendre en compte la desserte actuelle et future du pôle d'échanges par les transports collectifs (publics et privés), dans le cadre du projet d'aménagement du pôle d'échanges
- rendre l'ensemble des composantes du pôle d'échanges accessible aux Personnes à Mobilité Réduite

### Nature et contenu de l'action

- réaliser une étude de faisabilité pour adapter et améliorer la desserte par les transports collectifs du futur pôle d'échanges réaménagé (y compris navettes privées) (voir sous-action 1.13)
- réaliser une étude de faisabilité pour l'inscription du parking gare en Parc Relais tel que défini par le STIF (Cf. action 7 volet stationnement)
- réaliser une étude d'accessibilité PMR au pôle d'échanges, qui s'appuiera notamment sur les éléments de pré-diagnostic suivants :

| Pré-diagnostic de l'accessibilité au pôle d'échanges |                                  |   |
|--|----------------------------------|---|
| Gare   | Montants/jour<br>(Source : SNCF) | Accessibilité PMR aux quais   |
| Versailles Chantiers                                 | 37 515                           | Quais accessibles mais trains non accessibles car lacune quai/train trop importante |

Source : terrain CODRA 2008

- réaliser les aménagements

### ☞ Orientations étudiées dans le cadre du PLD

- Cf. planches ci-après

### Acteurs concernés

- maîtrise d'ouvrage de l'étude de faisabilité : Versailles
- maîtrise d'œuvre du volet accessibilité PMR : SNCF, RFF pour la gare et ses abords
- participation financière aux aménagements : à déterminer selon les conclusions des études de faisabilité

### Estimations financières (hors études et travaux liés à l'accessibilité PMR)

- estimation études de faisabilité : environ 30 k€
- estimation travaux d'aménagement : à déterminer par l'étude de faisabilité

### Points critiques conditionnant la mise en œuvre

✓

### Echéancier (hors études et travaux liés à l'accessibilité PMR)

| 2010   | 2011 | 2012    | 2013 | 2014 | 2015 | 2016-2020 |
|--------|------|---------|------|------|------|-----------|
| Etudes |      | Travaux |      |      |      |           |

### Actions liées

|  |                |
|--|----------------|
| Volet transports collectifs  | 1.1, 1.13, 2.2 |
| Volet modes doux   | 1, 2.1, 2.8, 4 |
| Volet circulation générale et stationnement, transport et livraisons de marchandises | 7, 9           |

## Pôle d'échanges de Versailles Rive Droite

### Objectifs

- valoriser la place du piéton aux abords de la gare,
- augmenter l'offre en stationnement cyclable
- rendre l'ensemble des composantes du pôle d'échanges accessible aux Personnes à Mobilité Réduite

### Nature et contenu de l'action

- réaliser une étude de faisabilité sur les composantes fonctionnelles du pôle d'échanges (en intégrant les points d'arrêt situés sur la rue du Maréchal Foch)
- réaliser une étude d'accessibilité PMR au pôle d'échanges, qui s'appuiera notamment sur les éléments de pré-diagnostic suivants :
- réaliser les aménagements

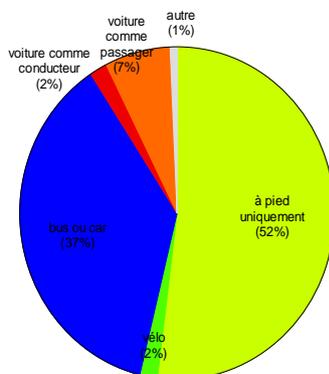
| Pré-diagnostic de l'accessibilité au pôle d'échanges |                                  |                             |
|--|----------------------------------|-----------------------------|
| Gare   | Montants/jour<br>(Source : SNCF) | Accessibilité PMR aux quais |
| Versailles Rive Droite                               | 9 480                            | Quais et trains accessibles |

Source : terrain CODRA 2008

### ☞ Orientations étudiées dans le cadre du PLD

- Cf. planches ci-après

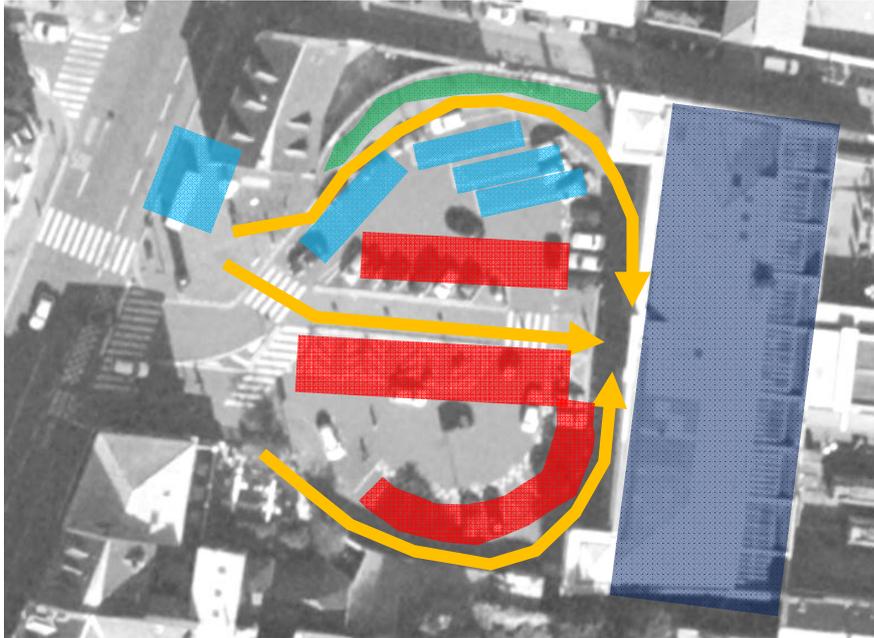
Habitudes de rabattement actuelles en gare de Versailles Rive Droite : un rabattement effectué à 90% en modes doux ou en bus/car



|                       | Nb de rabatants par jour en semaine |
|-----------------------|-------------------------------------|
| A pied                | 4 930                               |
| A vélo                | 190                                 |
| En bus/car            | 3 508                               |
| En voiture conducteur | 190                                 |
| En voiture passager   | 664                                 |
| Autre                 | 95                                  |
| <b>Total</b>          | <b>9 480</b>                        |

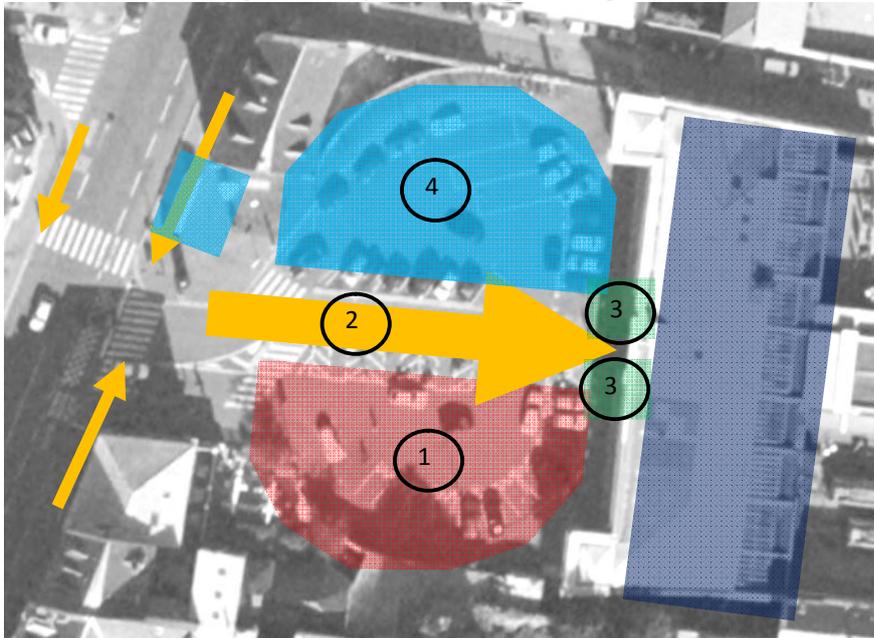
Parts modales de rabattement au pôle de Versailles Rive Droite et nombre de montants/j par mode  
(Source : enquête CODRA 2008)

Organisation actuelle du pôle d'échanges de la gare de Versailles Rive Droite :



- |  |                       |  |                      |  |                    |
|--|-----------------------|--|----------------------|--|--------------------|
|   | Stationnement voiture |   | Stationnement vélo   |  | Cheminement piéton |
|  | Bâtiment voyageurs    |  | Arrêts de bus urbain |  |                    |

Orientations d'aménagement du pôle d'échanges de la gare de Versailles Rive Droite :



- |   |                              |   |  |
|---|------------------------------|---|--|
|  | Maintien du parking existant |  | Stationnement vélo couvert (100 places de chaque côté) |
|  | Cheminement piéton           |  | Espace dédié aux transports en commun                  |

## Acteurs concernés

- maîtrise d'ouvrage de l'étude de faisabilité sur les composantes fonctionnelles du pôle d'échanges : VGP, Versailles
- maîtrise d'œuvre du volet accessibilité PMR : SNCF, RFF pour la gare et ses abords
- participation financière aux aménagements : à déterminer selon les conclusions des études de faisabilité

## Estimations financières (hors études et travaux liés à l'accessibilité PMR)

- estimation du coût des études de faisabilité : environ 30 k€
- estimation travaux d'aménagement : à déterminer par l'étude de faisabilité

## Points critiques conditionnant la mise en œuvre

- impact financier à mesurer

## Echéancier (hors études et travaux liés à l'accessibilité PMR)



## Actions liées

|   |     |
|---|-----|
| <i>Volet transports collectifs</i>  | 2.2 |
| <i>Volet modes doux</i>   | 4   |
| <i>Volet circulation générale et stationnement, transport et livraisons de marchandises</i> | 9   |

## Pôle d'échanges de Versailles Rive Gauche

### Objectifs

- doubler l'offre en stationnement cyclable (40 places actuellement)
- rendre l'ensemble des composantes du pôle d'échanges accessible aux Personnes à Mobilité Réduite

### Nature et contenu de l'action

- réaliser une étude de faisabilité de réaménagement de l'offre en stationnement cyclable
- réaliser une étude d'accessibilité PMR au pôle d'échanges, qui s'appuiera notamment sur les éléments de pré-diagnostic suivants :

| Pré-diagnostic de l'accessibilité au pôle d'échanges |                                  |   |
|--|----------------------------------|---|
| Gare   | Montants/jour<br>(Source : SNCF) | Accessibilité PMR aux quais   |
| Versailles Rive Gauche                               | 8 680                            | Quais accessibles mais trains non accessibles car lacune quai/train trop importante |

*Source : terrain CODRA 2008*

- réaliser les aménagements

### ☞ Orientations étudiées dans le cadre du PLD

Cf. planches ci-après

### Acteurs concernés

- maîtrise d'ouvrage de l'étude de faisabilité : VGP, Versailles
- maîtrise d'œuvre du volet accessibilité PMR : SNCF, RFF pour la gare et ses abords
- participation financière aux aménagements : à déterminer selon les conclusions des études de faisabilité

### Estimations financières (hors études et travaux liés à l'accessibilité PMR)

- estimation études de faisabilité : 5 à 10 k€
- estimation travaux d'aménagement : 40 k€ environ

### Points critiques conditionnant la mise en œuvre

- le foncier identifié appartient à la SNCF

### Echéancier (hors études et travaux liés à l'accessibilité PMR)

| 2010 | 2011    | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016-2020 |
|------|---------|------|------|------|------|-----------|
|      | Travaux |      |      |      |      |           |

### Actions liées

Volet transports collectifs 1.1, 1.2, 1.13

Volet modes doux 4

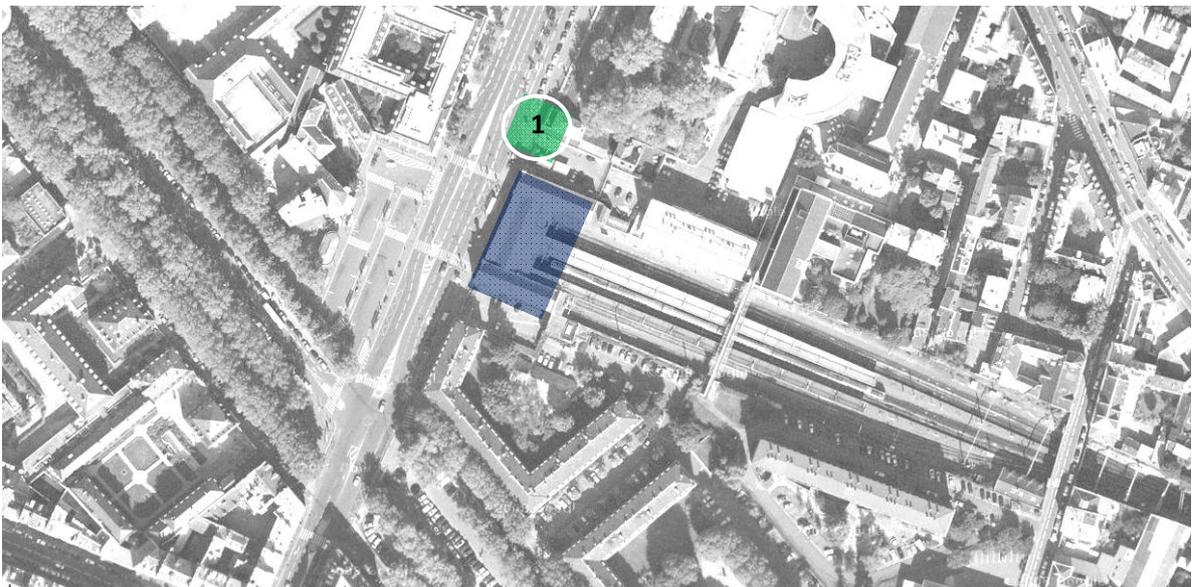
Volet circulation générale et stationnement, transport et livraisons de marchandises

Organisation actuelle du pôle d'échanges de Versailles Rive Gauche



-  Bâtiment- voyageurs
-  Stationnement voiture
-  Arrêts de bus
-  Stationnement vélo
-  Emplacement réservé Taxi

Orientations d'aménagement du pôle d'échanges de Versailles Rive Gauche



-  1 Augmentation de l'offre en stationnement vélo existante



## sous-action 3.4 :

# Pôles d'échanges de Viroflay Rive Gauche et Viroflay Rive Droite et création du pôle d'échanges T6, bus, vélos à Vélizy 2

## Objectifs

- prendre en compte le futur tramway Châtillon-Viroflay, les restructurations des lignes de bus et les réflexions et projets relatifs aux modes doux dans le réaménagement des pôles d'échanges de Viroflay Rive Droite et Viroflay Rive Gauche
- rendre l'ensemble des composantes du pôle d'échanges accessible aux Personnes à Mobilité Réduite

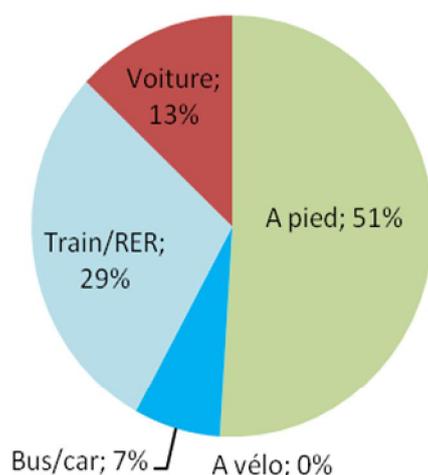
## Nature et contenu de l'action

- suivre les études de réaménagement des pôles d'échanges, en prenant en compte leur desserte par les réseaux de transports collectifs restructurés et les réaménagements d'offres en stationnement vélos
- réaliser les aménagements
- suivre les études d'accessibilité PMR aux pôles d'échanges, qui s'appuieront notamment sur les éléments de pré-diagnostic suivants :

| Pré-diagnostic de l'accessibilité au pôle d'échanges |                                  |  |
|--|----------------------------------|--|
| Gare   | Montants/jour<br>(Source : SNCF) | Accessibilité PMR aux quais                        |
| Viroflay Rive Gauche                                 | 5 849                            | Quais non accessibles (escaliers)                  |
| Viroflay Rive Droite                                 | 2 390                            | Quais non accessibles (rampes de pente importante) |

*Source : terrain CODRA 2008*

## Habitudes de rabattement actuelles en gare de Viroflay Rive Droite



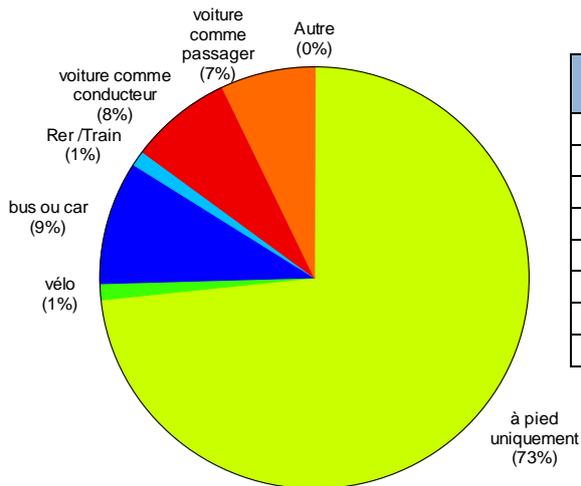
|              | Nb de montants par jour en semaine |
|--------------|------------------------------------|
| A pied       | 2 983                              |
| A vélo       | 0                                  |
| En bus/car   | 409                                |
| En train/RER | 1 696                              |
| En voiture   | 760                                |
| <b>Total</b> | <b>5 849</b>                       |

*Parts modales de rabattement au pôle de Viroflay Rive Gauche et nombre de montants/j par mode  
(Source : SNCF)*

## Conditions actuelles de stationnement au pôle de Viroflay Rive Gauche

|                    | Réglementation                           | Offre  | Usage |
|--------------------|--|--|-------|
| Parking rue Costes | Payant                                   | 68 places  | 78%   |
| Voirie             | Payant/ durée limitée/<br>non réglementé | 157 places<br><i>(dont 78 places payantes, 65 places non réglementées, 8 places à durée limitée, 6 places réservées)</i> | 99%   |

*(Source : enquête CODRA mardi 3 juin 2008, 14h30)*



|                       | Nb de montants par jour en semaine |
|-----------------------|------------------------------------|
| A pied                | 1 745                              |
| A vélo                | 24                                 |
| En bus/car            | 215                                |
| En train/RER          | 24                                 |
| En voiture conducteur | 191                                |
| En voiture passager   | 167                                |
| Autre                 | 0                                  |
| <b>Total</b>          | <b>2 390</b>                       |

Parts modales de rabattement au pôle de Viroflay Rive Droite et nombre de montants/j par mode  
(Source : enquête CODRA 2008)

### Acteurs concernés

- maîtrise d'ouvrage de l'étude de faisabilité : VGP, Viroflay
- maîtrise d'œuvre du volet accessibilité PMR : SNCF, RFF pour les gares et leurs abords
- participation financière aux aménagements : à déterminer selon les conclusions des études de faisabilité

### Estimations financières (hors études et travaux liés à l'accessibilité PMR)

- coûts des études de faisabilité : intégrés dans le projet de tramway
- coût des aménagements : intégrés dans le projet de tramway

### Points critiques conditionnant la mise en œuvre

- impact financier à mesurer

### Echéancier (hors études et travaux liés à l'accessibilité PMR)



### Actions liées

|  |        |
|--|--------|
| Volet transports collectifs  | 1.15   |
| Volet modes doux   | 2.4, 4 |
| Volet circulation générale et stationnement, transport et livraisons de marchandises | 7, 10  |

## Pôle d'échanges de Saint-Cyr-l'Ecole

### Objectifs

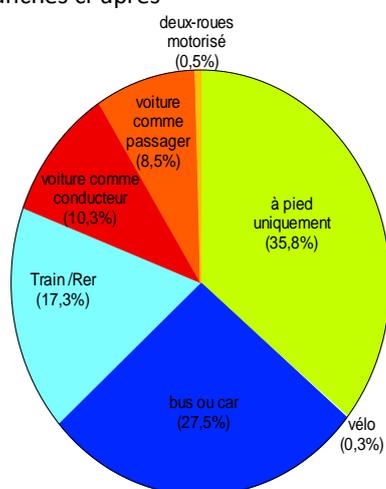
- rationaliser l'offre en stationnement aux abords du pôle d'échanges
- améliorer les conditions de correspondance bus x train
- valoriser les piétons et cyclistes aux abords de la gare
- rappel : impossibilité technique avérée pour l'accessibilité aux Personnes à Mobilité Réduite

### Nature et contenu de l'action

- réaliser des études de réaménagement fonctionnel du pôle d'échanges :
  - o mettre en cohérence l'offre en stationnement sur voirie (proposition de tarification de courte et moyenne durée) et sur le parking de la gare dont la capacité en stationnement est maintenue
  - o regrouper les points d'arrêt bus des avenues Pierre Curie et Jean Jaurès devant le passage Raspail
  - o aménager un parvis piétons et cyclistes devant la gare
  - o augmenter la capacité en stationnement vélos aux abords de la gare
- réaliser les aménagements
- réaliser une étude de faisabilité pour l'inscription du parking gare en Parc Relais tel que défini par le STIF
- Optimiser l'accès de la gare aux lignes de bus

#### ☞ Orientations étudiées dans le cadre du PLD

- Cf. planches ci-après



|                       | Nb de rabatants par jour en semaine |
|-----------------------|-------------------------------------|
| A pied                | 3 002                               |
| A vélo                | 25                                  |
| En bus/car            | 2 306                               |
| En train/TER          | 1 451                               |
| En voiture conducteur | 864                                 |
| En voiture passager   | 713                                 |
| Deux-roues motorisés  | 42                                  |
| <b>Total</b>          | <b>8 385</b>                        |

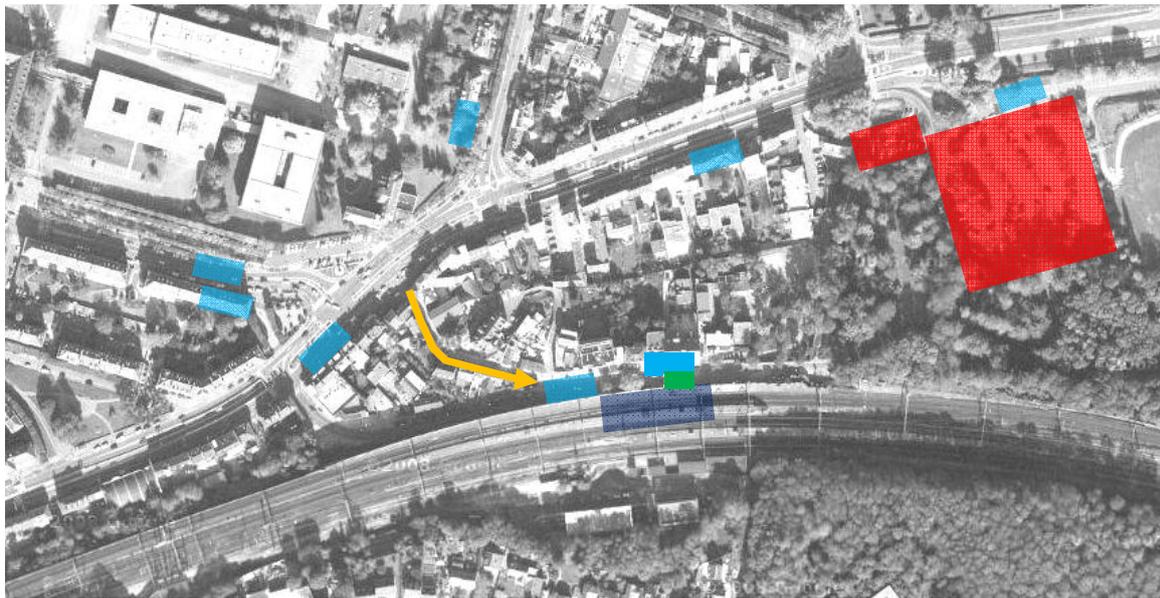
Parts modales de rabattement au pôle de Saint Cyr l'Ecole et nombre de montants/j par mode  
(Source : enquête CODRA 2008)

### Acteurs concernés

- maîtrise d'ouvrage de l'étude de faisabilité : VGP, Saint-Cyr-l'Ecole
- maîtrise d'œuvre du volet accessibilité PMR : SNCF, RFF pour la gare et ses abords
- participation financière aux aménagements : à déterminer selon les conclusions des études de faisabilité

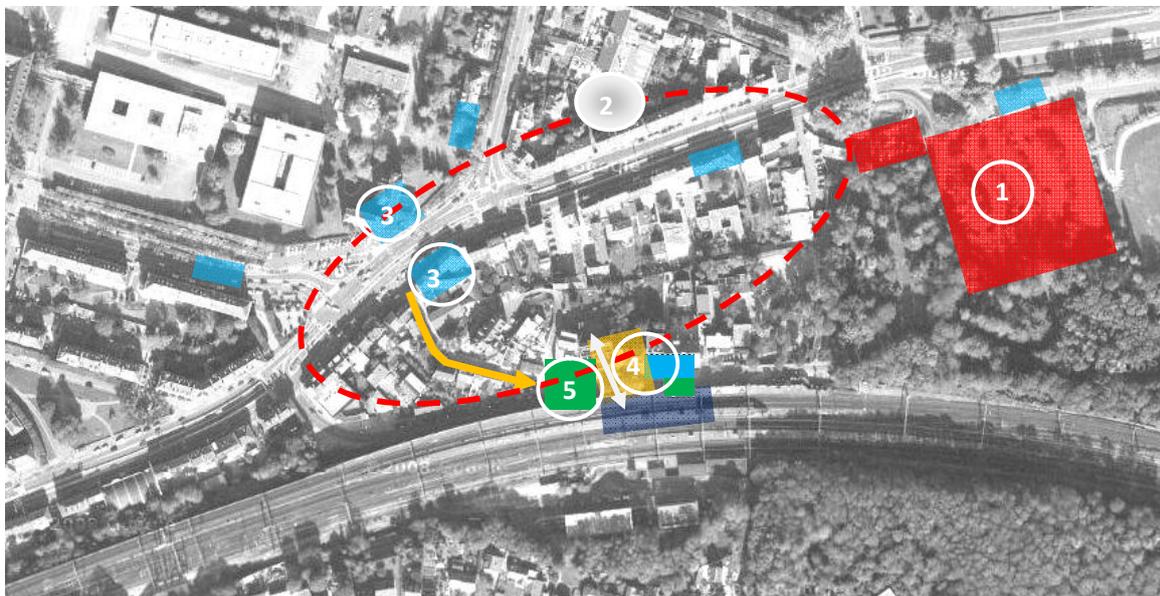


Organisation actuelle du pôle d'échanges de Saint Cyr-l'Ecole



-  Cheminement piéton
-  Stationnement vélo
-  Stationnement voiture
-  Arrêts de bus urbain
-  Bâtiment voyageurs

Orientations d'aménagement du pôle d'échanges de Saint Cyr-l'Ecole



-  1 Maintien de l'offre en stationnement existante
-  2 Réglementation courte et moyenne durée sur les voiries à proximité du parking
-  3 Regroupement des points d'arrêt des avenues Pierre Curie et Jean Jaurès devant le passage Raspail
-  4 Plateau traversant piéton et cycliste
-  5 Stationnement vélo supplémentaire 10 places, au niveau de la place Pierre Sépard

## Estimations financières (hors études et travaux liés à l'accessibilité PMR)

- coût de l'étude pôle d'échanges : 45 k€ environ
- coût global des aménagements : à déterminer à l'issue de l'étude du pôle d'échanges
  - o coût du stationnement vélos : 30 k€ environ

## Points critiques conditionnant la mise en œuvre

✓

## Echéancier (hors études et travaux liés à l'accessibilité PMR)



## Actions liées

|   |                    |
|---|--------------------|
| <i>Volet transports collectifs</i>  | 1.2, 1.3, 1.6, 2.1 |
| <i>Volet modes doux</i>   | 4                  |
| <i>Volet circulation générale et stationnement, transport et livraisons de marchandises</i> | 5, 7               |

## Pôle d'échanges de Villepreux-Les-Clayes

### Objectifs

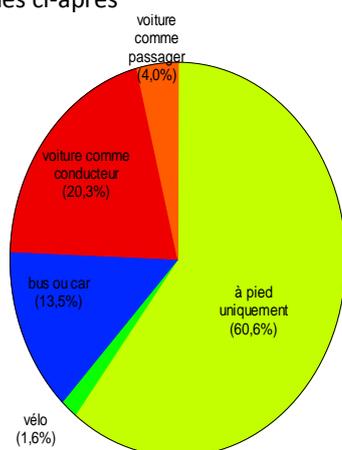
- améliorer les conditions de stationnement
- valoriser les piétons et cyclistes aux abords de la gare
- rappel impossibilité technique avérée pour l'accessibilité aux Personnes à Mobilité Réduite

### Nature et contenu de l'action

- réaliser des études de faisabilité
  - o mettre en cohérence l'offre en stationnement sur voirie (proposition de stationnement résidentiel et de courte durée) et sur le parking de la gare (maintien de sa capacité)
  - o aménager un parvis piétons et cyclistes devant la gare
  - o augmenter la capacité en stationnement vélos aux abords de la gare
- réaliser les aménagements
- réaliser une étude de faisabilité pour l'inscription du parking gare en Parc Relais tel que défini par le STIF

### ☞ Orientations étudiées dans le cadre du PLD

Cf. planches ci-après



|                       | Nb de montants par jour en semaine |
|-----------------------|------------------------------------|
| A pied                | 2 145                              |
| A vélo                | 57                                 |
| En bus/car            | 478                                |
| En voiture conducteur | 719                                |
| En voiture passager   | 142                                |
| <b>Total</b>          | <b>3 540</b>                       |

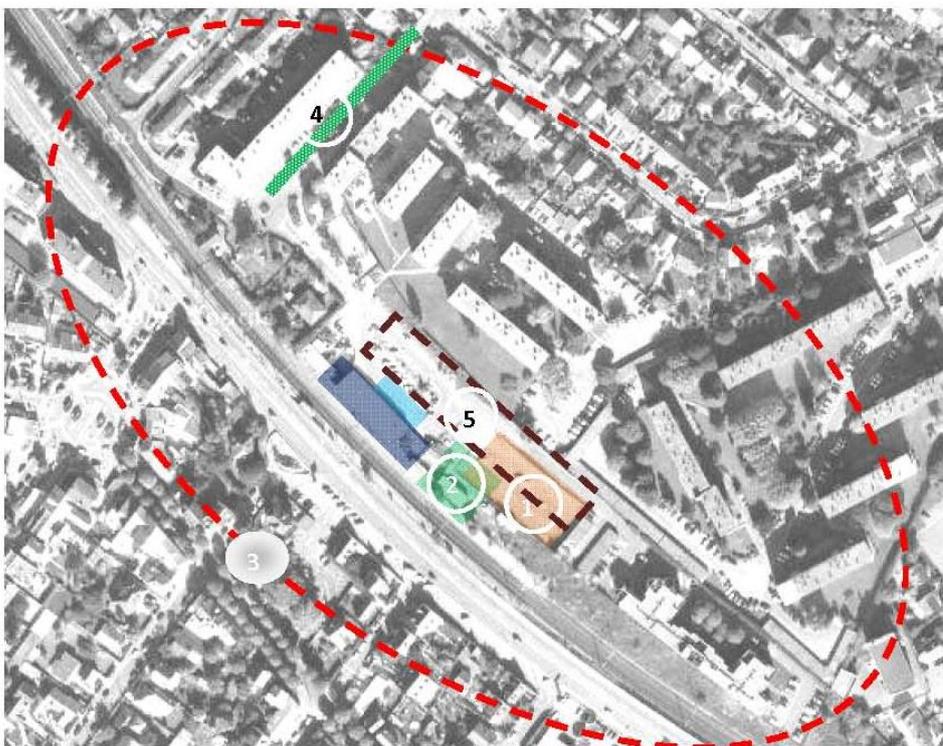
*Parts modales de rabattement au pôle de Villepreux-les-Clayes et nombre de rabatnants/j par mode  
(Source : enquête CODRA 2008)*

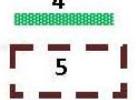
Organisation actuelle du pôle d'échange de Villepreux-les-Clayes



- |   |                       |   |                      |
|---|-----------------------|---|----------------------|
|  | Stationnement vélo    |  | Arrêts de bus urbain |
|  | Stationnement voiture |  | Bâtiment- voyageurs  |

Orientations d'aménagement du pôle d'échange de Villepreux-les-Clayes



- |   |   |  |   |   |   |
|---|---|--|---|---|---|
|  | 1 | Création d'un nouvel espace public                         |  | 3 | Stationnement résidentiel et de courte durée sur les voiries à proximité du parking |
|  | 2 | Stationnement vélo déplacé sur l'espace public (60 places) |  | 4 | Aménagement d'une bande cyclable  |
|   |   |  |  | 5 | Aménagement d'un parking relais souterrain (500 à 700 places)                       |

## Acteurs concernés

- maîtrise d'ouvrage de l'étude de faisabilité : Les Clayes-sous-Bois
- maîtrise d'œuvre du volet accessibilité PMR : SNCF, RFF pour la gare et ses abords
- participation financière aux aménagements : à déterminer selon les conclusions des études de faisabilité

## Estimations financières (hors études et travaux liés à l'accessibilité PMR)

- coût de l'étude pôle d'échanges : 30 k€ environ
- coût global des aménagements : à déterminer à l'issue de l'étude d'aménagement du pôle d'échanges
- estimation travaux d'aménagement : à déterminer par l'étude de faisabilité
  - o coût du stationnement vélos : 60 k€ environ
  - o coût du parc relais souterrain de 500 à 700 places : 850 k€ à 1 190 k€

## Points critiques conditionnant la mise en œuvre

✓

## Echéancier (hors études et travaux liés à l'accessibilité PMR)



## Actions liées

|  |                    |
|--|--------------------|
| Volet transports collectifs  | 1.2, 1.5, 1.7, 2.1 |
| Volet modes doux   | 4                  |
| Volet circulation générale et stationnement, transport et livraisons de marchandises | 7                  |

## Pôle d'échanges de Chaville-Vélizy

### Objectifs

- redimensionner le parking de la gare, en anticipation de la mise en service du futur tramway de Châtillon-Viroflay

### Nature et contenu de l'action

- réaliser une étude de faisabilité pour le redimensionnement du Parc Relais existant tel que défini par le STIF
- réaliser les aménagements
- réaliser une étude d'accessibilité PMR au pôle d'échanges, qui s'appuiera notamment sur les éléments de pré-diagnostic suivants :

| Pré-diagnostic de l'accessibilité au pôle d'échanges |                                  |  |
|--|----------------------------------|--|
| Gare   | Montants/jour<br>(Source : SNCF) | Accessibilité PMR aux quais                                      |
| Chaville-Vélizy                                      | 3 260                            | Quais non accessibles (escaliers, ascenseur côté Sud uniquement) |

Source : terrain CODRA 2008

### Acteurs concernés

- maîtrise d'ouvrage de l'étude de redimensionnement du parking de la gare : VGP, Viroflay
- maîtrise d'œuvre du volet accessibilité PMR : SNCF, RFF pour la gare et ses abords
- participation financière aux aménagements : à déterminer selon les conclusions des études de faisabilité

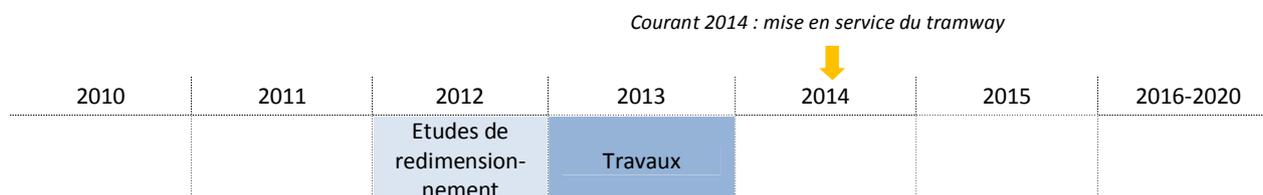
### Estimations financières (hors études et travaux liés à l'accessibilité PMR)

- coût de l'étude de redimensionnement : 15 k€ environ
- coût des aménagements : à déterminer à l'issue de l'étude de redimensionnement du parking de la gare

### Points critiques conditionnant la mise en œuvre

- impact financier à mesurer

### Echéancier (hors études et travaux liés à l'accessibilité PMR)



### Actions liées

|  |       |
|--|-------|
| Volet transports collectifs  | 1, 15 |
| Volet modes doux   | 4     |
| Volet circulation générale et stationnement, transport et livraisons de marchandises | 7, 10 |

## Pôle d'échanges de Fontenay-le-Fleury

### Objectifs

- valoriser les piétons et cyclistes aux abords de la gare
- améliorer les conditions de cheminement des piétons et cyclistes depuis Bois d'Arcy
- améliorer les conditions de correspondance bus x train
- rendre l'ensemble des composantes du pôle d'échanges accessible aux Personnes à Mobilité Réduite

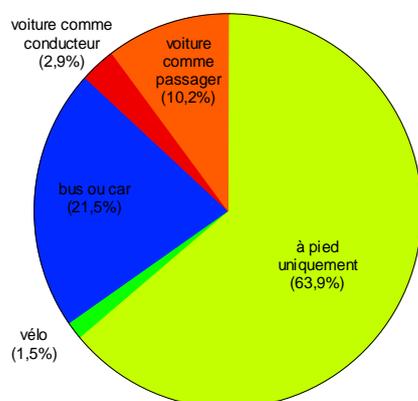
### Nature et contenu de l'action

- réaliser une étude de faisabilité sur les composantes fonctionnelles du pôle d'échanges :
  - o traiter des cheminements piétons et cyclistes en rabattement depuis le centre de Fontenay-le-Fleury et améliorer les cheminements piétons et cyclistes à travers le Parc des Missionnaires
  - o aménager une traversée piétonne sécurisée au carrefour de la rue Jean Mermoz et de la rue Anatole France
- réaliser une étude d'accessibilité PMR au pôle d'échanges
- réaliser les aménagements

### Orientations étudiées dans le cadre du PLD

- aménagement d'un contre-sens bus rue Georges Pompidou.

Cf. planches ci-après



|                       | Nb de montants par jour en semaine |
|-----------------------|------------------------------------|
| A pied                | 1 278                              |
| A vélo                | 30                                 |
| En bus/car            | 430                                |
| En voiture conducteur | 58                                 |
| En voiture passager   | 204                                |
| <b>Total</b>          | <b>2 000</b>                       |

Parts modales de rabattement au pôle de Fontenay-le-Fleury et nombre de montants/ j par mode  
(Source : enquête CODRA 2008)

Organisation actuelle du pôle d'échange de Fontenay-le-Fleury



- Stationnement vélo
- Stationnement voiture
- Arrêts de bus urbain
- Bâtiment- voyageurs

Orientations d'aménagement du pôle d'échange de Fontenay-le-Fleury



- |   |  |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> <li><span style="background-color: yellow; border: 1px solid black; padding: 2px;">1</span> Traversée piétonne à sécurisée au carrefour de la rue Jean Mermoz et de la rue Anatole France</li> <li><span style="background-color: yellow; border: 1px solid black; padding: 2px;">1.bis</span> Amélioration des cheminements piétons entre le pôle d'échanges de Fontenay-le-Fleury et les quartiers Nord de Bois d'Arcy</li> <li><span style="background-color: red; border: 1px solid black; padding: 2px;">2</span> Maintien de l'offre en stationnement actuel en termes de capacité et de réglementation</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li><span style="color: green;">↔</span> 3 Aménagement de bande cyclable reliant le centre-ville à la gare</li> <li><span style="color: green;">↔</span> 3 bis Itinéraire vélo empruntable de jour</li> <li><span style="color: blue;">↔</span> 4 Aménagement d'un contre-sens bus</li> </ul> |
|---|--|

## Acteurs concernés

- maîtrise d'ouvrage de l'étude de faisabilité : VGP, Fontenay-le-Fleury
- maîtrise d'œuvre du volet accessibilité PMR : SNCF, RFF pour la gare et ses abords
- participation financière aux aménagements : à déterminer selon les conclusions des études de faisabilité

## Estimations financières (hors études et travaux liés à l'accessibilité PMR)

- coût de l'étude pôle d'échanges : 30 k€
- coût global des aménagements : à déterminer à l'issue de l'étude d'aménagement du pôle d'échanges
  - o coût du stationnement vélos : 30 k€ environ

## Points critiques conditionnant la mise en œuvre

✓

## Echéancier (hors études et travaux liés à l'accessibilité PMR)



## Actions liées

|   |           |
|---|-----------|
| <i>Volet transports collectifs</i>  | 1.2, 1.10 |
| <i>Volet modes doux</i>   | 2.6, 4    |
| <i>Volet circulation générale et stationnement, transport et livraisons de marchandises</i> | 5         |

## Pôle d'échanges de Jouy-en-Josas

### Objectifs

- optimiser l'offre en stationnement aux abords du pôle d'échanges
- améliorer les conditions de correspondance bus x train
- valoriser les piétons et cyclistes aux abords de la gare
- rendre l'ensemble des composantes du pôle d'échanges accessible aux Personnes à Mobilité Réduite

### Nature et contenu de l'action

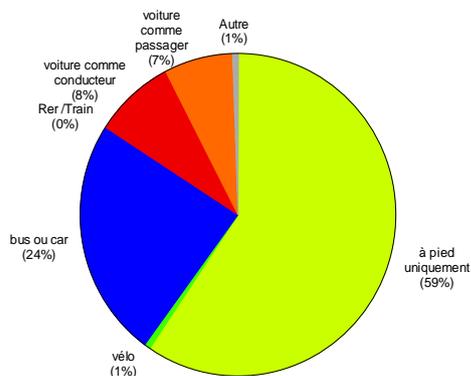
- réaliser une étude de faisabilité sur les composantes fonctionnelles du pôle d'échanges :
  - o aménager une gare routière redimensionnée
  - o aménager un parvis piétons et cyclistes devant la gare
  - o augmenter la capacité en stationnement vélos aux abords de la gare
- réaliser les aménagements
- réaliser une étude d'accessibilité PMR au pôle d'échanges, qui s'appuiera notamment sur les éléments de pré-diagnostic suivants :

| Pré-diagnostic de l'accessibilité au pôle d'échanges |                                  |                                   |
|--|----------------------------------|-----------------------------------|
| Gare   | Montants/jour<br>(Source : SNCF) | Accessibilité PMR aux quais       |
| Jouy-en-Josas  | 1 120                            | Quais non accessibles (escaliers) |

Source : terrain CODRA 2008

### ☞ Orientations étudiées dans le cadre du PLD

- Cf. planches ci-après

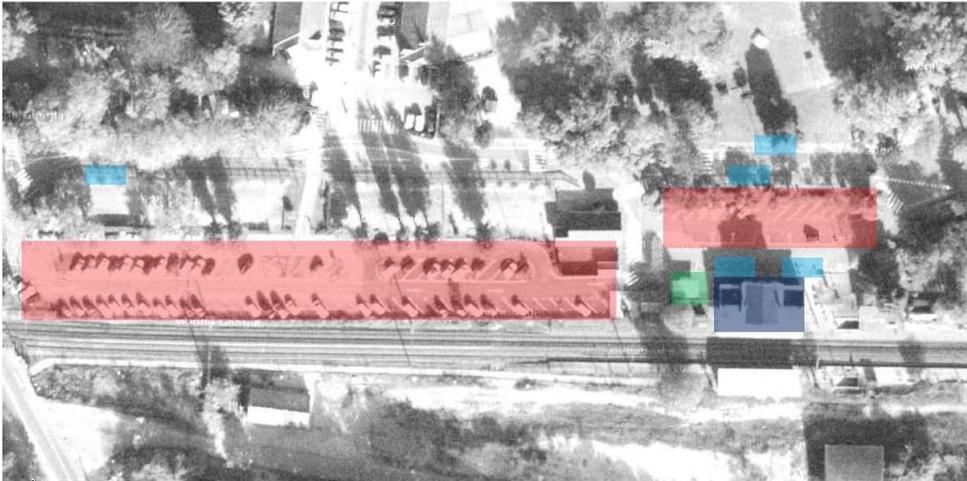


|                       | Nb de montants par jour en semaine |
|-----------------------|------------------------------------|
| A pied                | 661                                |
| A vélo                | 11                                 |
| En bus/car            | 269                                |
| En voiture conducteur | 90                                 |
| En voiture passager   | 78                                 |
| Autre                 | 11                                 |
| <b>Total</b>          | <b>1 120</b>                       |

Parts modales de rabattement au pôle de Jouy-en-Josas et nombre de montants/j par mode

(Source : enquête CODRA 2008)

Organisation actuelle du pôle d'échanges de Jouy-en-Josas



- Bâtiment- voyageurs
- Stationnement voiture
- Arrêts de bus
- Stationnement vélo

Orientations d'aménagement du pôle d'échanges de Jouy-en-Josas



- |  |   |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> <li><span style="display: inline-block; width: 20px; height: 20px; background-color: #e74c3c; border: 1px solid white; border-radius: 50%; text-align: center; line-height: 20px; margin-right: 5px;">1</span> Optimisation du nombre de place de stationnement</li> <li><span style="display: inline-block; width: 20px; height: 20px; background-color: #f39c12; border: 1px solid white; border-radius: 50%; text-align: center; line-height: 20px; margin-right: 5px;">2</span> Aménagement d'un parvis de gare</li> <li><span style="display: inline-block; width: 20px; height: 20px; background-color: #3498db; border: 1px solid white; border-radius: 50%; text-align: center; line-height: 20px; margin-right: 5px;">3</span> Aménagement d'une gare routière redimensionnée (cf. projet comunal de transport à la demande et prolongement de la ligne 269-02 demandé par la CAPS)</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li><span style="display: inline-block; width: 20px; height: 20px; background-color: #27ae60; border: 1px solid white; border-radius: 50%; text-align: center; line-height: 20px; margin-right: 5px;">4</span> Aménagement de stationnement vélo 15 arceaux couverts</li> <li><span style="display: inline-block; width: 20px; height: 20px; background-color: #4a69bd; border: 1px solid white; border-radius: 50%; text-align: center; line-height: 20px; margin-right: 5px;"></span> Bâtiment- voyageurs</li> </ul> |
|--|---|

## Acteurs concernés

- maîtrise d'ouvrage de l'étude de faisabilité : VGP, Jouy-en-Josas
- maîtrise d'œuvre du volet accessibilité PMR : SNCF, RFF pour la gare et ses abords
- participation financière aux aménagements : à déterminer selon les conclusions des études de faisabilité

## Estimations financières (hors études et travaux liés à l'accessibilité PMR)

- coût de l'étude pôle d'échanges : 30 k€ environ
- coût global des aménagements : à déterminer à l'issue de l'étude d'aménagement du pôle d'échanges
  - coût du stationnement vélos : 15 k€

## Points critiques conditionnant la mise en œuvre

- impact financier à mesurer

## Echéancier (hors études et travaux liés à l'accessibilité PMR)



## Actions liées

|   |                        |
|---|------------------------|
| <i>Volet transports collectifs</i>  | <i>1.9, 1.12, 1.16</i> |
| <i>Volet modes doux</i>   | <i>4</i>               |
| <i>Volet circulation générale et stationnement, transport et livraisons de marchandises</i> | <i>3, 11</i>           |

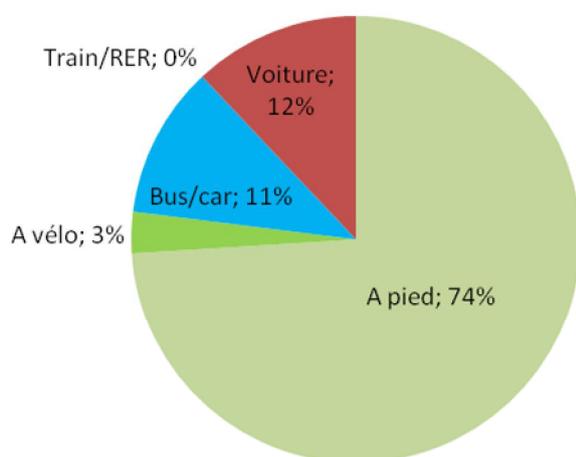
## Pôle d'échanges de Bièvres

### Objectifs

- valoriser les piétons et cyclistes aux abords de la gare
- rendre l'ensemble des composantes du pôle d'échanges accessible aux Personnes à Mobilité Réduite

### Nature et contenu de l'action

- aménager des cheminements piétons
- réaliser les aménagements
- améliorer l'offre en stationnement vélo (arceaux couverts)



|              | Nb de montants par jour en semaine |
|--------------|------------------------------------|
| A pied       | 540                                |
| A vélo       | 22                                 |
| En bus/car   | 80                                 |
| En train/RER | 0                                  |
| En voiture   | 88                                 |
| <b>Total</b> | <b>730</b>                         |

Parts modales de rabattement au pôle de Bièvres et nombre de montants/j par mode  
(Source : SNCF)

- réaliser une étude d'accessibilité PMR au pôle d'échanges, qui s'appuiera notamment sur les éléments de pré-diagnostic suivants :

| Pré-diagnostic de l'accessibilité au pôle d'échanges |                                  |                                   |
|--|----------------------------------|-----------------------------------|
| Gare   | Montants/jour<br>(Source : SNCF) | Accessibilité PMR aux quais       |
| Bièvres  | 730                              | Quais non accessibles (escaliers) |

Source : terrain CODRA 2008

### Acteurs concernés

- maîtrise d'ouvrage de l'étude de faisabilité : VGP, Bièvres
- maîtrise d'œuvre du volet accessibilité PMR : SNCF, RFF pour la gare et ses abords
- participation financière aux aménagements : à déterminer selon les conclusions des études de faisabilité

### Estimations financières (hors études et travaux liés à l'accessibilité PMR)

- coût de l'étude pôle d'échanges : 10 à 15 k€
- coût global des aménagements : à déterminer à l'issue de l'étude d'aménagement du pôle d'échanges
  - o coût du stationnement vélos : 15 k€

## Points critiques conditionnant la mise en œuvre

- impact financier à mesurer

### Echéancier (hors études et travaux liés à l'accessibilité PMR)

| 2010 | 2011  | 2012    | 2013 | 2014 | 2015 | 2016-2020 |
|------|-------|---------|------|------|------|-----------|
|      | Etude | Travaux |      |      |      |           |

#### Actions liées

*Volet transports collectifs* 1.12, 1.16

*Volet modes doux* 1, 2.11, 4

*Volet circulation générale et stationnement, transport et livraisons de marchandises* 3

Organisation actuelle du pôle d'échanges de Bièvres



-  Bâtiment- voyageurs
-  Stationnement voiture
-  Arrêts de bus urbain

Orientations d'aménagement du pôle d'échanges de Bièvres



-  1 Réorganisation du stationnement voiture, à capacité constante
-  3 Aménagement de places de stationnement vélo (15 places de chaque côté de la gare)
-  2 Amélioration de la place du piéton aux abords de la gare

## Pôle d'échanges de Vauboyen

### Objectifs

- optimiser l'offre en stationnement aux abords du pôle d'échanges
- valoriser les piétons et cyclistes aux abords de la gare
- rendre l'ensemble des composantes du pôle d'échanges accessible aux Personnes à Mobilité Réduite

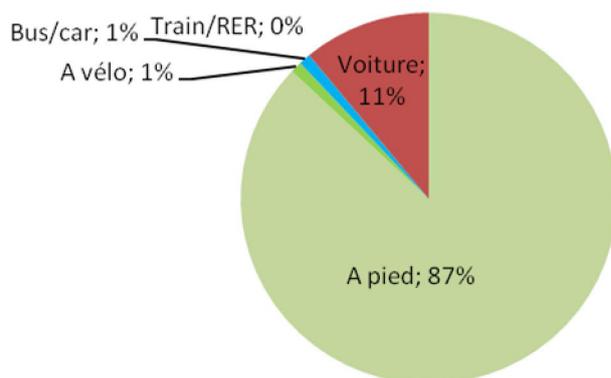
### Nature et contenu de l'action

- réaliser une étude de faisabilité sur les composantes fonctionnelles du pôle d'échanges
  - o aménager des places de stationnement sur la partie Est du Chemin des Charbonniers
  - o aménager une zone partagée aux abords de la gare sur la partie Nord du Chemin des Charbonniers
  - o aménager du stationnement vélos couvert aux abords de la gare
- réaliser les aménagements
- réaliser une étude d'accessibilité PMR au pôle d'échanges, qui s'appuiera notamment sur les éléments de pré-diagnostic suivants :

| Pré-diagnostic de l'accessibilité au pôle d'échanges |                                  |                              |
|--|----------------------------------|------------------------------|
| Gare   | Montants/jour<br>(Source : SNCF) | Accessibilité PMR aux quais  |
| Vauboyen   | 220                              | Quais accessibles (à niveau) |

#### ☞ Orientations étudiées dans le cadre du PLD

- Cf. planches ci-après



|              | Nb de montants par jour en semaine |
|--------------|------------------------------------|
| A pied       | 191                                |
| A vélo       | 2                                  |
| En bus/car   | 2                                  |
| En train/RER | 0                                  |
| En voiture   | 24                                 |
| <b>Total</b> | <b>220</b>                         |

Parts modales de rabattement au pôle de Vauboyen et nombre de montants/ j par mode  
(Source : SNCF)

Organisation actuelle du pôle d'échanges de Vauboyen



- Bâtiment- voyageurs
- Arrêts de bus

Orientations d'aménagement du pôle d'échanges de Vauboyen



- |  |   |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: #FF0000; margin-right: 5px;"></span> 1 Aménagement de places de stationnement sur la partie Est de la voie</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: #FF8C00; margin-right: 5px;"></span> 2 Aménagement d'un espace partagé (zone 30, ou espace de rencontre)</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: #008000; margin-right: 5px;"></span> 3 Aménagement de stationnement vélo 5 arceaux couverts</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: #002060; margin-right: 5px;"></span> Bâtiment- voyageurs</li> </ul> |
|--|---|

## Acteurs concernés

- maîtrise d'ouvrage de l'étude de faisabilité : VGP, Bièvres
- maîtrise d'œuvre du volet accessibilité PMR : SNCF, RFF pour la gare et ses abords
- participation financière aux aménagements : VGP, autres à déterminer selon les conclusions des études de faisabilité
- autre partenaire : Jouy en Josas

## Estimations financières (hors études et travaux liés à l'accessibilité PMR)

- coût de l'étude : 10 à 15 k€
- coût global des aménagements : à déterminer à l'issue de l'étude
  - o coût du stationnement vélos : 5 k€

## Points critiques conditionnant la mise en œuvre

- impact financier à mesurer

## Echéancier (hors études et travaux liés à l'accessibilité PMR)



## Actions liées

|   |            |
|---|------------|
| <i>Volet transports collectifs</i>  | 1.12, 1.16 |
| <i>Volet modes doux</i>   | 1, 2.11, 4 |
| <i>Volet circulation générale et stationnement, transport et livraisons de marchandises</i> | 8          |

## Pôle d'échanges de Petit-Jouy-Les Loges

### Objectifs

- organiser les conditions de stationnement
- valoriser les piétons et cyclistes aux abords de la gare
- rendre l'ensemble des composantes du pôle d'échanges accessible aux Personnes à Mobilité Réduite

### Nature et contenu de l'action

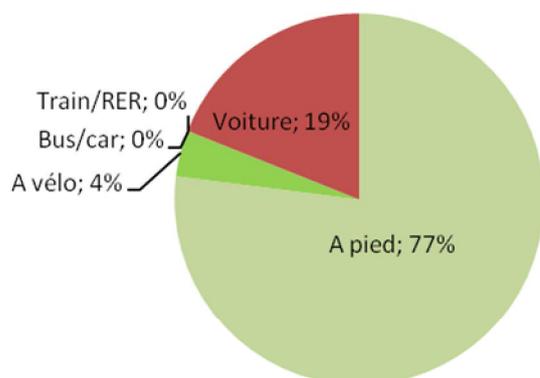
- réaliser une étude de faisabilité sur les composantes fonctionnelles du pôle d'échanges :
  - o matérialisation de places de stationnement
  - o faciliter les cheminements piétons et cyclistes rue du Petit Jouy
  - o aménager des stationnements vélos couverts
- réaliser les aménagements
- réaliser une étude d'accessibilité PMR au pôle d'échanges, qui s'appuiera notamment sur les éléments de pré-diagnostic suivants :

| Pré-diagnostic de l'accessibilité au pôle d'échanges |                                  |  |
|--|----------------------------------|--|
| Gare   | Montants/jour<br>(Source : SNCF) | Accessibilité PMR aux quais                        |
| Petit Jouy-Les-Loges                                 | 170                              | Quais non accessibles (rampes de pente importante) |

Source : terrain CODRA 2008

### ☞ Orientations étudiées dans le cadre du PLD

- Cf. planches ci-après



|              | Nb de montants par jour en semaine |
|--------------|------------------------------------|
| A pied       | 131                                |
| A vélo       | 7                                  |
| En bus/car   | 0                                  |
| En train/RER | 0                                  |
| En voiture   | 32                                 |
| <b>Total</b> | <b>170</b>                         |

Parts modales de rabattement au pôle de Petit Jouy Les Loges et nombre de montants/j par mode  
(Source : SNCF)

Organisation actuelle du pôle d'échanges de Petit-Jouy-les-Loges



- Quai RER
- Stationnement voiture
- Arrêts de bus

Orientations d'aménagement du pôle d'échanges de Petit-Jouy-les-Loges



- |  |   |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: #FF0000; margin-right: 5px;"></span> 1 Aménagement de places de stationnement (25 places sur chaque parking)</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: #FFA500; margin-right: 5px;"></span> Elargissement du trottoir côté Nord</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: #008000; margin-right: 5px;"></span> 3 Aménagement de stationnement vélo (5 arceaux couverts sur chaque parking)</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: #003366; margin-right: 5px;"></span> Quai RER</li> </ul> |
|--|---|

## Acteurs concernés

- maîtrise d'ouvrage de l'étude de faisabilité : VGP, Les Loges-en-Josas
- maîtrise d'œuvre du volet accessibilité PMR : SNCF, RFF pour la gare et ses abords
- participation financière aux aménagements : VGP, autres à déterminer selon les conclusions des études de faisabilité

## Estimations financières (hors études et travaux liés à l'accessibilité PMR)

- coût de l'étude : pour mémoire
- coût global des aménagements : à déterminer à l'issue de l'étude
  - o coût du stationnement vélos : 5 k€
  - o coût du stationnement voitures : 42,5 k€ environ

## Points critiques conditionnant la mise en œuvre

- impact financier à mesurer

## Echéancier (hors études et travaux liés à l'accessibilité PMR)



## Actions liées

|   |            |
|---|------------|
| <i>Volet transports collectifs</i>  | 1.12, 1.16 |
| <i>Volet modes doux</i>   | 1, 4       |
| <i>Volet circulation générale et stationnement, transport et livraisons de marchandises</i> | 1, 3, 8    |

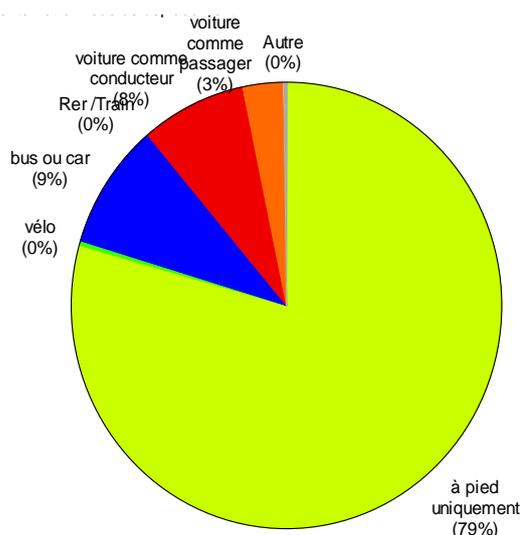
## Pôle d'échanges de Montreuil

### Objectifs

- améliorer les conditions de stationnement
- améliorer le rabattement à vélo
- rendre l'ensemble des composantes du pôle d'échanges accessible aux Personnes à Mobilité Réduite

### Nature et contenu de l'action

- réaliser les aménagements
- réaliser une étude de faisabilité en termes de stationnement pour :
  - o actions de contrôle et de répression du stationnement illicite
  - o mettre en cohérence l'offre en stationnement sur voirie (proposition de stationnement résident et de courte durée) et sur le parking de la gare (passage à une tarification du Parc Relais du pôle de Montreuil)
  - o création d'un parking souterrain



|                       | Nb de montants par jour en semaine |
|-----------------------|------------------------------------|
| A pied                | 2 899                              |
| En bus/car            | 330                                |
| En voiture conducteur | 294                                |
| En voiture passager   | 110                                |
| <b>Total</b>          | <b>3 633</b>                       |

Parts modales de rabattement au pôle de Montreuil et nombre de montants/j par mode  
(Source : enquête CODRA 2008)

- réaliser une étude d'accessibilité PMR au pôle d'échanges, qui s'appuiera notamment sur les éléments de pré-diagnostic suivants :

| Pré-diagnostic de l'accessibilité au pôle d'échanges |                               |                                   |
|--|-------------------------------|-----------------------------------|
| Gare   | Montants/jour (Source : SNCF) | Accessibilité PMR aux quais       |
| Montreuil  | 3 670                         | Quais non accessibles (escaliers) |

### Acteurs concernés

- maîtrise d'ouvrage de l'étude de faisabilité : VGP, Versailles
- maîtrise d'œuvre du volet accessibilité PMR : SNCF, RFF pour la gare et les abords de la gare
- participation financière aux aménagements : à déterminer selon les conclusions des études de faisabilité

## Estimations financières (hors études et travaux liés à l'accessibilité PMR)

- estimations études de faisabilité : 15 k environ
- estimation travaux d'aménagement : à déterminer à l'issue de l'étude de faisabilité
  - o coût du stationnement vélos : 20 k€ environ

## Points critiques conditionnant la mise en œuvre

- impact financier à mesurer, pour le contrôle du stationnement

## Echéancier (hors études et travaux liés à l'accessibilité PMR)

| 2010 | 2011  | 2012          | 2013 | 2014 | 2015 | 2016-2020 |
|------|-------|---------------|------|------|------|-----------|
|      | Etude | Mise en œuvre |      |      |      |           |

## Actions liées

*Volet transports collectifs*

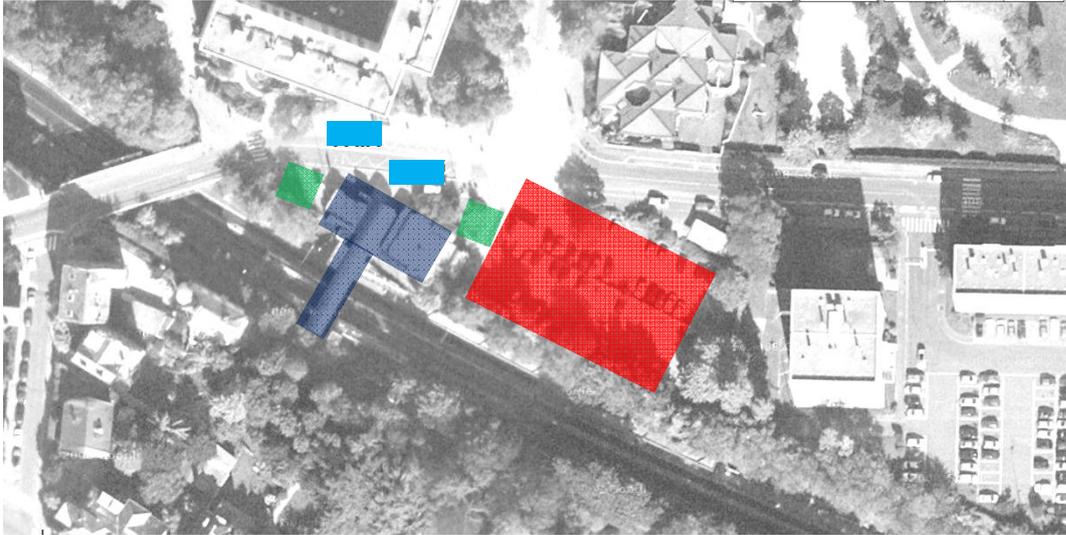
1.17

*Volet modes doux*

1, 2.8, 4

*Volet circulation générale et stationnement, transport et livraisons de marchandises*

*Organisation actuelle du pôle d'échanges de Versailles gare de Montreuil*



-  **Bâtiment- voyageurs**
-  **Stationnement voiture**
-  **Arrêts de bus**
-  **Stationnement vélo**

*Orientations d'aménagement du pôle d'échanges de Versailles gare de Montreuil*



-  **Aménagement de places de stationnement vélo couvert**



# OBJECTIF 3 :

## Améliorer la qualité de service et renforcer l'intermodalité

---

**ACTION 4 : Améliorer l'accessibilité et le confort aux arrêts et dans les bus..... 119**

**ACTION 5 : Améliorer l'information relative à l'offre en bus au niveau des points d'arrêt bus et des pôles d'échanges..... 121**

## ACTION 4 :

### Améliorer l'accessibilité et le confort aux arrêts et dans les bus

#### Objectifs

- améliorer le confort et l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite et pour l'ensemble des usagers, dans la continuité des actions déjà entreprises dans certaines communes et sur certaines lignes de bus,
- homogénéiser les points d'arrêt de Versailles Grand Parc (information, équipement, mobilier...) pour plus de lisibilité du réseau et une reconnaissance des compétences de la communauté d'agglomération

#### Nature et contenu de l'action

- définition d'une charte d'aménagement des points d'arrêt, garante de leur homogénéité et accessibilité, porteuse de l'identité des réseaux de Versailles Grand Parc
- aménagement des arrêts de bus suivant une programmation à définir pour qu'ils soient accessibles aux personnes à mobilité réduite (Cf. hauteur de trottoirs, positionnement du mobilier urbain, garantie des conditions d'accostage...), mieux équipés (abribus, sièges) et avec un niveau d'information minimum (information fixe multimodale mais aussi dynamique en temps réel).
- renouvellement du matériel roulant pour qu'il soit accessible aux personnes à mobilité réduite et plus confortable pour tous

#### Acteurs concernés

- autorité organisatrice des transports : STIF
- maîtrise d'ouvrage de l'étude de faisabilité : communes concernées, transporteurs, VGP en AMO (cf. dossiers de demande de subvention auprès du STIF et de la Région)
- participation financière aux aménagements : STIF, RIF, transporteurs
- incidences sur les coûts d'exploitation : -

#### Estimations financières

- 10 à 15 k€ pour les points d'arrêt
- à bord des bus : à déterminer par les études de faisabilité

#### Points critiques conditionnant la mise en œuvre

- accompagner cette action de l'aménagement de l'espace public environnant notamment pour accéder aux générateurs desservis,
- tenir compte, dans la programmation, des évolutions envisagées pour le réseau d'agglomération.

## Echéancier

Parmi les Contrats de type II du bassin de Versailles Grand Parc, Le Chesnay, de la plaine de Versailles et de Vélizy, 27 lignes ont été identifiées par les élus pour être inscrites au SDA du STIF :

| Code Ligne STIF |             |            |                       | Origine - Destination   |
|-----------------|-------------|------------|-----------------------|---|
| Code Entreprise | Code Réseau | Code ligne | Code public           |   |
| 56              | 356         | 1          | A                     | VERSAILLES (Satory) - LE CHESNAY (Hôpital A. Mignot)  |
| 56              | 356         | 2          | B                     | ROCQUENCOURT (INRIA) - VERSAILLES (Porchefontaine)  |
|                 |             |            | BAK                   | versailles (Lycée Jules Ferry) - VERSAILLES (stade de Porchefontaine)                             |
| 56              | 356         | 3          | C                     | VERSAILLES (Europe) - VERSAILLES (Petits Bois)  |
| 56              | 356         | 4          | D                     | VERSAILLES (Gare Rive Gauche) - VIROFLAY (Gare Rive Gauche)                                       |
| 56              | 356         | 5          | G                     | VERSAILLES (Pershing) - VERSAILLES (Gare des Chantiers)   |
| 56              | 356         | 8          | L                     | VERSAILLES (Gare Rive Gauche) - JOUY-EN-JOSAS - SACLAY (val d'Albian)                             |
|                 |             |            | LFA                   | IGNY (BELLEVUE) - BIEVRES - JOUY - BUC (LFA)  |
| 56              | 356         | 14         | Z                     | VERSAILLES (Gare Rive Gauche) - JOUY-EN-JOSAS - LES LOGES-EN-JOSAS - SACLAY (Le Christ de Saclay) |
| 56              | 356         | 16         | J                     | SACLAY (HEC) - JOUY - VELIZY (collège Maryse Bastié)  |
|                 |             |            | JLB                   | JOUY EN JOSAS (Les Metz) - LES LOGES - BUC (collège Martin Luther King)                           |
|                 |             |            | N                     | JOUY EN JOSAS (Gare) - JOUY-EN-JOSAS (Campus H.E.C.)  |
| 56              | 356         | 20         | U                     | VIROFLAY (Gare Rive Gauche) - LE CHESNAY (Parly 2 - Les Comtesses)                                |
| 56              | 356         | 30         | W                     | VERSAILLES (Chantier) - VERSAILLES (Office Park)  |
| 78              | 356         | 101        | 1 ET 2                | ST-CYR-L'ECOLE (Service Urbain)   |
| 78              | 356         | 107        | 7                     | ST-CYR-L'ECOLE - ST-CYR-L'ECOLE   |
| 27              | 27          | 11         | 11                    | BOIS D'ARCY - VERSAILLES  |
| 27              | 141         | 1          | 41                    | BOIS D'ARCY - FONTENAY LE FLEURY  |
| 44              | 44          | 3          | 3A,3B,3C, 3D          | FONTENAY LE FLEURY Gare - LE CHESNAY Hopital Mignot   |
| 39              | 262         | 1          | 262A et 262B, 262GEMS | St Rémy les Chevreuse -Versailles   |
| 39              | 262         | 2          | 262B                  | B : Buc haut Pré ==> St Louis - Charton   |
| 11              | 11          | 75         | 75                    | Noisy-le-Roi – Montigny le Bretonneux   |
| 11              | 11          | 76         | 76                    | Noisy le roi – Bailly – Marly le Roi  |
| 11              | 11          | 17         | 17                    | Nezel – Noisy – Baily – Versailles  |
| 004             | 004         | 001        | RGV                   | Versailles (Gare Rive Gauche) - Vélizy (CC Vélizy 2)  |
| 004             | 004         | 003        | CVJ                   | Chaville (Gare Rive droite) - Jouy en Josas (Gare)  |
| 004             | 004         | 010        | CVE                   | Viroflay (Gare de Chaville) -Vélizy RER C) - Vélizy (CC Vélizy 2)                                 |
| 004             | 004         | 011        | CBA                   | Chaville (Gare rive droite) - Vélizy (Base aérienne 107)  |
| 004             | 004         | 016        | RDV                   | Chaville (Gare rive droite) - Vélizy (CC Vélizy 2)  |
| 004             | 004         | 021        | 40/42/43              | Boulogne (Pont de Sèvre Métro ligne 9) - Vélizy (Base Aérienne 107)                               |
| 004             | 004         | 019        | CVM                   | Viroflay (Gare de Chaville) -Vélizy RER C) - Massy (Gare)   |

## ACTION 5 :

### Améliorer l'information relative à l'offre en bus au niveau des points d'arrêt bus et des pôles d'échanges

#### Objectifs

- améliorer l'information des voyageurs, de manière à la fois statique et dynamique, au niveau des points d'arrêt des bus et au niveau des pôles d'échanges.

#### Nature et contenu de l'action

- équipement des réseaux de bus en systèmes d'aide à l'exploitation et à l'information des voyageurs (SAEIV)
- équipements d'information statique au niveau des pôles d'échanges et des points d'arrêt : plans des réseaux et schémas des lignes de bus desservant le point d'arrêt considéré

#### Acteurs concernés

- autorité organisatrice des transports : STIF
- maîtrise d'ouvrage de l'étude de faisabilité : VGP, communes concernées, transporteurs
- maîtrise d'œuvre des études de faisabilité : prestataire extérieur à définir
- incidences sur les coûts d'exploitation : transporteurs

#### Estimations financières

- à déterminer par les études de faisabilité

#### Points critiques conditionnant la mise en œuvre

- difficultés à s'équiper pour la mise en place de ces systèmes (cf. pour des raisons techniques principalement)
- la Région Île-de-France et le STIF financent à 100% les investissements nécessaires à la mise en place de SAEIV. Ces financements sont accordés au cas par cas
- l'incidence sur les coûts d'exploitation (cf. maintenance, postes de régulateurs, formation...) est à la charge du transporteur et du STIF

#### Echéancier

- En continu

# Volet modes doux et Personnes à Mobilité Réduite



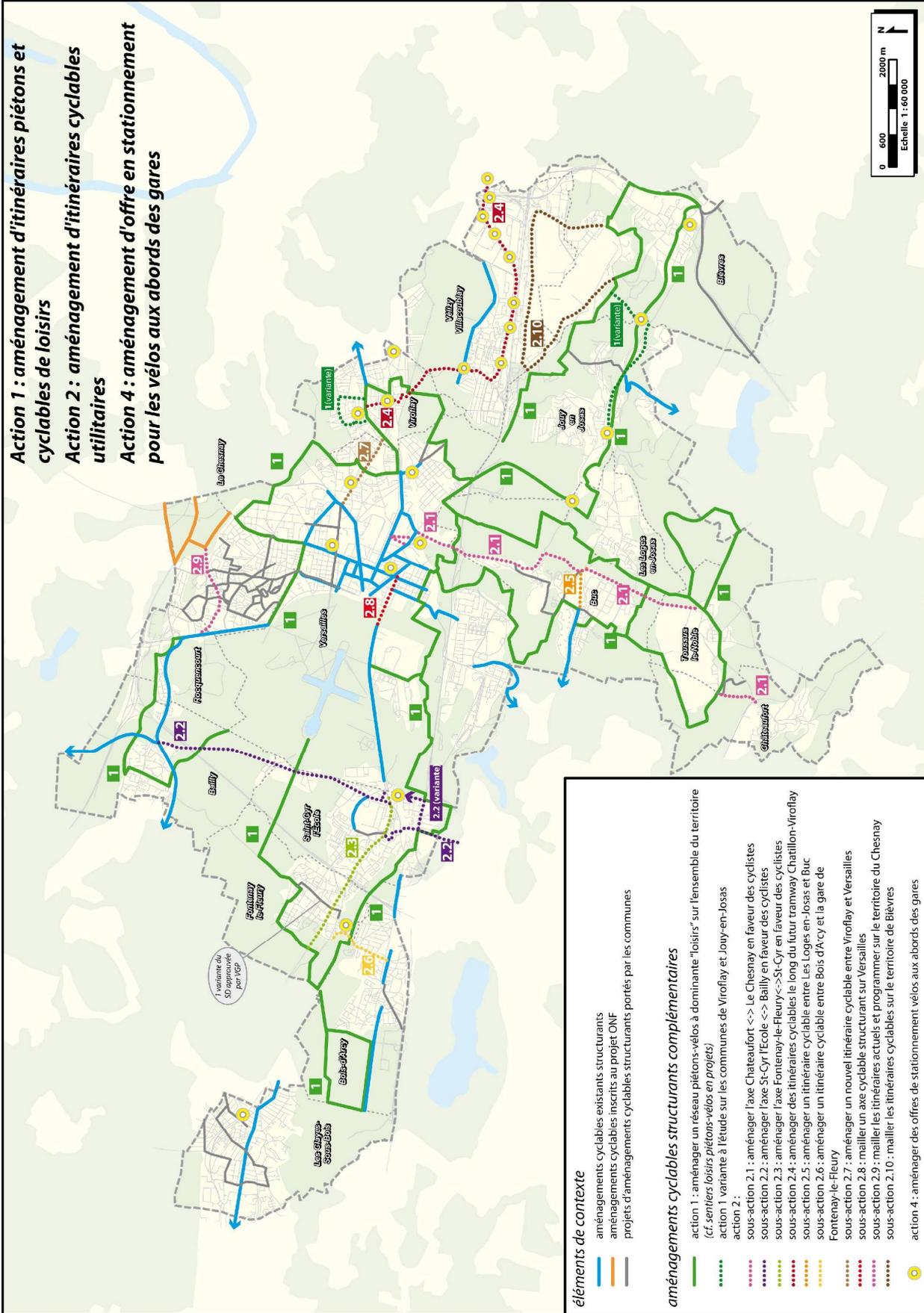
# OBJECTIF 1 :

## Aménager des axes et secteurs en faveur des modes doux et des PMR

---

|  |     |
|--|-----|
| <b>ACTION 1 : Aménager un réseau piétons-vélos à dominante « loisirs »</b> .....                       | 125 |
| <b>ACTION 2 : Aménager des itinéraires cyclables utilitaires</b> .....                                 | 127 |
| sous-action 2.1 : Aménager l'axe Châteaufort-Le Chesnay .....  | 129 |
| sous-action 2.2 : Aménager l'axe Saint-Cyr-l'École / Bailly.....                                       | 134 |
| sous-action 2.3 : Aménager l'axe Fontenay-le-Fleury / Saint-Cyr-l'Ecole.....                           | 138 |
| sous-action 2.4 : Aménager des itinéraires cyclables le long du futur tramway Châtillon-Viroflay ..... | 140 |
| sous-action 2.5 : Aménager des itinéraires entre Les Loges-en-Josas et Buc .....                       | 142 |
| sous-action 2.6 : Aménager des itinéraires entre Bois d'Arcy et la gare de Fontenay-le-Fleury .....    | 145 |
| sous-action 2.7 : Aménager un nouvel itinéraire entre Viroflay et Versailles.....                      | 149 |
| sous-action 2.8 : Mailler un axe structurant à Versailles.....   | 152 |
| sous-action 2.9 : Mailler les itinéraires sur le territoire du Chesnay.....                            | 155 |
| sous-action 2.10 : Mailler les itinéraires sur le territoire de Bièvres.....                           | 159 |

**Action 1 : aménagement d'itinéraires piétons et cyclables de loisirs**  
**Action 2 : aménagement d'itinéraires cyclables utilitaires**  
**Action 4 : aménagement d'offre en stationnement pour les vélos aux abords des gares**



- éléments de contexte**
- aménagements cyclables existants structurants
  - aménagements cyclables inscrits au projet ONF
  - projets d'aménagements cyclables structurants portés par les communes
- aménagements cyclables structurants complémentaires**
- action 1 : aménager un réseau piétons-vélos à dominante "loisirs" sur l'ensemble du territoire (cf. sentiers loisirs piétons-vélos en projets)
  - action 1 variante à l'étude sur les communes de Viroflay et Jouy-en-Josas
  - action 2 :
  - sous-action 2.1 : aménager l'axe Chateaufort <-> Le Chesnay en faveur des cyclistes
  - sous-action 2.2 : aménager l'axe St-Cyr l'École <-> Bailly en faveur des cyclistes
  - sous-action 2.3 : aménager l'axe Fontenay-le-Fléury <-> St-Cyr en faveur des cyclistes
  - sous-action 2.4 : aménager des itinéraires cyclables le long du futur tramway Chatillon-Viroflay
  - sous-action 2.5 : aménager un itinéraire cyclable entre Les Loges-en-Josas et Buc
  - sous-action 2.6 : aménager un itinéraire cyclable entre Bois d'Acy et la gare de Fontenay-le-Fléury
  - sous-action 2.7 : aménager un nouvel itinéraire cyclable entre Viroflay et Versailles
  - sous-action 2.8 : mailler un axe cyclable structurant sur Versailles
  - sous-action 2.9 : mailler les itinéraires actuels et programmer sur le territoire du Chesnay
  - sous-action 2.10 : mailler les itinéraires cyclables sur le territoire de Bièvres
  - action 4 : aménager des offres de stationnement vélos aux abords des gares

## ACTION 1 :

### Aménager un réseau piétons-vélos à dominante « loisirs »

#### Objectifs

- aménager des itinéraires de loisirs et promenades pour les piétons et cyclistes.

#### Nature et contenu de l'action

- mettre en œuvre les itinéraires proposés constituant chacune des « boucles » du SD de VGP

#### Acteurs concernés

- maîtrise d'ouvrage de l'étude de faisabilité : gestionnaires des voiries concernées, VGP
- maîtrise d'ouvrage des aménagements : gestionnaires des voiries concernées
- financements : VGP, RIF, CG 78, communes concernées
- partenaires : associations locales de cyclistes et piétons, ONF

#### Estimations financières

- 14 M € environ (pour les 70 km restant à aménager)

#### Points critiques conditionnant la mise en œuvre

✓

#### Echéancier

| 2010                                     | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016-2020 |
|--|------|------|------|------|------|-----------|
| Mise en œuvre progressive sur 8 à 10 ans |      |      |      |      |      |           |

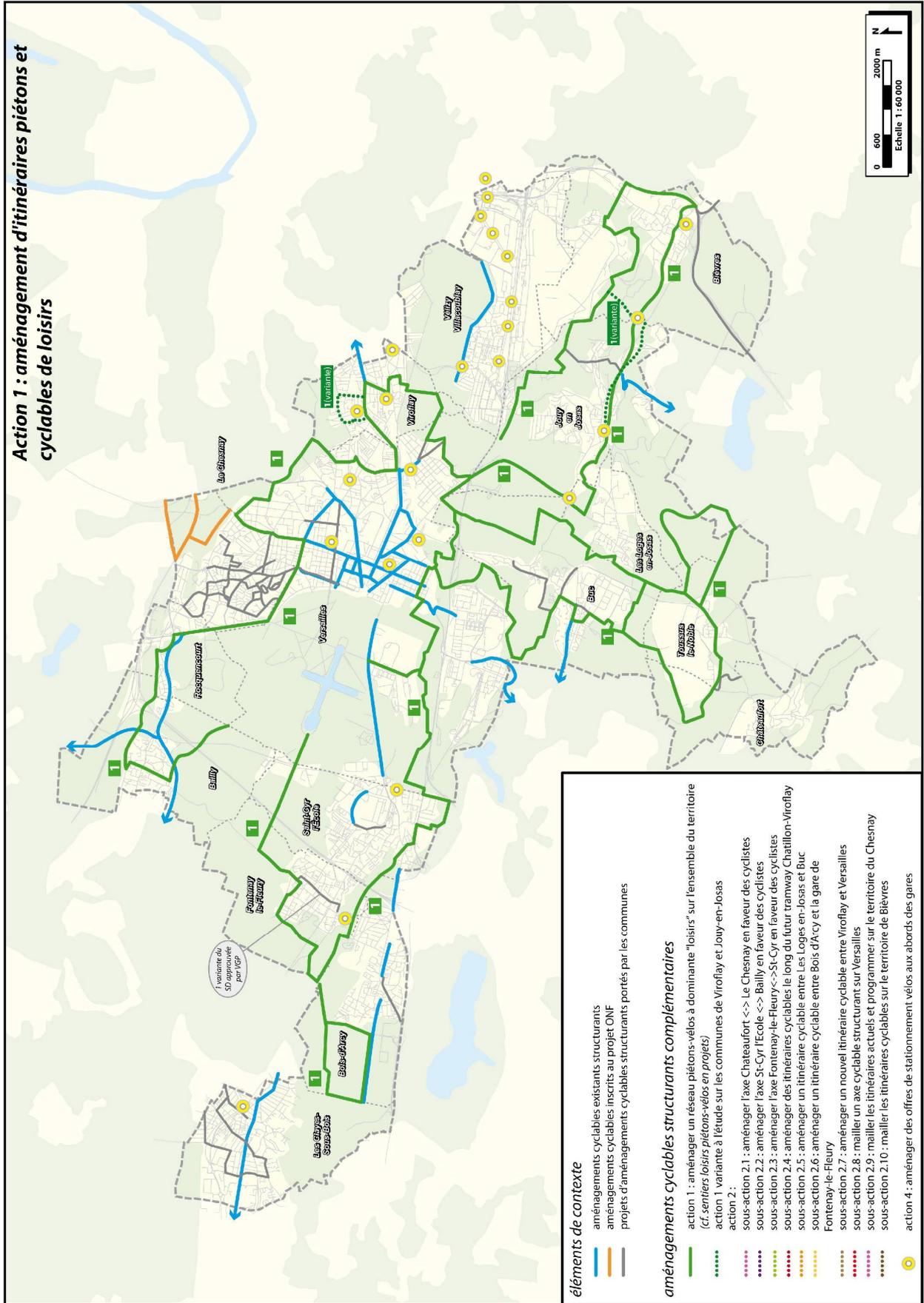
#### Actions liées

*Volet transports collectifs* 2.1, 2.2

*Volet modes doux* 2.1, 4

*Volet circulation générale et stationnement, transport et livraisons de marchandises*

# Action 1 : aménagement d'itinéraires piétons et cyclables de loisirs



- éléments de contexte**
- aménagements cyclables existants structurants
  - aménagements cyclables inscrits au projet ONF
  - projets d'aménagements cyclables structurants portés par les communes
- aménagements cyclables structurants complémentaires**
- action 1 : aménager un réseau piétons-vélos à dominante "loisirs" sur l'ensemble du territoire (cf. sentiers loisirs piétons-vélos en projets)
  - action 1 variante à l'étude sur les communes de Viroflay et Jouy-en-Josas
  - action 2 :
  - sous-action 2.1 : aménager l'axe Chateaufort <-> Le Chesnay en faveur des cyclistes
  - sous-action 2.2 : aménager l'axe St-Cyr l'Ecole <-> Bailly en faveur des cyclistes
  - sous-action 2.3 : aménager l'axe Fontenay-le-Fléury <-> St-Cyr en faveur des cyclistes
  - sous-action 2.4 : aménager des itinéraires cyclables le long du futur tramway Chatillon-Viroflay
  - sous-action 2.5 : aménager un itinéraire cyclable entre Les Loges-en-Josas et Buc
  - sous-action 2.6 : aménager un itinéraire cyclable entre Bois d'Acay et la gare de Fontenay-le-Fléury
  - sous-action 2.7 : aménager un nouvel itinéraire cyclable entre Viroflay et Versailles
  - sous-action 2.8 : mailler un axe cyclable structurant sur Versailles
  - sous-action 2.9 : mailler les itinéraires actuels et programmer sur le territoire du Chesnay
  - sous-action 2.10 : mailler les itinéraires cyclables sur le territoire de Bièvres
  - action 4 : aménager des offres de stationnement vélos aux abords des gares

## ACTION 2 :

### Aménager des itinéraires cyclables utilitaires

#### Objectifs

- aménager des itinéraires cyclables confortables et sécurisés pour les déplacements utilitaires

#### Nature et contenu de l'action

- réaliser les études de faisabilité nécessaires
- mettre en œuvre les aménagements cyclables qui auront été retenus à l'issue des études de faisabilité. Les orientations étudiées dans le cadre du projet de PLD devront être confirmées ou adaptées dans le cadre de ces études de faisabilité.

#### Acteurs concernés

| Sous-action | Intitulé   | Maîtrise d'ouvrage études                       | Maîtrise d'ouvrage des aménagements             | Financements   | Partenaires  | Estimations financières                                     |
|-------------|--|---|---|--|--|---|
| 2.1         | Aménager l'axe Châteaufort –Le Chesnay   | CG78, Châteaufort, Toussus-le-Noble, Versailles | CG78, Châteaufort, Toussus-le-Noble, Versailles | CG78, Châteaufort, Toussus-le-Noble, Versailles, RIF | Associations locales de cyclistes, piétons                 | Etudes : 10 à 15 k€<br>Travaux : 620 k€                     |
| 2.2         | Aménager l'axe Saint-Cyr-l'Ecole – Bailly  | CG78, Bailly, Saint-Cyr-l'Ecole                 | CG78, Bailly, Saint-Cyr-l'Ecole                 | CG78, RIF, Communes                                  | Associations locales de cyclistes, piétons                 | Etudes : 15 à 20 k€<br>Travaux : 1 380 k€                   |
| 2.3         | Aménager l'axe Fontenay-le-Fleury – Saint-Cyr                                    | CG78, Fontenay-le-Fleury, Saint-Cyr-l'Ecole     | CG78, Fontenay-le-Fleury, Saint-Cyr-l'Ecole     | CG78, RIF, Communes                                  | Associations locales de cyclistes, piétons                 | Etudes : 10 à 15 k€<br>Travaux : 1 080 k€                   |
| 2.4         | Aménager des itinéraires cyclables le long du futur tramway Châtillon – Viroflay | CG78, Vélizy-Villacoublay, Viroflay             | CG78, Vélizy-Villacoublay, Viroflay             | CG78, Vélizy-Villacoublay, Viroflay, RIF             | Associations locales de cyclistes, piétons                 | Etudes, travaux : intégrés aux études et travaux du tramway |
| 2.5         | Aménager des itinéraires entre les Loges-en-Josas et Buc                         | CG78  | CG78  | CG78, Buc, RIF                                       | Associations locales de cyclistes, piétons                 | Etudes : 5 à 10 k€<br>Travaux : 180 k€                      |
| 2.6         | Aménager des itinéraires entre Bois d'Arcy et la gare de Fontenay-le-Fleury      | Fontenay-le-Fleury, Bois d'Arcy                 | Fontenay-le-Fleury, Bois d'Arcy, CG78           | Fontenay-le-Fleury, Bois d'Arcy, CG78, RIF           | Associations locales de cyclistes, piétons                 | Etudes : 10 à 15 k€<br>Travaux : 450 k€                     |
| 2.7         | Aménager un nouvel itinéraire entre Viroflay et Versailles                       | Versailles                                      | Versailles, CG78                                | Versailles, CG78, RIF                                | Viroflay, associations locales de cyclistes, piétons, CG78 | Etudes : 10 k€<br>Travaux : 1 450 k€                        |

| Sous-action | Intitulé   | Maîtrise d'ouvrage études | Maîtrise d'ouvrage des aménagements | Financements          | Partenaires  | Estimations financières                 |
|-------------|--|---------------------------|-------------------------------------|-----------------------|--|---|
| 2.8         | Mailler un axe structurant à Versailles              | Versailles                | Versailles                          | Versailles, CG78, RIF | Associations locales de cyclistes, piétons, CG 78                                  | Etudes : 10 k€<br>Travaux : 1 200 k€    |
| 2.9         | Mailler les itinéraires sur le territoire du Chesnay | Le Chesnay                | Le Chesnay                          | Le Chesnay, CG78, RIF | Associations locales de cyclistes, de piétons, Bailly, Noisy, La Celle Saint Cloud | Etudes : 10 à 15 k€<br>Travaux : 630 k€ |
| 2.10        | Mailler les itinéraires sur le territoire de Bièvres | Bièvres, Etat             | Etat                                | CG78, RIF, Etat       | Associations locales de cyclistes, piétons   | Etudes : 15 k€<br>Travaux : 2 340 k€    |

La contribution de VGP au financement et à la maîtrise d'ouvrage des aménagements cyclables utilitaires fait l'objet de réflexion de la part des élus communautaires.

## Aménager l'axe Châteaufort-Le Chesnay

### Objectifs

- aménager un itinéraire confortable et sécurisé structurant Nord <->Sud sur le territoire du PLD, qui relie les communes de Châteaufort, Toussus-le-Noble, Buc, Versailles et Le Chesnay.

### Nature et contenu de l'action

- réaliser une étude de faisabilité
- mettre en œuvre les réaménagements de voirie

#### ☞ Orientations étudiées dans le cadre du PLD

- Cf. planches ci-après

#### **Remarque :**

Les différentes hypothèses travaillées par le BEEP dans le cadre du réaménagement de la rue de la Porte de Buc ont conclu sur la possibilité d'aménager les 300 m de l'axe situé au Nord du carrefour du Cerf-Volant en faveur des cyclistes (dans les deux sens de circulation).

### Acteurs concernés

- maîtrise d'ouvrage de l'étude de faisabilité : CG 78, Châteaufort, Toussus-le-Noble, Versailles
- maîtrise d'ouvrage des aménagements : CG 78, Châteaufort, Toussus-le-Noble, Versailles
- financements : Châteaufort, Toussus-le-Noble, Versailles, CG 78, RIF
- autres partenaires : associations locales de cyclistes, piétons

### Estimations financières

- coût de l'étude de faisabilité : 10 à 15 k€
- coût des aménagements : 620 k€ environ <sup>3</sup>

### Points critiques conditionnant la mise en œuvre

- la maîtrise du foncier (rue de la Porte de Buc à Versailles)
- la mise en sens unique rues Benjamin Franklin et Vergennes nécessite une étude fine

### Echéancier

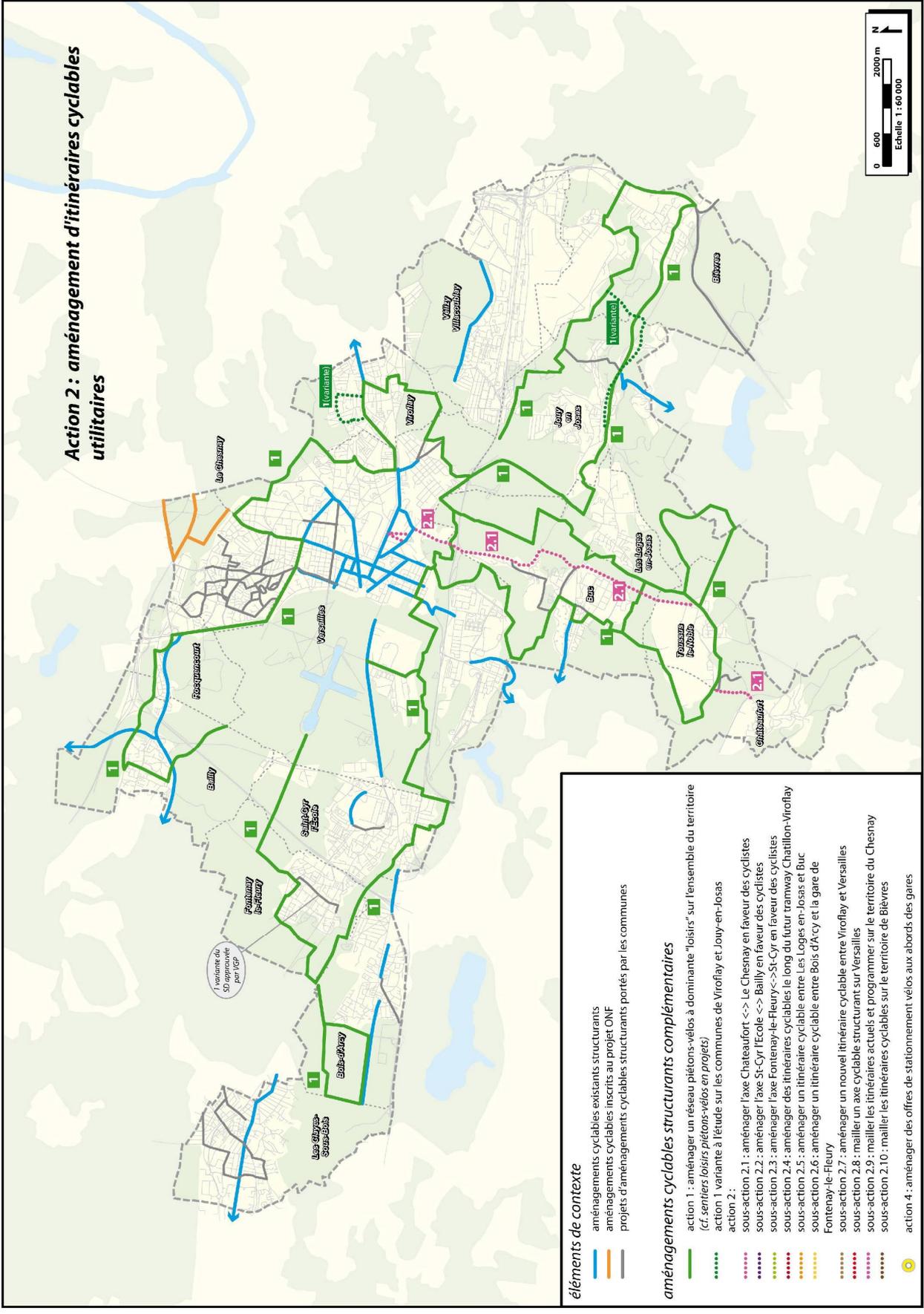
| 2010 | 2011                 | 2012 | 2013    | 2014 | 2015 | 2016-2020 |
|------|----------------------|------|---------|------|------|-----------|
|      | Etude de faisabilité |      | Travaux |      |      |           |

### Actions liées

|  |           |
|--|-----------|
| Volet transports collectifs  | 2.2, 3.1  |
| Volet modes doux   | 1, 2.5, 4 |
| Volet circulation générale et stationnement, transport et livraisons de marchandises | 1, 2, 4   |

<sup>3</sup> Sur la base des ratios kilométriques suivants :

- piste cyclable = 150 € par mètre linéaire et par sens
- zone 30 = 150 € par mètre linéaire



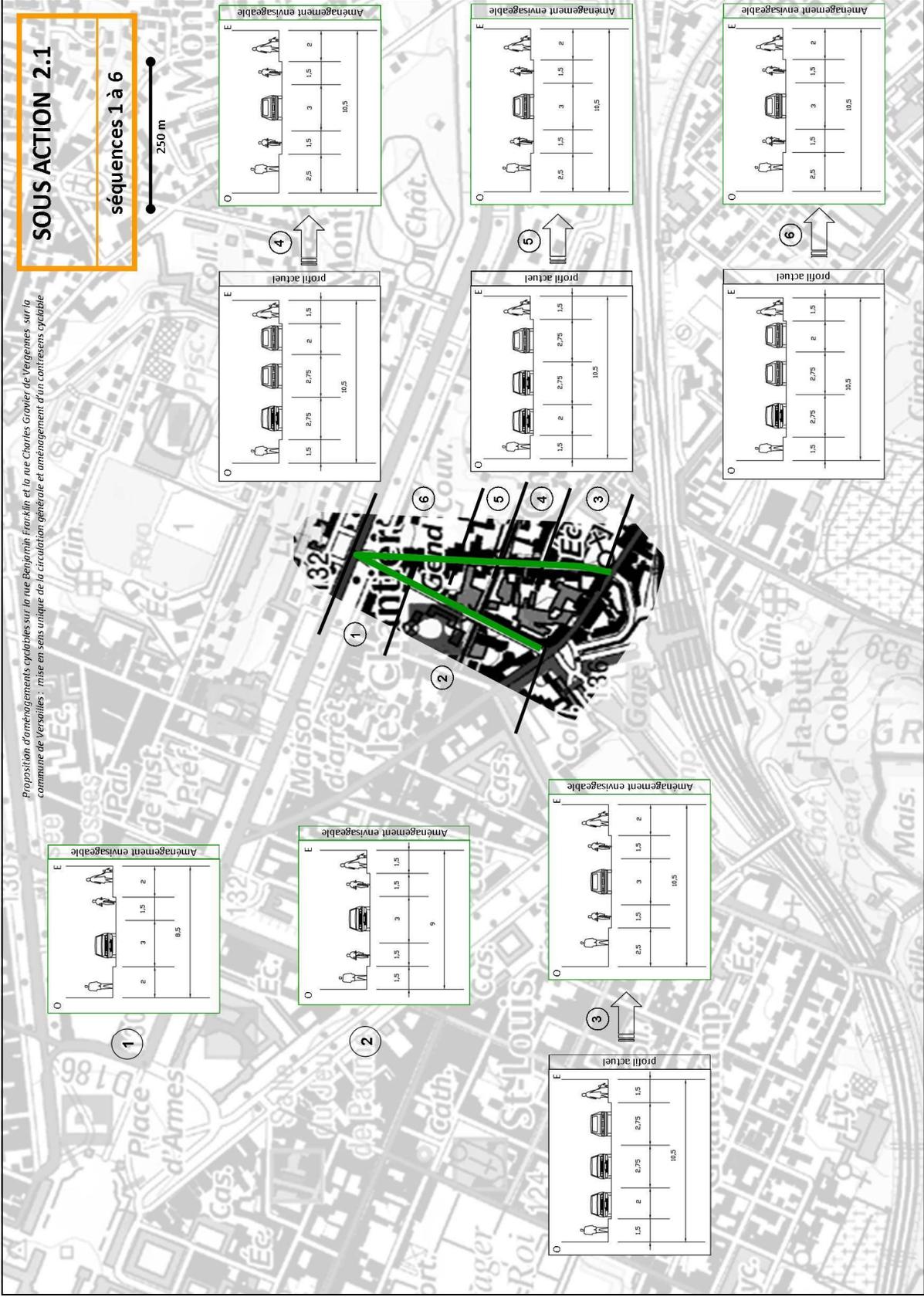
**Action 2 : aménagement d'itinéraires cyclables utilitaires**

**éléments de contexte**

- aménagements cyclables existants structurants
- aménagements cyclables inscrits au projet ONF
- projets d'aménagements cyclables structurants portés par les communes

**aménagements cyclables structurants complémentaires**

- action 1 : aménager un réseau piétons-vélos à dominante "loisirs" sur l'ensemble du territoire (cf. sentiers loisirs piétons-vélos en projets)
- action 1 variante à l'étude sur les communes de Viroflay et Jouy-en-Josas
- action 2 :
- sous-action 2.1 : aménager l'axe Chateaufort <-> Le Chesnay en faveur des cyclistes
- sous-action 2.2 : aménager l'axe St-Cyr l'Ecole <-> Bailly en faveur des cyclistes
- sous-action 2.3 : aménager l'axe Fontenay-le-Fléury <-> St-Cyr en faveur des cyclistes
- sous-action 2.4 : aménager des itinéraires cyclables le long du futur tramway Chatillon-Viroflay
- sous-action 2.5 : aménager un itinéraire cyclable entre Les Loges-en-Josas et Buc
- sous-action 2.6 : aménager un itinéraire cyclable entre Bois d'Acy et la gare de Fontenay-le-Fléury
- sous-action 2.7 : aménager un nouvel itinéraire cyclable entre Viroflay et Versailles
- sous-action 2.8 : mailler un axe cyclable structurant sur Versailles
- sous-action 2.9 : mailler les itinéraires actuels et programmer sur le territoire du Chesnay
- sous-action 2.10 : mailler les itinéraires cyclables sur le territoire de Bièvres
- action 4 : aménager des offres de stationnement vélos aux abords des gares

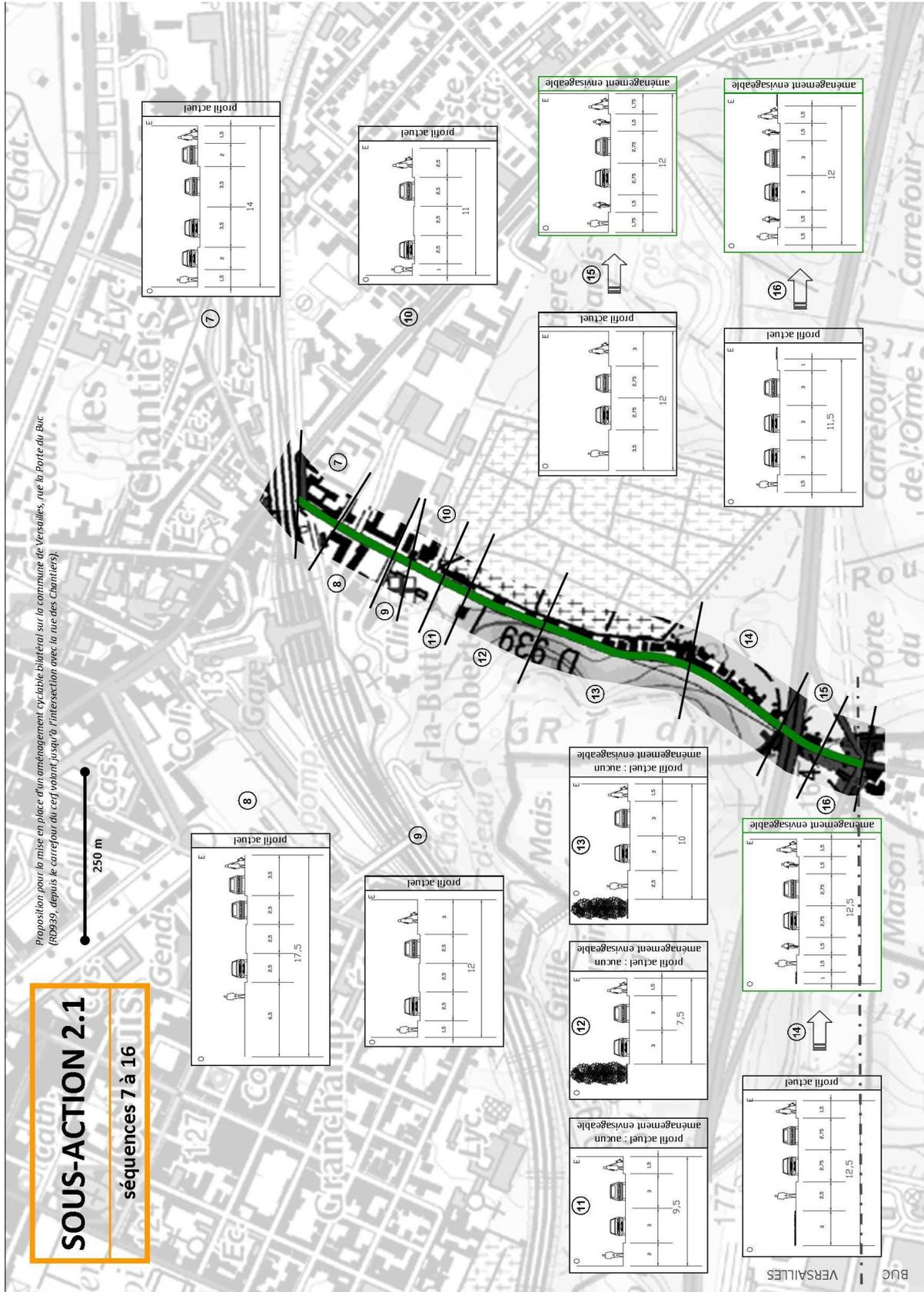


# SOUS-ACTION 2.1

séquences 7 à 16

Proposition pour la mise en place d'un aménagement cyclable bilatéral sur la commune de Versailles, rue la Porte du Buc (RD939, depuis le carrefour du cef volant jusqu'à l'intersection avec la rue des Chantiers).

250 m

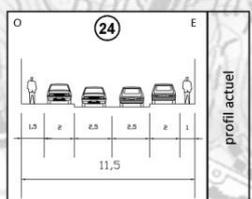
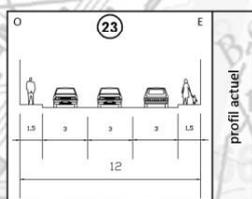
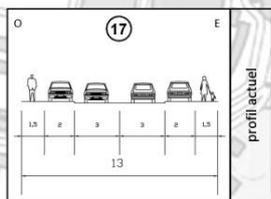
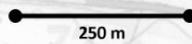


# SOUS-ACTION 2.1

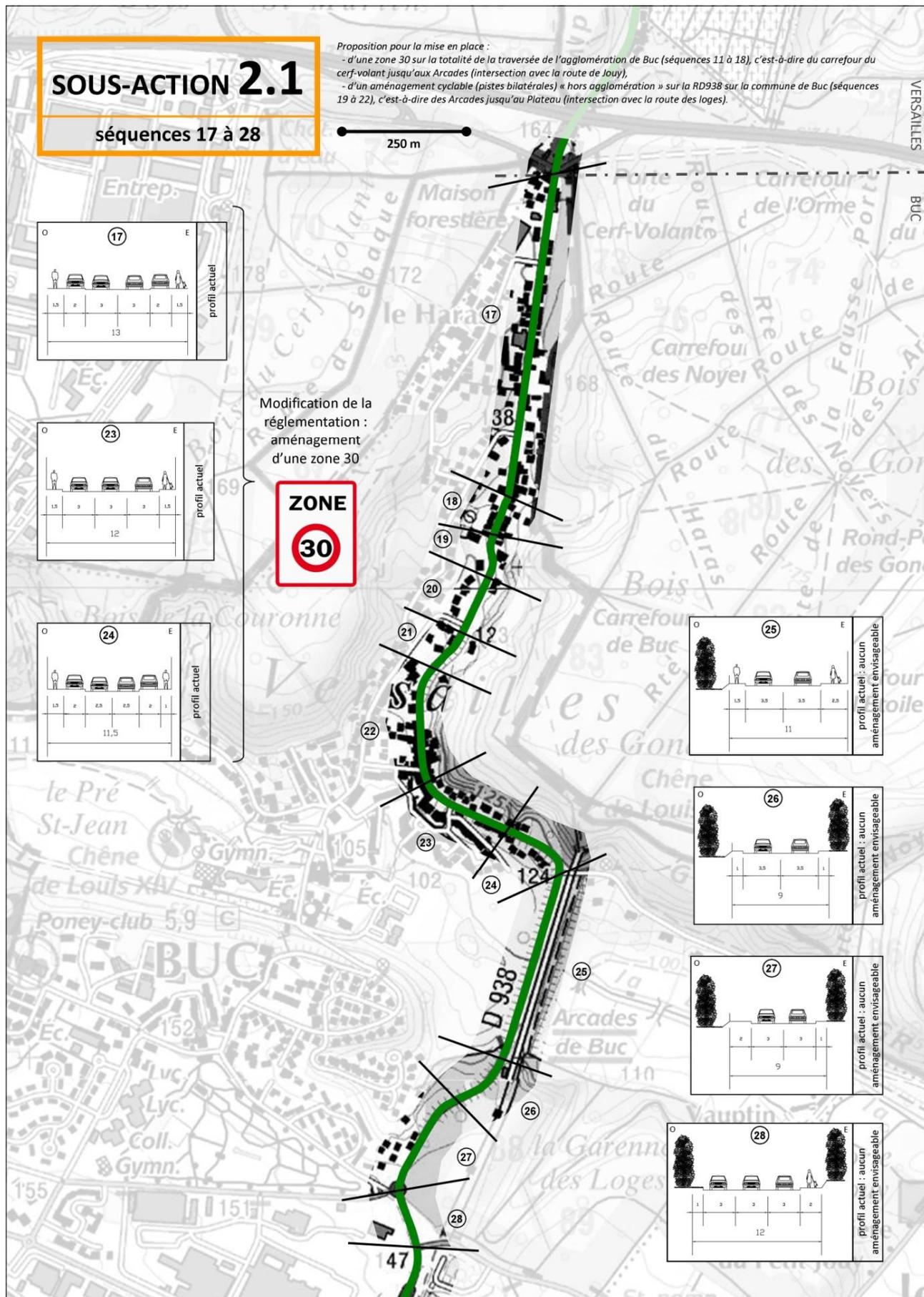
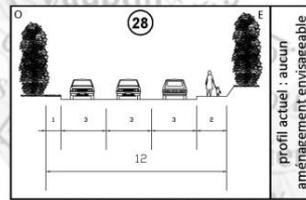
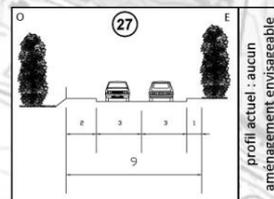
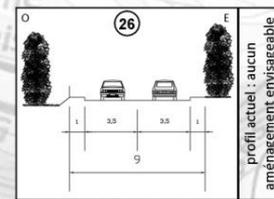
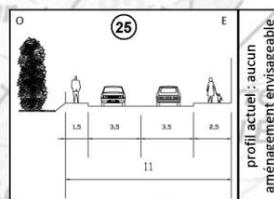
séquences 17 à 28

Proposition pour la mise en place :

- d'une zone 30 sur la totalité de la traversée de l'agglomération de Buc (séquences 11 à 18), c'est-à-dire du carrefour du cerf-volant jusqu'aux Arcades (intersection avec la route de Jouy),
- d'un aménagement cyclable (pistes bilatérales) « hors agglomération » sur la RD938 sur la commune de Buc (séquences 19 à 22), c'est-à-dire des Arcades jusqu'au Plateau (intersection avec la route des loges).



Modification de la réglementation : aménagement d'une zone 30



## Aménager l'axe Saint-Cyr-l'École / Bailly

### Objectifs

- aménager un itinéraire confortable et sécurisé structurant Nord <-> Sud sur le territoire du PLD, qui relie Saint-Cyr-l'École et Bailly, puis Rocquencourt vers l'Est, Marly-le-Roi vers le nord et Noisy-le-Roi vers l'ouest

### Nature et contenu de l'action

- réaliser une étude de faisabilité
- mettre en œuvre les réaménagements de voiries

#### ☞ Orientations étudiées dans le cadre du PLD

Cf. planches ci-après

### Acteurs concernés

- maîtrise d'ouvrage de l'étude de faisabilité : CG 78, Bailly, Saint-Cyr-l'École
- maîtrise d'ouvrage des aménagements : CG 78, Bailly, Saint-Cyr-l'École
- financements : CG 78, RIF, communes
- autres partenaires : associations locales de cyclistes et piétons

### Estimations financières

- coût de l'étude de faisabilité : 15 à 20 k€
- coût des aménagements de voiries : 1 380 k€<sup>4</sup>

### Points critiques conditionnant la mise en œuvre

- l'intersection RD7 x RD307 étant particulièrement difficile à traiter pour les cyclistes, une alternative via des routes communales ou chemins ruraux devra probablement être recherchée.

### Echéancier

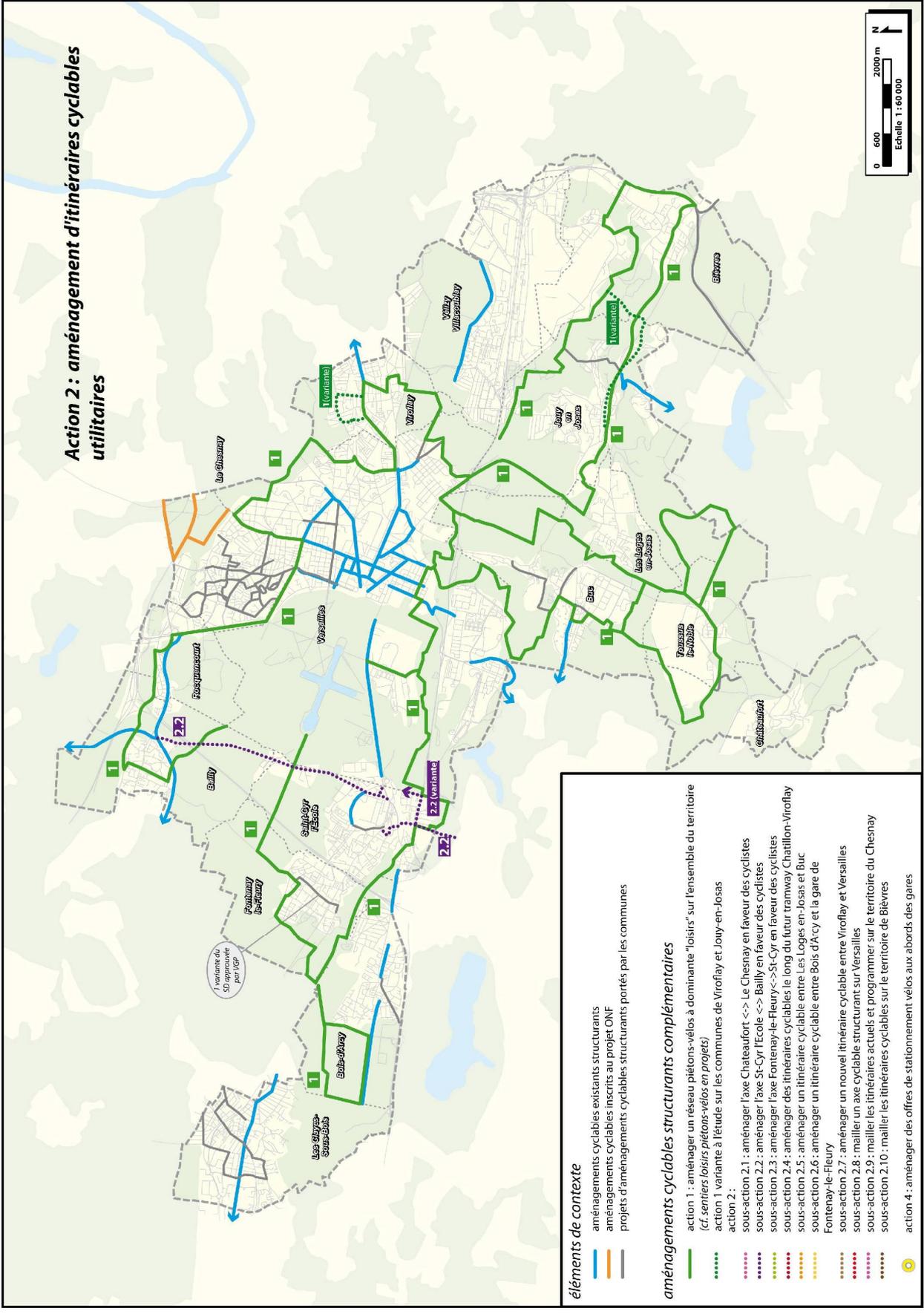
| 2010 | 2011                 | 2012             | 2013                | 2014 | 2015 | 2016-2020 |
|------|----------------------|------------------|---------------------|------|------|-----------|
|      | Etude de faisabilité | Bailly : travaux | Saint-Cyr : travaux |      |      |           |

### Actions liées

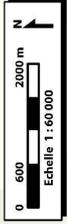
|   |            |
|---|------------|
| <i>Volet transports collectifs</i>  | 3, 5       |
| <i>Volet modes doux</i>   | 1, 2, 3, 4 |
| <i>Volet circulation générale et stationnement, transport et livraisons de marchandises</i> | 1, 2       |

<sup>4</sup> Sur la base des ratios kilométriques suivants :

- piste cyclable = 150 € par mètre linéaire et par sens
- zone 30 = 150 € par mètre linéaire



**Action 2 : aménagement d'itinéraires cyclables utilitaires**

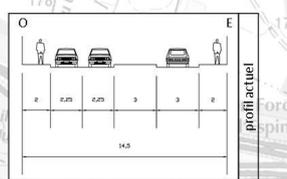
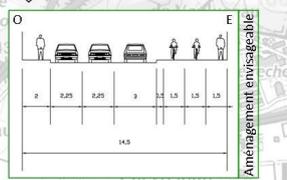
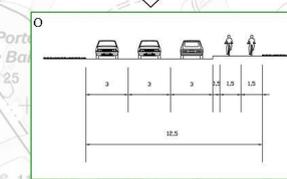
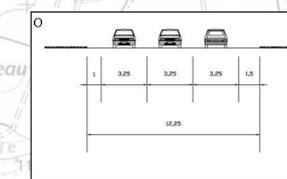
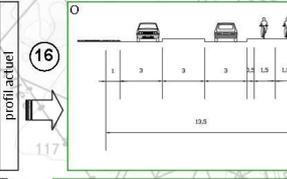
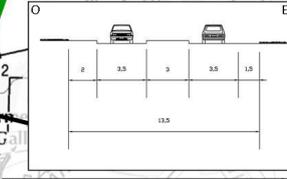
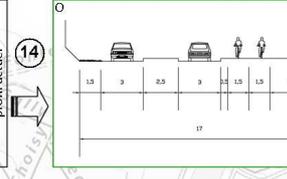
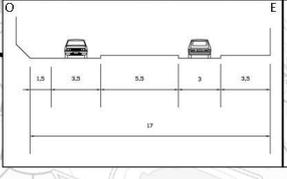
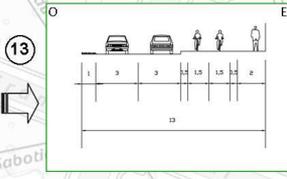
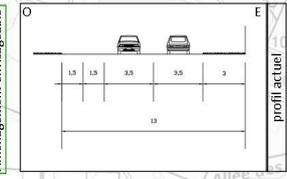
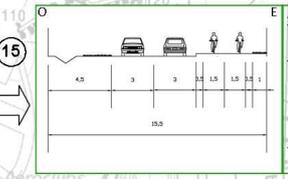
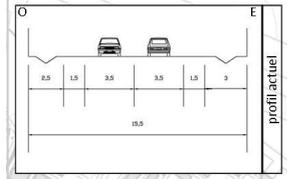
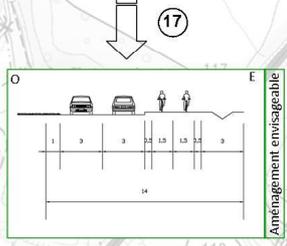
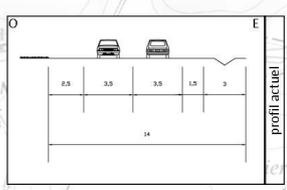
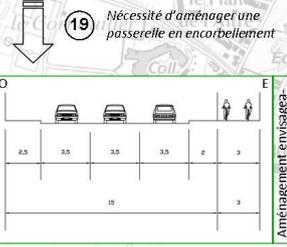
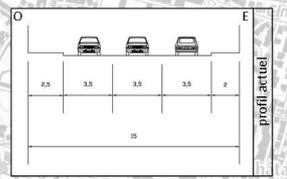
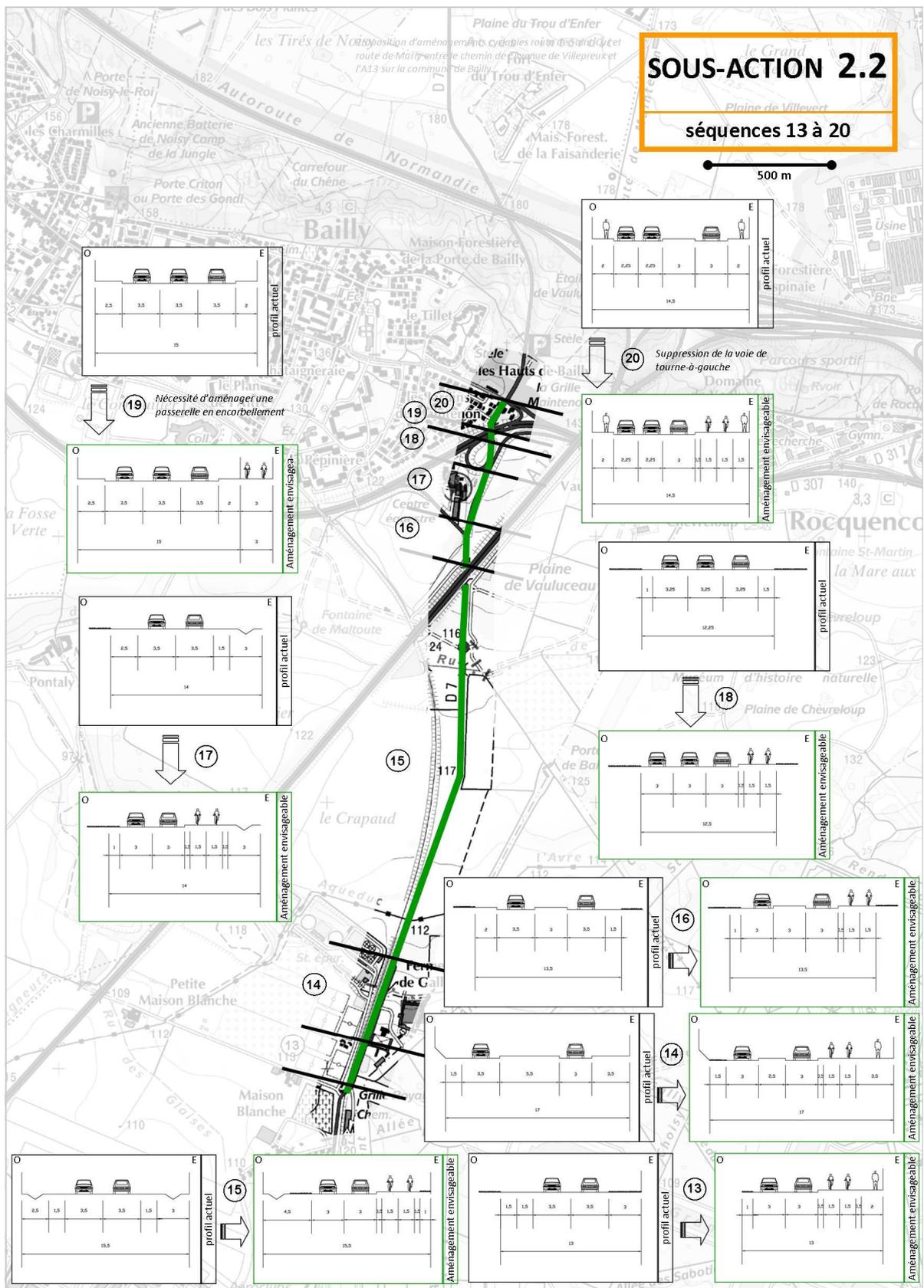
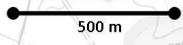


- éléments de contexte**
- aménagements cyclables existants structurants
  - aménagements cyclables inscrits au projet ONF
  - projets d'aménagements cyclables structurants portés par les communes
- aménagements cyclables structurants complémentaires**
- action 1 : aménager un réseau piétons-vélos à dominante "loisirs" sur l'ensemble du territoire (cf. sentiers loisirs piétons-vélos en projets)
  - action 1 variante à l'étude sur les communes de Viroflay et Jouy-en-Josas
  - action 2 :
  - sous-action 2.1 : aménager l'axe Chateaufort <-> Le Chesnay en faveur des cyclistes
  - sous-action 2.2 : aménager l'axe St-Cyr l'Ecole <-> Bailly en faveur des cyclistes
  - sous-action 2.3 : aménager l'axe Fontenay-le-Fleury <-> St-Cyr en faveur des cyclistes
  - sous-action 2.4 : aménager des itinéraires cyclables le long du futur tramway Chatillon-Viroflay
  - sous-action 2.5 : aménager un itinéraire cyclable entre Les Loges-en-Josas et Buc
  - sous-action 2.6 : aménager un itinéraire cyclable entre Bois d'Acay et la gare de Fontenay-le-Fleury
  - sous-action 2.7 : aménager un nouvel itinéraire cyclable entre Viroflay et Versailles
  - sous-action 2.8 : mailler un axe cyclable structurant sur Versailles
  - sous-action 2.9 : mailler les itinéraires actuels et programmer sur le territoire du Chesnay
  - sous-action 2.10 : mailler les itinéraires cyclables sur le territoire de Bièvres
  - action 4 : aménager des offres de stationnement vélos aux abords des gares



# SOUS-ACTION 2.2

séquences 13 à 20



(20) Suppression de la voie de tourne-à-gauche

## Aménager l'axe Fontenay-le-Fleury / Saint-Cyr-l'École

### Objectifs

- aménager un itinéraire cyclable confortable et sécurisé structurant Est <-> Ouest sur le territoire du PLD, qui relie les communes de Fontenay-le-Fleury et Saint-Cyr-l'École (gare de Saint-Cyr-l'École)

### Nature et contenu de l'action

- réaliser une étude de faisabilité
- mettre en œuvre les réaménagements de voiries

#### ☞ Orientations étudiées dans le cadre du PLD

- Cf. planches ci-après

### Acteurs concernés

- maîtrise d'ouvrage de l'étude de faisabilité : CG 78, Fontenay-le-Fleury, Saint-Cyr-l'École
- maîtrise d'ouvrage des aménagements : CG 78, Fontenay-le-Fleury, Saint-Cyr-l'École
- financements : CG 78, RIF, communes
- autres partenaires : associations locales de cyclistes et piétons

### Estimations financières

- coût de l'étude de faisabilité : 10 à 15 k€
- coût des aménagements de voiries : 1 080k€<sup>5</sup>

### Points critiques conditionnant la mise en œuvre

✓

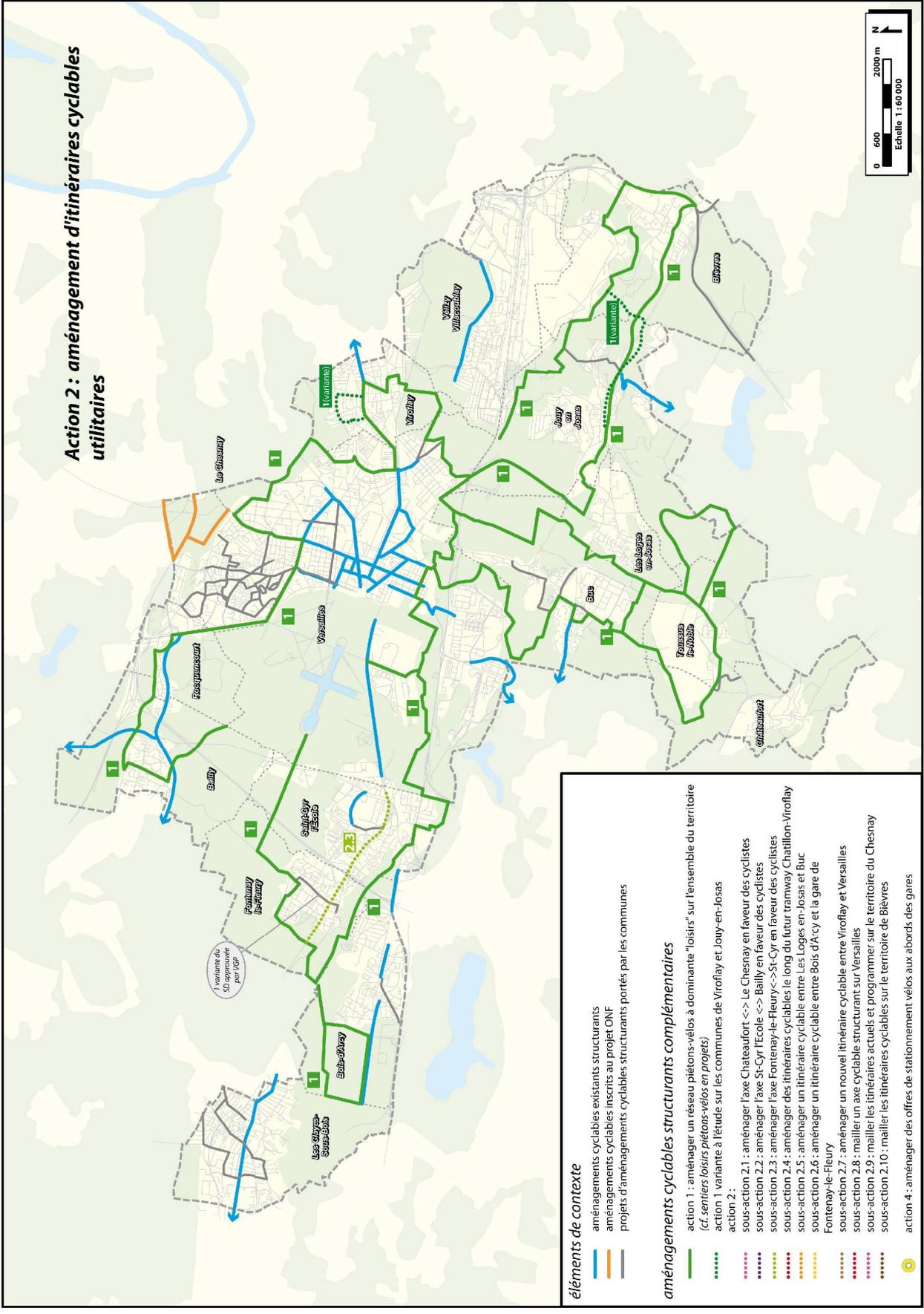
### Echéancier

| 2010 | 2011 | 2012                 | 2013    | 2014 | 2015 | 2016-2020 |
|------|------|----------------------|---------|------|------|-----------|
|      |      | Etude de faisabilité | Travaux |      |      |           |

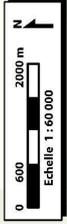
### Actions liées

|   |           |
|---|-----------|
| <i>Volet transports collectifs</i>  | 2.1, 3.5  |
| <i>Volet modes doux</i>   | 1, 2.2, 4 |
| <i>Volet circulation générale et stationnement, transport et livraisons de marchandises</i> | 1, 2      |

<sup>5</sup> Sur la base des ratios kilométriques suivants :  
 - piste cyclable = 150 € par mètre linéaire et par sens  
 - zone 30 = 150 € par mètre linéaire



**Action 2 : aménagement d'itinéraires cyclables utilitaires**



- éléments de contexte**
- aménagements cyclables existants structurants
  - aménagements cyclables inscrits au projet ONF
  - projets d'aménagements cyclables structurants portés par les communes
- aménagements cyclables structurants complémentaires**
- action 1 : aménager un réseau piétons-vélos à dominante "loisirs" sur l'ensemble du territoire (cf. sentiers loisirs piétons-vélos en projets)
  - action 1 variante à l'étude sur les communes de Viroray et Jouy-en-Josas
  - action 2 :
  - sous-action 2.1 : aménager l'axe Chateaufort <-> Le Chesnay en faveur des cyclistes
  - sous-action 2.2 : aménager l'axe St-Cyr l'Ecole <-> Bailly en faveur des cyclistes
  - sous-action 2.3 : aménager l'axe Fontenay-le-Fleury <-> St-Cyr en faveur des cyclistes
  - sous-action 2.4 : aménager des itinéraires cyclables le long du futur tramway Chatillon-Viroflay
  - sous-action 2.5 : aménager un itinéraire cyclable entre Les Loges-en-Josas et Buc
  - sous-action 2.6 : aménager un itinéraire cyclable entre Bois d'Acy et la gare de Fontenay-le-Fleury
  - sous-action 2.7 : aménager un nouvel itinéraire cyclable entre Viroflay et Versailles
  - sous-action 2.8 : mailler un axe cyclable structurant sur Versailles
  - sous-action 2.9 : mailler les itinéraires actuels et programmer sur le territoire du Chesnay
  - sous-action 2.10 : mailler les itinéraires cyclables sur le territoire de Bièvres
  - action 4 : aménager des offres de stationnement vélos aux abords des gares

## Aménager des itinéraires cyclables le long du futur tramway Châtillon-Viroflay

### Objectifs

- accompagner la mise en service du futur tramway Châtillon-Viroflay, en aménageant des itinéraires cyclables confortables et sécurisés le long de l'itinéraire.

### Nature et contenu de l'action

- études de faisabilité déjà réalisées,
- mettre en œuvre.

### Acteurs concernés

- maîtrise d'ouvrage de l'étude de faisabilité : CG 78, Vélizy-Villacoublay, Viroflay
- maîtrise d'ouvrage des aménagements : CG 78, Vélizy-Villacoublay, Viroflay
- financements : Vélizy-Villacoublay, Viroflay, CG 78, RIF
- autres partenaires : associations locales de cyclistes et piétons

### Estimations financières

- coût de l'étude de faisabilité : intégré à l'étude globale d'aménagement du futur tramway
- coût des aménagements de voiries : intégré aux coûts d'aménagement du futur tramway

### Points critiques conditionnant la mise en œuvre

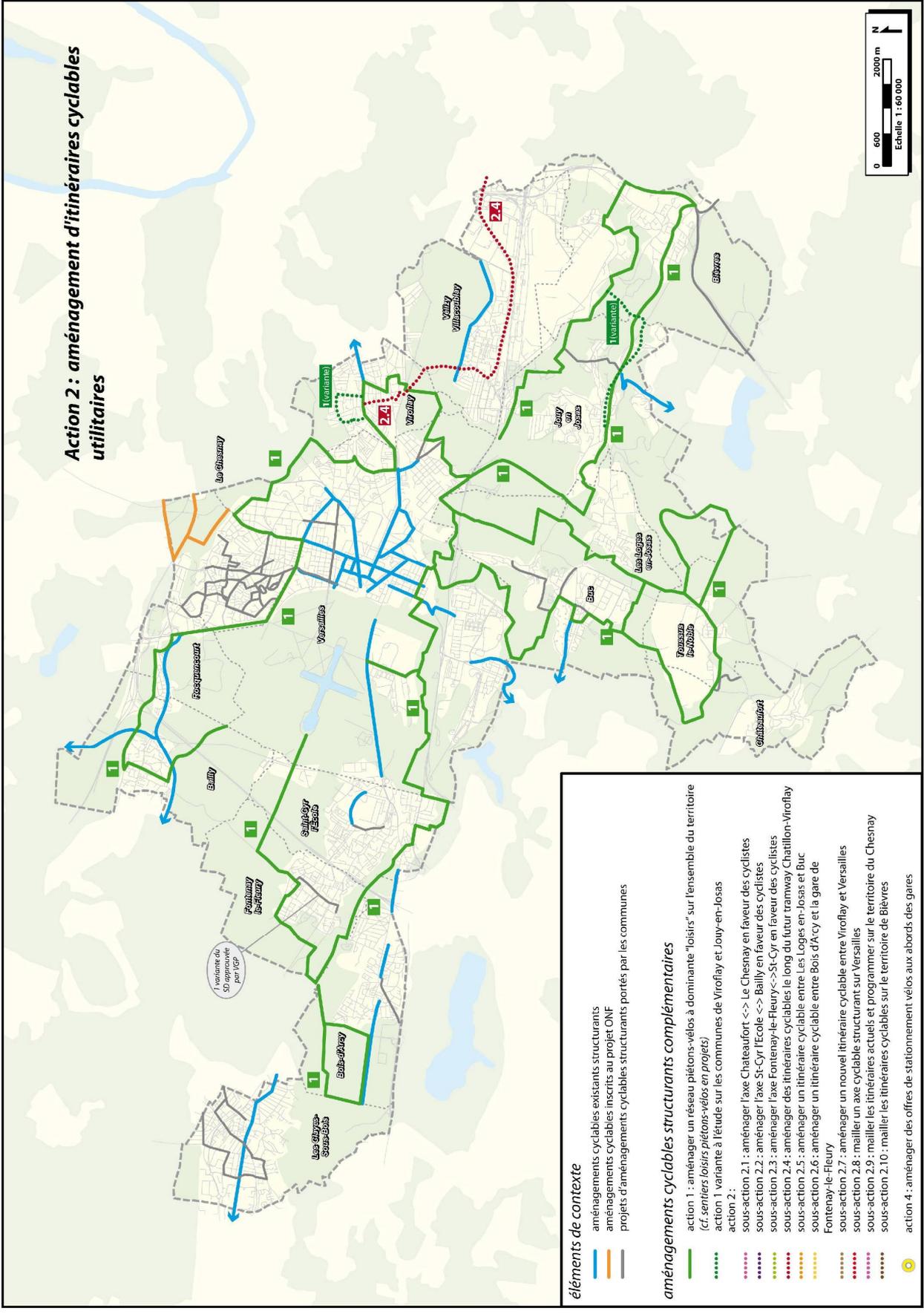
✓

### Echéancier

| 2010 | 2011    | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016-2020 |
|------|---------|------|------|------|------|-----------|
|      | Travaux |      |      |      |      |           |

### Actions liées

|   |             |
|---|-------------|
| <i>Volet transports collectifs</i>  | 3.4, 1.15   |
| <i>Volet modes doux</i>   | 1, 4        |
| <i>Volet circulation générale et stationnement, transport et livraisons de marchandises</i> | 1, 2, 3, 10 |



## Aménager des itinéraires entre Les Loges-en-Josas et Buc

### Objectifs

- relier les communes de Buc et des Loges-en-Josas en aménageant un itinéraire confortable et sécurisé pour les cyclistes.

### Nature et contenu de l'action

- réaliser une étude de faisabilité
- mettre en œuvre les réaménagements de voiries

#### ☞ Orientations étudiées dans le cadre du PLD

- Cf. planches ci-après

### Acteurs concernés

- maîtrise d'ouvrage de l'étude de faisabilité : CG78
- maîtrise d'ouvrage des aménagements : CG78
- financements : CG 78, Buc, RIF
- autres partenaires : associations locales de cyclistes et piétons

### Estimations financières

- coût de l'étude de faisabilité : 5 à 10 k€
- coût des aménagements de voiries : 180 k€<sup>6</sup>

### Points critiques conditionnant la mise en œuvre

✓

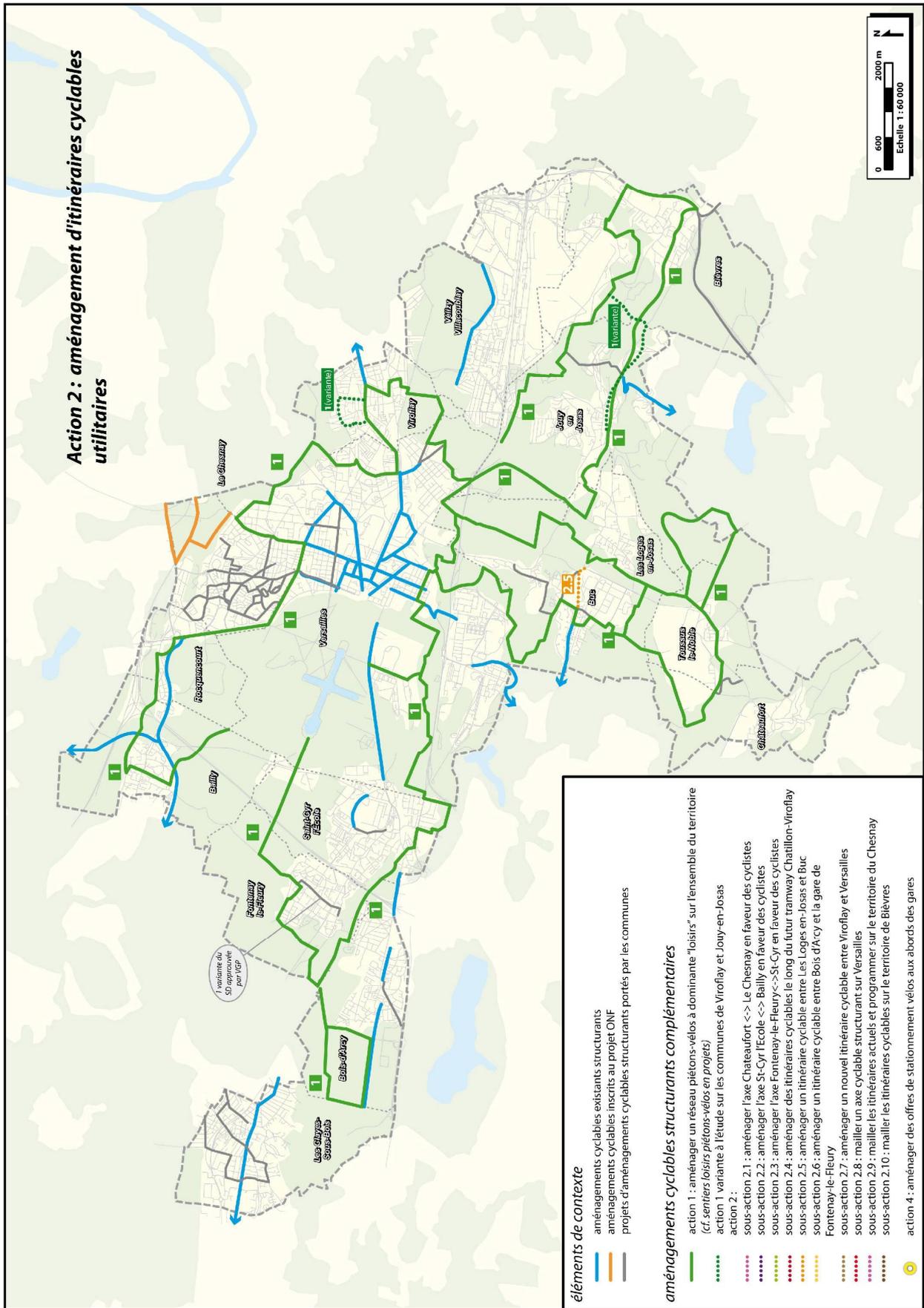
### Echéancier

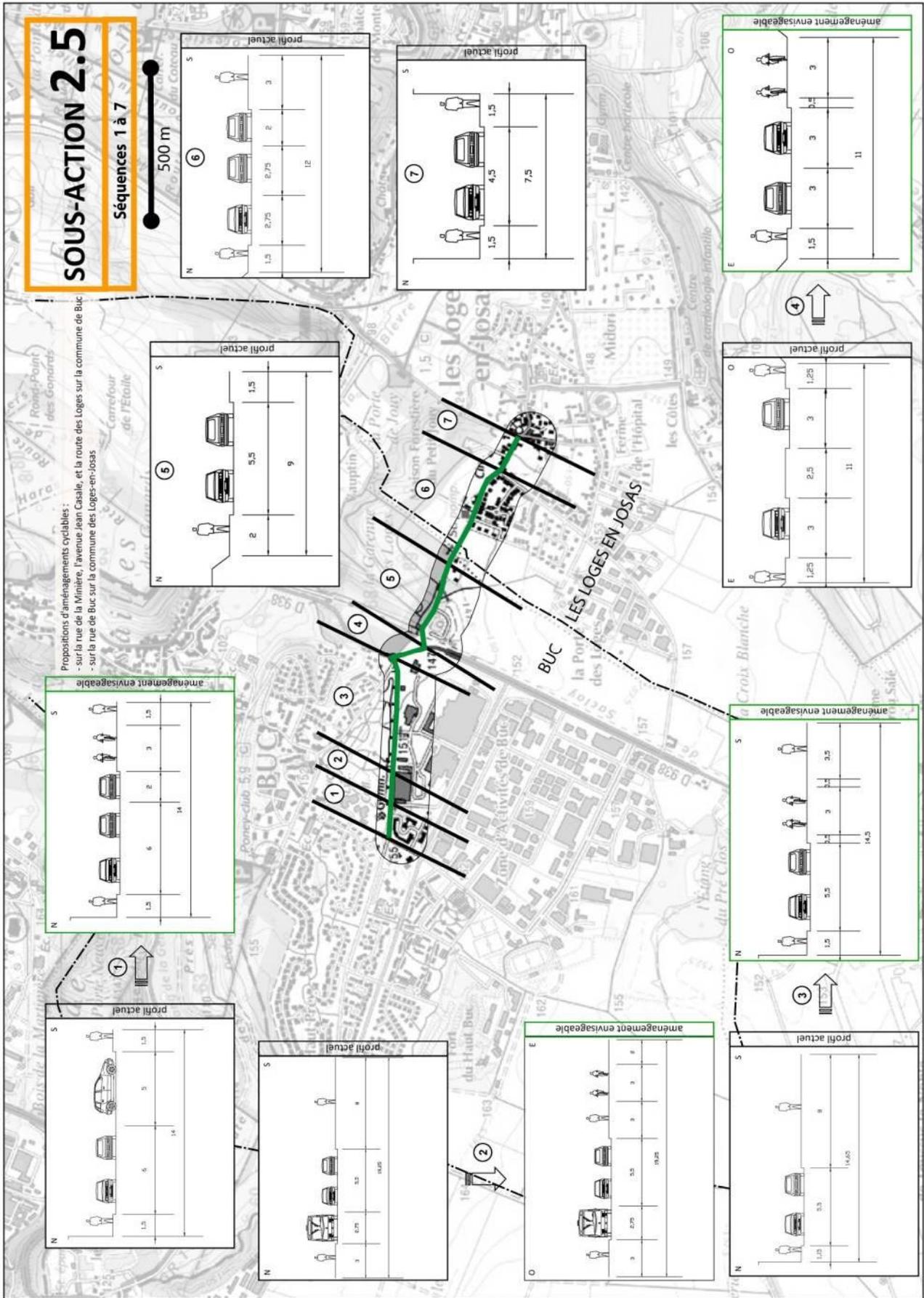
| 2010 | 2011                 | 2012    | 2013 | 2014 | 2015 | 2016-2020 |
|------|----------------------|---------|------|------|------|-----------|
|      | Etude de faisabilité | Travaux |      |      |      |           |

### Actions liées

|  |         |
|--|---------|
| <i>Volet transports collectifs</i>   | -       |
| <i>Volet modes doux</i>  | 1, 2.1  |
| <i>Volet circulation générale et stationnement, transports et livraisons de marchandises</i> | 1, 3, 4 |

<sup>6</sup> Sur la base des ratios kilométriques suivants :  
 - piste cyclable = 150 € par mètre linéaire et par sens  
 - zone 30 = 150 € par mètre linéaire





## Aménager des itinéraires entre Bois d'Arcy et la gare de Fontenay-le-Fleury

### Objectifs

- permettre aux cyclistes d'accéder à la gare de Fontenay-le-Fleury depuis les quartiers Sud de Bois d'Arcy

### Nature et contenu de l'action

- réaliser une étude de faisabilité
- mettre en œuvre les réaménagements de voiries

#### ☞ Orientations étudiées dans le cadre du PLD

- Cf. planches ci-après

### Acteurs concernés

- maîtrise d'ouvrage de l'étude de faisabilité : Fontenay-le-Fleury, Bois d'Arcy
- maîtrise d'ouvrage des aménagements : Fontenay-le-Fleury, Bois d'Arcy
- financements : Fontenay-le-Fleury, Bois d'Arcy, CG 78, RIF
- autres partenaires : associations locales de cyclistes et piétons

### Estimations financières

- coût de l'étude de faisabilité : 10 à 15 k€
- coût des aménagements de voiries : 450 k€<sup>7</sup>

### Points critiques conditionnant la mise en œuvre

✓

### Echéancier

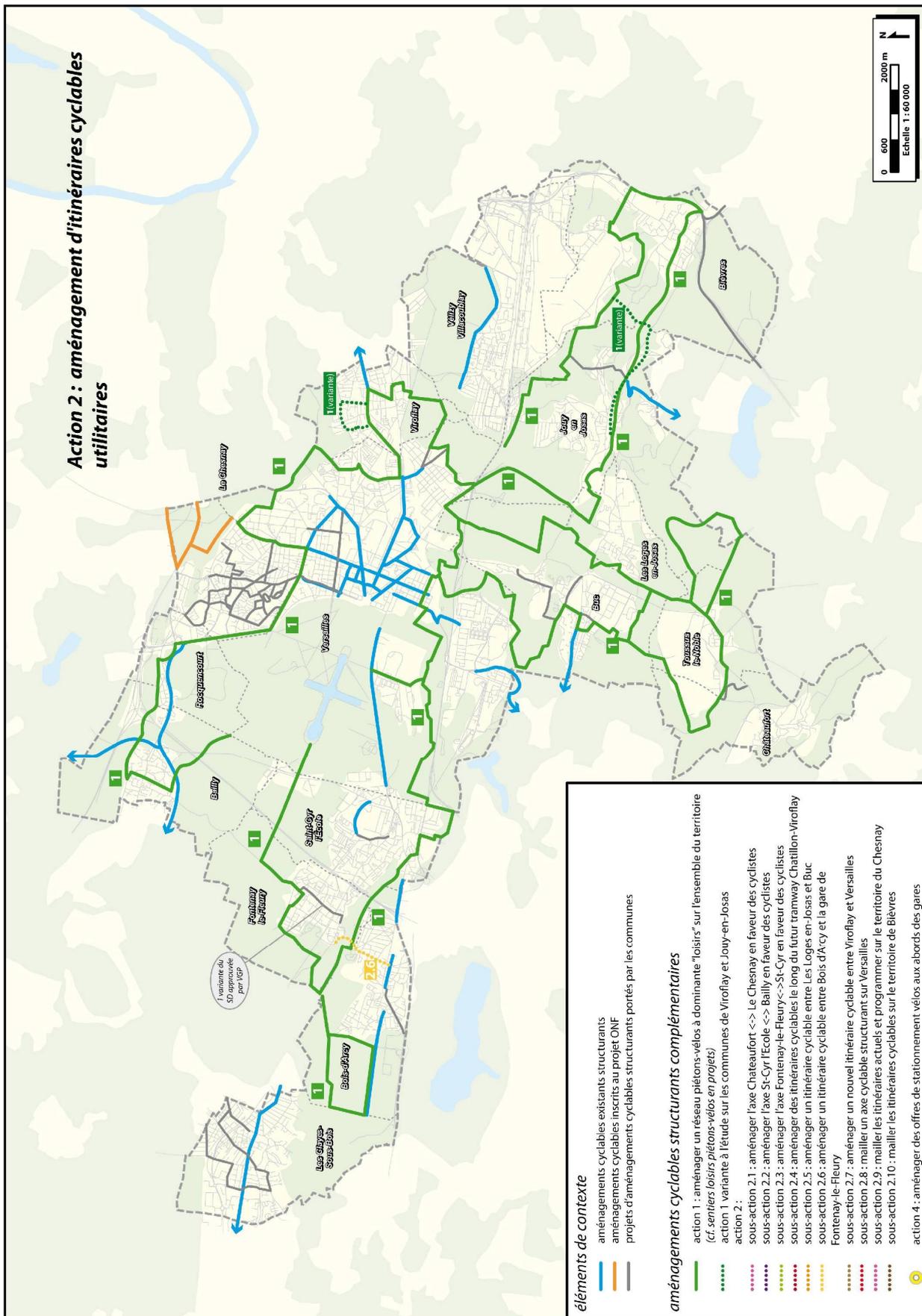


### Actions liées

|   |          |
|---|----------|
| <i>Volet transports collectifs</i>  | 2.4, 3.8 |
| <i>Volet modes doux</i>   | 1, 4     |
| <i>Volet circulation générale et stationnement, transport et livraisons de marchandises</i> | 1, 2     |

<sup>7</sup> Sur la base des ratios kilométriques suivants :  
 - piste cyclable = 150 € par mètre linéaire et par sens  
 - zone 30 = 150 € par mètre linéaire

## Action 2 : aménagement d'itinéraires cyclables utilitaires



### éléments de contexte

- aménagements cyclables existants structurants
- aménagements cyclables inscrits au projet ONF
- projets d'aménagements cyclables structurants portés par les communes

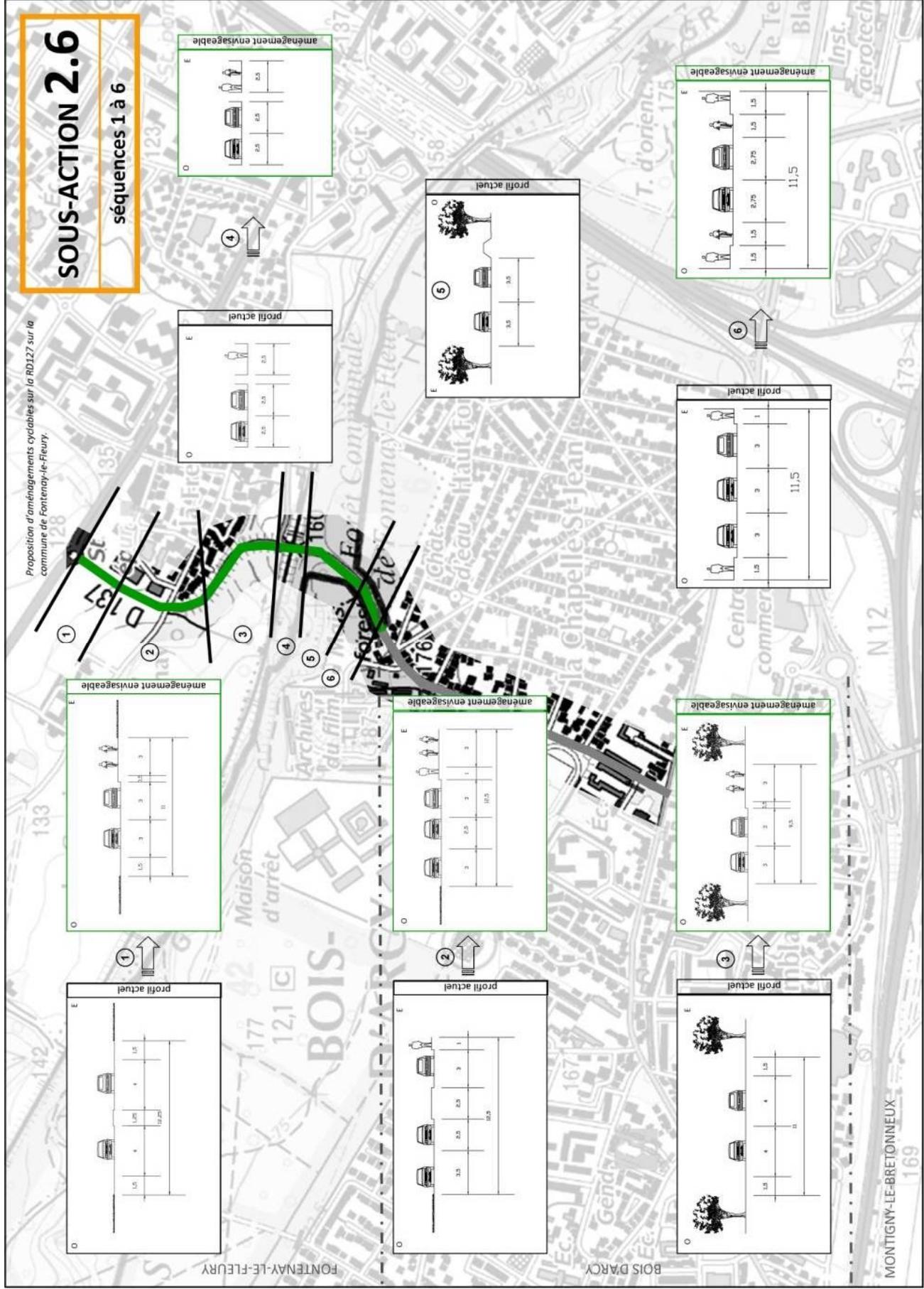
### aménagements cyclables structurants complémentaires

- action 1 : aménager un réseau piétons-vélos à dominante "loisirs" sur l'ensemble du territoire (cf. sentiers loisirs piétons-vélos en projets)
- action 1 variante à l'étude sur les communes de Viroflay et Joy-en-Josas
- action 2 :
  - sous-action 2.1 : aménager l'axe Chateaufort <-> Le Chesnay en faveur des cyclistes
  - sous-action 2.2 : aménager l'axe St-Cyr l'Ecole <-> Bailly en faveur des cyclistes
  - sous-action 2.3 : aménager l'axe Fontenay-le-Fléury <-> St-Cyr en faveur des cyclistes
  - sous-action 2.4 : aménager des itinéraires cyclables le long du futur tramway Chatillon-Viroflay
  - sous-action 2.5 : aménager un itinéraire cyclable entre Les Loges-en-Josas et Buc
  - sous-action 2.6 : aménager un itinéraire cyclable entre Bois d'Acy et la gare de Fontenay-le-Fléury
  - sous-action 2.7 : aménager un nouvel itinéraire cyclable entre Viroflay et Versailles
  - sous-action 2.8 : mailler un axe cyclable structurant sur Versailles
  - sous-action 2.9 : mailler les itinéraires actuels et programmer sur le territoire du Chesnay
  - sous-action 2.10 : mailler les itinéraires cyclables sur le territoire de Bièvres
- action 4 : aménager des offres de stationnement vélos aux abords des gares

# SOUS-ACTION 2.6

## séquences 1 à 6

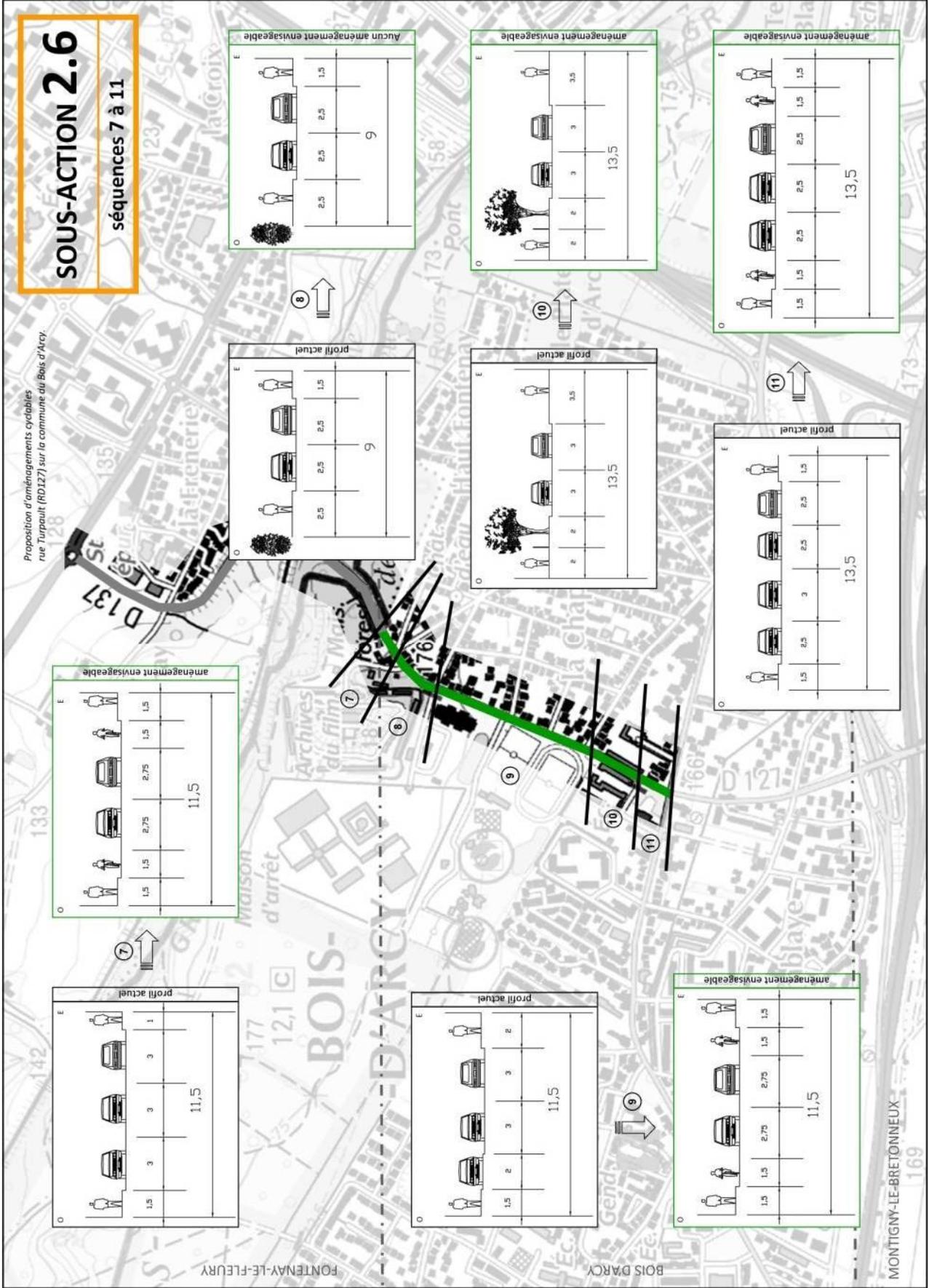
Proposition d'aménagements cyclables sur la RD127 sur la commune de Fontenay-le-Fleury.



# SOUS-ACTION 2.6

séquences 7 à 11

Proposition d'aménagements cyclables  
rue Turpault (RD127) sur la commune de Bois d'Arcy.



## Aménager un nouvel itinéraire entre Viroflay et Versailles

### Objectifs

- relier directement les communes de Viroflay et Versailles (gare de Versailles Rive Droite)

### Nature et contenu de l'action

- réaliser une étude de faisabilité
- mettre en œuvre les réaménagements de voiries

### ☞ Orientations étudiées dans le cadre du PLD

Cf. planches ci-après

### Acteurs concernés

- maîtrise d'ouvrage de l'étude de faisabilité : Versailles
- maîtrise d'ouvrage des aménagements : Versailles
- financements : Versailles, CG 78, RIF
- autres partenaires : Viroflay, associations locales de cyclistes et piétons, CG 78

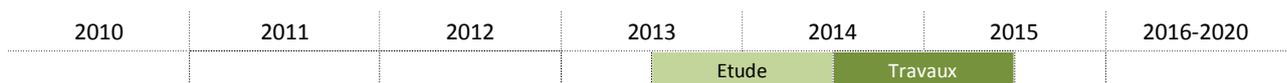
### Estimations financières

- coût de l'étude de faisabilité : 10 k€ environ
- coût des aménagements de voiries : 1 450 k€ (estimation Ville de Versailles)

### Points critiques conditionnant la mise en œuvre

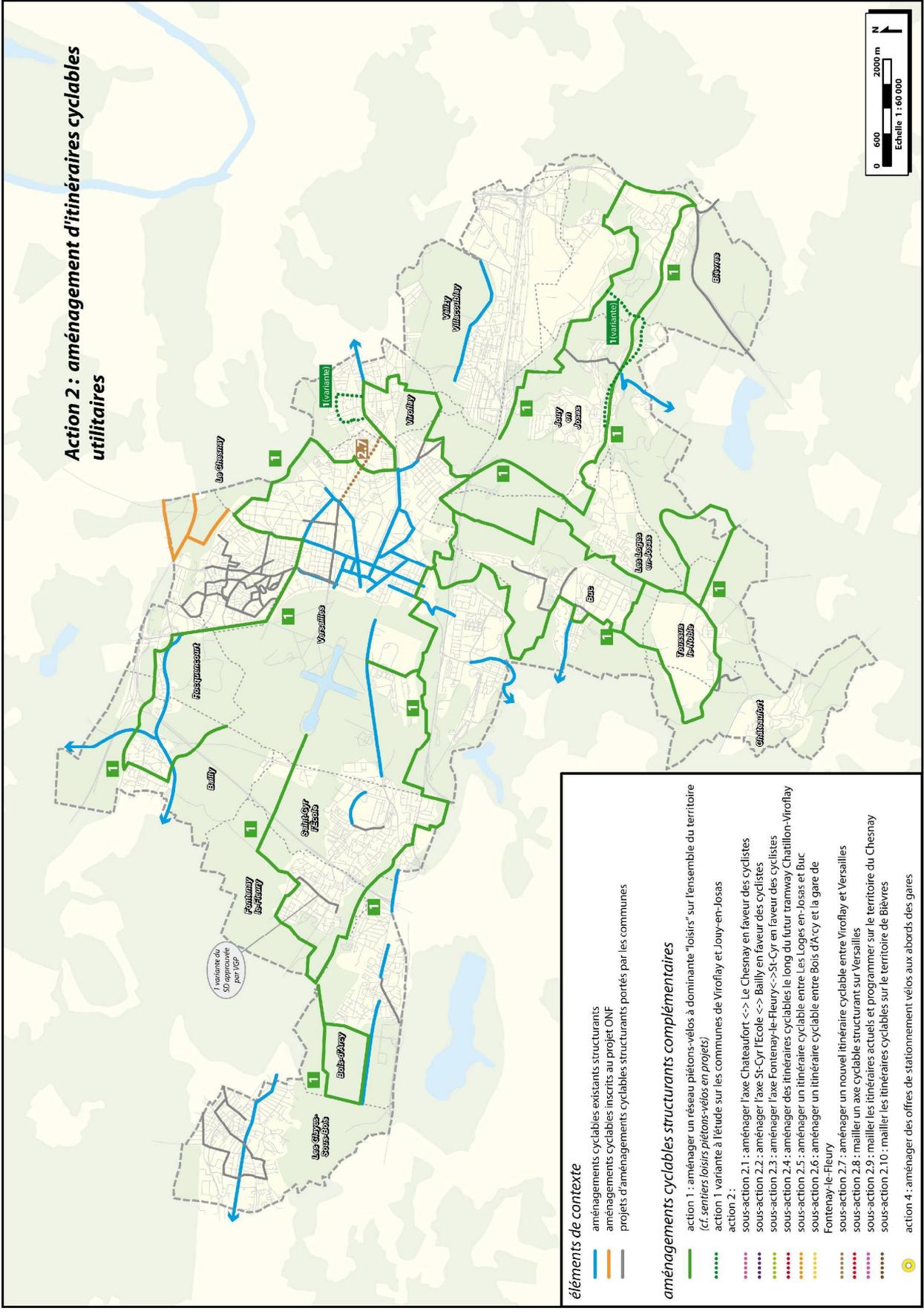
✓

### Echéancier



### Actions liées

|   |      |
|---|------|
| <i>Volet transports collectifs</i>  | 3, 2 |
| <i>Volet modes doux</i>   | 1, 4 |
| <i>Volet circulation générale et stationnement, transport et livraisons de marchandises</i> | 1, 2 |



**Action 2 : aménagement d'itinéraires cyclables utilitaires**

- éléments de contexte**
- aménagements cyclables existants structurants
  - aménagements cyclables inscrits au projet ONF
  - projets d'aménagements cyclables structurants portés par les communes
- aménagements cyclables structurants complémentaires**
- action 1 : aménager un réseau piétons-vélos à dominante "loisirs" sur l'ensemble du territoire (cf. sentiers loisirs piétons-vélos en projets)
  - action 1 variante à l'étude sur les communes de Viroflay et Joy-en-Josas
  - action 2 :
  - sous-action 2.1 : aménager l'axe Chateaufort <-> Le Chesnay en faveur des cyclistes
  - sous-action 2.2 : aménager l'axe St-Cyr l'Ecole <-> Bailly en faveur des cyclistes
  - sous-action 2.3 : aménager l'axe Fontenay-le-Fléury <-> St-Cyr en faveur des cyclistes
  - sous-action 2.4 : aménager des itinéraires cyclables le long du futur tramway Chatillon-Viroflay
  - sous-action 2.5 : aménager un itinéraire cyclable entre Les Loges-en-Josas et Buc
  - sous-action 2.6 : aménager un itinéraire cyclable entre Bois d'Acy et la gare de Fontenay-le-Fléury
  - sous-action 2.7 : aménager un nouvel itinéraire cyclable entre Viroflay et Versailles
  - sous-action 2.8 : mailler un axe cyclable structurant sur Versailles
  - sous-action 2.9 : mailler les itinéraires actuels et programmer sur le territoire du Chesnay
  - sous-action 2.10 : mailler les itinéraires cyclables sur le territoire de Bièvres
  - action 4 : aménager des offres de stationnement vélos aux abords des gares

# SOUS-ACTION 2.7

séquences 1 à 5

250 m

Proposition d'aménagements cyclables :  
 - sur la rue de la République sur la commune de Versailles,  
 - sur la rue de l'École des Postes sur les communes de Versailles et Viroflay.



## Mailler un axe structurant à Versailles

### Objectifs

- poursuivre les aménagements cyclables sur le territoire de Versailles, pour assurer des itinéraires cyclables continus et couvrir l'ensemble du territoire communal.

### Nature et contenu de l'action

- réaliser une étude de faisabilité
- mettre en œuvre les aménagements

#### ☞ Orientations étudiées dans le cadre du PLD

cf. planches ci-après.

### Acteurs concernés

- maîtrise d'ouvrage de l'étude de faisabilité : Versailles
- maîtrise d'ouvrage des aménagements : Versailles
- financements : Versailles, CG 78, RIF
- autres partenaires : associations locales de cyclistes et piétons, CG 78

### Estimations financières

- coût de l'étude de faisabilité : 10 k€ environ
- coût des aménagements de voiries : 1 200 k€ (estimation Ville de Versailles)

### Points critiques conditionnant la mise en œuvre

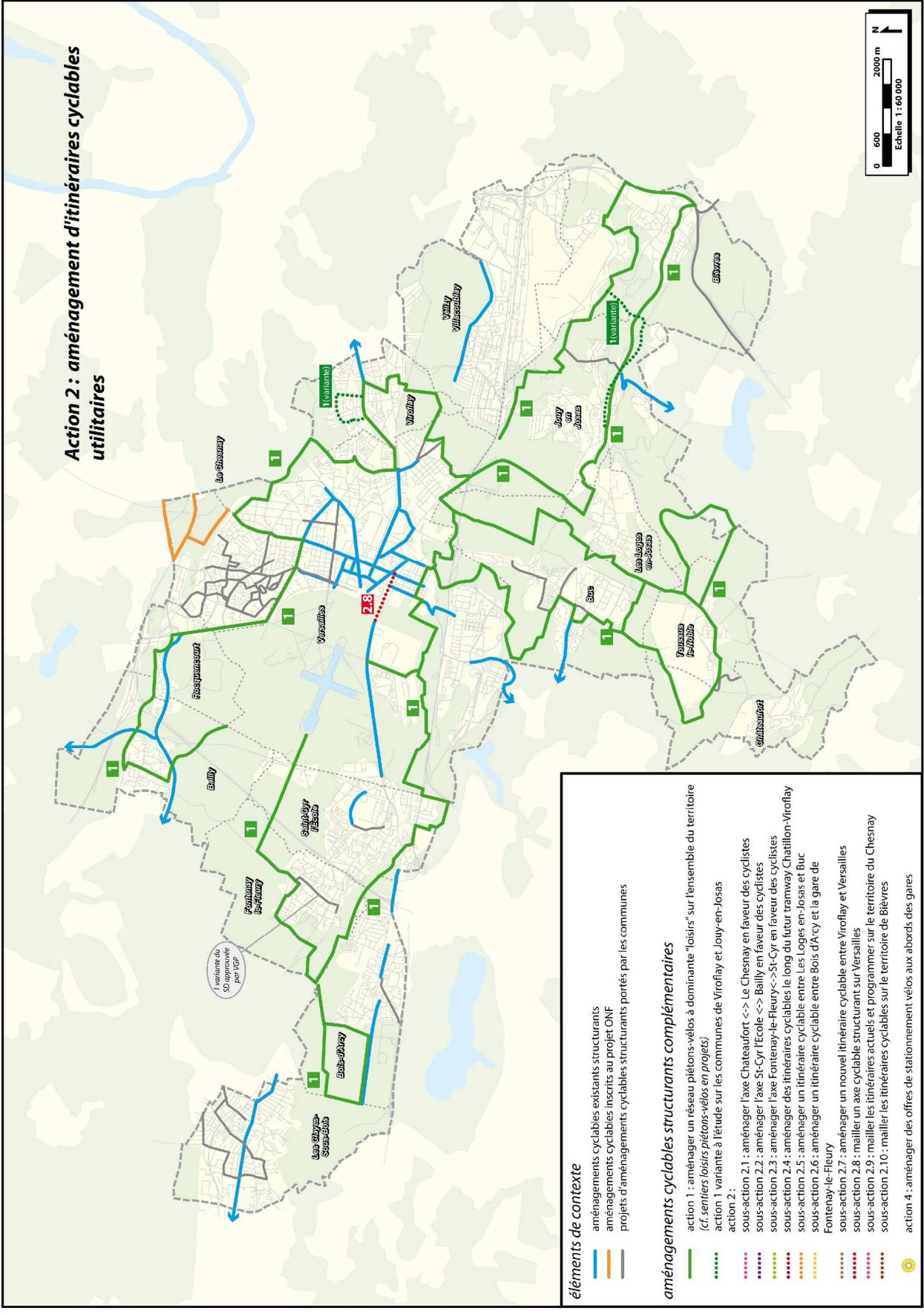
- l'impact de cette mesure sur le profil de la RD10

### Echéancier



### Actions liées

|   |       |
|---|-------|
| <i>Volet transports collectifs</i>  | –     |
| <i>Volet modes doux</i>   | 1, 14 |
| <i>Volet circulation générale et stationnement, transport et livraisons de marchandises</i> | 1, 2  |



**Action 2 : aménagement d'itinéraires cyclables utilitaires**

**éléments de contexte**

- aménagements cyclables existants structurants
- aménagements cyclables inscrits au projet ONF
- projets d'aménagements cyclables structurants portés par les communes

**aménagements cyclables structurants complémentaires**

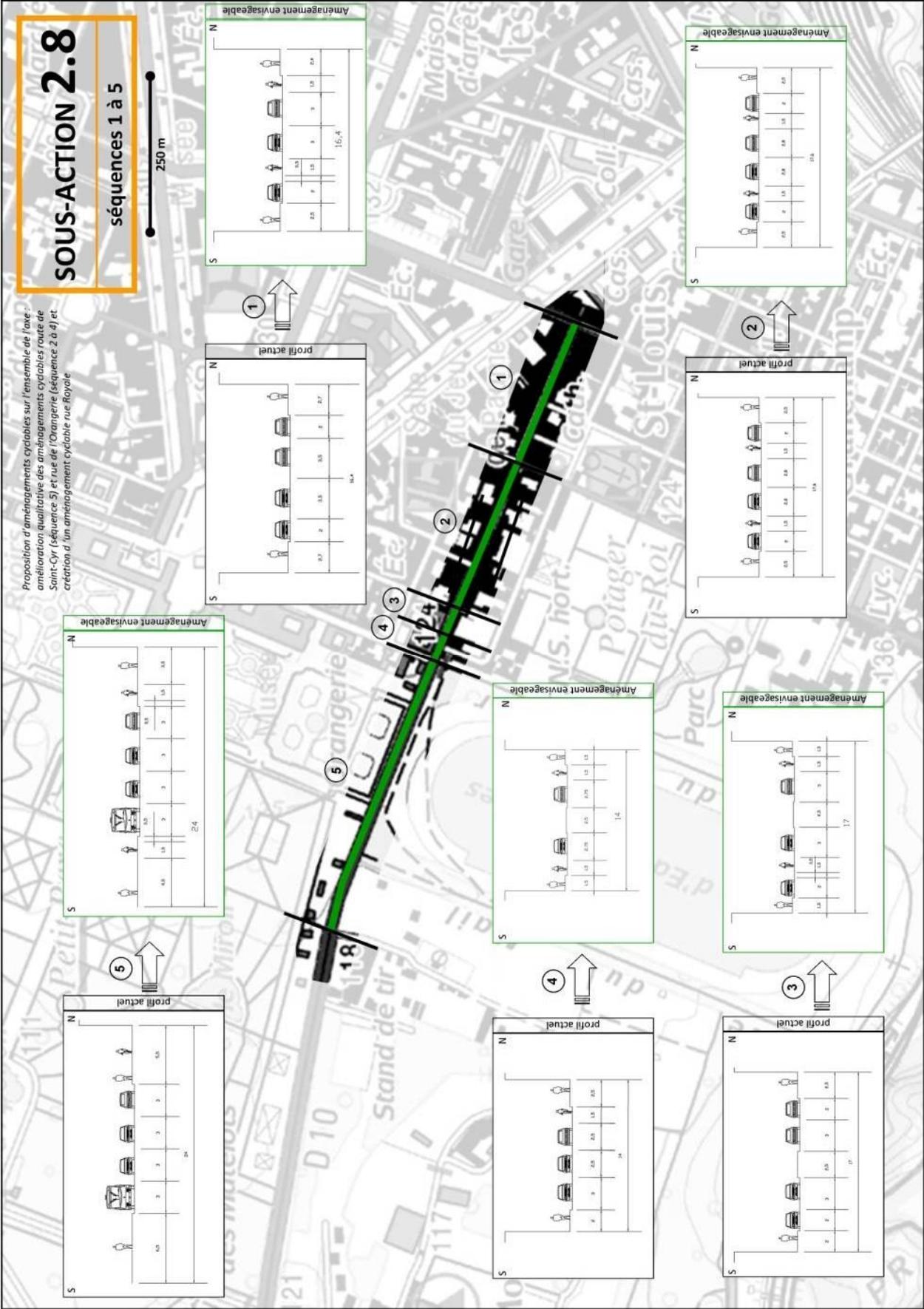
- action 1 : aménager un réseau piétons-vélos à dominante "loisirs" sur l'ensemble du territoire (cf. sentiers loisirs piétons-vélos en projets)
- action 1 variante à l'étude sur les communes de Viroray et Jouy-en-Josas
- action 2 :
- sous-action 2.1 : aménager l'axe Chateaufort <-> Le Chesnay en faveur des cyclistes
- sous-action 2.2 : aménager l'axe St-Cyr l'Ecole <-> Bailly en faveur des cyclistes
- sous-action 2.3 : aménager l'axe Fontenay-le-Fleury <-> St-Cyr en faveur des cyclistes
- sous-action 2.4 : aménager des itinéraires cyclables le long du futur tramway Chatillon-Viroflay
- sous-action 2.5 : aménager un itinéraire cyclable entre Les Loges-en-Josas et Buc
- sous-action 2.6 : aménager un itinéraire cyclable entre Bois d'Arcy et la gare de Fontenay-le-Fleury
- sous-action 2.7 : aménager un nouvel itinéraire cyclable entre Viroflay et Versailles
- sous-action 2.8 : mailler un axe cyclable structurant sur Versailles
- sous-action 2.9 : mailler les itinéraires actuels et programmer sur le territoire du Chesnay
- sous-action 2.10 : mailler les itinéraires cyclables sur le territoire de Bièvres
- action 4 : aménager des offres de stationnement vélos aux abords des gares

# SOUS-ACTION 2.8

## séquences 1 à 5

250 m

Proposition d'aménagements cyclables sur l'ensemble de l'axe :  
 amélioration qualitative des aménagements cyclables route de  
 Saint-Cyr (séquence 5) et rue de l'Orangerie (séquences 2 à 4) et  
 création d'un aménagement cyclable rue Royale



## Mailler les itinéraires sur le territoire du Chesnay

### Objectifs

- poursuivre les aménagements cyclables sur le territoire du Chesnay, pour assurer des itinéraires cyclables continus et qui couvrent l'ensemble du territoire communal ;
- relier les aménagements cyclables existants sur la RD307 à Rocquencourt, en provenance de Bailly, à ceux du Chesnay afin d'assurer un itinéraire continu vers La Celle-Saint-Cloud (lycée Corneille, 2 établissements professionnels) pour les déplacements domicile-études des lycéens de Bailly et de Noisy-le-Roi.

### Nature et contenu de l'action

- réaliser une étude de faisabilité
- mettre en œuvre les aménagements

#### ☞ Orientations étudiées dans le cadre du PLD

- Cf. planches ci-après

### Acteurs concernés

- maîtrise d'ouvrage de l'étude de faisabilité : Le Chesnay
- maîtrise d'ouvrage des aménagements : Le Chesnay
- financements : Le Chesnay, CG 78, RIF
- autres partenaires : associations locales de cyclistes et piétons, Bailly, Noisy, La Celle Saint Cloud

### Estimations financières

- coût de l'étude de faisabilité : 10 à 15 k€ environ
- coût des aménagements de voiries : 630 k€<sup>8</sup>

### Points critiques conditionnant la mise en œuvre

✓

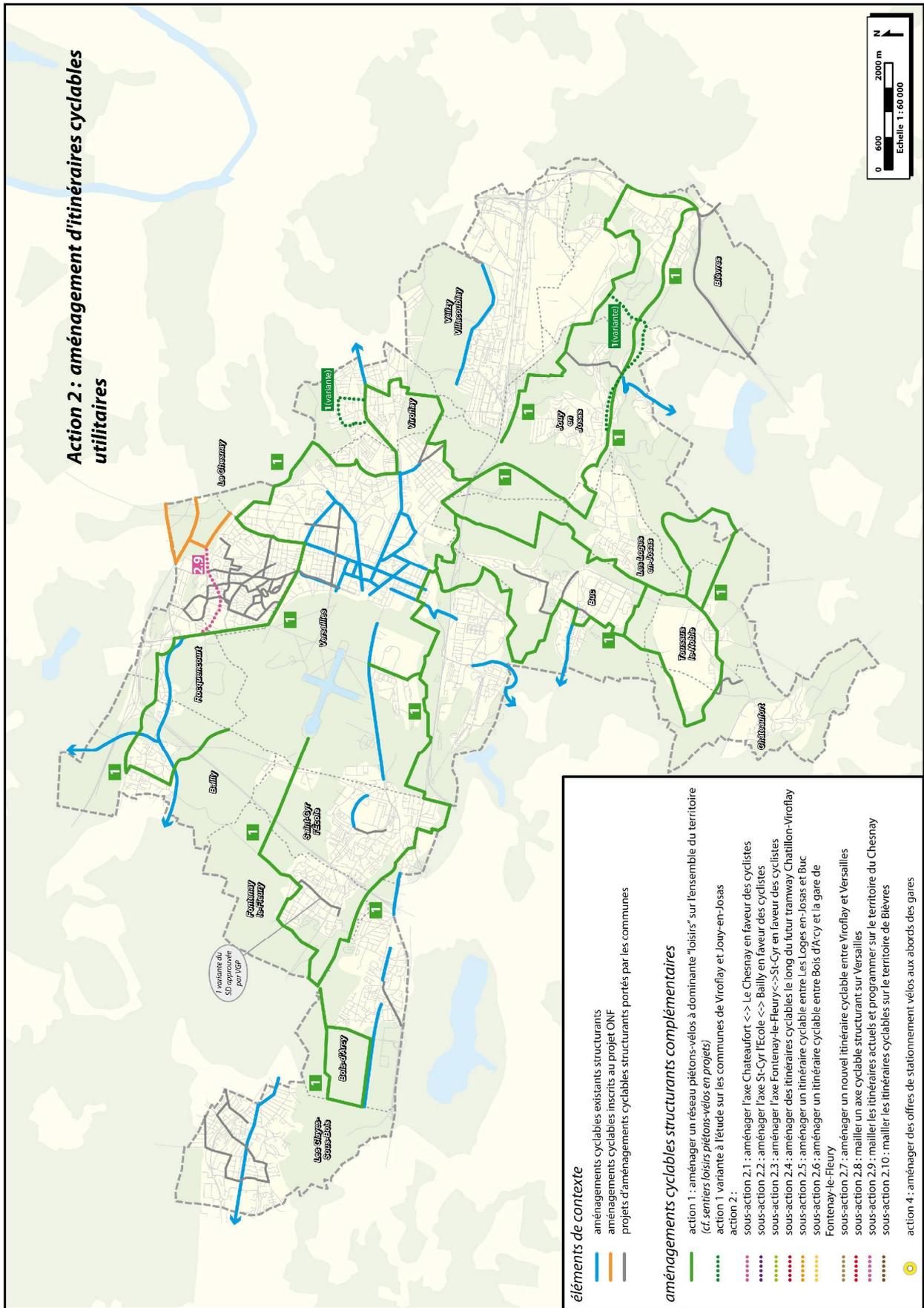
### Echéancier

| 2010 | 2011  | 2012    | 2013 | 2014 | 2015 | 2016-2020 |
|------|-------|---------|------|------|------|-----------|
|      | Etude | Travaux |      |      |      |           |

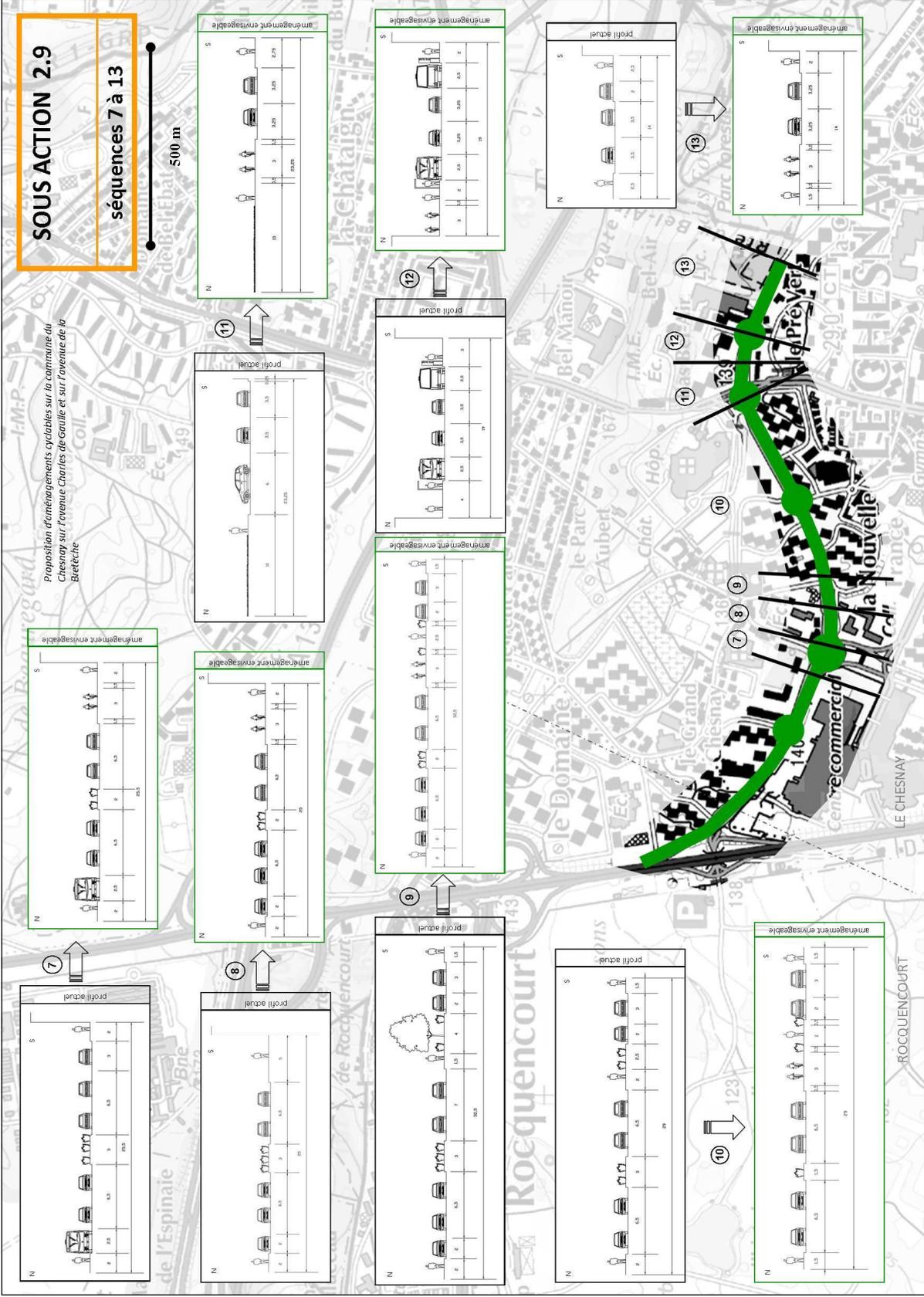
### Actions liées

|  |     |
|--|-----|
| Volet transports collectifs  | 2.3 |
| Volet modes doux   | 1   |
| Volet circulation générale et stationnement, transport et livraisons de marchandises | —   |

<sup>8</sup> Sur la base des ratios kilométriques suivants :  
 - piste cyclable = 150 € par mètre linéaire et par sens  
 - zone 30 = 150 € par mètre linéaire







## Mailler les itinéraires sur le territoire de Bièvres

### Objectifs

- aménager un itinéraire structurant sur le territoire de la commune de Bièvres.

### Nature et contenu de l'action

- réaliser une étude de faisabilité
- mettre en œuvre les aménagements de voirie

### ☞ Orientations étudiées dans le cadre du PLD

- Cf. planches ci-après

### Acteurs concernés

- maîtrise d'ouvrage de l'étude de faisabilité : Bièvres, État (Ministère de la Défense)
- maîtrise d'ouvrage des aménagements : État
- financements : CG 78, RIF, État
- autres partenaires : associations locales de cyclistes et piétons

### Estimations financières

- coût de l'étude de faisabilité : 15 k€ environ
- coût des aménagements de voiries : 2 340 k€<sup>9</sup>

### Points critiques conditionnant la mise en œuvre

- route à forte circulation

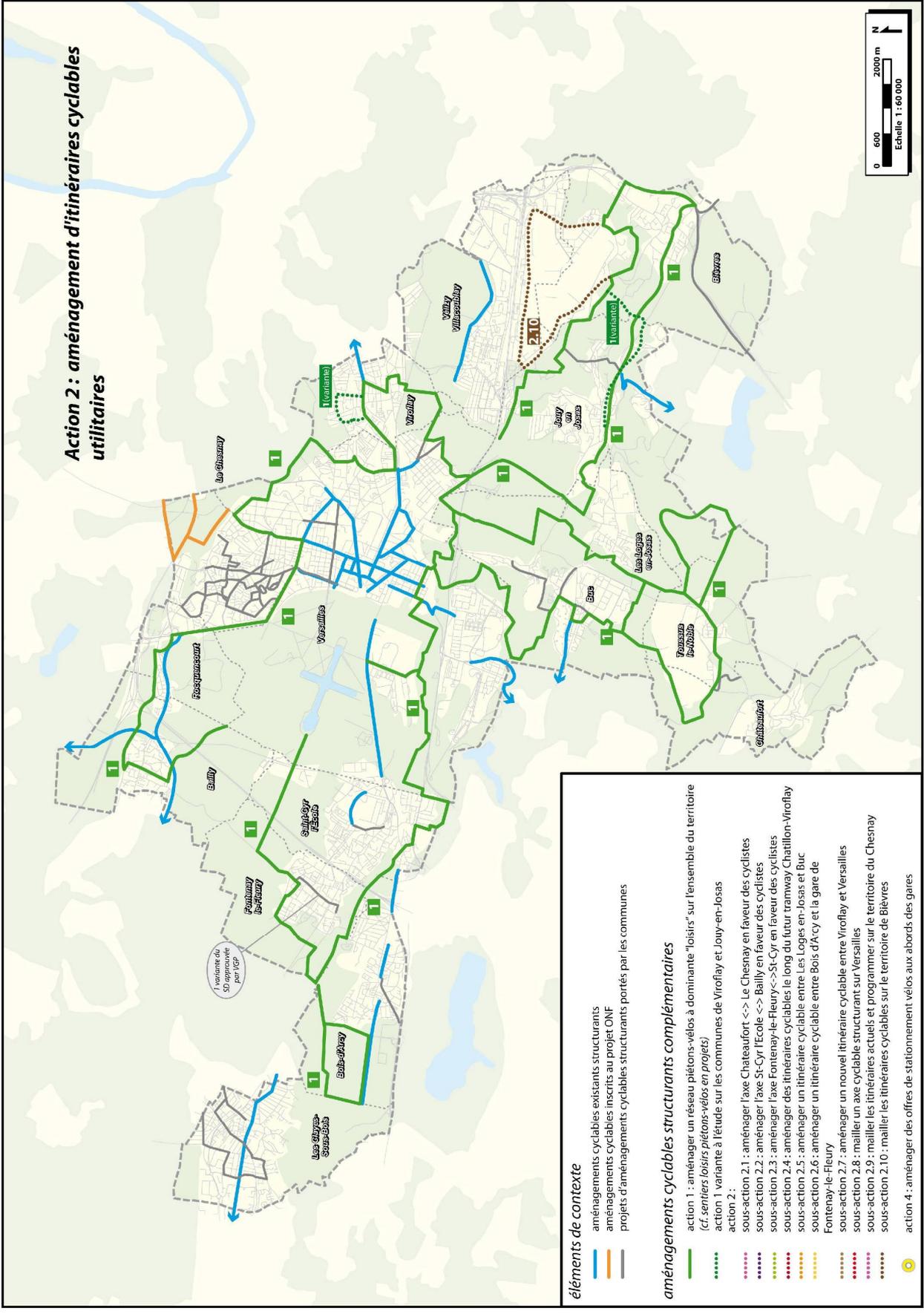
### Echéancier



### Actions liées

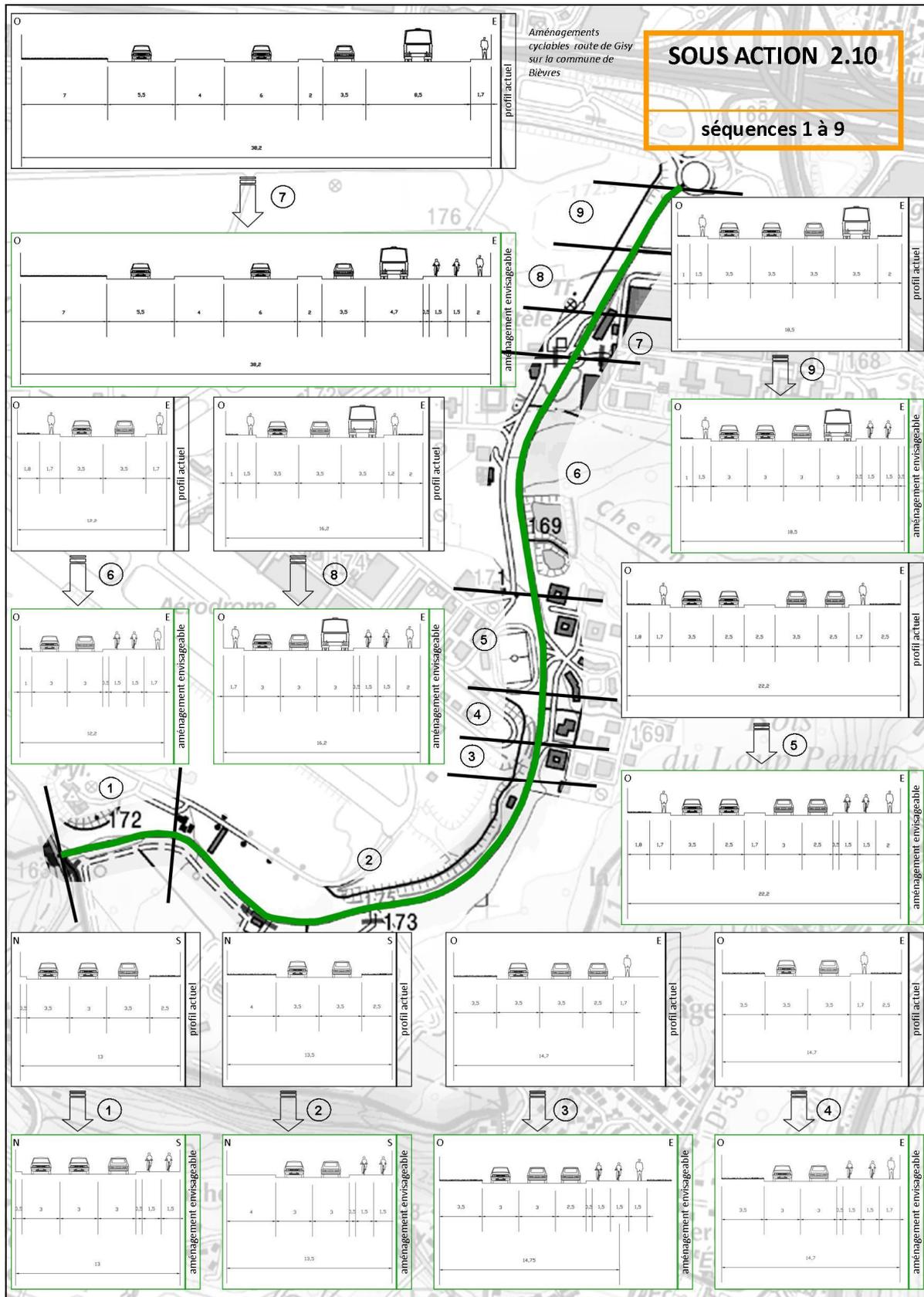
|   |      |
|---|------|
| <i>Volet transports collectifs</i>  | 1.12 |
| <i>Volet modes doux</i>   | 1    |
| <i>Volet circulation générale et stationnement, transport et livraisons de marchandises</i> | 3    |

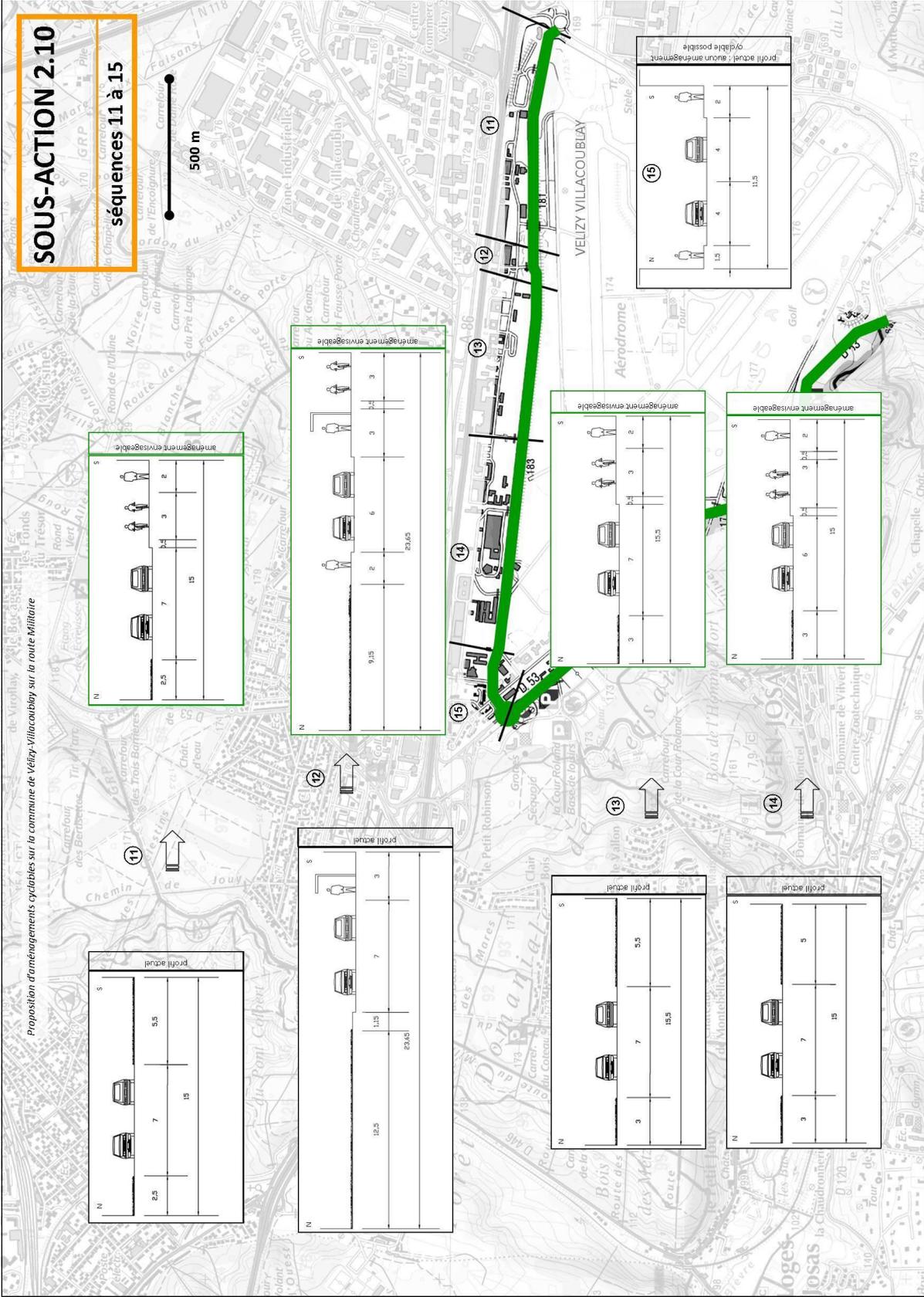
<sup>9</sup> Sur la base des ratios kilométriques suivants :  
 - piste cyclable = 150 € par mètre linéaire et par sens  
 - zone 30 = 150 € par mètre linéaire

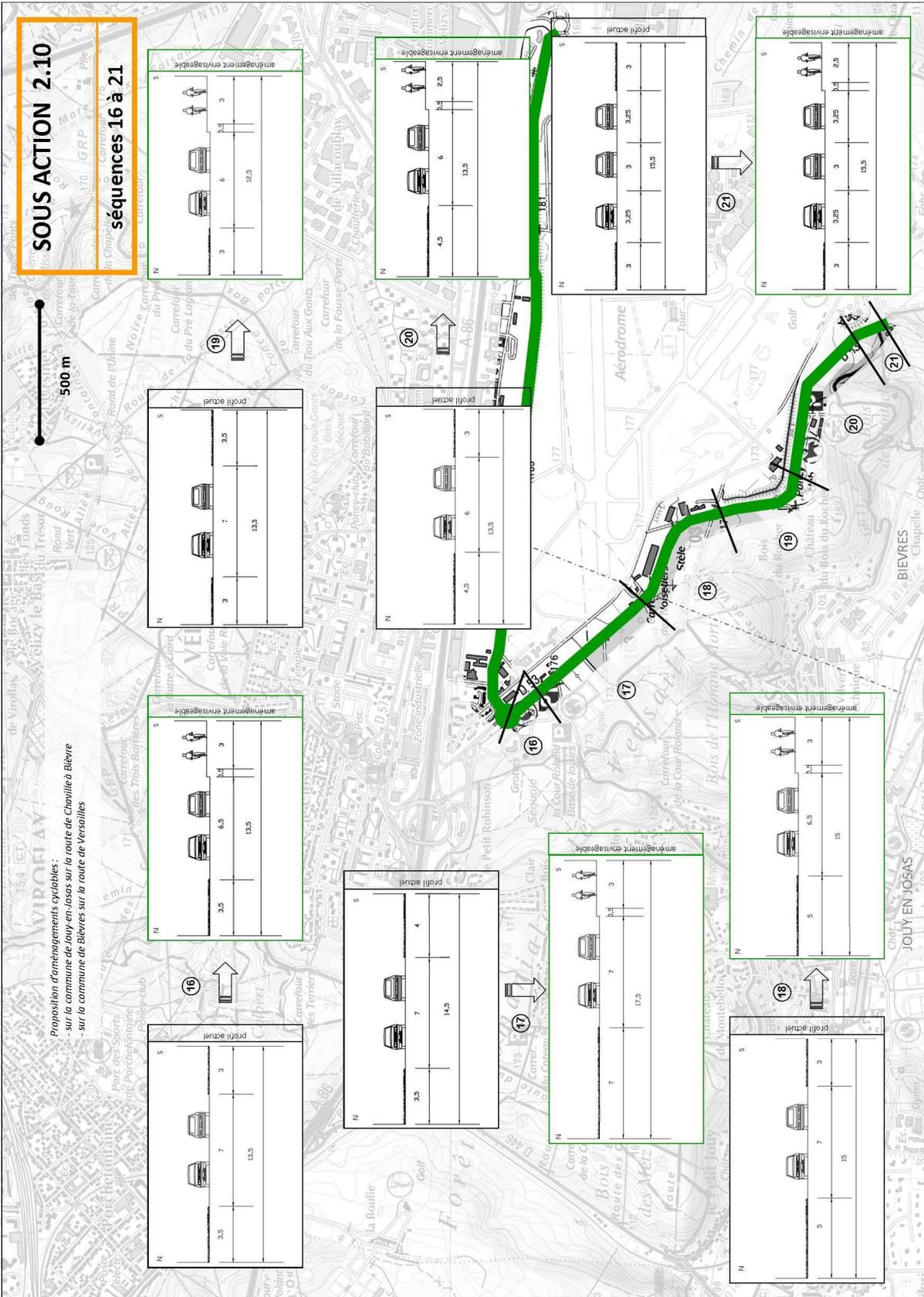


**Action 2 : aménagement d'itinéraires cyclables utilitaires**

- éléments de contexte**
- aménagements cyclables existants structurants
  - aménagements cyclables inscrits au projet ONF
  - projets d'aménagements cyclables structurants portés par les communes
- aménagements cyclables structurants complémentaires**
- action 1 : aménager un réseau piétons-vélos à dominante "loisirs" sur l'ensemble du territoire (cf. sentiers loisirs piétons-vélos en projets)
  - action 1 variante à l'étude sur les communes de Viroray et Jouy-en-Josas
  - action 2 :
  - sous-action 2.1 : aménager l'axe Chateaufort <-> Le Chesnay en faveur des cyclistes
  - sous-action 2.2 : aménager l'axe St-Cyr l'Ecole <-> Bailly en faveur des cyclistes
  - sous-action 2.3 : aménager l'axe Fontenay-le-Fléury <-> St-Cyr en faveur des cyclistes
  - sous-action 2.4 : aménager des itinéraires cyclables le long du futur tramway Chatillon-Viroflay
  - sous-action 2.5 : aménager un itinéraire cyclable entre Les Loges-en-Josas et Buc
  - sous-action 2.6 : aménager un itinéraire cyclable entre Bois d'Acay et la gare de Fontenay-le-Fléury
  - sous-action 2.7 : aménager un nouvel itinéraire cyclable entre Viroflay et Versailles
  - sous-action 2.8 : mailler un axe cyclable structurant sur Versailles
  - sous-action 2.9 : mailler les itinéraires actuels et programmer sur le territoire du Chesnay
  - sous-action 2.10 : mailler les itinéraires cyclables sur le territoire de Bléville
  - action 4 : aménager des offres de stationnement vélos aux abords des gares









## OBJECTIF 2 :

# Conforter et sécuriser les déplacements des modes doux et des PMR sur les territoires communaux

---

**ACTION 3 : Suivre la révision des plans de circulation communaux..... 166**

## ACTION 3 :

### Suivre les révisions des plans de circulation communaux

#### Objectifs

- identifier les aménagements à réaliser en faveur des modes doux et des Personnes à Mobilité Réduite, à l'échelle des rues et quartiers, dans le cadre des révisions des plans de circulation communaux

#### Nature et contenu de l'action

- suivre les réflexions menées par chaque commune pour la révision de leur plan de circulation
- assurer la cohérence entre ces différentes démarches communales

#### Acteurs concernés

- maîtrise d'ouvrage de l'étude de faisabilité : communes
- maîtrise d'ouvrage des aménagements : gestionnaires des voiries identifiées dans les propositions issues des études de faisabilité
- financements : gestionnaires des voiries identifiées dans les propositions issues des études de faisabilité
- partenaires : associations locales de cyclistes, piétons et PMR, associations de quartiers

#### Estimations financières

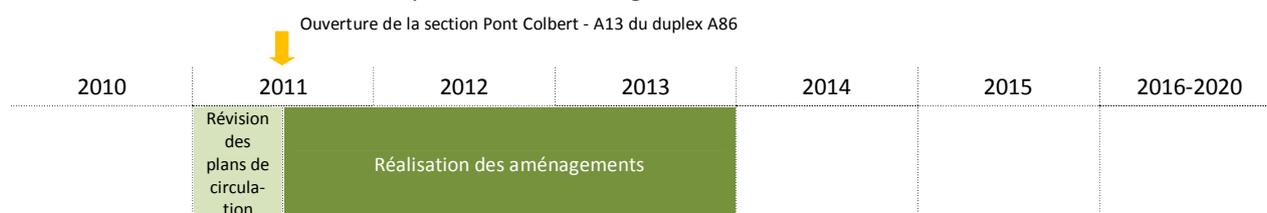
- coût des études de révision des plans de circulation communaux : 25 k€ à 55 k€ selon les communes
- coût des aménagements : à déterminer à l'issue de ces études

#### Points critiques conditionnant la mise en œuvre

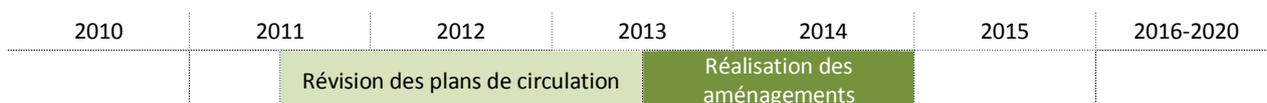
✓

#### Echéancier

- Communes de Bièvres, Jouy-en-Josas et Les Loges en Josas



- Autres communes



#### Actions liées

Volet transports collectifs

Toutes les actions et sous-actions

Volet modes doux

Toutes les actions et sous-actions

Volet circulation générale et stationnement, transport et livraisons de marchandises

Toutes les actions et sous-actions

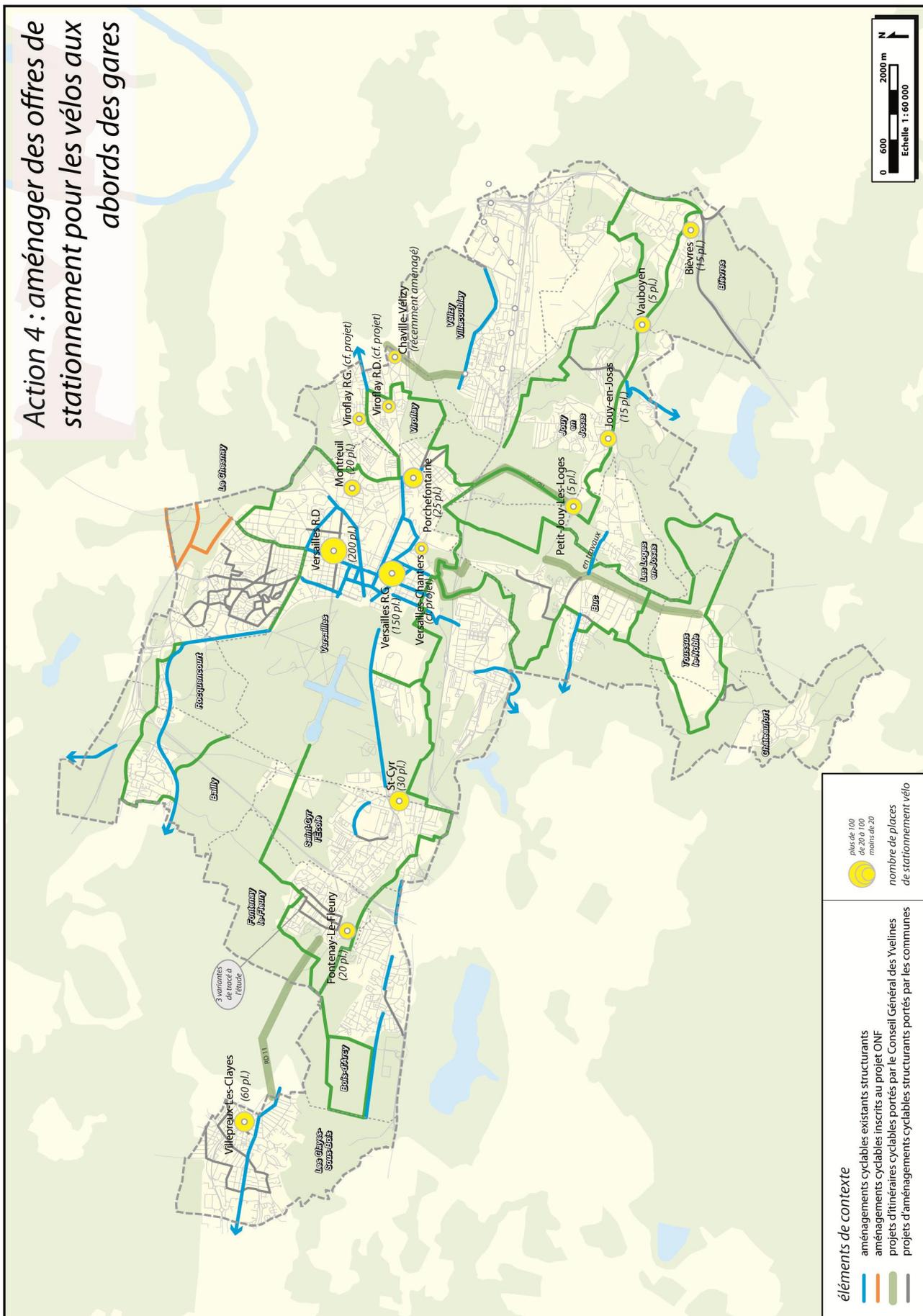
# OBJECTIF 3 :

## Développer l'offre en stationnement pour les vélos

---

|  |            |
|--|------------|
| <b>ACTION 4 : Aménager des offres en stationnement pour les vélos aux abords des gares .....</b> | <b>169</b> |
| <b>ACTION 5 : Développer l'offre en stationnement pour les vélos sur le territoire .....</b>     | <b>170</b> |

# Action 4 : aménagement des offres de stationnement pour les vélos aux abords des gares



## ACTION 4 :

# Aménager des offres en stationnement pour les vélos aux abords des gares

### Objectifs

- aux abords de chaque gare du territoire, aménager une offre en stationnement pour les vélos, dimensionnée, sécurisée et directement accessible

### Nature et contenu de l'action

- **implanter des parcs de stationnement** deux-roues à proximité immédiate de chaque gare

### Acteurs concernés

- maîtrise d'ouvrage de l'étude de faisabilité : VGP, SNCF, STIF
- maîtrise d'ouvrage des aménagements : dépend de la domanialité des sites identifiés dans les études de faisabilité pour l'aménagement de stationnement vélos aux abords des gares
- financements : STIF (Cf. Schéma Directeur du stationnement vélos en cours d'élaboration), SNCF, RIF, VGP, CG 78

### Estimations financières

- parcs de stationnement : environ 10 k€ pour 10 arceaux couverts, soit 500 à 550 k€

### Points critiques conditionnant la mise en œuvre

✓

### Echéancier

| 2010 | 2011   | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016-2020 |
|------|--|------|------|------|------|-----------|
|      | Dépend des travaux d'aménagement de chaque pôle d'échanges |      |      |      |      |           |

### Actions liées

*Volet transports collectifs*

3.1 à 3.14

*Volet modes doux*

1, 2.1, 2.2, 2.3, 2.4, 2.6, 2.8

*Volet circulation générale et stationnement, transport et livraisons de marchandises* -

## ACTION 5 :

# Développer l'offre en stationnement pour les vélos sur le territoire

### Objectifs

- offrir aux cyclistes la possibilité de garer leur vélo en toute sécurité sur le **domaine public et privatif**, aux points d'origine et de destination de leurs déplacements

### Nature et contenu de l'action

- **implanter des parcs de stationnement** deux-roues sur voirie, notamment au niveau des générateurs d'intérêt intercommunal (publics et privés) desservis par les itinéraires cyclables, aux gares.
- **imposer dans les PLU** de prévoir dans toute construction nouvelle du stationnement vélo. Les normes restent à définir au niveau communal.

### ☞ Orientations étudiées dans le cadre du PLD

Exemples de normes de stationnement pour les vélos :

| Territoire     | Source  | Logements                 | Bureaux                      | Etablissements d'enseignement |
|----------------|---|---------------------------|------------------------------|-------------------------------|
| Ile de France  | Guide PDUIF « Les normes de stationnement dans les Plans Locaux d'Urbanisme » | 1% SHON                   | 0,3% SHON                    | 0,1 m <sup>2</sup> /élève     |
| Plaine Commune | Normes inscrites dans le PLD de Plaine Commune                                | 1pl/ 40m <sup>2</sup>     | 1 pl/ 100m <sup>2</sup> SHON | /                             |
| Grenoble       | PLU de Grenoble   | 1m <sup>2</sup> /lgt aidé | 1m <sup>2</sup> / 3 employés | /                             |
| Berlin         | Berlin (source : IAURIF 2004)   | 2pl/ lgt                  | 1pl/ 150m <sup>2</sup>       | 1pl/ 5 élèves                 |

### Acteurs concernés

- maîtrise d'ouvrage de l'étude de faisabilité : gestionnaires des voiries concernées
- maîtrise d'œuvre des aménagements : gestionnaires des voiries concernées
- financements : RIF, CG78
- partenaires : associations locales de cyclistes

### Estimations financières

- parc de stationnement : environ 5,5 k€ pour 10 arceaux double sur voirie

### Points critiques conditionnant la mise en œuvre

- impacts sur le partage des voiries : suppression de places de stationnement des voitures

### Echéancier

| 2010       | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016-2020 |
|------------|------|------|------|------|------|-----------|
|            |      |      |      |      |      |           |
| En continu |      |      |      |      |      |           |

### Actions liées

|  |   |
|--|---|
| Volet transports collectifs  | — |
| Volet modes doux   | 4 |
| Volet circulation générale et stationnement, transport et livraisons de marchandises | — |

# OBJECTIF 4 :

## Inciter à la pratique de la marche et du vélo

---

**ACTION 6 : Faire connaître les aménagements piétons et cyclables (jalonner, sensibiliser, informer).....**

**172**

## ACTION 6 :

# Faire connaître les aménagements piétons et cyclables (jalonner, sensibiliser, informer)

### Objectifs

- faire connaître les aménagements réalisés (aménagements structurants, raccourcis...)
- rendre plus lisible le réseau, faciliter son utilisation

### Nature et contenu de l'action

- mise en place d'un **jalonnement spécifique** pour les cyclistes (forme, couleur, dimensions, hauteur de pose). Il sera hiérarchisé et indiquera les générateurs (d'intérêt communautaire et locaux) et les distances à parcourir. Ce jalonnement peut être complété par des cartes aux principaux points de convergence.
- information : à l'instar du guide bus, **éditer un plan vélo** présentant les itinéraires et les liaisons vers les territoires voisins, les lieux de stationnement et les lieux d'information, quelques conseils sur la pratique du vélo et la sécurité routière ; distribution de ce plan dans toutes les boîtes aux lettres et mise à disposition dans les mairies, équipements publics et gares ; réactualisation régulière du plan.
- des **actions ponctuelles de sensibilisation** : lors de journées particulières (semaine de la mobilité, fêtes locales...) ; campagnes dans les établissements scolaires ; articles dans les bulletins municipaux et le journal communautaire lors de la création de nouveaux aménagements.

### Acteurs concernés

- maîtrise d'ouvrage pour l'édition de plans d'itinéraires cyclables et d'offres en stationnement pour les vélos : VGP, communes
- maîtrise d'ouvrage du jalonnement : gestionnaires des voiries concernées
- financements : VGP, communes, RIF, gestionnaires des voiries concernées
- partenaires : associations locales de cyclistes

### Estimations financières

- édition d'un plan : 25 k€ à 30 k€ pour 20 000 exemplaires environ
- jalonnement spécifique pour les cyclistes : 2,5 k€ environ pour 10 panneaux

### Points critiques conditionnant la mise en œuvre

- cohérence avec le jalonnement routier et local des communes.

### Echéancier

| 2010 | 2011       | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016-2020 |
|------|------------|------|------|------|------|-----------|
|      | En continu |      |      |      |      |           |

### Actions liées

*Volet transports collectifs*

—

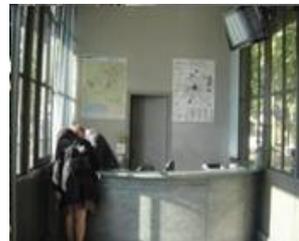
*Volet modes doux*

*Toutes les actions et les sous-actions*

*Volet circulation générale et stationnement, transport et livraisons de marchandises*

*1, 2, 3, 4, 5, 13, 14*

# Volet circulation générale et stationnement, transport et livraisons de marchandises

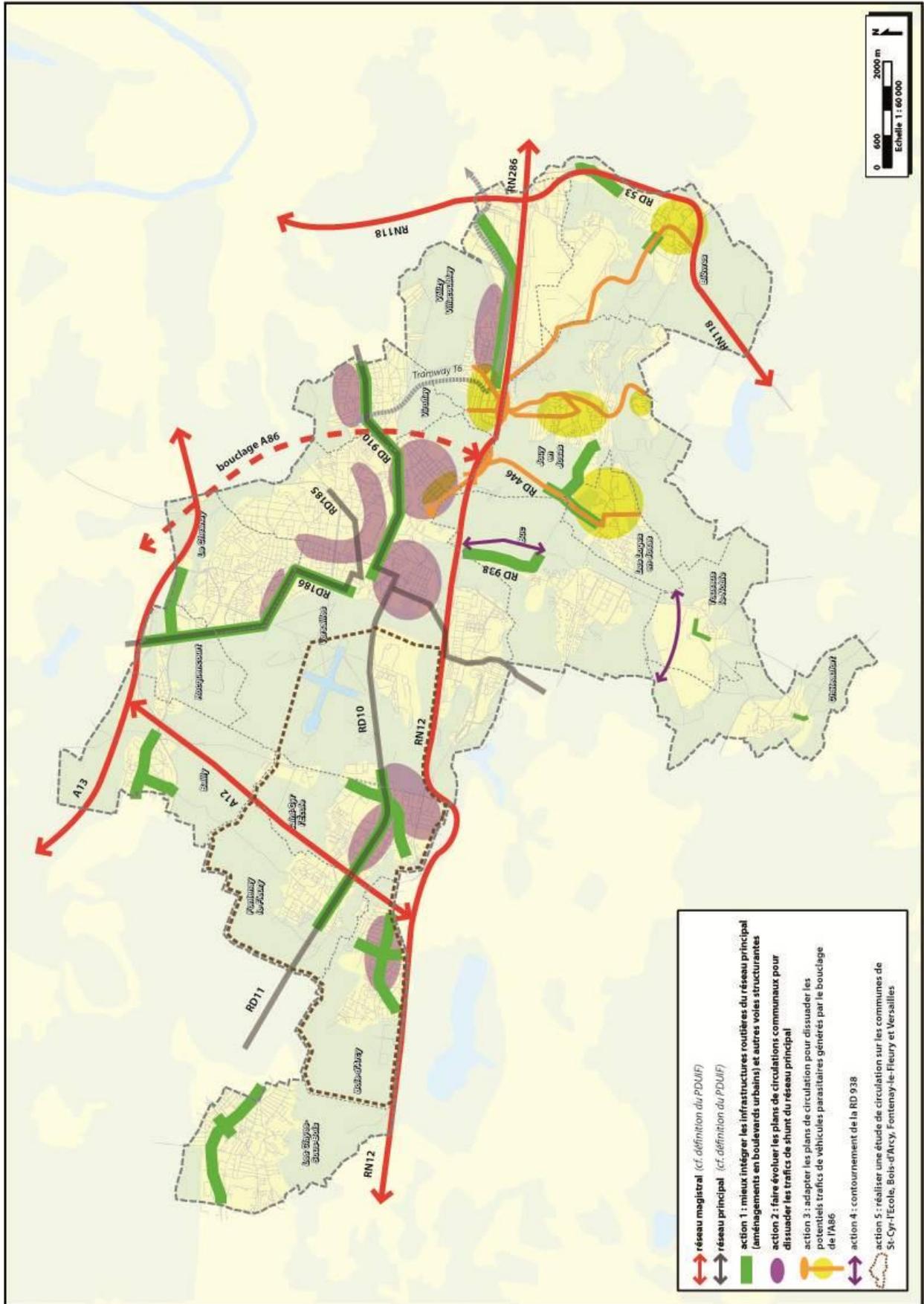


# OBJECTIF 1 :

## Hiérarchiser le réseau de voirie et anticiper les potentiels points durs à terme

---

|  |            |
|--|------------|
| <b>ACTION 1 : Mieux intégrer les infrastructures routières du réseau principal et autres voies structurantes .....</b>                                   | <b>176</b> |
| <b>ACTION 2 : Faire évoluer les plans de circulation communaux pour dissuader les trafics de shunt du réseau principal.....</b>                          | <b>177</b> |
| <b>ACTION 3 : Adapter les plans de circulation pour dissuader les potentiels trafics de véhicules parasites générés par le bouclage de l'A86 .....</b>   | <b>178</b> |
| <b>ACTION 4 : Suivre les études du Département des Yvelines sur le contournement de la RD938 et étudier une déviation de l'agglomération de Buc.....</b> | <b>179</b> |
| <b>ACTION 5 : Réaliser une étude de circulation sur le secteur de Saint-Cyr-l'Ecole.....</b>   | <b>181</b> |
| <b>ACTION 6 : Réaliser des murs antibruit le long des infrastructures routières sources de nuisances sonores élevées .....</b>                           | <b>182</b> |



## ACTION 1 :

# Mieux intégrer les infrastructures routières du réseau principal et autres voies structurantes

### Objectifs

- requalifier certains tronçons des voiries suivantes, pour apaiser la vitesse de circulation générale, tendre vers des principes de **réaménagement en boulevards urbains** :

|                    |  |
|--------------------|--|
| Bailly             | Rue de Maule (ex RD307)<br>Rue du Plan de l'Aître (chemin vicinal de Bailly à Fontenay-le-Fleury)            |
| Bièvres            | RD 533 (rue de Paris)<br>Rue Léon Mignotte (de la place E. Chennevière au sentier de Bel-Air)                |
| Jouy-en-Josas      | RD 446 (rue Charles de Gaulle)   |
| Les Loges-en-Josas | rue du Petit Jouy  |
| Buc                | RD 938 (rue Louis Blériot)   |
| Viroflay           | RD 910 (avenue du Général Leclerc)   |
| Versailles         | RD 10 (avenue de Paris)  |
| Saint-Cyr-l'École  | RD 10 (avenue Pierre Curie)<br>RD 11 (rue Gabriel Péri/avenue Jean Jaurès)<br>RD 7 (rue du Docteur Vaillant) |

### Nature et contenu de l'action

- réaliser des études de requalification de voiries sur les axes identifiés
- mettre en œuvre les aménagements qui auront été définis par les études de faisabilité

### Acteurs concernés

- maîtrise d'ouvrage des études de requalification de voiries : gestionnaires des voiries concernées
- maîtrise d'ouvrage des aménagements : gestionnaires des voiries concernées
- financements : gestionnaires des voiries concernées
- autres partenaires : VGP

### Estimations financières

- études de requalification : à déterminer ultérieurement par les gestionnaires des voiries concernées
- coûts aménagements : à déterminer à l'issue des études de requalification de voiries

### Points potentiellement critiques conditionnant la mise en œuvre

- frais d'investissement à déterminer par les études de faisabilité
- tout aménagement sur la RD10 nécessite l'accord du Ministère de la Culture

### Echéancier

| 2010 | 2011                                   | 2012 | 2013 | 2014                   | 2015 | 2016-2020 |
|------|--|------|------|------------------------|------|-----------|
|      | Etudes de requalifications des voiries |      |      | Travaux d'aménagements |      |           |

### Actions liées

Volet transports collectifs

Impact global sur l'ensemble des actions de ce volet

Volet modes doux

Impact global sur l'ensemble des actions de ce volet

Volet circulation générale et stationnement, transport 2, 3, 4, 5, 12 à 18

## ACTION 2 :

### Faire évoluer les plans de circulation communaux pour dissuader les trafics de shunt du réseau principal

#### Objectifs

- dissuader les itinéraires parasites empruntant des voies locales pour éviter les difficultés de circulation sur le réseau principal

#### Nature et contenu de l'action

- réaliser des études de révision des logiques de circulation (tous modes) sur les secteurs identifiés.

#### Acteurs concernés

- maîtrise d'ouvrage de l'étude de faisabilité : communes
- maîtrise d'ouvrage des aménagements : communes
- financements : gestionnaires des voiries concernées
- autres partenaires : VGP

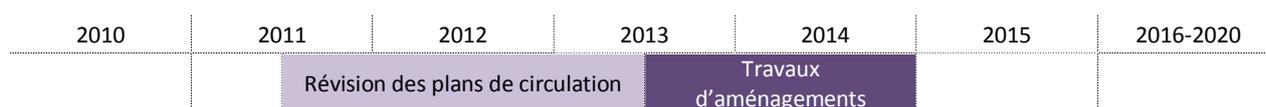
#### Estimations financières

- études de révision des plans de circulation communaux : 40 k€ à 55 k€ (selon les communes)
- coût des aménagements : à déterminer à l'issue des études de révision des plans de circulation

#### Points potentiellement critiques conditionnant la mise en œuvre

- frais d'investissement à déterminer par les études de faisabilité
- concertation impérative entre communes limitrophes

#### Echéancier



#### Actions liées

*Volet transports collectifs*

*Impact global sur l'ensemble des actions de ce volet*

*Volet modes doux*

*Impact global sur l'ensemble des actions de ce volet*

*Volet circulation générale et stationnement, transport et livraisons de marchandises*

*1, 3, 5, 12 à 18*

## ACTION 3 :

### Adapter les plans de circulation pour dissuader les potentiels trafics de véhicules parasites générés par le bouclage de l'A86

#### Objectifs

- anticiper les possibles effets parasites du bouclage de l'A86 et préserver les quartiers résidentiels pouvant potentiellement être impactés à terme.

#### Nature et contenu de l'action

- réaliser des études de requalification de voiries et de révision des logiques de circulation (tous modes) sur les axes et secteurs identifiés
- étudier l'opportunité d'un nouvel échangeur de l'A86 au niveau de la place Louis XIV à Versailles
- identifier les communes concernées par les flux générés et déterminer des mesures compensatoires

#### Acteurs concernés

- maîtrise d'ouvrage de l'étude de faisabilité : communes
- maîtrise d'ouvrage des aménagements : communes
- financements : gestionnaires des voiries concernées
- autres partenaires : DIRIF, COFIROUTE, VGP

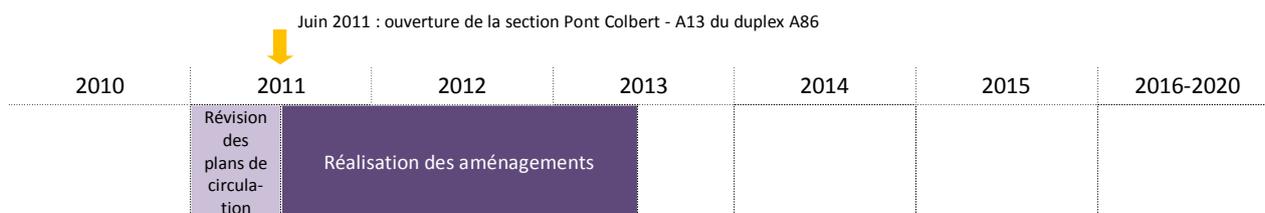
#### Estimations financières

- études d'adaptation des plans de circulation communaux : 25 k€ à 40 k (selon les communes)

#### Points potentiellement critiques conditionnant la mise en œuvre

- frais d'investissement à déterminer par les études de faisabilité
- nécessite d'avoir des données fiables et récentes de la part de l'Etat

#### Echéancier



#### Actions liées

Volet transports collectifs

Impact global sur l'ensemble des actions de ce volet

Volet modes doux

Impact global sur l'ensemble des actions de ce volet

Volet circulation générale et stationnement, transport et livraisons de marchandises

1, 2, 4, 13 à 15

## ACTION 4 :

### Suivre les études du Département des Yvelines sur le maillage de la RD 938 et étudier une déviation de l'agglomération de Buc

#### Objectifs

- suivre la réalisation des études complémentaires relatives au contournement de la RD938 et leur mise en œuvre opérationnelle

#### Nature et contenu de l'action

Par délibération en date du 19 février 2010 relative à l'amélioration du maillage routier au sud de la RN12 et aux abords de la RD938), le Département des Yvelines a arrêté le principe des trois opérations suivantes :

- o Création d'une liaison entre la RD938 et la RD91 à Buc et à Guyancourt
- o Aménagement ponctuel dans ses emprises de la voie communale n°2 à l'initiative des communes de Buc et des Loges-en-Josas
- o Aménagement d'un troisième accès « Sud » au Technocentre de Renault par les voies communales à Châteaufort et à Guyancourt

Il est par ailleurs demandé une véritable déviation de l'agglomération de Buc.



#### Acteurs concernés

- maîtrise d'ouvrage des études de faisabilité : CG 78
- maîtrise d'ouvrage des aménagements : CG 78
- financements : CG 78
- autres partenaires : VGP, Buc, communes concernées, CASQY

## Estimations financières

- coût de l'étude : à déterminer ultérieurement par le CG 78
- coût des aménagements : à déterminer à l'issue des études

## Points potentiellement critiques conditionnant la mise en œuvre

- coût d'investissement à déterminer par les études de faisabilité
- impact environnemental de la **dévi**ation de la rue Louis Blériot, au droit de l'agglomération, dont le tracé emprunterait le Bois Gonards.

## Echéancier



## Actions liées

|   |                  |
|---|------------------|
| <i>Volet transports collectifs</i>  | 1.1              |
| <i>Volet modes doux</i>   | 1, 2.1, 2.5      |
| <i>Volet circulation générale et stationnement, transport et livraisons de marchandises</i> | 1, 2, 3, 13 à 15 |

## ACTION 5 :

### Réaliser une étude de circulation sur le secteur de Saint-Cyr-l'Ecole

#### Objectifs

- définir - à l'horizon actuel et à l'horizon 2020 - le schéma de circulation et des transports permettant de :
  - o répondre aux besoins futurs en déplacement des communes concernées,
  - o permettre le rabattement sur les infrastructures de transports en commun existantes ou futures,
  - o créer ou renforcer les liaisons avec l'extérieur de la zone d'étude afin de faciliter l'écoulement du trafic,
  - o diminuer les nuisances liées à la saturation du trafic routier,
  - o étudier la faisabilité et la cohérence d'aménagements particuliers, en liaison avec les programmes urbains envisagés.

#### Nature et contenu de l'action

- réaliser l'étude de circulation (la commune de Bois d'Arcy se dit réservée au sujet de l'aménagement d'une liaison RN12 – Croix Bonnet avec le lieu-dit du Trou Moreau (RD11) ; ce débat aura lieu dans le cadre de l'étude de circulation)

#### Acteurs concernés

- maîtrise d'ouvrage de l'étude de faisabilité : CG 78, VGP
- maîtrise d'ouvrage des aménagements : -
- financements : CG 78, VGP
- autres partenaires : Fontenay-le-Fleury, Bois d'Arcy, Versailles, Saint-Cyr-l'Ecole, Bailly

#### Estimations financières

- coût de l'étude : 150 k€
- coût des aménagements : à déterminer à l'issue de l'étude

#### Points potentiellement critiques conditionnant la mise en œuvre

- frais d'investissement à déterminer par les études de faisabilité

#### Echéancier

| 2010  | 2011 | 2012 | 2013                                       | 2014 | 2015 | 2016-2020 |
|-------|------|------|--|------|------|-----------|
| Etude |      |      | Travaux d'aménagement (2013 : travaux RD7) |      |      |           |

#### Actions liées

|   |                         |
|---|-------------------------|
| <i>Volet transports collectifs</i>  | <i>Divers</i>           |
| <i>Volet modes doux</i>   | <i>1, 2.2, 2.3, 2.6</i> |
| <i>Volet circulation générale et stationnement, transport et livraisons de marchandises</i> | <i>1, 2, 6, 13 à 15</i> |

## ACTION 6 :

### Réaliser des murs antibruit le long des infrastructures routières sources de nuisances sonores élevées

#### Objectifs

- accompagner les communes dans leurs démarches de réduction des nuisances sonores liées aux transports, qu'ils soient routiers, ferrés ou aériens

#### Nature et contenu de l'action

- suivre les études en cours sur la base des éléments de diagnostic (cartographie du bruit)
- accompagner les communes dans la résorption des points noirs de bruit

#### Acteurs concernés

- maîtrise d'ouvrage des études de faisabilité : DRE
- maîtrise d'ouvrage des aménagements : DRE
- financements : DRE, Région, VGP, communes
- autres partenaires : Région, VGP, communes

#### Estimations financières

- coût des études : déjà engagées
- coût des aménagements : à déterminer à l'issue des études

#### Points potentiellement critiques conditionnant la mise en œuvre

- coûts d'investissement, à déterminer par les études de faisabilité

#### Echéancier

| 2010 | 2011       | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016-2020 |
|------|------------|------|------|------|------|-----------|
|      | En continu |      |      |      |      |           |

#### Actions liées

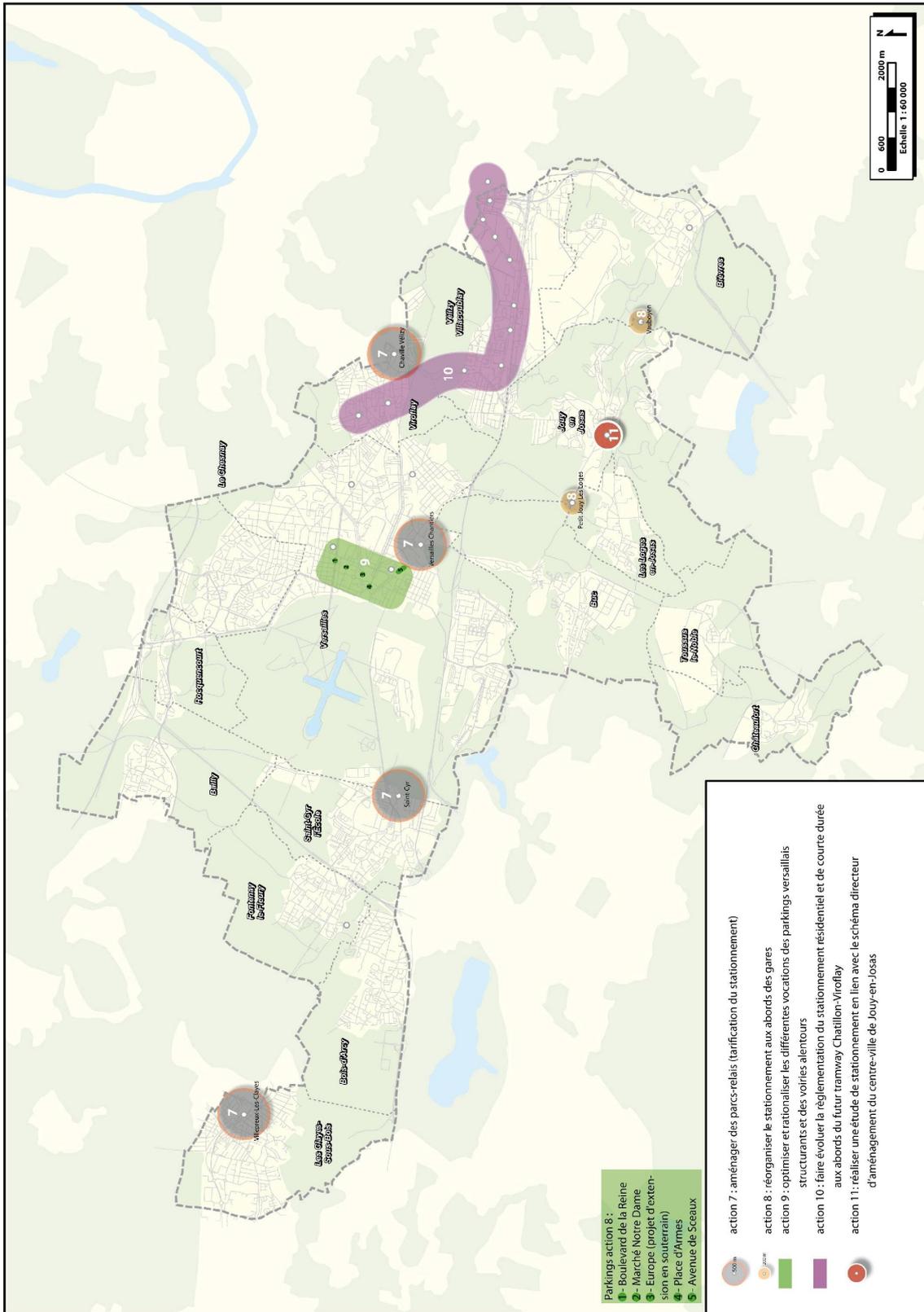
|   |                         |
|---|-------------------------|
| <i>Volet transports collectifs</i>  | <i>Divers</i>           |
| <i>Volet modes doux</i>   | <i>1, 2.2, 2.3, 2.6</i> |
| <i>Volet circulation générale et stationnement, transport et livraisons de marchandises</i> | <i>1, 2, 6, 13 à 15</i> |

# OBJECTIF 2 :

## Rationaliser l'offre en stationnement

---

|   |            |
|---|------------|
| <b>ACTION 7 : Aménager les Parcs Relais d'intérêt communautaire .....</b>   | <b>185</b> |
| <b>ACTION 8 : Réaménager le stationnement aux abords des gares de Petit Jouy-Les Loges et Vauboyen.....</b>   | <b>187</b> |
| <b>ACTION 9 : Optimiser et rationaliser les différentes vocations des parkings versaillais structurants et des voiries alentours.....</b>               | <b>188</b> |
| <b>ACTION 10 : Faire évoluer la réglementation du stationnement résidentiel et de courte durée aux abords du futur tramway Châtillon-Viroflay .....</b> | <b>189</b> |
| <b>ACTION 11 : Réaliser une étude de stationnement en lien avec le schéma directeur d'aménagement du centre-ville de Jouy-en-Josas .....</b>            | <b>190</b> |



## ACTION 7 :

### Aménager les Parcs Relais d'intérêt communautaire

#### Objectifs

- aménager des parcs de stationnement payants aux abords des gares de Villepreux-les-Clayes, Saint-Cyr-l'École, Versailles Chantiers

#### Nature et contenu de l'action

- réaliser des études de faisabilité de création et redimensionnement des Parcs Relais

#### **La politique régionale du STIF en matière d'aménagements de Parcs Relais :**

Une politique d'aide à l'investissement :

- subventions (STIF et RIF cumulé) de 3 100 € HT/place pour les parcs au sol et 10 000 € HT/place pour les parcs en structure (source : site internet STIF et SDPR)
- subordonnées aux conditions suivantes :
  - o subventions accordées :
    - pour les créations de Parc Relais
    - pour les Parcs Relais au sol de plus de 10 ans ou n'ayant jamais fait l'objet d'un financement régional
  - o maîtrise d'ouvrage publique du projet
  - o payant (obligatoire en zones 1 à 5)
  - o définition d'une politique de stationnement dans les 500 m autour du Parc Relais. Nécessité de réaliser une étude sur les conditions de stationnement dans le périmètre de 500 m et une projection des usages (voirie + Parc Relais) à l'horizon de la réalisation du Parc Relais
  - o articulation de l'offre en stationnement avec les autres modes de rabattement : transports en commun, modes doux
  - o transmission au STIF d'un dossier de demande de subvention

Un suivi par le STIF du fonctionnement du Parc Relais : versement d'un bonus si les objectifs de fréquentation du Parc Relais sont atteints (fréquentation effective  $\geq 80\%$  des prévisions.)

#### **La politique du Département des Yvelines :**

Par délibération en date du 18 juin 2010, le Département a décidé d'instaurer des aides financières accordées aux collectivités (communes ou intercommunalités) pour les parcs relais.

Ces aides sont conditionnées :

- au versement d'un financement par le STIF et la Région Ile-de-France
- à l'implantation d'au moins deux bornes d'alimentation électrique (pouvant comporter chacune jusqu'à 4 prises électriques) adaptées au rechargement électrique des véhicules électriques ou hybrides
- à l'élaboration d'un dossier de demande de subvention et à une délibération sollicitant une aide départementale

Elles portent sur :

- les études d'opportunité et d'accessibilité (à hauteur de 50% du montant restant à la charge de la commune ou de l'intercommunalité, dans la limite d'un plafond d'étude de 45 000 € HT)
- les études d'insertion urbaine (à hauteur de 50% du montant restant à la charge de la commune ou de l'intercommunalité, dans la limite d'un plafond d'étude de 45 000 € HT)
- la création ou l'extension de parcs relais (aide complémentaire pour les projets subventionnés par le STIF et la Région si le coût est supérieur aux montants plafonds, à hauteur de 50% du montant restant à la charge de la commune ou de l'intercommunalité, aide plafonnée à 10% du montant alloué par le STIF et la Région, hors acquisition foncière)

## Acteurs concernés

- maîtrise d'ouvrage de l'étude de faisabilité : VGP, Les Clayes-sous-Bois pour le Parc Relais de Villepreux-les-Clayes
- maîtrise d'ouvrage des aménagements : VGP, Les Clayes-sous-Bois pour le Parc Relais de Villepreux-les-Clayes
- financements : STIF, RIF, CG78, VGP

## Estimations financières

- coûts des études de faisabilité : intégrés aux coûts des études de réaménagement des pôles d'échanges définis dans le volet 1 « Transport collectifs »
- coût des aménagements : à déterminer à l'issue des études de faisabilité
- ratios unitaires :
  - o 850 € par place de stationnement en surface
  - o 1 700 € par place de stationnement en souterrain

## Points potentiellement critiques conditionnant la mise en œuvre

- impacts financiers à mesurer

## Echéancier



## Actions liées

|   |                        |
|---|------------------------|
| <i>Volet transports collectifs</i>  | 3.1, 3.5, 3.6          |
| <i>Volet modes doux</i>   | 4                      |
| <i>Volet circulation générale et stationnement, transport et livraisons de marchandises</i> | 1, 2, 3, 4, 5, 13 à 15 |

## ACTION 8 :

# Réaménager le stationnement aux abords des gares de Petit Jouy-Les Loges et Vauboyen

### Objectifs

- matérialiser des places de stationnement aux abords des gares de Petit Jouy-Les Loges et de Vauboyen.

### Nature et contenu de l'action

- réaliser des études de faisabilité et mettre en œuvre

### Acteurs concernés

- maîtrise d'ouvrage de l'étude de faisabilité : communes concernées, VGP
- maîtrise d'ouvrage des aménagements : communes concernées, VGP
- financements : communes concernées, VGP, CG78

### Estimations financières

- coût des études : pour mémoire
- coût des aménagements : à déterminer à l'issue des études de faisabilité
  - o ratios unitaires : 850 € par place de stationnement en surface

### Points potentiellement critiques conditionnant la mise en œuvre

- financements à préciser

### Echéancier



### Actions liées

|   |                        |
|---|------------------------|
| <i>Volet transports collectifs</i>  | 3.11, 3.12             |
| <i>Volet modes doux</i>   | 4                      |
| <i>Volet circulation générale et stationnement, transport et livraisons de marchandises</i> | 1, 2, 3, 4, 5, 13 à 15 |

## ACTION 9 :

# Optimiser et rationaliser les différentes vocations des parkings versillais structurants et des voiries alentours

### Objectifs

- renforcer la cohérence et la complémentarité entre la réglementation des parkings et celle des voiries environnantes (payant / gratuit, durées de stationnement autorisées, etc.)
- rationaliser l'offre et l'usage du stationnement (faire en sorte que les différentes offres soient utilisées dans les conditions et pour les motifs souhaités)

### Nature et contenu de l'action

- réaliser des études de faisabilité

### Acteurs concernés

- maîtrise d'ouvrage de l'étude de faisabilité : Versailles
- maîtrise d'ouvrage des aménagements : Versailles
- financements : Versailles

### Estimations financières

- coût de l'étude de rationalisation du stationnement : 10 à 15 k€ environ <sup>10</sup>
- coût des aménagements : à déterminer à l'issue des études de faisabilité
  - ratios unitaires : 850 € par place de stationnement en surface

### Points potentiellement critiques conditionnant la mise en œuvre

- frais d'investissement et de fonctionnement à mesurer

### Echéancier



### Actions liées

|   |                    |
|---|--------------------|
| <i>Volet transports collectifs</i>  | 2.2, 3.1, 3.2, 3.3 |
| <i>Volet modes doux</i>   | 2.8, 4             |
| <i>Volet circulation générale et stationnement, transport et livraisons de marchandises</i> | 1, 2, 6, 13 à 15   |

<sup>10</sup> L'étude de rationalisation du stationnement peut être intégrée à la révision du plan de circulation communale de Versailles (action 2)

## ACTION 10 :

### Faire évoluer la réglementation du stationnement résidentiel et de courte durée aux abords du futur tramway Châtillon-Viroflay

#### Objectifs

- inciter au stationnement des véhicules en rabattement sur le futur tramway, au niveau des parkings prévus à cet effet
- dissuader ce type de stationnement au sein des quartiers résidentiels

#### Nature et contenu de l'action

- réaliser des études de faisabilité

#### Acteurs concernés

- maîtrise d'ouvrage de l'étude de faisabilité : Vélizy-Villacoublay et Viroflay
- maîtrise d'ouvrage des aménagements : Vélizy-Villacoublay et Viroflay
- financements : Vélizy-Villacoublay et Viroflay

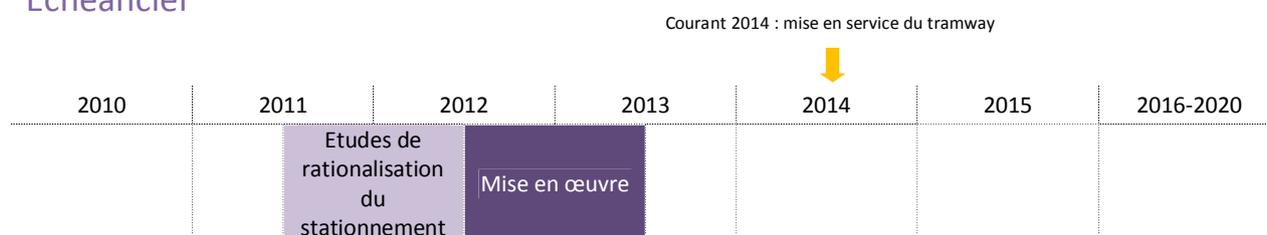
#### Estimations financières

- coût des études de rationalisation du stationnement<sup>11</sup> : 5 à 10 k€ à Viroflay ; 10 à 15 k€ à Villacoublay
- coût de mise en œuvre : à définir dans le cadre des études

#### Points potentiellement critiques conditionnant la mise en œuvre

✓

#### Echéancier



#### Actions liées

|  |               |
|--|---------------|
| Volet transports collectifs  | 1.15, 3.4     |
| Volet modes doux   | 2.4           |
| Volet circulation générale et stationnement, transport et livraisons de marchandises | 1, 2, 13 à 15 |

<sup>11</sup> Chacune de ces deux études peut être intégrée aux révisions de plans de circulation de Viroflay, et de Vélizy-Villacoublay

## ACTION 11 :

### Réaliser une étude de stationnement en lien avec le schéma directeur d'aménagement du centre-ville de Jouy-en-Josas

#### Objectifs

- adapter la politique de stationnement du centre-ville de Jouy-en-Josas au schéma directeur d'aménagement du centre-ville.

#### Nature et contenu de l'action

- réaliser des études de faisabilité et mettre en œuvre

#### Acteurs concernés

- maîtrise d'ouvrage de l'étude de faisabilité : Jouy-en-Josas
- maîtrise d'ouvrage des aménagements : Jouy-en-Josas
- financements : Jouy-en-Josas

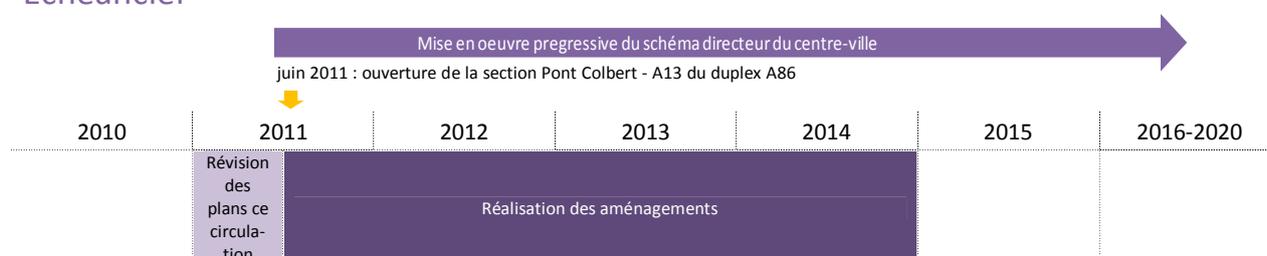
#### Estimations financières

- coût de l'étude : 5 à 10 k€<sup>12</sup>
- coût des aménagements (financements) et moyens de contrôle (fonctionnement)
- à déterminer par Jouy-en-Josas, en fonction des conclusions de l'étude

#### Points potentiellement critiques conditionnant la mise en œuvre

✓

#### Echéancier



#### Actions liées

- Volet transports collectifs* : 1.12, 1.15
- Volet modes doux* : 1, 4
- Volet circulation générale et stationnement, transport et livraisons de marchandises* : 3, 4, 13 à 15

<sup>12</sup> Cette étude peut être intégrée à l'étude de révision du plan de circulation de Jouy-en-Josas

# OBJECTIF 3 :

## Inciter à la pratique du covoiturage

---

|   |            |
|---|------------|
| <b>ACTION 12 : Optimiser le service de covoiturage existant .....</b> | <b>192</b> |
|---|------------|

### Optimiser le service de covoiturage existant

#### Objectifs

- optimiser le service existant de covoiturage de VGP :
  - o l'étendre aux communes de Bailly, Le Chesnay, Les Clayes-sous-Bois et Châteaufort
  - o promouvoir la démarche
  - o reprise par les communes membres du PLD sur leur site internet
  - o profiter des nouvelles compétences intégrées à Versailles Grand Parc (notamment culture) pour ajouter des fonctionnalités sur les événements.
- mettre en cohérence les différents services existants (Versailles Grand Parc, Conseil Général des Yvelines, Conseil Général de l'Essonne<sup>13</sup>) et en projet
- proposer les services de covoiturage aux habitants et actifs du territoire du PLD
- identifier des sites potentiels sur lesquels aménager physiquement du stationnement dédié au covoiturage

#### Nature et contenu de l'action

- réaliser une étude de faisabilité
- mettre en œuvre

#### *☞ Orientations étudiées dans le cadre du PLD*

- Zoom sur l'historique du site covoiturage de VGP :  
Le site de covoiturage est aujourd'hui accessible au grand public, mais à destination des entreprises notamment pour les zones d'activité de Buc et Satory.
- Premières orientations de principe pour l'aménagement physiques d'aires de covoiturage

#### Acteurs concernés

- maîtrise d'ouvrage de l'étude de faisabilité : VGP (étude opportunité et faisabilité)
- maîtrise d'œuvre des aménagements : VGP sur les parcs relais d'intérêt communautaire
- financements : STIF, SNCF, VGP
- autres partenaires : SNCF<sup>14</sup>, opérateurs de covoiturage (Green Cove...), CG91, CG78 et Vélizy-Villacoublay

#### Estimations financières

- coût de l'étude : 30 à 45 k€ environ
- coût de la maintenance du service de covoiturage : à déterminer par l'étude de faisabilité
- coût des aménagements de places de stationnement dédiées au covoitureurs : dépend des conclusions de l'étude de faisabilité

#### Points potentiellement critiques conditionnant la mise en œuvre

✓

#### Echéancier

| 2010  | 2011          | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016-2020 |
|-------|---------------|------|------|------|------|-----------|
| Etude | Mise en œuvre |      |      |      |      |           |

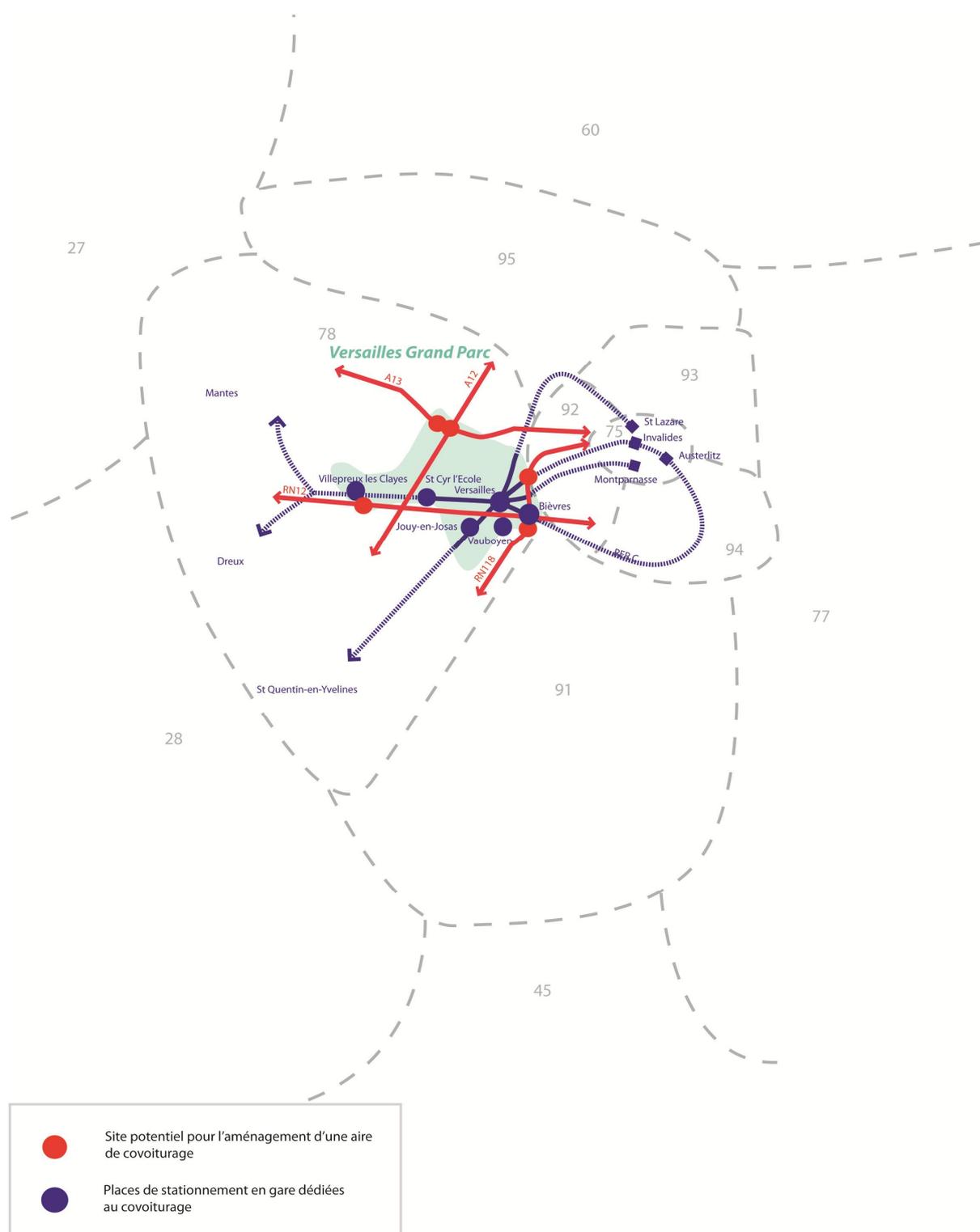
<sup>13</sup> En janvier 2008, le CG 91 a lancé un site de covoiturage ouvert à tous les Essonnais et actifs du département.

<sup>14</sup> Le service Transilien de la SNCF travaille actuellement sur l'aménagement de 1 000 places de stationnement dédiées aux covoitureurs sur 350 gares franciliennes.

## Actions liées

|   |               |
|---|---------------|
| <i>Volet transports collectifs</i>  | –             |
| <i>Volet modes doux</i>   | –             |
| <i>Volet circulation générale et stationnement, transport et livraisons de marchandises</i> | 1, 2, 3, 4, 5 |

## Les orientations étudiées en termes de covoiturage



# OBJECTIF 4 :

## Optimiser les conditions de transports et livraisons de marchandises

---

|  |            |
|--|------------|
| <b>ACTION 13 : Repenser les itinéraires poids lourds .....</b>                                 | <b>196</b> |
| <b>ACTION 14 : Définir les conditions d'accès dans les centres-villes .....</b>                | <b>199</b> |
| <b>ACTION 15 : Rapprocher les réglementations communales.....</b>                              | <b>201</b> |
| <b>ACTION 16 : Prévoir le partage des aires de livraison .....</b>                             | <b>203</b> |
| <b>ACTION 17 : Implanter de nouvelles aires de livraison et les mettre en conformité .....</b> | <b>204</b> |
| <b>ACTION 18 : Intégrer des normes de livraison dans les PLU.....</b>                          | <b>206</b> |
| <b>ACTION 19 : Mettre la logistique urbaine au service de la population.....</b>               | <b>208</b> |

## Repenser les itinéraires poids lourds

### Objectifs

Le travail sur les itinéraires doit permettre de maîtriser les flux de transport de marchandises en les affectant aux voiries susceptibles de mieux les supporter.

Les enjeux s'articulent autour de 4 axes :

- orienter les flux, notamment vers les pôles générateurs de transport de marchandises
- protéger les zones sensibles, (quartiers résidentiels par exemple)
- faciliter les déplacements des professionnels du transport,
- reconnaître l'utilité de l'activité "marchandises".

### Nature et contenu de l'action

A travers un jalonnement spécifique Poids Lourds, il conviendra :

- d'orienter les flux de transit sur le réseau magistral et quelques départementales (*voies en rouges sur la carte ci-dessous*) avec la mise en place des panneaux d'interdiction des poids lourds à l'échelle du territoire du Syndicat Mixte du Bassin de Déplacements de la Région de Versailles (panneaux de signalisation sur toutes les voies entrantes dans le territoire en amont des intersections permettant une déviation),
- d'autoriser les flux de desserte locale sur les départementales et routes principales permettant d'accéder aux zones d'activités (*flèches bleu et voies d'accès en tiret orange sur la carte ci-après*).

Le Syndicat Mixte, en concertation avec les communes, aura la charge de valider les choix réglementaires entre les deux principes proposés ci-dessous :

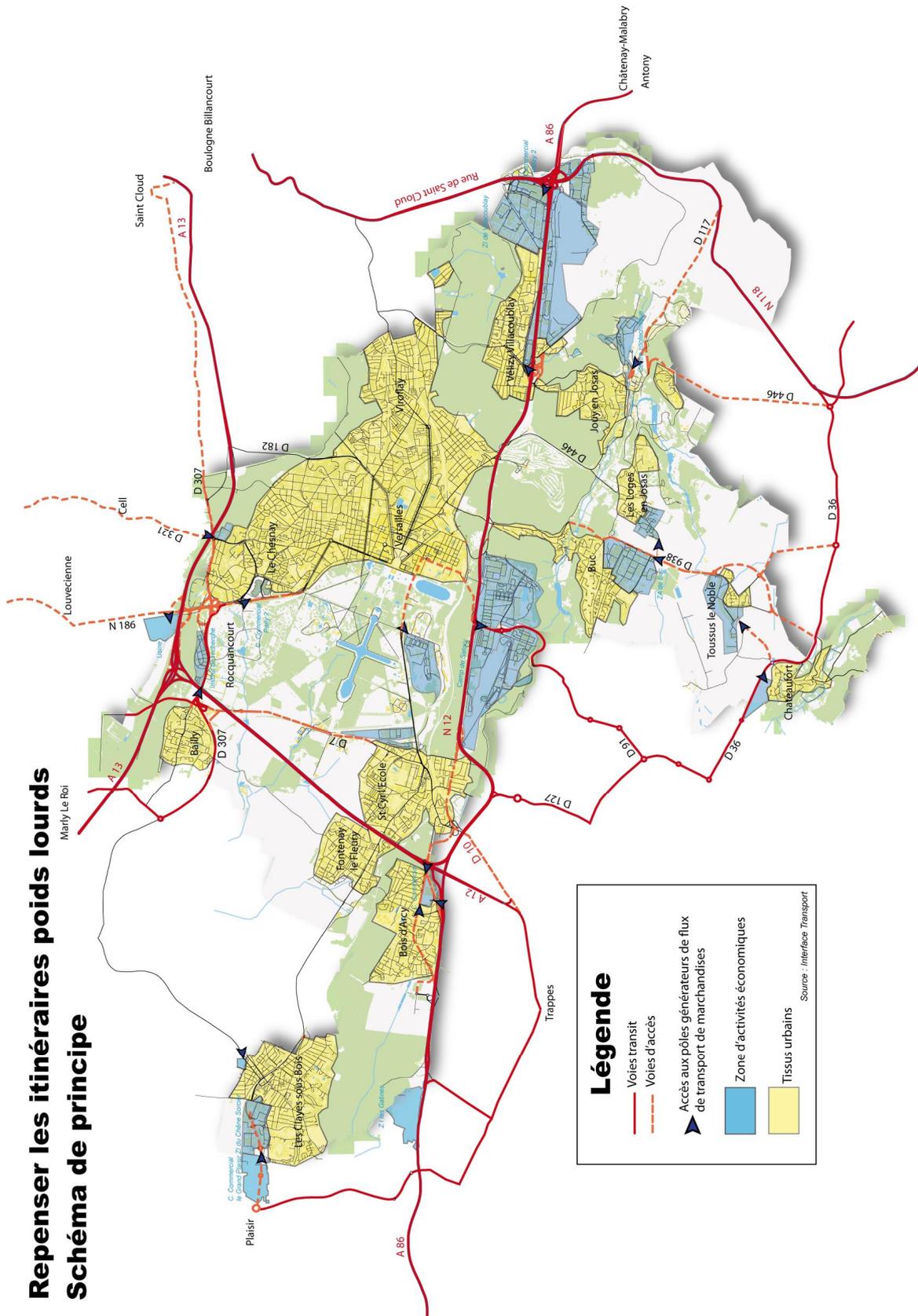
- l'interdiction de tous les véhicules de transport de marchandises en transit à l'échelle du territoire du Syndicat Mixte y compris les véhicules utilitaires légers (dont artisans et compte propre). Dans ce cas, les panneaux de signalisation à utiliser sont les suivants :



- l'interdiction des poids lourds en transit à l'échelle du territoire du Syndicat Mixte. Ce qui signifie que les véhicules utilitaires légers ne sont pas soumis à cette réglementation. Dans ce cas, les panneaux de signalisation à utiliser sont les suivants :



# Repenser les itinéraires poids lourds Schéma de principe



**Légende**

- Voies transit
- Voies d'accès
- Accès aux pôles générateurs de flux de transport de marchandises
- Zone d'activités économiques
- Tissus urbains

Source : Interfaçage Transport

La mise en place de cette action nécessitera de revoir le jalonnement des itinéraires en fonction du schéma de principe ci-dessus qui identifie l'accès aux zones d'activités économiques, les voies accueillant le transit et les voies d'accès aux pôles générateurs.

Une fois que les itinéraires et la réglementation associée auront été validés par les communes du syndicat mixte, il conviendra de rédiger les demandes d'autorisation préalables à la mise en place des panneaux de signalisation sur les voies appartenant au domaine du Conseil Général des Yvelines.

### Acteurs concernés

- maîtrise d'ouvrage de l'étude de faisabilité : VGP
- maîtrise d'œuvre des aménagements : gestionnaire des voiries concernées
- financements : gestionnaire des voiries concernées
- autres partenaires : CCI

### Estimations financières

- coût du jalonnement : à déterminer ultérieurement

### Points potentiellement critiques conditionnant la mise en œuvre

✓

### Echéancier



### Actions liées

|   |                 |
|---|-----------------|
| <i>Volet transports collectifs</i>  | 2.1, 2.4        |
| <i>Volet modes doux</i>   | -               |
| <i>Volet circulation générale et stationnement, transport et livraisons de marchandises</i> | 1 à 5, 14 et 15 |

## ACTION 14 :

### Définir les conditions d'accès dans les centres-villes

#### Objectifs

Il s'agit de définir, de manière cohérente avec les autres réglementations mises en place sur le territoire, les conditions d'accès aux centres-villes pour les véhicules de livraison, en adéquation avec le rythme de la ville et le maintien du dynamisme commercial sur les secteurs centraux.

#### Nature et contenu de l'action

Les conditions d'accès relèvent a minima de deux paramètres : des plages horaires autorisant les livraisons et les gabarits des véhicules de livraison autorisés à ces plages horaires. Le but n'est pas de limiter l'accès qu'aux petits véhicules pour livrer les commerces en centre-ville. Ceci serait contre-productif notamment au niveau de la congestion des voies. Le but de cette action est d'éviter la circulation de véhicules qui ne sont pas adaptés au tissu urbain.

Le syndicat mixte, en concertation avec les communes et les représentants des acteurs du transport de marchandises (Chambres consulaires, associations de commerçants, représentants de transporteurs), aura la charge de valider les choix réglementaires, qui seront repris une fois validés, dans les arrêtés municipaux portant sur la circulation et le stationnement.

**Cette nouvelle réglementation ne remplace pas les réglementations liées aux capacités physiques des voies.**

#### Acteurs concernés

- maîtrise d'ouvrage de l'étude de faisabilité : communes
- maîtrise d'œuvre des aménagements : gestionnaire des voiries concernées
- financements : gestionnaire des voiries concernées
- autres partenaires : VGP, CCI

#### Estimations financières

- coût des études : pour mémoire
- coûts du jalonnement : à déterminer ultérieurement

#### Points potentiellement critiques conditionnant la mise en œuvre

✓

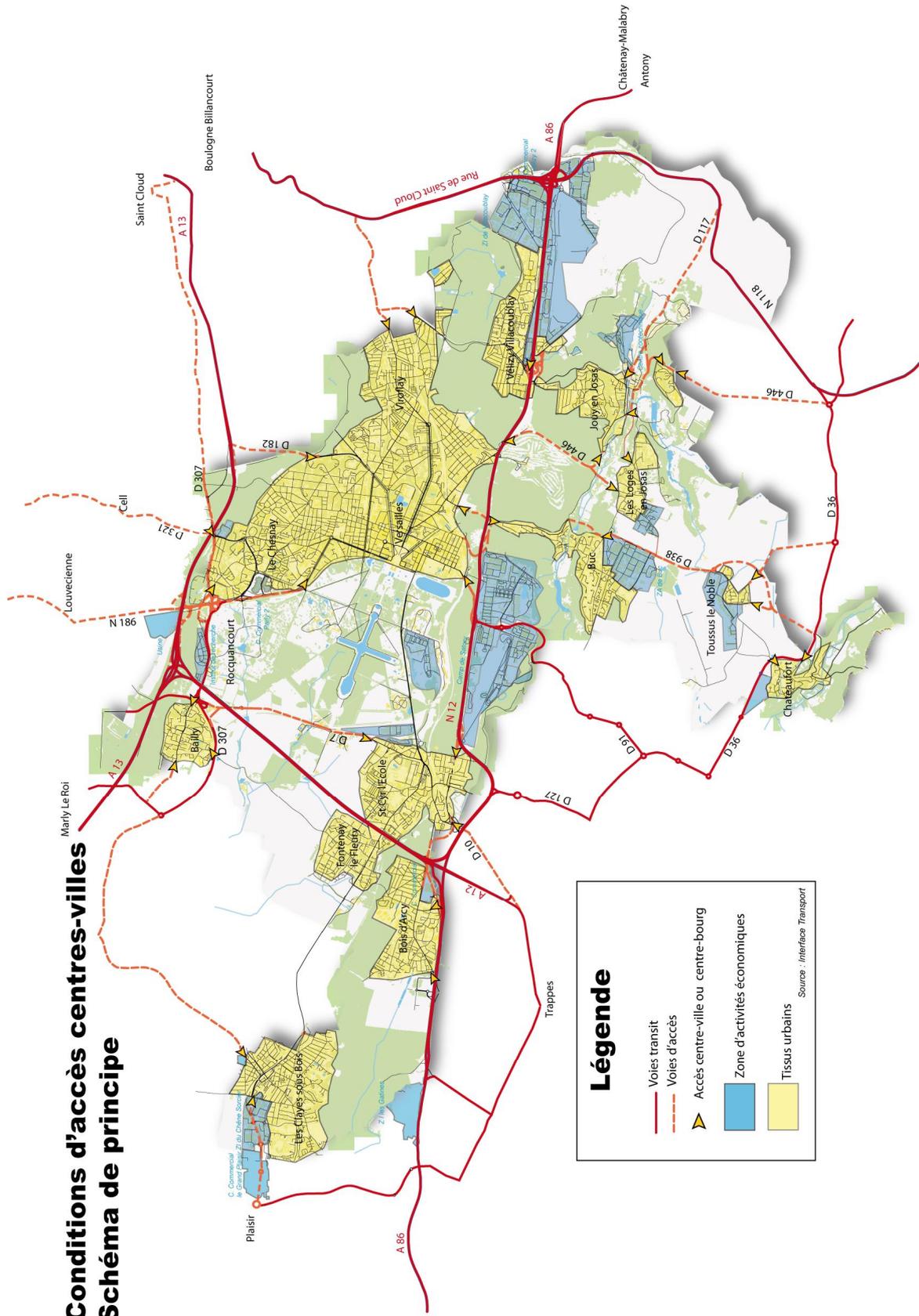
#### Echéancier



#### Actions liées

|   |                    |
|---|--------------------|
| <i>Volet transports collectifs</i>  | 2.1, 2.4           |
| <i>Volet modes doux</i>   | -                  |
| <i>Volet circulation générale et stationnement, transport et livraisons de marchandises</i> | 1 à 5, 13, 15 à 18 |

# Conditions d'accès centres-villes Schéma de principe



**Légende**

- Voies transit
- - - Voies d'accès
- ▲ Accès centre-ville ou centre-bourg
- Zone d'activités économiques
- Tissus urbains

Source : Interface Transport

## ACTION 15 :

### Rapprocher les réglementations communales

#### Objectifs

De manière transverse aux actions 13 et 15, les différentes communes veilleront à adopter des réglementations cohérentes entre elles d'une part et avec les décisions prises au niveau intercommunal d'autre part.

#### Nature et contenu de l'action

Pour ce faire, il conviendra de créer un groupe de travail à l'échelle du territoire du syndicat mixte, rassemblant les acteurs marchandises (institutionnels, fédérations de transporteurs, représentants des commerçants) afin de :

- harmoniser les réglementations portant sur la circulation et le stationnement des véhicules de transport de marchandises,
- les adapter aux pratiques des livraisons,
- les faire valider par les acteurs et les faire respecter

**Ce groupe de travail aura donc pour but de valider les conditions de mise en œuvre relevant des actions de ce volet du PLD, de réaliser le suivi des modalités et d'évaluation de ces actions.**

**Ce groupe de travail aura également pour but de concerter avec les acteurs marchandises du territoire des différentes problématiques qui seront exprimées lors du groupe de travail et trouver des solutions validées par tous pour répondre aux mieux à ces problématiques.**

La mise en place de cette action nécessitera de revoir le jalonnement des itinéraires en fonction du schéma de principe ci-après qui représente l'accès des centres-villes et centres bourgs du territoire du syndicat mixte.

Une fois les itinéraires et la réglementation associée validés par les communes du syndicat mixte, il conviendra de faire les demandes d'autorisation préalable à la mise en place des panneaux de signalisation sur les voies appartenant au domaine du Conseil Général des Yvelines.

#### Acteurs concernés

- maîtrise d'ouvrage de l'étude de faisabilité : VGP et communes
- maîtrise d'œuvre des aménagements : communes
- financements : communes
- autres partenaires : CCI

#### Estimations financières

- pour mémoire

#### Points potentiellement critiques conditionnant la mise en œuvre

✓

#### Echéancier



## Actions liées

|   |               |
|---|---------------|
| <i>Volet transports collectifs</i>  | –             |
| <i>Volet modes doux</i>   | –             |
| <i>Volet circulation générale et stationnement, transport et livraisons de marchandises</i> | 1 à 5, 13, 14 |

## ACTION 16 :

### Prévoir le partage des aires de livraison

#### Objectifs

Permettre le partage d'usage des aires de livraison en introduisant un créneau horaire (unique pour tous les emplacements) réservé pour les livraisons.

#### Nature et contenu de l'action

Il conviendra de rendre cohérentes les plages horaires autorisant les arrêts des véhicules utilitaires de moins de 19 tonnes avec les plages horaires autorisant les accès aux centres-villes. Les véhicules utilitaires de plus de 19 tonnes sont généralement des véhicules qui n'utilisent pas les aires de livraison et qui bien souvent livrent des établissements possédant des espaces de livraison privatifs.

Si l'action 14 est validée par les élus, alors la réglementation portant sur les aires de livraison autorisera le stationnement des résidents entre 7h et 20h.



#### Acteurs concernés

- maîtrise d'ouvrage de l'étude de faisabilité : VGP et communes
- maîtrise d'œuvre des aménagements : communes
- financements : communes
- autres partenaires : CCI

#### Estimations financières

- pour mémoire

#### Points potentiellement critiques conditionnant la mise en œuvre

- contrôle des aires de livraison, en particulier le matin avant 8h et le soir après 19h

#### Echéancier

- A déterminer par chaque commune

#### Actions liées

*Volet transports collectifs* —

*Volet modes doux* —

*Volet circulation générale et stationnement, transport et livraisons de marchandises* 13, 14, 16 à 18

## ACTION 17 :

# Implanter de nouvelles aires de livraison et les mettre en conformité

### Objectifs

Retenir les principes de signalisation, de dimensionnement et de positionnement des aires de livraison en respectant ceux édictés par

- l'instruction interministérielle sur la signalisation routière,
- le guide CERTU "Aménagement des aires de livraison – guide pour leur quantification, leur localisation et leur dimensionnement".

### Nature et contenu de l'action

Cette action nécessite de réaliser

- une analyse de l'offre existante,
- comparaison avec les besoins des établissements commerciaux,
- un relevé des emplacements favorables sera également utile pour de futures implantations d'aires de livraison.

Le relevé des établissements économiques sera à réaliser sur l'ensemble des secteurs à caractère commercial (secteurs prioritaires localisés sur la carte ci-après).

*Cette méthode relève du guide CERTU.*

**Les nouvelles aires de livraison seront localisées dans les secteurs à forte concentration commerciale, tels que les quartiers centraux de Versailles, Le Chesnay, Viroflay, St-Cyr-l'Ecole, Fontenay-le-Fleury, Les-Clayes-Sous-Bois**

### Acteurs concernés

- maîtrise d'ouvrage de l'étude de faisabilité : VGP et communes
- maîtrise d'œuvre des aménagements : communes
- financements : communes
- autres partenaires : CCI

### Estimations financières

- pour mémoire

### Points potentiellement critiques conditionnant la mise en œuvre

✓

### Echéancier

- A déterminer par chaque commune

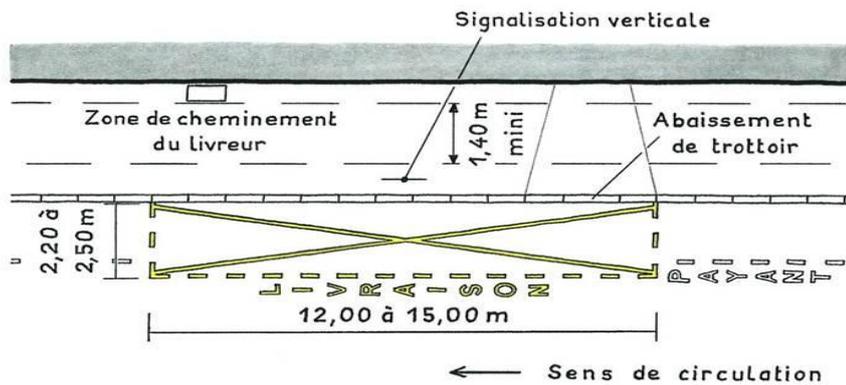
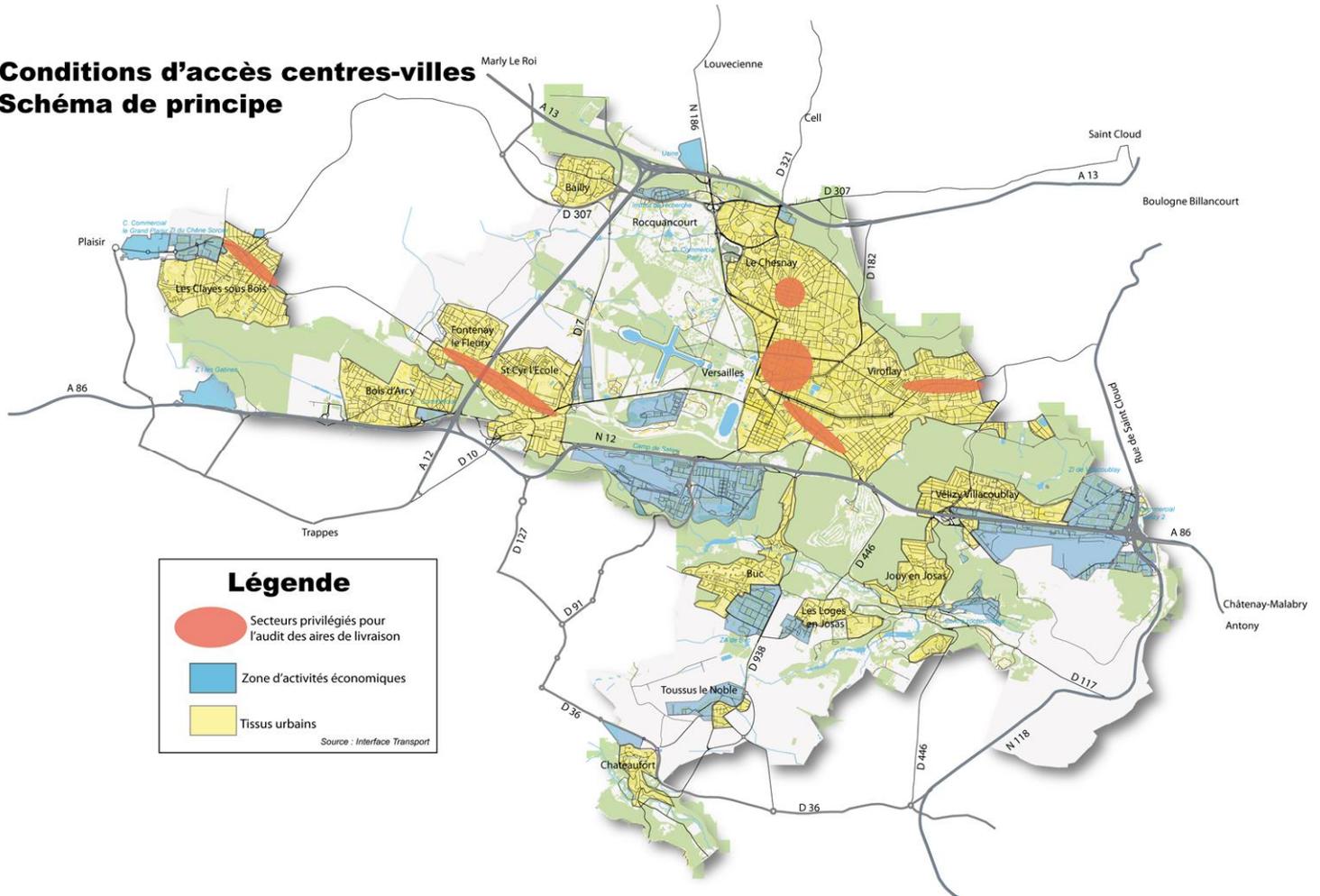
### Actions liées

*Volet transports collectifs*

*Volet modes doux*

*Volet circulation générale et stationnement, transport 13 à 15, 17, 18 et livraisons de marchandises*

## Conditions d'accès centres-villes Schéma de principe



### Intégrer des normes de livraison dans les PLU

#### Objectifs

- anticiper les besoins en livraisons dans les futures constructions.

#### Nature et contenu de l'action

Prévoir dans l'article 12 des PLU une obligation de prendre en compte l'activité livraison pour toute nouvelle construction ou pour toute réhabilitation de bâtiments à caractère commercial et tertiaire.

A travers cette disposition, il s'agit de s'assurer que tout type de véhicule puisse être accueilli par le commerce qu'il vient livrer, sans occuper l'espace public.

- **Bureaux** : lorsqu'il est construit sur un terrain une surface hors œuvre nette de bureaux dépassant 2500 m<sup>2</sup>, il doit être réservé sur ledit terrain les emplacements nécessaires et adaptés pour assurer toutes les opérations usuelles de chargement et de déchargement
- **Commerces, artisanat, industries** : lorsqu'il est construit sur un terrain une surface hors œuvre nette relevant d'une ou plusieurs de ces destinations et dépassant 300 m<sup>2</sup>, il doit être réservé sur ledit terrain les emplacements nécessaires et adaptés pour assurer toutes les opérations usuelles de chargement et de déchargement

Cette action nécessite de modifier les prescriptions des PLU des communes du territoire du Syndicat Mixte.

#### Rédaction de l'article 12 du PLU de Paris (zones UG du règlement)

##### **UG.12.2 Aires de livraison et aires de dépose pour autocars :**

Les constructions doivent réserver sur leur terrain des aires de livraison ou des aires de dépose pour autocars conformes aux normes et prescriptions définies ci-après, excepté si les caractéristiques de la voie ne permettent pas de respecter les dispositions de l'article UG.3.1.

Quand elles seront impossibles dans une rue, on envisagera la possibilité d'aires de livraison dans des parcs de stationnement en sous-sol.

Les normes et prescriptions concernant les aires de livraison et les aires de dépose pour autocars ne s'appliquent pas aux surfaces des planchers existants, y compris ceux faisant l'objet d'un changement de destination soumis à permis de construire, à l'exception des demandes concernant la création d'entrepôts. Toutefois, les aires de livraison et les aires de dépose pour autocars existantes doivent être conservées, dans la limite des prescriptions définies ci-après, lorsque la nouvelle destination de l'immeuble le justifie.

Les aires de livraison et les aires de dépose pour autocars, ainsi que leurs accès, doivent présenter des caractéristiques adaptées aux besoins.

##### **1°Bureaux :**

Lorsqu'il est construit sur un terrain une surface hors œuvre nette de bureaux\* dépassant 2 500 m<sup>2</sup>, il doit être réservé sur ledit terrain les emplacements nécessaires et adaptés pour assurer toutes les opérations usuelles de chargement, déchargement et manutention.

##### **2°Commerce, artisanat, industrie :**

Lorsqu'il est construit sur un terrain une surface hors œuvre nette relevant d'une ou plusieurs de ces destinations et dépassant 500 m<sup>2</sup>, il doit être réservé sur ledit terrain les emplacements nécessaires et adaptés pour assurer toutes les opérations usuelles de chargement, déchargement et manutention.

##### **3°Entrepôt :**

Sur tout terrain comportant une surface hors œuvre nette à destination d'entrepôt\*, il doit être réservé les emplacements nécessaires et adaptés pour assurer toutes les opérations usuelles de chargement, déchargement et manutention.

Une aire est exigée pour toute installation, y compris en cas de changement de destination transformant des locaux en entrepôts. Elle doit être de dimension suffisante pour permettre l'accès de véhicules utilitaires et industriels sur le terrain, tout en assurant la sécurité des piétons.

#### **4° Hébergement hôtelier :**

En dehors des secteurs d'interdiction de circulation fixés par arrêtés, les hôtels de plus de 150 chambres doivent prévoir sur le terrain une aire de dépose pour les autocars avec des accès présentant une hauteur libre d'au moins 4 mètres. Cette aire doit également pouvoir être utilisée comme aire de livraison.

#### **5° Constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif :**

Pour les établissements faisant partie de cette catégorie, les emplacements adaptés aux besoins de l'établissement doivent être aménagés sur le terrain pour assurer toutes les opérations usuelles de chargement, de déchargement et de manutention.

### Acteurs concernés

- maîtrise d'ouvrage de l'étude de faisabilité : VGP et communes
- maîtrise d'œuvre des aménagements : communes
- financements : communes
- autres partenaires : CCI

### Estimations financières

- pour mémoire

### Points potentiellement critiques conditionnant la mise en œuvre

✓

### Echéancier

- A déterminer par chaque commune

### Actions liées

*Volet transports collectifs*

*Volet modes doux*

*Volet circulation générale et stationnement, transport 13 à 16, 18  
et livraisons de marchandises*

### Mettre la logistique urbaine au service de la population

#### Objectifs

- rationaliser et massifier les transports de marchandises dans les centres-villes.

#### Nature et contenu de l'action

Étudier la faisabilité d'une offre d'Espace Logistique Urbain sur le territoire du syndicat mixte, pour réduire les nuisances induites par le transport des marchandises. Cette offre pourrait être adaptée en fonction des différents secteurs du territoire du syndicat mixte avec par exemple :

- la mise en place de Point d'Accueil Logistique (PAL) dans les quartiers commerçants de Versailles et du Chesnay : à l'échelle d'un quartier ou d'une rue commerçante, le PAL permet d'éviter la pénétration dans des zones à forte densité de trafic. La liaison entre le PAL et le destinataire urbain est à la charge de ce dernier, éventuellement sur des modes non motorisés.
- Le Relais urbain fixe (RUF) pour les Centres bourgs : des magasins de centre-ville tiennent lieu alors de « points relais livraisons » et l'on s'appuie sur la forte capillarité du tissu commercial en ville pour offrir un service de proximité le plus efficace possible.
- Le sas dans les zones d'activité (plus à destination des salariés) : à l'échelle d'un bâtiment, il permet à un transporteur de livrer ou récupérer des produits sans contact direct avec le client. Ce concept relève typiquement de la sphère privée, mais peut faire l'objet d'un soutien de la puissance publique pour encourager le développement.

**Cette action est basée sur l'élaboration d'une étude spécifique qui aura pour but d'établir la faisabilité et le cas échéant de localiser les équipements logistiques pour permettre la rationalisation des flux de transport de marchandises sur le territoire.**

#### Acteurs concernés

- maîtrise d'ouvrage de l'étude de faisabilité : VGP et communes
- maîtrise d'œuvre des aménagements : communes
- financements : communes
- autres partenaires : CCI

#### Estimations financières

- coût de l'étude spécifique : 20 k€ environ par centre urbain
- coût des aménagements : à déterminer à l'issue des études de faisabilité

#### Points potentiellement critiques conditionnant la mise en œuvre

- impacts financiers à mesurer

#### Echéancier

- A déterminer par chaque commune

#### Actions liées

|   |         |
|---|---------|
| <i>Volet transports collectifs</i>  | —       |
| <i>Volet modes doux</i>   | —       |
| <i>Volet circulation générale et stationnement, transport et livraisons de marchandises</i> | 13 à 17 |

## Volet gouvernance, évaluation et suivi



# OBJECTIF 1 :

## Impliquer l'ensemble des acteurs dans la mise en œuvre du PLD

---

|   |            |
|---|------------|
| <b>ACTION 1 : Animer la démarche, organiser la concertation pour mettre en œuvre les projets d'aménagement.....</b> | <b>211</b> |
| <b>ACTION 2 : Organiser des campagnes de sensibilisation et de communication .....</b>                              | <b>212</b> |
| <b>ACTION 3 : Inciter à l'élaboration de plans de mobilité.....</b>   | <b>213</b> |
| <b>ACTION 4 : Préconiser des normes de stationnement voitures à inscrire dans les PLU.....</b>                      | <b>214</b> |
| <b>ACTION 5 : Élaborer une charte d'aménagement des voiries et espaces publics .....</b>                            | <b>216</b> |

## ACTION 1 :

# Animer la démarche, organiser la concertation pour mettre en œuvre les projets d'aménagement

### Objectifs

- concevoir les projets et les mettre en œuvre de manière coordonnée et concertée afin de prendre en compte l'ensemble des usagers (piétons, cyclistes, usagers du bus, PMR, automobilistes...),
- contribuer à la mise en commun des savoir-faire et des bonnes pratiques, valoriser les actions du PLD
- maintenir et développer la dynamique de projet du PLD.

### Nature et contenu de l'action

- identification de la liste des interlocuteurs susceptibles d'émettre un avis argumenté qui seront consultés
- mise en place d'une **procédure de concertation** :
  - o examiner l'ensemble des projets susceptibles d'impacter les conditions de déplacements à l'échelle communautaire et impliquant une modification de la voirie, des espaces publics, de l'offre de transport ou de sa génération ; selon l'importance des dossiers, elle demandera leur avis aux acteurs concernés (associations, transporteurs... précédemment identifiés)
  - o et animer des groupes de travail spécifiques qui se tiendront à un rythme régulier (trimestriel, dans un premier temps)
- attribution d'un "label PLD" pour les projets satisfaisant aux objectifs visés dans le PLD

### Acteurs concernés

- pilotes : VGP et les communes situées hors territoire de VGP<sup>15</sup> : Les Clayes-sous-Bois, Le Chesnay, Vélizy, Châteaufort et Bailly.
- Autres partenaires : communes, Conseil Général, Conseil Régional, ARENE, ADEME, associations...

### Estimations financières

- pour mémoire

### Points critiques conditionnant la mise en œuvre

- Nécessite des moyens humains

### Echéancier

- En continu

### Actions liées

- toutes les actions du PLD

<sup>15</sup> En date du 3 avril 2010, date d'élaboration du présent document.

## ACTION 2 :

# Organiser des campagnes de sensibilisation et de communication

### Objectifs

- faire comprendre les enjeux du PLD et l'intérêt des actions mise en œuvre à l'ensemble de la population : outre les décideurs, il s'agit aussi **d'impliquer le grand public et les acteurs concernés** par l'organisation des déplacements (techniciens, responsables d'établissement recevant du public, chefs d'entreprise, directeurs d'école, promoteurs immobiliers....)
- influencer sur les facteurs de choix modaux

### Nature et contenu de l'action

- définition d'un **plan de communication** : pour chaque population ciblée, quels supports, quels contenus, à quel rythme
- **actions pédagogiques dans les écoles** en s'appuyant sur des événements tels que la journée sans voiture, la semaine de la mobilité, l'année des handicapés... mais aussi de façon permanente et récurrente.
- dédier une **page du « Magazine Versailles Grand Parc »** aux déplacements : programme du PLD, actions mises en œuvre, effets des actions, annonces des actions précitées....
- autres actions de sensibilisation, à définir : campagne de promotion des transports publics, promotion des modes doux... en s'appuyant sur les expériences menées localement.

### Acteurs concernés

- pilote : Versailles Grand Parc et les communes situées hors territoire de VGP<sup>16</sup> : Les Clayes-sous-Bois, Le Chesnay, Vélizy, Châteaufort et Bailly.
- Autres partenaires : communes, Conseil Général, Conseil Régional, ARENE, ADEME, associations...

### Estimations financières

- pour mémoire

### Points critiques conditionnant la mise en œuvre

- nécessite des moyens humains

### Echéancier

- en continu

### Actions liées

- toutes les actions du PLD

<sup>16</sup> En date du 3 avril 2010, date d'élaboration du présent document.

### Inciter à l'élaboration de plans de mobilité

#### Objectifs

- faire évoluer les habitudes de déplacements domicile - travail / études et professionnels en travaillant avec les employeurs notamment sur l'organisation des offres de transports privatives (navettes privées d'entreprises,...)

#### Nature et contenu de l'action

En plus des actions de sensibilisation qui seront conduites à l'échelle régionale, il s'agit pour la Communauté d'agglomération :

- de **motiver** des entreprises et des générateurs de déplacements à se lancer dans cette démarche,
- de leur apporter un **conseil technique**, de participer aux études préalables,
- de **participer** à la mise en œuvre des programme d'**action** des plans de mobilité, par exemple, en déplaçant un arrêt de bus ou en aménageant un trottoir,
- de donner l'**exemple** en élaborant un plan de mobilité pour les agents de Versailles Grand Parc (vélos de service, covoiturage, véhicules propres...).

#### Acteurs concernés

- initiateurs de la démarche : VGP et les communes situées hors territoire de VGP<sup>17</sup> : Les Clayes-sous-Bois, Le Chesnay, Vélizy, Châteaufort et Bailly.
- Autres partenaires : communes, Région Ile de France, ADEME, ARENE, CCI
- maîtrise d'ouvrage des plans de mobilité : entreprises et générateurs de déplacements

#### Estimations financières

- coût moyen de l'étude d'un plan de mobilité évalué à 30 k€
- mise en œuvre des actions définies dans le cadre d'une étude de plan de mobilité : à définir suite à l'étude

#### Points critiques conditionnant la mise en œuvre

- démontrer aux entreprises ou générateurs l'intérêt concret qu'ils peuvent trouver à lancer ce genre de démarche, tant pour eux que pour leurs employés.

#### Echéancier

- en continu

#### Actions liées

- toutes les actions du PLD

<sup>17</sup> En date du 3 avril 210, date d'élaboration du présent document.

## ACTION 4 :

# Préconiser des normes de stationnement voitures à inscrire dans les PLU

### Objectifs

- faire évoluer les habitudes de déplacements en agissant sur l'offre en stationnement privatif

### Nature et contenu de l'action

- inscrire dans les PLU des normes minimales pour les opérations futures de logement, l'objectif étant de favoriser le stationnement résidentiel et inciter par là même à l'utilisation des modes alternatifs pour les déplacements.
- inscrire des normes maximales pour les immeubles de bureaux et d'activités, l'objectif étant de dissuader l'usage de la voiture dans les déplacements domicile-travail (la disposition d'une place de stationnement au lieu d'emploi est le premier élément de choix modal) en tenant compte de la desserte en transports collectifs des zones d'activités ou des pôles d'emploi. En l'absence de desserte performante, il est nécessaire de maintenir un bon niveau d'offre en stationnement sur la parcelle, afin d'éviter tous dysfonctionnements.
- éventuellement, inscrire en complément dans les PLU, la création de local ou espace dédié au stockage des containers en dehors de la voirie pour les ordures ménagères en attente de charge/décharge par les entreprises de ramassage

#### Exemple de normes de stationnement pour les voitures particulières :

|  |   | Studio  | Appartement 3 pièces | Logement individuel | Bureaux       |
|--|---|---------|----------------------|---------------------|---------------|
| Moyenne  | Moyenne des normes de 74 communes de Petite Couronne (source : donnée 1998, IAURIF) | 1,1 pl  | 1,4 pl               | 1,9 pl              | 51% SHON      |
|  | Moyenne des normes de 28 communes limitrophes de Paris (source : donnée 2004, APUR) | 0,9 pl  | 1,1 pl               | 1,5 pl              | 47% SHON      |
| Normes inscrites dans le PLD de Plaine Commune | Constructions neuves  | <0,5 pl | 1 à 1,5pl            | 1 à 1,5pl           | 25 à 35% SHON |
|  | Constructions rénovées  | <1 pl   | <2 pl                | <2 pl               | <25% SHON     |

#### *D'autres communes ont intégré dans l'article 12 de leur PLU des dispositions relativement innovantes :*

- *PLU d'Issy-les-Moulineaux : inscription de normes maximales de stationnement pour les bureaux situés dans un secteur bien desservi par les transports en commun*
- *PLU de Paris : pas de normes de stationnement quant aux bureaux*
- *PLU de Grenoble : normes maximales de stationnement pour les bureaux, modulation des normes en fonction de la desserte en transport en commun (définition d'un « Périmètre Tramway »)*

## Acteurs concernés

- compétences pour l'élaboration du PLU : les communes
- autre partenaire : Versailles Grand Parc

## Estimations financières

- pour mémoire

## Points critiques conditionnant la mise en œuvre

- le choix des normes demande une réflexion spécifique, notamment au regard de ce qu'ont pu mettre en place d'autres collectivités. La communauté d'agglomération a ici un rôle moteur à jouer.

## Echéancier

- en continu

## Actions liées

|   |        |
|---|--------|
| <i>Volet transports collectifs</i>  | —      |
| <i>Volet modes doux</i>   | —      |
| <i>Volet circulation générale et stationnement, transport et livraisons de marchandises</i> | 6 à 11 |

# Élaborer une charte d'aménagement des voiries et espaces publics

### Objectifs

- réaliser des aménagements adaptés aux **fonctionnalités de la voirie** dans l'optique d'un **aménagement cohérent** de voirie sur l'ensemble du territoire du PLD, prenant en compte l'ensemble des modes de déplacements,
- améliorer la **sécurité routière** et faciliter l'intermodalité,
- permettre l'acquisition d'une « culture commune » de l'aménagement des espaces publics par l'ensemble des acteurs concernés (transporteurs, services techniques....) et sur l'ensemble du territoire.
- améliorer l'accessibilité de la voirie et des espaces publics pour les personnes handicapées et à mobilité réduite

### Nature et contenu de l'action

- **formalisation d'une charte d'aménagement** de la voirie dont les principes d'aménagement s'appuient sur la hiérarchisation de la voirie définie dans le PLD. Ces principes sont des préconisations et non des prescriptions ; les principes devront être adaptés à chaque situation rencontrée : il s'agit d'aider les acteurs locaux à mettre en œuvre des aménagements tenant compte de tous les modes de déplacement mais pas d'imposer des normes déconnectées de toute réalité.
- **enrichissement et ajustement de la charte annuellement** par le comité technique de mise en œuvre et de suivi du PLD

### Acteurs concernés

- pilote : VGP et les communes situées hors territoire de VGP<sup>18</sup> : Les Clayes-sous-Bois, Le Chesnay, Vélizy, Châteaufort et Bailly.
- Autres partenaires : communes concernées

### Estimations financières

- à déterminer dans le cadre du PLD

### Points critiques conditionnant la mise en œuvre

- nécessité de maintien de la dynamique du PLD pour faire vivre la charte et d'implication de Versailles Grand Parc pour s'assurer de sa mise en œuvre.

### Echéancier

- en continu

### Actions liées

- toutes les actions du PLD

<sup>18</sup> En date du 3 avril 210, date d'élaboration du présent document.

# OBJECTIF 2 :

## Inscrire le PLD dans la durée, l'évaluer et le suivre

---

|   |            |
|---|------------|
| <b>ACTION 6 : Mettre en place et faire vivre un observatoire des déplacements sur le territoire du PLD.....</b> | <b>218</b> |
|---|------------|

## ACTION 6 :

# Mettre en place et faire vivre un observatoire des déplacements sur le territoire du PLD

### Objectifs

Il s'agit d'évaluer et suivre les actions entreprises dans le cadre de la mise en œuvre du PLD, soit :

- constater les évolutions pour suivre, compléter ou amender les actions entreprises,
- vérifier comment les orientations qui ont guidé l'élaboration du PLD sont satisfaites et suivies d'effet,
- mieux connaître les mécanismes qui existent entre offre en déplacements et comportements de mobilité pour l'élaboration des actions futures.

### Nature et contenu de l'action

- mise en place et animation de groupes de suivi par Versailles Grand Parc, sur la base d'indicateurs qui pourraient par exemple être les suivants :

| Indicateurs  | Sources   |
|--|---|
| <b>► Mise en œuvre</b>   |   |
| <ul style="list-style-type: none"><li>- exécution de l'action : totalité/partie, localisation, évolution de contenu</li><li>- coût, financement de chaque action</li><li>- budget global alloué aux déplacements</li><li>- réalisation d'éventuelles autres actions</li><li>- enchaînement dans le temps</li><li>- suivi des points noirs de circulation des bus</li></ul> | <ul style="list-style-type: none"><li>- collectivités locales, transporteurs</li></ul>                          |
| <b>► Modes doux et PMR</b>   |   |
| <ul style="list-style-type: none"><li>- identification des itinéraires cyclables réalisés</li><li>- identification des offres en stationnement vélos réalisées</li><li>- données de fréquentations cyclables (enquêtes terrain, questionnaires adressés aux principaux générateurs,...)</li></ul>  | <ul style="list-style-type: none"><li>- collectivités locales</li><li>- associations</li></ul>                  |
| <b>► Offre et usage des transports collectifs</b>  |   |
| Pour le réseau de bassin : <ul style="list-style-type: none"><li>- fréquentation des lignes</li><li>- offre (fréquences, amplitudes, km annuels)</li><li>- qualité de service : vitesse commerciale, matériel roulant</li></ul>  | <ul style="list-style-type: none"><li>- comité local transports (bilan réalisé par les transporteurs)</li></ul> |
| Pour les gares :<br>nombre d'entrants par gare<br>parts modales de rabattement (à recueillir tous les 5 ans)   | <ul style="list-style-type: none"><li>- SNCF</li></ul>  |

| ► Circulation générale et stationnement  |                                     |
|--|-------------------------------------|
| flux sur les axes principaux<br>stationnement : répression par secteur   | - CG 78 / DDE 78<br>- collectivités |
| ► Sécurité routière et dans les transports publics   |                                     |
| - nombre total d'accidents sur le territoire du PLD<br>- taux de gravité<br>- modes impliqués<br>- actes de vandalismes et agressions dans les bus | - DDE CDES<br>- SNCF, transporteurs |
| ► Opinion et attentes  |                                     |
| enquête d'opinion et de satisfaction par rapport aux actions menées ; segmentation géographique ou thématique                                      | Versailles Grand Parc               |

### Acteurs concernés

- pilote : Versailles Grand Parc et les communes situées hors territoire de VGP : Les Clayes-sous-Bois, Le Chesnay, Vélizy, Châteaufort et Bailly.
- Autres partenaires : communes, Conseil général, Conseil Régional, ARENE, ADEME, associations...

### Estimations financières

Moyens humains à mobiliser pour que chaque collectivité mobilise des techniciens pour participer à un rythme régulier (à définir) à ces groupes de suivi, auxquels participeront l'ensemble des partenaires de la démarche.

### Points critiques conditionnant la mise en œuvre

✓

### Echéancier

En continu

### Actions liées

- toutes les actions du PLD

# Annexe

| Réseau                   | Nom de la ligne                  | Origine                                     | Destination                         |
|--------------------------|----------------------------------|---|-------------------------------------|
| Réseau Phébus Versailles | <b>Ligne A</b>                   | VERSAILLES-Satory                           | LE CHESNAY - Hôpital Mignot         |
|                          | <b>Ligne ARC</b>                 | VERSAILLES-Satory                           | VERSAILLES-Collège Rameau           |
|                          | <b>Ligne B</b>                   | VERSAILLES-Porchefontaine                   | ROCQUENCOURT - Inria                |
|                          | <b>Ligne C</b>                   | VERSAILLES-Europe                           | VERSAILLES - Petit Bois             |
|                          | <b>Ligne D</b>                   | VERSAILLES - Gare Rive Gauche               | VIROFLAY-Gare Rive Droite           |
|                          | <b>Ligne E</b>                   | VERSAILLES-Picardie                         | VERSAILLES-Lycée Jules Ferry        |
|                          | <b>Ligne F</b>                   | VERSAILLES-Gare Rive Gauche                 | VAUCRESSON-Gare SNCF                |
|                          | <b>Ligne G</b>                   | VERSAILLES-Gare des Chantiers               | VERSAILLES-Pershing                 |
|                          | <b>Ligne H</b>                   | VERSAILLES-Gare Rive Gauche                 | LA CELLE SAINT CLOUD- Gare SNCF     |
|                          | <b>Ligne H expr</b>              | VERSAILLES-Gare des Chantiers               | LA CELLE SAINT CLOUD- Gare SNCF     |
|                          | <b>Ligne I</b>                   | VAUCRESSON-Gare SNCF                        | GARCHES-Gare SNCF                   |
|                          | <b>Ligne J</b>                   | VELIZY-CES Maryse Bastié                    | SACLAY-HEC                          |
|                          | <b>Ligne K</b>                   | VERSAILLES-Gare des Chantiers               | VERSAILLES- Satory Parc d'activités |
|                          | <b>Ligne L</b>                   | VERSAILLES-Gare Rive Gauche                 | SACLAY-Val d'albian                 |
|                          | <b>Ligne M</b>                   | LE CHESNAY-Passy                            | VAUCRESSON-Gare SNCF                |
|                          | <b>Ligne N</b>                   | JOUY EN JOSAS-Campus HEC                    | JOUY EN JOSAS-Gare SNCF             |
|                          | <b>Ligne O</b>                   | VERSAILLES-Stade de Porchefontaine          | VERSAILLES-Place Labouyale          |
|                          | <b>Ligne P</b>                   | VERSAILLES-Gare des Chantiers               | SAINT CYR L'ECOLE-Gare SNCF         |
|                          | <b>Ligne R</b>                   | VERSAILLES-Gare des Chantiers               | VERSAILLES-Université               |
|                          | <b>Ligne S</b>                   | VERSAILLES-Gare Rive Droite                 | VAUCRESSON-Gare SNCF                |
|                          | <b>Ligne T expr</b>              | VERSAILLES-Gare des Chantiers               | LOUVECIENNE-Villevert               |
|                          | <b>Ligne U</b>                   | VIROFLAY-Gare Rive Gauche                   | LE CHESNAY-CC Parly 2               |
|                          | <b>Ligne V</b>                   | LE CHESNAY-CC Parly 2                       | VILLE D'AVRAY-Eglise                |
| <b>Ligne W</b>           | VERSAILLES-Gare des Chantiers    | VERSAILLES - Satory Office Parc             |                                     |
| <b>Ligne Y exp</b>       | VERSAILLES-Université            | MONTIGNY LE BRETONNEUX-Gare SNCF St Quentin |                                     |
| <b>Ligne Z</b>           | VERSAILLES-Gare Rive Gauche      | SACLAY-Le christ de Saclay                  |                                     |
| <b>Ligne TRI</b>         | VERSAILLES-Gare des Chantiers    | VERSAILLES-Les Trianons                     |                                     |
| <b>Phébus de nuit</b>    | VERSAILLES-Gare des Chantiers    | LA CELLE SAINT CLOUD- Gare SNCF             |                                     |
| Réseau Phébus Saint Cyr  | <b>Ligne 1</b>                   | SAINT CYR L'ECOLE-Gare SNCF                 | SAINT CYR L'ECOLE-Gare SNCF         |
|                          | <b>Ligne 2</b>                   | SAINT CYR L'ECOLE-Gare SNCF                 | SAINT CYR L'ECOLE-Gare SNCF         |
|                          | <b>Ligne 3</b>                   | SAINT CYR L'ECOLE-Gare SNCF                 | SAINT CYR L'ECOLE-Gare SNCF         |
|                          | <b>Ligne 4</b>                   | SAINT CYR L'ECOLE-Gare SNCF                 | SAINT CYR L'ECOLE-Gare SNCF         |
|                          | <b>Ligne 5</b>                   | SAINT CYR L'ECOLE-Gare SNCF                 | SAINT CYR L'ECOLE-Gare SNCF         |
|                          | <b>Ligne 6</b>                   | SAINT CYR L'ECOLE-Gare SNCF                 | SAINT CYR L'ECOLE-Gare SNCF         |
|                          | <b>Ligne 7</b>                   | SAINT CYR L'ECOLE-Rû de Gally               | SAINT CYR L'ECOLE-Centre sportif    |
| Réseau Phébus Vélizy     | <b>Ligne LCV</b>                 | VERSAILLES - Gare Rive Gauche               | VELIZY - CC Vélizy 2                |
|                          | <b>Ligne VZI</b>                 | VERSAILLES - Gare des Chantiers             | VELIZY - CC Vélizy 2                |
|                          | <b>Ligne RGV</b>                 | VERSAILLES - Gare Rive Gauche               | VELIZY - CC Vélizy 2                |
|                          | <b>Ligne VBA</b>                 | VERSAILLES - Gare des Chantiers             | BIEVRES - Burospace                 |
|                          | <b>Ligne CVM</b>                 | VIROFLAY-Gare de Chaville-Vélizy            | MASSY-Gare SNCF                     |
| <b>Ligne CVE</b>         | VIROFLAY-Gare de Chaville-Vélizy | VELIZY - CC Vélizy 2                        |                                     |

|                             |                             |                                   |   |
|-----------------------------|-----------------------------|-----------------------------------|---|
| Réseau Savac                | <b>Ligne X</b>              | VERSAILLES - Gare des Chantiers   | VERSAILLES - Satory Parc d'activité         |
|                             | <b>Ligne 39-12</b>          | VERSAILLES - Gare des Chantiers   | MAGNY LES HAMEAUX - SNECMA                  |
|                             | <b>Ligne 39-34</b>          | GUYANCOURT - Technocentre         | BOULOGNE BILLANCOURT - Porte de billancourt |
|                             | <b>Ligne 262 A</b>          | VERSAILLES - Gare Rive Gauche     | SAINT REMY LES CHEVREUSES - Gare            |
|                             | <b>Ligne 262 B</b>          | VERSAILLES - Gare Rive Gauche     | BUC - Haut Pré                              |
|                             | <b>Ligne 262 Gems</b>       | VERSAILLES - Gare des Chantiers   | BUC - ZI                                    |
|                             | <b>Ligne 263</b>            | VERSAILLES - Gare des Chantiers   | CHATEAUFORT - Campus Nortel                 |
|                             | <b>Ligne 307 (mobilien)</b> | MONTIGNY - Gare de Saint Quentin  | VELIZY - CC Vélizy 2                        |
| Réseau Stavo / Hourtoule    | <b>Ligne 3A</b>             | FONTENAY LE FLEURY-Gare SNCF      | FONTENAY LE FLEURY-Gare SNCF                |
|                             | <b>Ligne 3B</b>             | FONTENAY LE FLEURY-Gare SNCF      | FONTENAY LE FLEURY-Gare SNCF                |
|                             | <b>Ligne 3C</b>             | FONTENAY LE FLEURY-Gare SNCF      | FONTENAY LE FLEURY-Gare SNCF                |
|                             | <b>Ligne 3D</b>             | LE CHESNAY-CC Parly 2             | BOIS D'ARCY-Centre commercial               |
|                             | <b>Ligne 10</b>             | VERSAILLES-Gare Rive Gauche       | PONTCHARTRAIN-Place Foch                    |
|                             | <b>Ligne 11</b>             | VERSAILLES-Gare Rive Gauche       | BOIS D'ARCY-Croix Blanche                   |
|                             | <b>Ligne 41</b>             | FONTENAY LE FLEURY-Gare SNCF      | BOIS D'ARCY-Croix Bonnet                    |
|                             | <b>Ligne 44.01</b>          | VERSAILLES-Gare Rive Gauche       | LES CLAYES SOUS BOIS-Avre                   |
| Réseau Sqybus               | <b>Ligne 439</b>            | VERSAILLES - Gare Rive Gauche     | SAINT REMY LES CHEVREUSES - Gare            |
|                             | <b>Ligne 440</b>            | VERSAILLES - Gare des Chantiers   | GUYANCOURT - Jardins des Gogottes           |
|                             | <b>Ligne 415</b>            | BOIS D'ARCY - Méliès Croix Bonnet | LE MESNIL SAINT DENIS -G.S. Champmesnil     |
|                             | <b>Ligne 401</b>            | VERSAILLES - Rive Gauche          | MAUREPAS - Village                          |
| Réseau Véolia               | <b>Ligne 17</b>             | VERSAILLES - Gare Rive Droite     | MAULE - Gare SNCF                           |
|                             | <b>Ligne Mobilien 1</b>     | VERSAILLES - Gare Rive Gauche     | SAINT GERMAIN EN LAYE - Rue Thiers RER      |
|                             | <b>Ligne 75</b>             | NOISY LE ROI - Gare SNCF          | MONTIGNY LE BRETONNEUX-Gare SNCF St Quentin |
|                             | <b>Ligne 9</b>              | VERSAILLES - Europe               | POISSY - Gare Sud                           |
|                             | <b>Ligne 19</b>             | VERSAILLE - Europe                | LES MUREAUX - Aerospatiale                  |
|                             | <b>Ligne 471</b>            | VERSAILLES - Gare Rive Droite     | SAINT CLOUD - Les coteaux T2                |
| Réseau RATP                 | <b>Ligne 171</b>            | VERSAILLES - Le château           | SEVRES - Pont de Sèvres M9                  |
| Réseau Transilien Noctilien | <b>Ligne N145</b>           | PARIS - Gare de l'Est             | LA VERRIERE - Gare                          |