

# SOMMAIRE

<b>ANNEXE 1 : TABLEAU DES OPERATIONS DE TRANSPORTS EN COMMUN DEMANDEES PAR LE DEPARTEMENT .....</b>	<b>2</b>
<b>ANNEXE 2. : TABLEAUX DES INFRASTRUCTURES ROUTIERES A INSCRIRE AU PROGRAMME DE DEVELOPPEMENT ET DE MODERNISATION D'ITINERAIRE EN ETUDES ET TRAVAUX.....</b>	<b>3</b>
<b>ANNEXE 3..... : DONNEES DE CADRAGE STATISTIQUE DES DEPLACEMENTS EN ILE-DE-FRANCE ET DANS LES YVELINES.....</b>	<b>5</b>
<b>ANNEXE 4 : FICHES DES PRINCIPALES OPERATIONS DE TRANSPORT EN COMMUN .....</b>	<b>12</b>
<i>Annexe 4.1 : les infrastructures de transports en commun lourds .....</i>	<i>12</i>
<i>Annexe 4.2 : les liaisons bus de pôles à pôles.....</i>	<i>18</i>
<b>ANNEXE 5..... : FICHES DES OPERATIONS D'INFRASTRUCTURES ROUTIERES A INSCRIRE AU PROGRAMME DE DEVELOPPEMENT ET DE MODERNISATION D'ITINERAIRE EN ETUDES ET TRAVAUX.....</b>	<b>19</b>
<i>Annexe 5.1 : les opérations majeures.....</i>	<i>19</i>
<i>Annexe 5.2 : les opérations d'accompagnement indispensables.....</i>	<i>30</i>
<i>Annexe 5.3 : Routes départementales : Les grandes infrastructures structurantes     et franchissements de Seine.....</i>	<i>36</i>
<i>Annexe 5.4 : Routes départementales : Les déviations ou voies nouvelles .....</i>	<i>39</i>
<i>Annexe 5.5 : Routes départementales : Les aménagements spécifiques .....</i>	<i>50</i>

## Annexe 1

### Tableau des opérations de transports en commun demandées par le Département

Opération	Montant (hors matériel roulant)	TRI	Etat d'avancement	Date de mise en service envisagée	Observations
<b>1 – Les opérations majeures pour le territoire</b>					
<b>Tramway Vélizy / Viroflay / Châtillon</b>	381 M€ (CE 01/06)	10%	DUP signée le 9 février 2006. Approbation de l'Avant-projet (Conseil du STIF du 13 décembre 2006)	Mi 2012 pour l'ensemble du projet	/
<b>Tangentielle Ouest</b> , en tram train, à Saint Germain en Laye RER et à Saint Cyr RER. (phase 1)	De 121 M€ à 153 M€ selon tracé retenu (CE 01/00)	10.9% ou 8% selon variante retenue	Approbation du Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales (D.O.C.P) (Conseil du STIF du 5 juillet 2006)	2012	Le STIF est favorable à un tracé passant par la lisière de la forêt de St-Germain-en-Laye, le Département par celui passant par le Camp des Loges.
<b>Liaison Rapide Normandie / Vallée de la Seine (LRNVS)</b> , -  - Augmentation des fréquences sur la ligne St Lazare / Mantes - Achèvement du projet Eléonor - Prolongement d'Eole à l'Ouest	/	/	En cours d'études	Mise en place de nouvelles grille de desserte dès 2009	Projet en cours d'études.  A noter que dans le cadre de cette opération, les 6 opérations du mantois, sont financées et réalisées dans le cadre de l'actuel CPER (2000-2006). Amélioration de la fréquence et de la capacité ;
<b>Pôle multimodal de Versailles Chantiers</b> (2nde phase)	10.99 M€ (CE 01/05)	16.3% (phase 1 et 2)	Seule la 1ère phase est financée.	2011 (phase 1 et 2)	/
<b>- Résorption des points noirs du réseau (Porchefontaine, Mantes)</b> - Augmentation des capacités des lignes	/		Aucune étude n'a été à ce jour communiquée au Département		
<b>Développer le nombre d'accès, gares et haltes, aux trains TER, Grandes Lignes et TGV</b>	/		Aucune étude n'a été à ce jour communiquée au Département		
<b>Réalisation d'une troisième voie sur le tronçon Plaisir-Grignon / St-Cyr-L'Ecole,</b>	76.22 M€ en 1995		Des études ont déjà été réalisées, mais sont restées sans suite.		/
<b>2 – Les opérations d'accompagnement indispensables</b>					
<b>Tangentielle Nord</b> - CE 01/00 -	878 M€ (projet complet)  306 M€ (section Sartrouville / Argenteuil)  760 M€ (section Sartrouville / Noisy Le Sec)	16.4% (projet complet)	DUP prévue en 2007 pour le projet global	2020 pour le projet global 2014 pour le tronçon Epinay / le Bourget (1er tronçon retenu en terme de réalisation)	La partie située à Sartrouville n'est pas programmée en terme de réalisation, et est suspendue au plan de financement.
<b>Tangentielle Sud</b> , en tram-train, de Versailles Chantiers à Evry	En cours d'évaluation	En cours	Etude d'un tracé prioritaire Massy / Evry, pilotée par le STIF	/	La partie intéressant les Yvelines est reportée au niveau des études.
<b>Amélioration de la ligne C du RER et prolongement jusqu'à La Verrière</b>			Des études sur le prolongement ont déjà été réalisées par la SNCF.		
<b>Prolongement de la liaison « La Défense/ La Verrière » jusqu'à Rambouillet</b>			Des études ont déjà été réalisées par la SNCF.		

## Annexe 2

### Tableaux des Infrastructures routières à inscrire au programme de développement et de modernisation d'itinéraire en études et travaux

#### A - Infrastructures routières du CPER 2000 – 2006 à inscrire au programme de développement et de modernisation d'itinéraire en études et travaux

##### 1 – les opérations majeures

Nom	Inscription CPER 2000 / 2006	Participation du Département	Financeurs	Etat d'avancement	Date de mise en service envisagée	Observations
<b>RN10 Requalification de la voie entre Trappes et les Essarts-le-roi</b>	24.4 M€		Etat, Région, Département des Yvelines	Engagement de la concertation mi-2007 et élaboration du dossier d'enquête publique début 2008	/	comprend notamment la couverture de la RN10. Le Département participe à hauteur de 6.3 M€ à l'aménagement des carrefours RN10XRD23 et RN10XRD912 et 3.6 M€ aux opérations de recouture urbaine.
<b>RN10 Déviation de Rambouillet</b>	11.4 M€	1.5 M€	Etat, Région, Département des Yvelines	L'enquête publique s'est tenue en 2006	2011	Début des travaux en 2009
<b>RN184 Aménagement entre St -Germain en Laye et Conflans - Sainte-Honorine</b>	30.5 M€	4.6 M€	Etat, Région, Département des Yvelines	Une concertation publique s'est tenue en 2006	/	Le carrefour du Bel Air doit être traité en priorité pour des raisons de sécurité.

##### 2 – les opérations d'accompagnement indispensables

Nom	Inscription CPER 2000 / 2006	Participation du Département	Financeurs	Etat d'avancement	Date de mise en service envisagée	Observations
<b>RN191 mise en sécurité entre Ablis – échange avec la RN10 – et Allainville</b>	30.5 M€	6.10 M€	Etat, Région, Département des Yvelines	Une concertation publique s'est tenue fin 2005 – 2006	2011	L'Etat envisage de nouvelles solutions, plus éloignées des habitations
<b>Echangeur RN12 x RD91</b>	7.6 M€	3 M€	Etat, Région, Département des Yvelines	Une concertation publique s'est tenue fin 2005	2009	Variante étudiée par l'Etat

## B - Infrastructures routières à inscrire au programme de développement et de modernisation d'itinéraire

### 1 – les opérations majeures

Nom	coût	Etat d'avancement	Date de mise en service envisagée	Observations	Demande d'inscription au contrat d'itinéraire
<b>A86 – entre Rueil-Malmaison (RN13) et le Pont Colbert (RN12)</b>	1.7 milliards d'€	Travaux en cours	Section RN13 – A13 : octobre 2006 Section A13 – Pont Colbert : fin 2009		travaux
<b>A104 – Bouclage de la Francilienne, à l'ouest, entre Méry-sur-Oise et Orgeval</b>	2 milliards d'€	Un débat public s'est tenu en 2006	2015	L'Etat a retenu, par décision ministérielle du 24 octobre 2006, le principe d'un prolongement à 2x2 voies de la Francilienne et la poursuite des études de ce projet	études
<b>A12 – prolongement de A12 entre Montigny-le-Bretonneux et Les Essarts-le-Roi</b>	640 millions d'€	Un débat public s'est tenu en 2006	2020	L'Etat a retenu, par décision ministérielle du 24 octobre 2006, le principe d'un prolongement à 2x2 voies de A12 et la poursuite des études de ce projet	études
<b>A13 – mise à 2 x 3 voies entre Orgeval et Rocquencourt</b>	/	Etudes préliminaires réalisées il y a plusieurs années	/		études
<b>A13 - déplacement du péage de Mantes à Bonnières-sur-Seine</b>	/		/		études
<b>RN12 – Mise à 2x3 voies entre Plaisir et Saint-Cyr l'Ecole Epi d'Or</b>	/		/		études

### 2 – les opérations d'accompagnement indispensables

Nom	coût	Etat d'avancement	Date de mise en service envisagée	Observations	Financement Département
<b>A126 – Desserte du plateau de Saclay – Saint-Quentin-en-Yvelines</b>	/		/	Inscrit dans le Porté à connaissance de l'Etat pour aménager le territoire de l'OIN-Massy-Saclay-Saint Quentin en Yvelines	études
<b>A86 – mise à 2x4 voies entre le Pont Colbert et la RN118</b>	/		/		études
<b>Echangeur A14 – Boucle de Montesson</b>	/		/		études et travaux

## Annexe 3

### Données de cadrage statistique des déplacements en Ile-de-France et dans les Yvelines

#### A - Synthèse des Statistiques 2006 du Transport en Ile-de-France (Union Routière de France)

Les statistiques présentées ci-après sont issues de la brochure annuelle "Faits & chiffres 2006" éditée par l'Union routière de France. Les données statistiques sont puisées à des sources variées, qui sont mentionnées en abrégé sous les tableaux et graphiques. Une source importante est fournie par le Service économique et statistique du ministère de l'Équipement (DAEI-SES).

#### Généralités

La croissance de la circulation routière est un fait observé depuis des années. Cependant on observe un début d'inflexion pour les raisons suivantes :

- Forte augmentation du prix du pétrole avec répercussions des prix à la pompe qui ont augmentés de 10 à 15 % entre 2005 et 2006.
- Sévérité accrue du code de la route et notamment de l'institution du « contrôle-sanction automatisée ».
- la motorisation « de premier rang » est presque stabilisée, plus de quatre ménages sur cinq disposant d'au moins une voiture. L'augmentation du parc d'automobiles est désormais déterminée, d'une part par l'accroissement de la population et du nombre de ménages, d'autre part par la présence croissante dans les ménages des voitures de « second rang » ou plus. Or ces dernières parcourent évidemment moins de kilomètres.

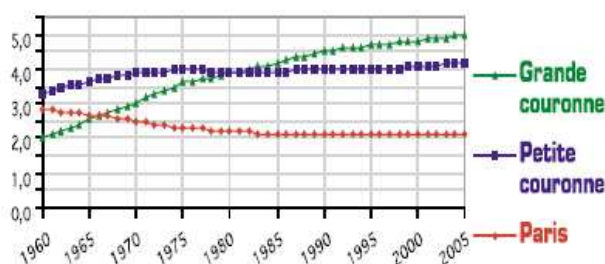
Trois points particuliers sont évoqués ci-après : L'évolution de l'encombrement routier en Ile de France et au niveau national (1), l'évolution des modes de déplacements en Ile de France (2) et l'évolution des concentrations en polluants en Ile de France (3).

#### 1 L'évolution des modes de déplacements en Ile de France

Les données sur l'Ile-de-France, présentée ci-après, sont issues des résultats de la dernière enquête globale de transports (EGT) de 2001 réalisés par la DREIF et l'IAURIF. Les EGT consistent à interroger environ 10 000 ménages franciliens sur leurs pratiques de déplacements quotidiens les jours ouvrables. Quatre EGT ont été réalisées sur 25 ans (1976, 1983, 1991 et 2001).

Le graphique ci-dessous montre comment la répartition de la population a évolué en un demi-siècle. L'essentiel de la croissance s'est porté sur la grande couronne, au détriment de Paris dont la population est stable depuis vingt ans. La population de la grande couronne a augmenté de 10% pendant les quinze dernières années.

Evolution de la population (millions d'habitants)



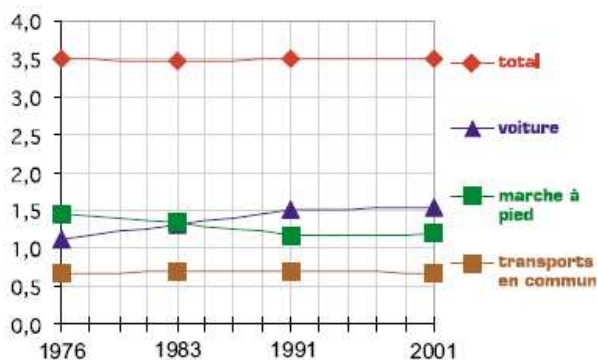
Source : INSEE (recensements, interpolations et estimations après 1999)

Le nombre de déplacements par personne (mobilité quotidienne) reste immuable et voisin de 3,5 par jour (cette invariabilité dans le temps n'est pas spécifique à l'Ile-de-France).

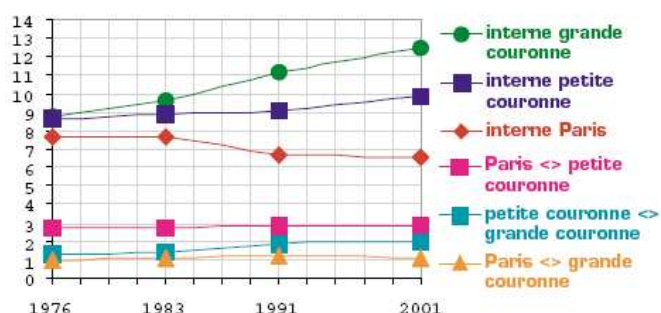
On a enregistré en 2001 environ 35 millions de déplacements par jour ouvrable, dont 12 millions en marche à pied et 23 millions " mécanisés " (c'est-à-dire utilisant un moyen de transport mécanique, individuel ou en commun).

La notion utilisée dans les enquêtes est celle du " mode de transport principal " : par exemple, un déplacement réputé " en transports en commun " peut comporter des trajets terminaux en voiture, et bien entendu à pied.

Nombre de déplacements par jour et par personne



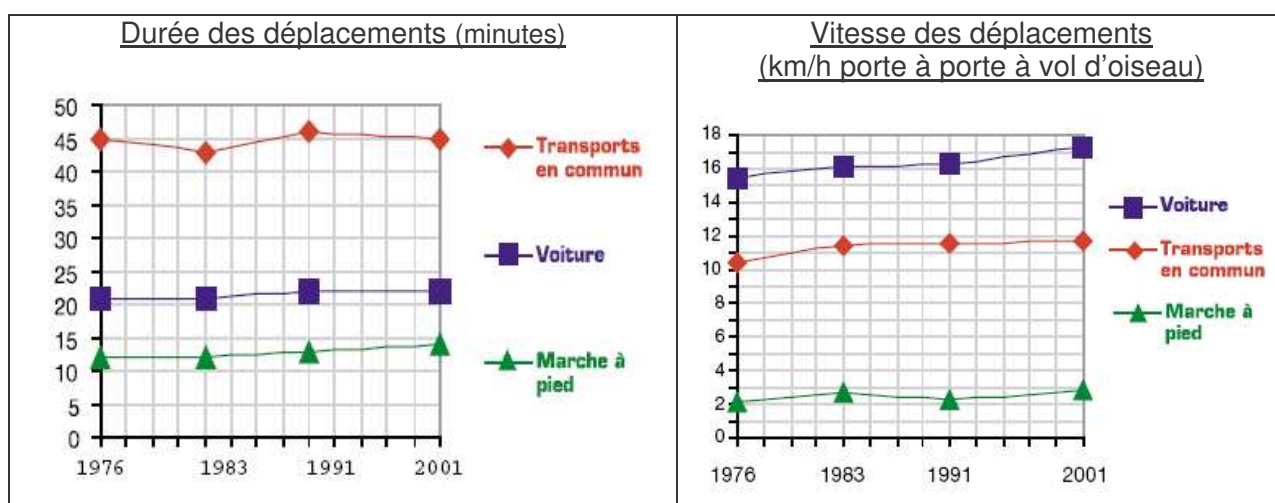
Nombre de déplacements par jour et par type de liaison (millions)



La répartition entre les différents modes de transports, après avoir privilégié la voiture au détriment de la marche à pied, est stable depuis dix ans.

Par contre, les types de déplacements ont notablement évolué :

- les déplacements entre Paris et la couronne restent stables et très minoritaires (4 millions, pratiquement tous mécanisés, dont 36% en voiture) ;
- les déplacements internes à Paris diminuent (6,5 millions en 2001, dont 55% en marche à pied et 13% en voiture) ;
- les déplacements dans la couronne (24 millions en 2001, dont 35% en marche à pied et 53% en voiture) sont en augmentation constante, surtout en grande couronne.

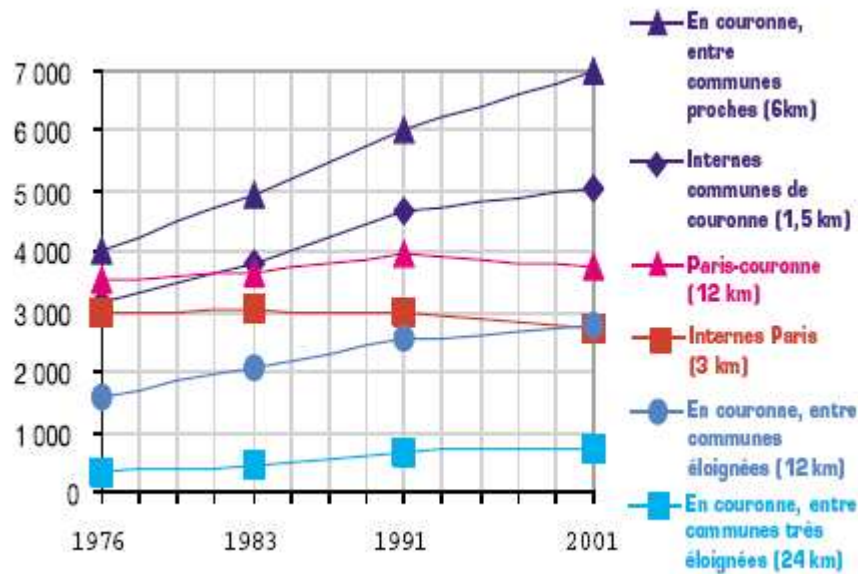


La durée moyenne porte à porte des déplacements reste constante, aussi bien globalement que pour chacun de modes de transport. La durée en transports en commun est sensiblement le double de la durée en voiture (rapport qui n'est pas spécifique à l'Ile-de-France), notamment en raison des trajets terminaux et des temps de précaution et d'attente.

La "vitesse" d'un déplacement est définie comme le rapport entre la durée du déplacement et la distance à vol d'oiseau entre le point de départ et le point d'arrivée ; elle est donc conventionnelle et inférieure à la vitesse moyenne réelle.

La vitesse en transports en commun reste stable depuis vingt ans (11,5 km/h). La vitesse en voiture a augmenté (elle est passée de 15,5 à 17,5 km/h entre 1976 et 2001).

Nombre de déplacements mécanisés (milliers) selon distances (km/h porte à porte à vol d'oiseau)



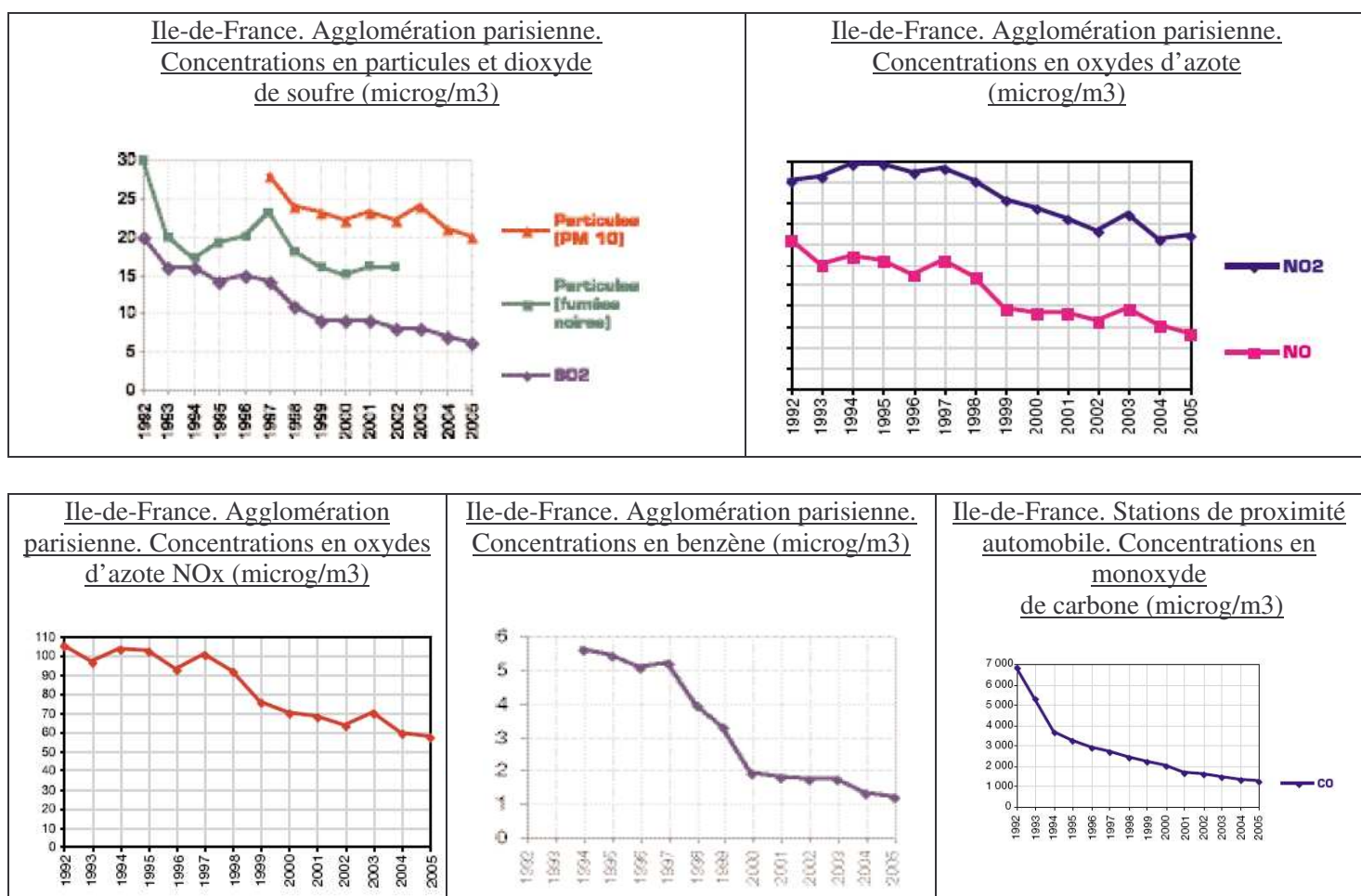
L'évolution des types de trajets associés à leurs distances moyennes respectives (nouvelle approche de répartition géographique développée par l'IAURIF) est particulièrement intéressante à considérer. On constate que les déplacements qui croissent le plus vite sont des déplacements à courtes (6 km), voire très courtes distances (1,5 km) et notamment les déplacements à l'intérieur même des communes de la couronne.

Ce phénomène illustre à la fois le desserrement déjà signalé et la "multipolarisation" de l'ensemble francilien, qui s'écarte progressivement d'un mouvement pendulaire entre Paris et sa banlieue.

## 2 L'évolution des concentrations en polluants en Ile de France

L'association Airparif, constituée en 1979, mesure depuis cette époque les concentrations en polluants sur l'ensemble de la région Ile-de-France. Le réseau, qui a été étoffé au fil des années, comporte actuellement une soixantaine de stations, dont 8 stations "trafic" à proximité immédiate de grands axes de circulation, 33 stations "urbaines ou périurbaines" à Paris et dans la partie agglomérée des sept départements, 7 stations "rurales", plus des stations "industrielles" et "d'observation".

Les graphiques suivants mettent en évidence la tendance à une décroissance généralisée des concentrations en polluants en Ile-de-France, même si l'année 2003 avait dérogé à cette tendance en raison de conditions climatiques considérées comme exceptionnelles par les spécialistes (peu de vents, anticyclones persistants, fortes chaleurs, etc.).



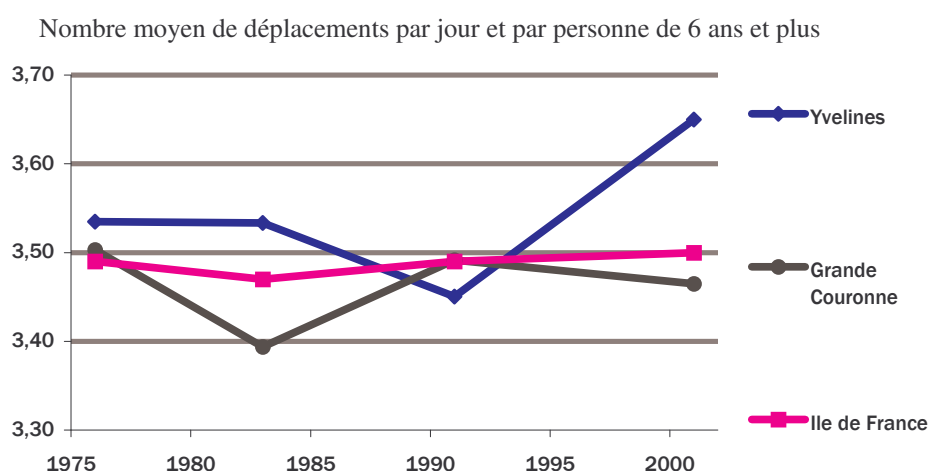
Le cas des oxydes d'azote, dont la circulation routière est la principale origine, est différent : après avoir été pratiquement stationnaires jusqu'en 1997, les concentrations en NO et NO2 ont depuis lors amorcé une décroissance, (qui avait été interrompue provisoirement en 2003). Ce phénomène s'explique par la diminution des émissions unitaires des véhicules au fur et à mesure du renouvellement du parc, alors que la circulation est stabilisée à Paris depuis quinze ans et n'augmente que faiblement dans le reste de l'Ile-de-France.

**B - La situation des déplacements dans les Yvelines ( synthèse de l'enquête Globale de Transport réalisée en 2001-2002) (source enquête globale de transport – IAURIF)**

L'enquête Globale de Transport réalisée en 2001-2002 donne une vision globale des déplacements dans les Yvelines.

**Une mobilité qui continue de croître ...**

La mobilité dans le département des Yvelines augmente fortement après avoir baissé jusqu'en 1991. Elle s'établit en 2001 à 3,65 déplacements par jour et par personne de six ans et plus. Ce changement de comportement rend les habitants des Yvelines les plus mobiles d'Ile de France. Ils se démarquent en effet de la Grande Couronne dont la mobilité s'infléchit en 2001 et présente des évolutions contraires à celles des Yvelines pour l'ensemble de la période.

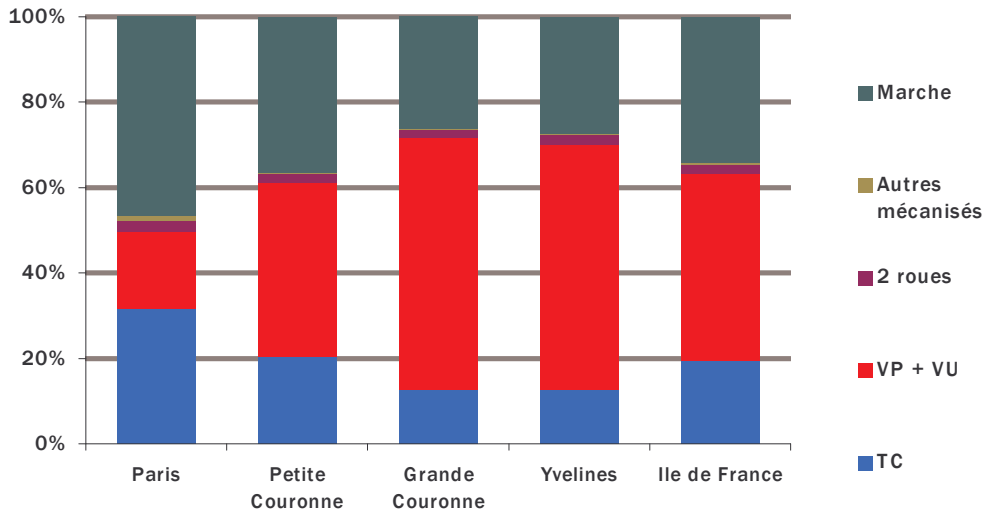


Source : Insee / IAURIF – EGT de 1976, 1983, 1991 et 2001.

**... avec une part prépondérante de la voiture.**

En 2001, à l'instar des résidents des autres départements de la Grande Couronne, les Yvelinois privilégient l'automobile pour leurs déplacements : avec 57 % des déplacements, ce mode de transport est le plus utilisé devant la marche (27%) et les transports en commun (13%).

### Part des modes de transports en 2001 (en %)

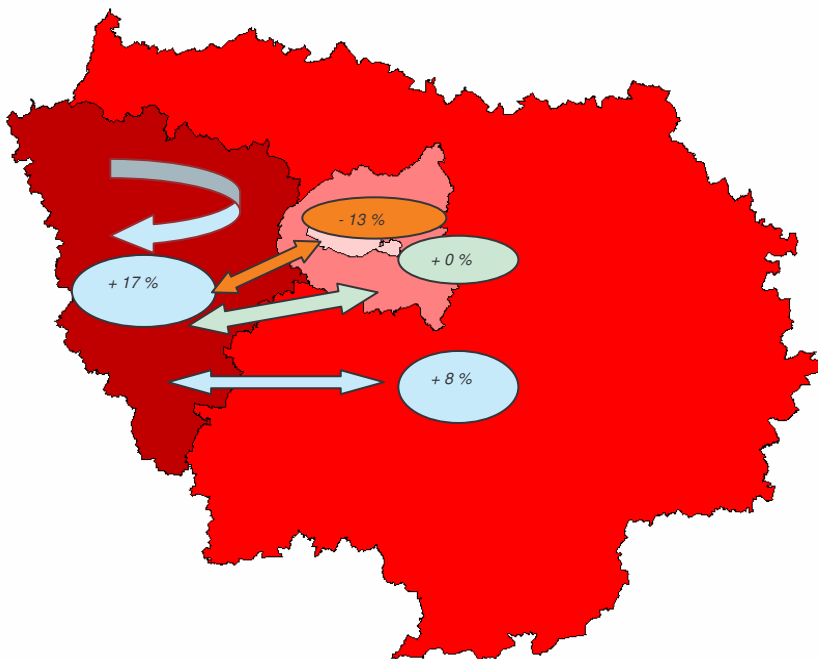


Source : Insee / Dreif – EGT de 2001.

### ... des déplacements de banlieue à banlieue

Plus des trois quarts de ces déplacements sont internes au département. Cette situation n'a que peu évoluée depuis 1976. On constate cependant une légère augmentation des déplacements internes et des liaisons avec les autres départements de la Grande Couronne au détriment de celles avec Paris et la Petite Couronne. Ce phénomène est accentué si l'on ne s'intéresse qu'aux déplacements effectués en véhicules particuliers. Les liaisons avec Paris et la Petite Couronne semblent plus dédiées aux transports en commun : plus de 40 % des déplacements en transport en commun des habitants des Yvelines se font en interne mais plus d'un quart ont pour destination Paris.

### Évolution du nombre de déplacement selon la zone d'origine ou de destination et le type de liaison entre 1991 et 2001 (en %)



Source : Insee / Dreif – EGT de 1991 et 2001

### ... Mais de moins en moins pour le travail

Si les yvelinois se déplacent davantage qu'il y a 25 ans, les motifs de ces trajets ont évolué. La part des trajets contraints a diminué au profit des loisirs et des motifs personnels. Les déplacements pour le travail représentaient 23.3% des déplacements en 2001 contre 24.5 % en 1991 et même 27.9 % en 1976. En 2001, les principaux motifs de déplacement sont les motifs personnels avec 27 % des déplacements contre 24.6 % en 1991 et 23.9 % en 1976. Les loisirs représentent une part important des motifs de déplacement avec 15.6% des déplacements en 2001 contre 14.4% en 1991 et 10.9% en 1976

#### Motifs des flux de déplacements effectués tous modes confondus selon la zone de destination

MOTIFS	Population totale			
	1976	1983	1991	2001
<b>Ensemble</b>	<b>3 531</b>	<b>3 916</b>	<b>4 326</b>	<b>4 847</b>
Retour domicile	1 462	1 618	1 755	1 943
<b>Hors retour dom.</b>	<b>2 069</b>	<b>2 298</b>	<b>2 572</b>	<b>2 904</b>
Travail	27,9%	25,1%	24,5%	23,3%
Affaires prof.	7,9%	8,7%	8,9%	7,1%
Activités scolaires	13,1%	14,2%	13,5%	11,8%
Loisirs	10,9%	12,4%	14,4%	15,6%
Achats	16,3%	16,8%	14,1%	15,1%
Affaires perso.	23,9%	22,8%	24,6%	27,0%
<b>Ensemble</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>

Unité : Nombre de déplacements (en milliers)  
et répartition en %)

## Annexe 4

### Fiches des principales opérations de transport en commun

#### Annexe 4.1 : les infrastructures de transports en commun lourds

INTITULE DU PROJET	<b>Tramway CHATILLON / VELIZY / VIROFLAY</b>
INSCRIPTION CONTRAT DE PROJET 2007-2013*	353 M€ (CE 01/06)
INSCRIPTION CPER 2000-2006	205,79 M€ (CE 01/00) – 283,79 M€ (CE 01/06)
PARTICIPATION DES YVELINES	54,2 M€ (CE 01/06)
MAITRE D'OUVRAGE	Département des Yvelines / Hauts de Seine / RATP
POLES STRUCTURANTS OU D'APPUI CONCERNES	Vélizy-Villacoublay
OBJECTIFS DU PROJET	<p>L'opération consiste à créer une nouvelle ligne de tramway sur pneumatique reliant Châtillon dans le département des Hauts de Seine à Viroflay dans le département des Yvelines (temps de parcours de 41 minutes) pour :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- compléter le maillage de modes lourds de transport en commun dans le sud ouest parisien,</li> <li>- améliorer l'accessibilité de grands pôles régionaux tels que les zones d'activités et d'emplois de Clamart, Hôpital A.Beclère, plateau de Vélizy-Villacoublay, ...</li> <li>- améliorer la desserte locale des communes traversées: les échanges entre les communes devant être traversées par ce nouveau mode représentent un volume de 279 000 déplacements journaliers, pour lesquels l'offre de transport en commun se limite selon les secteurs au réseau d'autobus.</li> <li>- améliorer la qualité de service du réseau de transport en commun existant avec la création d'une nouvelle liaison de tramway, performante, régulière, accessible et confortable.</li> </ul>
CARACTERISTIQUES DU PROJET	<ul style="list-style-type: none"> <li>- réalisation de la plate-forme de tramway au niveau du sol en insertion axiale ou latérale, et sur 1600m en souterrain,</li> <li>- aménagement de 21 stations avec une longueur des quais permettant l'accueil de rames de tramway d'environ 45 m, pour préserver un accroissement ultérieur de l'offre,</li> <li>- accessibilité de la ligne aisée pour tous les voyageurs, y compris les utilisateurs de fauteuil roulant (abaissement de trottoir, rampes d'accès aux quais, véhicules à plancher bas),</li> <li>- aménagement des carrefours équipés de système de signalisation tricolore donnant la priorité absolue au tramway, avec une vitesse commerciale attendue estimée à 20 km/h,</li> <li>- aménagement d'un site de maintenance et de remisage des rames de tramway (SMR) implanté sur la commune de Vélizy-Villacoublay, au sud de l'A86 et relié à la ligne par une voie unique en site propre avec guidage.</li> </ul>
ETAT D'AVANCEMENT	La D.U.P a été signée le 9 février 2006, et le Conseil du STIF du 13 décembre 2006 a approuvé l'Avant-projet.
COÛT	381 M€
TAUX DE RENTABILITE INTERNE	10%
DATE DE MISE EN SERVICE	<p>L'opération se décompose en deux phases dont les mises en service seront échelonnées :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- la phase A : section de surface depuis le terminus de Châtillon jusqu'au Carrefour du Jumelage situé à Vélizy (après la station Wagner),</li> <li>- la phase B : section souterraine depuis le Carrefour du Jumelage situé à Vélizy (après la station Wagner) jusqu'au terminus à Viroflay Rive Droite.</li> </ul> <p>La mise en service du projet est envisagée pour la section de surface fin 2010 et mi 2012 pour la section enterrée.</p>
NOMBRE DE KM	14 km, dont 1,6 km en souterrain (Viroflay)
OBSERVATIONS	<p>Le nombre d'utilisateurs de cette nouvelle ligne est estimé à :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 82 000 utilisateurs par jour,</li> <li>- 22 millions de voyages par an,</li> </ul>

\* Adopté par la Région d'Île-de-France le 16 février 2007

INTITULE DU PROJET	<b>Tangentielle Ouest en mode Tram-train</b>
INSCRIPTION CONTRAT DE PROJET 2007-2013*	Crédits d'études non individualisées (1 <sup>ère</sup> phase St Cyr RER à St Germain RER), dans le cadre d'une enveloppe globale de 50 M€ pour plusieurs opérations
INSCRIPTION CPER 2000-2006	76,22 M€ (y compris le pôle de Versailles Chantiers) – CE 01/00
PARTICIPATION DES YVELINES	Reste 6,19 M€ au CPER (étaient inscrits 14,48 M€ y compris pôle multimodal de Versailles Chantiers, 8,28 M€ étant consacrés au pôle de Versailles chantiers 1 <sup>ère</sup> phase)
MAITRE D'OUVRAGE	RFF / SNCF
POLES STRUCTURANTS OU D'APPUI CONCERNES	Cergy Pontoise / Poissy / Saint-Germain-en-Laye / Versailles / Saint-Quentin-en-Yvelines
OBJECTIFS DU PROJET	- Favoriser le développement des transports en commun pour satisfaire et fluidifier les échanges locaux à l'intérieur des Yvelines, sans transiter par Paris.
CARACTERISTIQUES DU PROJET	<p><u>Phase 1</u> :</p> <p>Le tracé est composé des trois sections suivantes :</p> <p>1 - « Saint-Germain GC / Noisy-Le-Roi » (GCO) qui doit faire l'objet d'adaptations pour une exploitation en tram-train,</p> <p>2 - au Nord « Saint-Germain GC / Saint-Germain RER » qui comporte deux variantes de tracé :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- solution de base : un tracé passant en lisière de la forêt de Saint-Germain</li> <li>- solution alternative : un tracé plus long passant par le Camp des Loges</li> </ul> <p>3 - au Sud « Noisy-le-Roi / Saint-Cyr RER ».</p> <p>Le tracé comporte 11 arrêts. Le temps de parcours entre Saint-Cyr RER et Saint-Germain R.E.R varie, selon la variante de tracé considéré sur la section « Saint-Germain GC / Saint-Germain RER », il est de 21 min pour la solution de base et de 23 min pour la solution alternative. La liaison sera mise en service à une fréquence d'un tram-train par sens de circulation toutes les 10 minutes en heures de pointe, et toutes les 20 minutes en heures creuses.</p> <p><u>Phase 2</u> :</p> <p>1 - une section Saint-Germain GC / Poissy G.C insérée dans les emprises Réseaux Ferrés National de la Grande Ceinture,</p> <p>2 - une section Poissy GC / Achères RER insérée pour partie sur les emprises Réseaux Ferrés National de la Grande Ceinture et pour partie sur des voies nouvelles à créer, dédiées à la liaison.</p> <p>La liaison comporte 2 arrêts. Cette extension permettra la mise en service, en complément des dessertes « Saint-Cyr RER / Saint-Germain RER » existantes en 1<sup>ère</sup> phase, des dessertes « Saint-Cyr RER / Achères RER ». Le temps de parcours entre Saint-Cyr R.E.R et Achères Ville R.E.R est estimé à 29 minutes.</p>
ETAT D'AVANCEMENT	Prise en compte par le Conseil du STIF du 5 juillet 2006 du Dossier d'objectifs et de caractéristiques principales (DOCP) avec une préférence pour la solution de base.
COÛT (CE 01/00)	<p><u>Phase 1</u> :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- solution de base : 153 M€ (infrastructure) 45 M€ (matériel roulant)</li> <li>- solution alternative : 121 M€ (infrastructure) 50M€ (matériel roulant)</li> </ul> <p><u>Phase 2</u> : 88.10 M€ (infrastructure) et 40 M€ (matériel roulant)</p> <p>Le coût global du projet (phases 1+2) s'établit à 281 M€, dont 196 M€ pour les infrastructures et 85 M€ pour le matériel roulant, pour la solution de base. Il est de 299,3 M€, dont 209,3 M€ pour les infrastructures et 90 M€ pour le matériel roulant, pour la solution alternative</p>
TAUX DE RENTABILITE INTERNE	<p><u>Phase 1</u> :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- solution de base : 10,9%</li> <li>- solution alternative : 8%</li> </ul> <p><u>Phase 1 et 2</u> : 5,4 %</p>
DATE DE MISE EN SERVICE	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <u>Phase 1</u> : 2012</li> <li>- <u>Phase 2</u> : 2015</li> </ul>
NOMBRE DE KM	<p><u>Phase 1</u> :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- solution de base : 17,3 km</li> <li>- solution alternative : 19 km</li> </ul> <p><u>Phase 2</u> : 7,5 km</p>
OBSERVATIONS	Les études faites ont montré un fort intérêt de rejoindre le centre ville de Saint Germain qui est un pôle d'activités recherché et où le maillage au plus près avec le RER A renforce très significativement l'attractivité de la liaison. La solution la plus réaliste, compte tenu de la configuration actuelle du site, est un accès en tram-train.

\* Adopté par la Région d'Ile-de-France le 16 février 2007

INTITULE DU PROJET	<b>Liaison Rapide Normandie Vallée de Seine (6 opérations d'aménagements du mantois)</b>	
INSCRIPTION CONTRAT DE PROJET 2007-2013	Ligne Paris / Mantes / Normandie Ligne Normandie / Mantes / Poissy	Etudes et travaux (30 M€)
INSCRIPTION CPER	76,22 M€ (CE 01/00)	
PARTICIPATION DES YVELINES	6,10 M€ (CE 01/00)	
MAITRE D'OUVRAGE	RFF / SNCF	
POLES STRUCTURANTS OU D'APPUI CONCERNES	Mantes La Jolie / Les Mureaux / Poissy	
OBJECTIFS DU PROJET	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Permettre de restructurer la grille de circulation, principalement dans le sens Paris → Mantes, pour améliorer le cadencement des circulations des trains, en réduisant le temps de parcours des trains directs</li> <li>- Améliorer les conditions d'exploitation actuelles et accélérer le rétablissement d'une situation normale après incident.</li> </ul>	
CARACTERISTIQUES DU PROJET (6 aménagements du mantois)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <u>voie centrale à Houilles</u> : construction à quelques kilomètres de la gare de Houilles, d'une voie de liaison entre deux voies. Cet aménagement permet le dépassement d'une rame à quai par un train sans arrêt,</li> <li>- <u>découpage du Block entre Poissy et Vernouillet</u> : la longueur des cantons (espacement entre 2 panneaux de signalisations) est de 1 600 m. Celle-ci a été divisée par 2 et permet de raccourcir les temps entre 2 trains, garantissant une meilleure fluidité,</li> <li>- <u>création de tiroirs de retournement à Mantes-la-Jolie</u> : création de tiroirs de retournement, pour éviter les conflits de cisaillement et fluidifier la gestion des voies en gare,</li> <li>- <u>Banalisation de la V2 du saut de mouton d'Épône – Mézières</u> : voie unique équipée de signalisation permettant à des trains de circuler dans les deux sens,</li> <li>- <u>création d'un tiroir d'arrière gare aux Mureaux</u> : aménagement, à la sortie de la gare d'une voie de tiroir dans le prolongement de la voie centrale pour une meilleure exploitation du terminus de la gare.</li> <li>- <u>K.V.B.P</u> (Contrôle de Vitesse par Balises Prolongements) : le KVBP permet au conducteur d'un train à l'arrêt de repartir plus rapidement, ce qui permet de rétablir une situation normale plus vite. L'équipement se compose : <ul style="list-style-type: none"> <li>- au sol, d'un équipement de transmission continue d'information,</li> <li>- à bord d'un équipement de réception,</li> </ul> </li> </ul>	
ETAT D'AVANCEMENT	Seules les opérations concernant la banalisation du saut de mouton et la mise en place du KVBP ne sont pas achevées.	
COÛT (CE 01/00)	71,13 M€ (Coût convention)	
TAUX DE RENTABILITE INTERNE	/	
DATE DE MISE EN SERVICE	Echelonnée de 2004 à 2010	
OBSERVATIONS	<p>Deux autres phases du projet, qui complètent l'opération LRNVS, sont en cours d'étude par le STIF qui associe le Département :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <u>le projet ELEONOR</u> qui prévoit : <ul style="list-style-type: none"> <li>- dans sa 1<sup>ère</sup> phase, les ouvrages nécessaires à la création de liaisons Normandie-Haussmann / Saint-Lazare / Magenta / Roissy, via EOLE et CDG Express,</li> <li>- dans sa 2<sup>nde</sup> phase, des ouvrages complémentaires entre Haussmann – Saint-Lazare et Pont Cardinet (groupe II) permettant d'interconnecter le RER E (EOLE) entre l'Est et l'Ouest (Mantes et La Défense).</li> </ul> </li> <li>- <u>des voies nouvelles entre Mantes et Achères</u> ainsi que des voies nouvelles de jonction des lignes de Haute et Basse Normandie à l'ouest de Mantes, dont l'objectif est une augmentation de la capacité entre Paris et Mantes la Jolie.</li> </ul> <p>Concernant cette liaison, les demandes des Yvelines portent <b>dès 2009</b>, plus spécifiquement sur les points suivants qui devront être pris en compte par les décideurs et <u>qui sont en cours d'études</u> :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- plus de trains rapides pour Mantes,</li> <li>- un renforcement des services en contre pointe,</li> <li>- un renforcement des services aux heures creuses,</li> <li>- une augmentation de capacité pour accompagner les opérations d'aménagement liées à la future OIN (Mantais, les Mureaux dans un 1er temps),</li> <li>- un matériel roulant correspondant aux besoins des usagers.</li> </ul> <p>A noter qu'à l'horizon 2015 les actions envisagées sont :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- la poursuite de la rénovation et du remplacement des matériels roulants par des matériels plus performants et adaptés aux nouvelles possibilités des infrastructures, à la fois pour réduire les temps de parcours, pour améliorer le confort et la qualité des services dans les trains et pour répondre aux problématiques PMR.</li> <li>- l'augmentation du nombre de circulations, où un programme d'investissements sur les infrastructures visant à permettre cette augmentation en intégrant une offre de sillons de qualité pour le fret devra être engagée.</li> </ul>	

\* Adopté par la Région d'Ile-de-France le 16 février 2007

INTITULE DU PROJET	<b>Pôle multimodal de VERSAILLES-Chantiers</b>
INSCRIPTION CONTRAT DE PROJET 2007-2013*	1 <sup>ère</sup> phase : 19.20 M€ (Région : 11 M€, Conseil Général : 8.20 M€)
INSCRIPTION CPER	76,22 M€ (y compris la Tangentielle Ouest) - CE 01/00 -
PARTICIPATION DES YVELINES	8,28 M€ (CE 01/05) Etaient inscrits 14,48 M€ - CE 01/00) y compris la Tangentielle Ouest
MAITRE D'OUVRAGE	RFF / SNCF / Ville de Versailles
POLES STRUCTURANTS OU D'APPUI CONCERNES	Versailles
OBJECTIFS DU PROJET	<ul style="list-style-type: none"> <li>- rendre la gare apte à traiter les flux importants de voyageurs et améliorer leurs circulations,</li> <li>- renforcer la qualité des services aux voyageurs et l'accessibilité des personnes à mobilité réduite,</li> <li>- améliorer l'accessibilité au pôle pour les transports en commun et les circulations douces,</li> <li>- créer de nouveaux accès à la gare en cohérence avec les dessertes des autres transports en communs,</li> </ul>
CARACTERISTIQUES DU PROJET	<p>La réalisation du projet est prévue en deux phases fonctionnelles.</p> <p><u>Phase 1</u> :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- rénovation et réaménagement de la gare actuelle,</li> <li>- prolongement de la passerelle existante et création d'un cheminement piétonnier entre l'actuel bâtiment des voyageurs et la rue de la Porte de Buc,</li> <li>- création d'une nouvelle passerelle aux quais ferroviaires et d'un nouveau hall de gare,</li> <li>- reconstitution des bâtiments de service SNCF et des locaux de services et des installations de RFF impactés par le projet,</li> <li>- création d'une gare routière comprenant 14 postes à quais dont 2 pour le TCSP Versailles / Le Chesnay,</li> <li>- travaux de voirie rue de la Porte de Buc et l'aménagement d'un site propre bus et des pistes cyclables dans le prolongement de l'avenue de Sceaux,</li> <li>- réorganisation des arrêts de bus rue de l'Abbé Rousseaux et de la rue de la Porte de Buc,</li> <li>- création d'un parc de stationnement régional de 385 places et d'un relais pour les deux roues,</li> <li>- création d'une station de taxis et d'une dépose minute,</li> <li>- amélioration de l'accessibilité et la réorganisation des circulations routières.</li> </ul> <p><u>Phase 2</u> :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- création d'une galerie de services aux voyageurs reliant les deux halls,</li> <li>- mise en place de quatre ascenseurs entre la nouvelle passerelle et les quais,</li> <li>- prolongement de la couverture des quais,</li> <li>- reconstitution de l'éclairage zénithal dans le hall et le vestibule de la gare actuelle.</li> </ul>
ETAT D'AVANCEMENT	Conseil du STIF du 5 juillet 2006 : projet déclaré d'intérêt général. Début 2007 : signature de la convention de financement de la phase 1 par l'ensemble des partenaires du projet.
COUT (CE 01/05)	<u>Phase 1</u> : 69,18 M€ <u>Phase 2</u> : 10,99 M€ <u>Phase 1 et 2</u> : 80,17 M€
TAUX DE RENTABILITE INTERNE	16% pour l'ensemble du projet
DATE DE MISE EN SERVICE	2011 pour l'ensemble du projet, sous couvert de la totalité des financements.
OBSERVATIONS	Seule la phase 1 est financée. Ce projet sera valorisé si la phase 2 est réalisée. A noter le désengagement financier de l'Etat sur ce projet qui a refusé de prendre en compte les surcoûts du projet alors que la gare de Versailles Chantiers est l'une des plus fréquentée de toute l'Ile de France.

\* Adopté par la Région d'Ile-de-France le 16 février 2007

INTITULE DU PROJET	<b>Tangentielle Nord en mode Tram-train</b>
INSCRIPTION CONTRAT DE PROJET 2007-2013*	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 299,10 M€ (Etat : 98 M ; Région : 201,10 M€) pour 1<sup>ère</sup> phase dans le Département 93</li> <li>• 48.70 M€ (Etat : 14.60 M€, Région : 34.10 M€), pour la « mise en œuvre des deuxièmes phases d'opérations lourdes »</li> </ul>
INSCRIPTION CPER	335,39 M€ (CE 01/00)
PARTICIPATION DES YVELINES	0 M€
MAITRE D'OUVRAGE	SNCF / RFF
POLES STRUCTURANTS OU D'APPUI CONCERNES	Sartrouville
OBJECTIFS DU PROJET	<ul style="list-style-type: none"> <li>- remédier aux faiblesses structurelles du réseau de transports collectifs, notamment grâce au maillage des lignes ferroviaires,</li> <li>- répondre aux besoins de déplacements, en particulier ceux engendrés par la zone aéroportuaire de Roissy,</li> <li>- offrir un vecteur de renouvellement urbain dans un secteur où l'on constate un fort déséquilibre entre emplois et habitat.</li> </ul>
CARACTERISTIQUES DU PROJET	<p>Le projet comporte deux phases :</p> <p><u>Phase 1</u> :</p> <p>- « Sartrouville / Noisy le Sec » <i>via</i> l'emprise de la Grande Ceinture. Elle permet de joindre Pontoise à Roissy.</p> <p>A noter que dans le cadre de la phase 1, le STIF a demandé à la SNCF d'étudier des sous-phases compatibles avec l'enveloppe financière disponible au contrat de plan Etat – Région Ile-de-France (335 M€) et permettant une première mise en service dans les meilleurs délais. Le scénario Epinay-sur-Seine – Le Bourget constitue le meilleur compromis en termes de trafic et de desserte (gares desservies et maillage). Son coût est de 300 M€ (infrastructure), 50 M€ (matériel roulant) pour un TRI de 11.1%.</p> <p><u>Phase 2</u> :</p> <p>- « Pontoise / Le Bourget » <i>via</i> la ligne de Paris-Nord à Pontoise et la Grande Ceinture, grâce à un raccordement nouveau à Epinay-sur-Seine entre ces deux lignes. Elle permet la desserte de Roissy par correspondance au Bourget (RER B).</p> <p>Ces deux phases constituent la première étape de la Tangentielle Nord. En seconde étape, d'échéance plus lointaine, serait créée une liaison directe Pontoise – Roissy <i>via</i> la Tangentielle Nord et une ligne nouvelle se débranchant de la Tangentielle dans le secteur de Stains.</p>
ETAT D'AVANCEMENT	DUP en 2007, début des travaux en 2009
COUT	<p><u>Phase 1</u> : 760 M€ (infrastructure), 170 M€ (matériel roulant)</p> <p><u>Projet complet</u> : 878 M€ (infrastructure), 260 M€ (matériel roulant)</p>
TAUX DE RENTABILITE INTERNE	<p><u>Phase 1</u> : 17.3 %</p> <p><u>Projet complet</u> : 16.4 %</p>
DATE DE MISE EN SERVICE	<p><u>Phase 1</u> : 2014</p> <p><u>Projet complet</u> : 2020</p>
NOMBRE DE KM	Le projet de Tangentielle Nord correspond à la construction de deux voies nouvelles électrifiées entre Sartrouville et Noisy-le-Sec, soit 28 km, situées le long des voies de la grande ceinture.
OBSERVATIONS	Le lancement des phases d'études (avant-projet, projet) et de travaux relatives aux sections Sartrouville – Epinay et Le Bourget – Noisy le Sec dépendra de la mise à disposition des crédits correspondants, dans le cadre des futurs contrats de projets. A partir du moment où un plan de financement serait arrêté, il faudrait compter entre 6 et 7 ans d'études et travaux pour réaliser l'un ou l'autre des tronçons manquants, ou les deux simultanément.

\* Adopté par la Région d'Ile-de-France le 16 février 2007

INTITULE DU PROJET	<b>Tangentielle Sud en mode Tram-train ou train léger</b>
INSCRIPTION CPER	304,90 M€ (CE 01/00)
PARTICIPATION DES YVELINES	0 M€
MAITRE D'OUVRAGE	RFF / SNCF
POLES STRUCTURANTS OU D'APPUI CONCERNES	VERSAILLES
OBJECTIFS DU PROJET	- créer une liaison Versailles-Chantiers / Melun en substitution des circulations de la ligne C entre Versailles Chantiers et Epinay-sur-Orge d'une part, et des navettes Juvisy / Melun d'autre part, - apporter une mixité Fret / voyageurs.
CARACTERISTIQUES DU PROJET	Le projet consiste en :  - la modification du plan des voies ferrées, la création d'un garage, d'un site d'entretien et d'un centre de gestion des opérations à Massy-Palaiseau. - La construction d'une ligne nouvelle entre Epinay-sur-Orge et Grigny de 7 km essentiellement en tunnel. - la création de deux gares nouvelles à Epinay-sur-Orge et à Grigny. - la mise en accessibilité de l'ensemble des gares aux personnes à mobilité réduite. - le remplacement de tous les passages piétons par des ouvrages d'art. - la suppression d'un certain nombre de passages à niveau sur les lignes existantes.
ETAT D'AVANCEMENT	Etude d'un tracé prioritaire Massy / Evry, pilotée par le STIF
COUT	A définir selon scénario retenu
TAUX DE RENTABILITE INTERNE	/
DATE DE MISE EN SERVICE	/
OBSERVATIONS	Les études menées actuellement par le STIF portent sur un tracé prioritaire Massy / Evry à la demande du Conseil Général de l'Essonne. Dans un second temps sera étudié un prolongement vers Versailles depuis Massy.  Dans le cadre de cette opération la suppression d'un certain nombre de passages à niveau sur les lignes existantes, est envisagé dont le PN 65 à Jouy en Josas.

## Annexe 4.2 : les liaisons bus de pôles à pôles

INTITULE DU PROJET	<b>Liaisons bus de pôle à pôle</b>
OBJECTIFS DU PROJET	Renforcer les liaisons de pôles à pôles.
CARACTERISTIQUES DU PROJET	<p><u>Phase 1</u> : constitution par le STIF du réseau Mobilien.</p> <p>Le 5 juillet 2006, le STIF a décidé la constitution d'un réseau bus de liaisons de pôles à pôles : le réseau « Mobilien ».</p> <p>Le STIF n'a repris qu'une partie des lignes recensées dans le Plan de Déplacements Urbain d'Ile-de-France (PDUIF) de 2000 et dans une étude de l'IAURIF de mars 2006.</p> <p>Le STIF a ainsi sélectionné en Grande-Couronne 39 lignes OPTILE existantes, à renforcer en 2006, et 9 lignes à créer en 2007.</p> <p>Dans les Yvelines, le STIF n'a retenu que 14 lignes dans le réseau MOBILIEU, dont 13 lignes existantes à renforcer et 1 ligne à créer, sur 28 lignes inscrites au PDUIF :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- « Mantes – La Défense »,</li> <li>- « Les Mureaux – La Défense »,</li> <li>- « Saint-Germain-en-Laye – Cergy-Pontoise »,</li> <li>- « Mantes – Les Mureaux – Cergy-Pontoise »,</li> <li>- « Saint-Quentin-en-Yvelines – Poissy – Conflans-Sainte-Honorine - Cergy-Pontoise »</li> <li>- « Saint-Quentin-en-Yvelines – Saclay – Massy »,</li> <li>- « Vélizy – Massy »,</li> <li>- « Vélizy – Saclay - Les Ulis »,</li> <li>- « Versailles – Saint-Quentin-en-Yvelines »,</li> <li>- « Velizy – Saint-Quentin-en-Yvelines »,</li> <li>- « Poissy – Saint-Quentin-en-Yvelines »,</li> <li>- « Mantes - Saint-Quentin-en-Yvelines »,</li> <li>- « Saint-Germain-en-Laye-Versailles »,</li> <li>- « Rambouillet – Saint-Quentin-en-Yvelines » (à créer).</li> </ul> <p>Le niveau d'offre minimum fixé par le STIF pour ces lignes, en Grande-Couronne, est :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 1 course toutes les ½ heures en heure de pointe (de 5h30 à 9h00 et de 17h00 à 21h00),</li> <li>- 1 course toutes les heures en heures creuses (de 9h00 à 17h00),</li> <li>- 1 course toutes les heures le samedi (de 6h00 à 21h00).</li> </ul> <p><u>Phase 2</u> :</p> <p>Le réseau Mobilien n'assurant qu'un maillage incomplet entre les pôles nationaux et régionaux des Yvelines, recensés dans le cadre du SDADEY, le Département souhaite la prise en compte des lignes pour lesquelles la liaison ferroviaire est inexistante ou inadaptée :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- « Versailles - Vélizy »,</li> <li>- « Les Mureaux – Saint-Quentin-en-Yvelines »,</li> <li>- « Poissy – Versailles »,</li> <li>- « Les Mureaux – Versailles »,</li> <li>- « Mantes – Versailles » (à créer),</li> <li>- « Conflans-Sainte-Honorine – Versailles » (à créer).</li> </ul> <p>Enfin, d'autres liaisons structurantes restent à renforcer, notamment :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- « Saint-Germain-en-Laye - Poissy »,</li> <li>- « Mantes – Saint-Germain-en-Laye »,</li> <li>- « Conflans-Sainte-Honorine - Saint-Germain-en-Laye »,</li> <li>- « Sartrouville – Saint-Germain-en-Laye »,</li> </ul> <p>Cette liste n'est donnée qu'à titre indicatif, elle nécessitera l'examen au cas par cas de la demande précise et des conditions de circulation.</p>
ETAT D'AVANCEMENT ET DATES DE MISE EN SERVICE	<p><u>Phase 1</u> : Renforcement des lignes existantes d'octobre 2006 à janvier 2007. Création d'une ligne nouvelle courant 2007.</p> <p><u>Phase 2</u> : Dépendra de la prise en compte par le STIF de la demande du Conseil Général des Yvelines :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- d'une part, d'intégrer dans le réseau Mobilien l'ensemble des liaisons entre les pôles nationaux et régionaux des Yvelines,</li> <li>- d'autre part, de renforcer des liaisons complémentaires au réseau Mobilien, avec un financement du Département.</li> </ul>
COÛT	<p><u>Phase 1</u> : 35 millions d'euros pour l'ensemble de la Grande-Couronne (39 lignes).</p> <p><u>Phase 2</u> : En cours d'estimation.</p>
OBSERVATIONS	

## Annexe 5

### Fiches des opérations d'infrastructures routières à inscrire au programme de développement et de modernisation d'itinéraire en études et travaux

#### Annexe 5.1 : les opérations majeures

Schéma des déplacements Réseau structurant à terme Mars 2007	ANNEXE 5.1 Les opérations majeures
--	---------------------------------------

INTITULE DU PROJET	<b>Projet de bouclage de A 86 entre RUEIL-MALMAISON (RN 13) et d'une part JOUY-EN-JOSAS / Pont Colbert (RN 12), et d'autre part Bailly (tunnel ouest)</b>
MAITRE D'OUVRAGE	Cofiroute (contrat de concession d'une durée de 70 ans)
POLES STRUCTURANT OU D'APPUI CONCERNES	Ensemble VERSAILLES-VELIZY-SAINT-QUENTIN-EN-YVELINES
OBJECTIFS DU PROJETS	Amélioration de la circulation dans l'Ouest parisien, Délester la voirie de surface, Préserver la qualité de vie des habitants par un ouvrage souterrain
TYPOLOGIE	Axe structurant Nord/Sud Bouclage d'A 86
CARACTERISTIQUES	Tunnel Est : (réservé aux véhicules légers) entre la RN 13 et RN 12 à 2 niveaux superposés (1 par sens de la circulation) Tunnel Ouest bidirectionnel (réservé aux poids lourds) entre la RN 13 et A 12
LINEAIRE	10 km environ
STADE D'AVANCEMENT	DUP prononcée en 1995 pour le bouclage d'A 86
COUT TTC	1,7 Milliards d'euros
DATE DE MISE EN SERVICE PREVUE	Tunnel Est : section RN 13 – A 13 : octobre 2007 section A 13 – RN 12 : fin 2009 Tunnel Ouest : mise en service prévue ultérieurement (études complémentaires en cours)
OBSERVATIONS	

Schéma des déplacements Réseau structurant à terme Mars 2007	ANNEXE 5.1 Les opérations majeures
--	---------------------------------------

INTITULE DU PROJET	<b>A 104 – Bouclage de la Francilienne à l'Ouest entre Méry sur Oise et Poissy-Orgeval</b>
MAITRE D'OUVRAGE	Etat
POLES STRUCTURANT OU D'APPUI CONCERNES	Agglomération de POISSY – CONFLANS-SAINTE-HONORINE – BOUCLE DE CHANTELOUP – CERGY –PONTOISE – SAINT-QUENTIN –EN-YVELINES
OBJECTIFS DU PROJETS	Relier les grands pôles de développement de l'Ouest parisien. Compléter le maillage du réseau routier en Vallée de Seine. Améliorer l'accessibilité du pôle d'emploi de POISSY et de la Boucle de lourds Délester les voies locales adjacentes pour permettre la reconquête du réseau local au profit d'autres modes de déplacements
TYPOLOGIE	Tracé neuf
CARACTERISTIQUES	2x2 voies élargissables à 2x3 voies avec échangeurs
LINEAIRE	Environ 22 km
STADE D'AVANCEMENT	Etudes préliminaires
COUT TTC	supérieur à 2 Milliards d'Euros
DATE DE MISE EN SERVICE PREVUE	2015
OBSERVATIONS	Débat Public organisé en 2006. L'Etat a retenu par décision ministérielle du 24 octobre 2006, le principe d'un prolongement à 2x2 voies de la Francilienne entre Méry-sur-Oise et Orgeval et de la poursuite des études de ce projet (DUP en 2009, travaux en 2011). La variante retenue est la variante dite verte (Conflans Sainte Honorine – Achères-traversée sous-fluviale – Carrières sous Poissy)

Schéma des déplacements Réseau structurant à terme Mars 2007	ANNEXE 5.1 Les opérations majeures
--	---------------------------------------

INTITULE DU PROJET	<b>Prolongement de A 12 entre Montigny le Bretonneux et les Essarts Le Roi</b>
MAITRE D'OUVRAGE	Etat
POLES STRUCTURANT OU D'APPUI CONCERNES	Ensemble VELIZY-VERSAILLES-SAINT-QUENTIN-EN-YVELINES et Sud Yvelines
OBJECTIFS DU PROJET	Renforcer le maillage du réseau primaire par la réalisation des grandes liaisons structurantes Améliorer les échanges entre le Sud-Yvelines et l'Ouest parisien (PARIS et Petite Couronne). Améliorer la traversée de l'agglomération de SAINT-QUENTIN-EN-YVELINES (délestage de la RN 10) par la réalisation d'un contournement et dévier le trafic du centre de la ville nouvelle. Améliorer le cadre de vie des riverains de la RN10 en permettant sa requalification en boulevard urbain ainsi que celle des quartiers traversés.
TYPOLOGIE	Tracé neuf
CARACTERISTIQUES	2 x 3 voies et 2 x 2 voies avec échangeurs dénivelés.
LINEAIRE	Environ 16 km
STADE D'AVANCEMENT	Etudes préliminaires Etudes complémentaire de trafic et de déplacement jusqu'en 2008.
COUT TTC	640 Millions d'euros
DATE DE MISE EN SERVICE PREVUE	2020
OBSERVATIONS	Un débat public sur le projet de prolongement de A 12 a été organisé en 2006. L'Etat a retenu par décision ministérielle du 24 octobre 2006 le prolongement à 2x2 voies de l'A12 (DUP en 2012). Le tracé choisi est un des tracé médian (le tracé 2C').

Schéma des déplacements Réseau structurant à terme Mars 2007	ANNEXE 5.1 Les opérations majeures
--	---------------------------------------

INTITULE DU PROJET	<b>RN 10 – Requalification entre TRAPPES et les ESSARTS-LE-ROI</b>
MAITRE D'OUVRAGE	Etat
POLES STRUCTURANT OU D'APPUI CONCERNES	Ensemble VELIZY-VERSAILLES-SAINT-QUENTIN-EN-YVELINES
OBJECTIFS DU PROJET	Assurer la sécurité des usagers automobilistes et des circulations douces (piétons, vélos...) Réduire les nuisances sonores Atténuer l'effet de coupure engendré par la RN 10 dans la traversée des agglomérations Marquer les entrées de ville Favoriser les Transports en commun par la création des liaisons bus Est – Ouest, au droit de Trappes permettant la mise en œuvre d'un TCSP gare de St Quentin / gare de Trappes et gare de La Verrière.
TYPOLOGIE	Requalification de la RN 10
CARACTERISTIQUES	Enfouissement de la RN 10 sous une tranchée couverte de 280 m Aménagement en dénivelé des carrefours RN 10/RD 912, RN 10/RD 23, RN10/RD13, suppression du pont Cachin (RD 36), protections phoniques, traitements paysagers.
LINEAIRE	14 km (entre A 12 et la RD 191)
STADE D'AVANCEMENT	Concertation publique à engager
COUT TTC	66 Millions d'euros pour l'enfouissement de la RN 10 (estimation DDE) 14 Millions d'euros TTC pour les carrefours RN 10/RD 23 et RN 10/RD 912
DATE DE MISE EN SERVICE PREVUE	/
OBSERVATIONS	Carrefour RN 10 / RD 13 – cf. fiche spécifique. La section entre la RD13 et les Essarts-le-Roi est concernée par un traitement des abords de la route nationale.

Schéma des déplacements Réseau structurant à terme Mars 2007	ANNEXE 5.1 Les opérations majeures
--	---------------------------------------

INTITULE DU PROJET	<b>RN 10 / RD 13 – Carrefour de la Malmedonne – LA VERRIERE</b>
MAITRE D'OUVRAGE	Etat
POLES STRUCTURANT OU D'APPUI CONCERNES	Ensemble VELIZY-VERSAILLES-SAINT-QUENTIN-EN-YVELINES
OBJECTIFS DU PROJET	Réduire la coupure de la RN10 au carrefour de la Malmedonne. Accompagner le renouvellement urbain du quartier de la gare de LA VERRIERE. Favoriser les transports en commun. Désenclaver la ville pour un nouveau développement : zone d'activité des Bécannes.
TYPOLOGIE	Restructuration urbaine du quartier de la gare et de l'entrée de ville
CARACTERISTIQUES	Dénivellation du carrefour RN10/RD13.
LINEAIRE	/
STADE D'AVANCEMENT	Etude de programmation.
COÛT TTC	8 Millions d'euros pour la dénivellation du carrefour RN 10/RD 13 (hors aménagement de surface)
DATE DE MISE EN SERVICE PREVUE	/
OBSERVATIONS	Le projet de dénivellation du carrefour RN10/RD13 s'inscrit dans le cadre du GPV « TRAPPES-LA VERRIERE ».

Schéma des déplacements Réseau structurant à terme Mars 2007	ANNEXE 5.1 Les opérations majeures
--	---------------------------------------

INTITULE DU PROJET	<b>Déviation de RAMBOUILLET  Mise à 2 x 2 voies de la RN 10 à RAMBOUILLET</b>
MAITRE D'OUVRAGE	Etat
POLES STRUCTURANT OU D'APPUI CONCERNES	Secteur RAMBOUILLET
OBJECTIFS DU PROJETS	Améliorer la sécurité Augmenter la capacité de la RN 10
TYPLOGIE	Aménagement de capacité et de sécurité
CARACTERISTIQUES	Section courante à 2 x 2 voies en chaussées séparées
LINEAIRE	Près de 4 km
STADE D'AVANCEMENT	Enquêtes publiques du 6 novembre au 6 décembre 2006 sur les communes de Rambouillet et Sonchamp. En attente de l'avis du Commissaire enquêteur
COUT TTC	16,51 Millions d'euros TTC
DATE DE MISE EN SERVICE PREVUE	Début des travaux en 2009, mise en service 2011
OBSERVATIONS	

Schéma des déplacements Réseau structurant à terme Mars 2007	ANNEXE 5.1 Les opérations majeures
--	---------------------------------------

INTITULE DU PROJET	<b>Mise à 2 x 2 voies de la RN 10 entre RAMBOUILLET et ABLIS</b>
MAITRE D'OUVRAGE	Etat
POLES STRUCTURANT OU D'APPUI CONCERNES	Secteur RAMBOUILLET
OBJECTIFS DU PROJETS	Augmenter la capacité de la RN 10 Améliorer la sécurité et les échanges
TYPOLOGIE	Aménagement de capacité et de sécurité
CARACTERISTIQUES	Mise à 2 x 2 voies de la RN 10
LINEAIRE	Environ 10 km
STADE D'AVANCEMENT	Travaux en cours
COUT TTC	29,7 Millions d'euros TTC
DATE DE MISE EN SERVICE PREVUE	2008
OBSERVATIONS	La mise en service du doublement et la réouverture de l'échangeur RN 10 / RD 176 à SONCHAMP entraînera un appel de trafic. C'est pourquoi le Département prévoit la réalisation d'une déviation de la RD 176 au Sud d'ORPHIN (enquêtes publiques du 8 janvier au 10 février 2007).

INTITULE DU PROJET	<b>Elargissement de l'autoroute A13 entre ROCQUENCOURT et MANTES</b>
MAITRE D'OUVRAGE	Etat
POLES STRUCTURANT OU D'APPUI CONCERNES	Agglomération de MANTES, Agglomération de POISSY – CONFLANS-SAINTE-HONORINE Ensemble VELIZY – VERSAILLES – SAINT-QUENTIN-EN-YVELINES
OBJECTIFS DU PROJETS	Aménagement de capacité
TYPOLOGIE	Aménagement de capacité
CARACTERISTIQUES	Mise à 2 x 3 voies entre Orgeval et Rocquencourt (13 km) et 2 x4 voies entre Orgeval et Mantes
LINEAIRE	Environ 37 km
STADE D'AVANCEMENT	Etudes préliminaires réalisées il y a plusieurs années
DEMANDE D'INSCRIPTION	-
COUT TTC	-
DATE DE MISE EN SERVICE PREVUE	-
OBSERVATIONS	A ce jour seuls sont programmés les élargissements ponctuels de 4 ouvrages d'art sur A 13 entre Rocquencourt et Orgeval

Schéma des déplacements Réseau structurant à terme Mars 2007	ANNEXE 5.1 Les opérations majeures
--	---------------------------------------

INTITULE DU PROJET	<b>Déplacement du péage de BUCHELAY vers ROSNY SUR SEINE ou solution alternative</b>
MAITRE D'OUVRAGE	Etat (déplacement péage) ou collectivités (solution alternative)
POLES STRUCTURANT OU D'APPUJ CONCERNES	SEINE AVAL
OBJECTIFS DU PROJETS	Favoriser la desserte du territoire de l'OIN Seine Aval par la voirie structurante
TYPOLOGIE	Déplacement barrière de péage ou solution alternative de création de voies latérales à A 13 pour permettre le rabattement sur A 13
CARACTERISTIQUES	-
LINEAIRE	-
STADE D'AVANCEMENT	-
COÛT TTC	Coût de l'aménagement en cours d'estimation
DATE DE MISE EN SERVICE PREVUE	-
OBSERVATIONS	-

Schéma des déplacements Réseau structurant à terme Mars 2007	ANNEXE 5.1 Les opérations majeures
--	---------------------------------------

INTITULE DU PROJET	<b>Elargissement de la RN 12 à 2 x 3 voies entre PLAISIR et l'EPI D'OR</b>
MAITRE D'OUVRAGE	Etat
POLES STRUCTURANT OU D'APPUI CONCERNES	Ensemble VELIZY-VERSAILLES- SAINT-QUENTIN-EN-YVELINES
OBJECTIFS DU PROJETS	Aménagement de capacité
TYPOLOGIE	Aménagement de capacité
CARACTERISTIQUES	Mise à 2 x 3 voies
LINEAIRE	Environ 7,5 km
STADE D'AVANCEMENT	-
COUT TTC	-
DATE DE MISE EN SERVICE PREVUE	-
OBSERVATIONS	Axe déjà saturé aux heures de pointe. Emprises disponibles

Schéma des déplacements Réseau structurant à terme Mars 2007	ANNEXE 5.1 Les opérations majeures
--	---------------------------------------

INTITULE DU PROJET	<b>Requalification de la RN 184 entre le Val d'Oise et la RN 13 à SAINT-GERMAIN-EN-LAYE</b>
MAITRE D'OUVRAGE	Etat
POLES STRUCTURANT OU D'APPUI CONCERNES	Boucles de ST-GERMAIN ET MONTESSON Agglomération de POISSY-CONFLANS
OBJECTIFS DU PROJETS	Amélioration de la sécurité Limitation des vitesses Favoriser la circulation de tous les modes de transport : automobile, bus, circulations douces
TYPOLOGIE	Requalification d'un axe structurant Nord / Sud
CARACTERISTIQUES	Seront définies en fonction du scénario qui sera retenu
LINEAIRE	Environ 10 km
STADE D'AVANCEMENT	Etudes préliminaires menées en 2004 avec 3 scénarios : capacité de la RN 184 non modifiée augmentation limitée de la capacité de la RN 184 mise à 2 x 2 voies de la RN 184 avec dénivellation des échanges Concertation en janvier 2006 : 3 variantes 45.80 M€ et 150 M€. En attente position de l'Etat.
COUT TTC	De 45 à 190 Millions d'euros selon les scénarios (30,5 Millions d'euros inscrits au CPER 2000-2006)
DATE DE MISE EN SERVICE PREVUE	
OBSERVATIONS	Pour le Conseil Général des Yvelines, la modification de la RN 184 doit absolument intégrer une sécurisation de cette infrastructure. Le carrefour du Bel Air doit être traité en priorité.

## Annexe 5.2 : les opérations d'accompagnement indispensables

Schéma des déplacements Réseau structurant à terme Mars 2007	ANNEXE 5.2 Les opérations d'accompagnement indispensables
--	--

INTITULE DU PROJET	<b>A 126</b>
MAITRE D'OUVRAGE	Etat
POLES STRUCTURANT OU D'APPUI CONCERNES	Ensemble VELIZY – VERSAILLES – SAINT-QUENTIN-EN-YVELINES - ESSONNE
OBJECTIFS DU PROJETS	Desserte de l'OIN + GEE MASSY-SACLAY Desserte de la Ville Nouvelle de SAINT-QUENTIN-EN-YVELINES Répondre à l'absence de maillon réel de la francilienne dans le secteur Soulager l'itinéraire actuel fortement saturé RN 12, A 86 et RN 118
TYPOLOGIE	Tracé neuf
CARACTERISTIQUES	Voies autoroutières 2 x 2
LINEAIRE	environ 8 km dans les Yvelines
STADE D'AVANCEMENT	-
COUT TTC	-
DATE DE MISE EN SERVICE PREVUE	-
OBSERVATIONS	Franchissement de la Vallée classée de la Bièvre, mais les emprises ont été réservées.

Schéma des déplacements Réseau structurant à terme Mars 2007	ANNEXE 5.2 Les opérations d'accompagnement indispensables
--	--

INTITULE DU PROJET	<b>Aménagement de la RN 191 entre ABLIS et A 10</b>
MAITRE D'OUVRAGE	Etat
POLES STRUCTURANT OU D'APPUI CONCERNES	ABLIS
OBJECTIFS DU PROJETS	Améliorer la sécurité de la RN 191
TYPOLOGIE	Aménagement de capacité et de sécurité
CARACTERISTIQUES	-
LINEAIRE	Environ 10 km
STADE D'AVANCEMENT	Concertation réalisée en décembre 2005 et janvier 2006. De nouvelles études de variantes sont en cours.
COUT TTC	30,5 Millions d'euros TTC
DATE DE MISE EN SERVICE PREVUE	-
OBSERVATIONS	Suite à la concertation, l'Etat étudie des aménagements alternatifs avec notamment un tracé plus éloigné des zones d'habitations.

Schéma des déplacements Réseau structurant à terme Mars 2007	ANNEXE 5.2 Les opérations d'accompagnement indispensables
--	--

INTITULE DU PROJET	<b>Mise à 2 x 4 voies de la A 86 entre le Pont Colbert et la RN 118</b>
MAITRE D'OUVRAGE	Etat
POLES STRUCTURANT OU D'APPUI CONCERNES	Ensemble VELIZY-VERSAILLES-SAINT-QUENTIN-EN-YVELINES
OBJECTIFS DU PROJETS	Aménagement de capacité
TYPOLOGIE	Aménagement de capacité
CARACTERISTIQUES	Mise à 2 x 4 voies de la A 86 entre le Pont Colbert et la RN 118 pour faciliter l'accès au projet de bouclage de A 86 au Pont Colbert
LINEAIRE	Environ 5 km
STADE D'AVANCEMENT	Projet non inscrit au CPER précédent Pas d'études menées à ce jour.
COUT TTC	non chiffré
DATE DE MISE EN SERVICE PREVUE	non chiffré
OBSERVATIONS	-

Schéma des déplacements Réseau structurant à terme Mars 2007	ANNEXE 5.2 Les opérations d'accompagnement indispensables
--	--

INTITULE DU PROJET	<b>Echangeur RN 12 x RD 91</b>
MAITRE D'OUVRAGE	Etat
POLES STRUCTURANT OU D'APPUI CONCERNES	Ensemble VELIZY – VERSAILLES – SAINT-QUENTIN-EN-YVELINES
OBJECTIFS DU PROJETS	Améliorer la sécurité et la capacité de l'échangeur (remontées de files actuelles sur la RN 12)
TYPOLOGIE	Réaménagement
CARACTERISTIQUES	Giratoire plan avec voies d'évitement
LINEAIRE	Aménagement ponctuel
STADE D'AVANCEMENT	Enquêtes publiques prévues en 2007
DEMANDE D'INSCRIPTION	Etudes et travaux
COUT TTC	7 millions d'euros
DATE DE MISE EN SERVICE PREVUE	2008 - 2009
OBSERVATIONS	

Schéma des déplacements Réseau structurant à terme Mars 2007	ANNEXE 5.2 Les opérations d'accompagnement indispensables
--	--

INTITULE DU PROJET	<b>Création d'un échangeur sur l'autoroute A 14 à MONTESSON</b>
MAITRE D'OUVRAGE	SAPN
POLES STRUCTURANT OU D'APPUI CONCERNES	Agglomération de SARTROUVILLE
OBJECTIFS DU PROJETS	Améliorer le trafic routier à l'échelle régionale Améliorer la sécurité Favoriser le développement économique du secteur Favoriser la circulation des transports en commun Désenclaver la Boucle de Montesson dont les ponts sont saturés
TYPOLOGIE	Accessibilité et sécurité
CARACTERISTIQUES	création d'un 1/2 échangeur permettant d'assurer les mouvements vers la province pour tous les véhicules et d'un 1/2 échangeur permettant d'assurer les mouvements vers Paris pour les transports en commun.
LINEAIRE	
STADE D'AVANCEMENT	
COUT TTC	
DATE DE MISE EN SERVICE PREVUE	
OBSERVATIONS	L'échangeur n'est pas soumis à l'enquête. Il est différé dans l'attente d'un schéma directeur local de la Plaine de Montesson..

Schéma des déplacements Réseau structurant à terme Mars 2007	ANNEXE 5.2 Les opérations d'accompagnement indispensables
--	--

INTITULE DU PROJET	<b>Création d'un diffuseur complet sur l'autoroute A 14 à CHAMBOURCY et mise à 2x2 voies de la RN13 entre le Chemin Neuf et Bel Air.</b>
MAITRE D'OUVRAGE	SAPN + ETAT
POLES STRUCTURANT OU D'APPUI CONCERNES	Agglomération de POISSY - CONFLANS
OBJECTIFS DU PROJETS	Améliorer le trafic routier à l'échelle régionale Améliorer la sécurité Favoriser le développement économique du secteur Permettre la déviation de Chambourcy
TYPOLOGIE	Accessibilité et sécurité
CARACTERISTIQUES	Création d'un diffuseur complet avec giratoire dénivelé au-dessus de A 14, auquel sont rattachées les entrées-sorties de l'autoroute et la voie d'accès depuis et vers la RN 13. Création de 2 barrières de péages : l'une vers la Province en venant de la RN 13, l'autre en sortie de A 14 vers la RN 13
LINEAIRE	Environ 1 000 m
STADE D'AVANCEMENT	Concertation publique menée en septembre 2003 Enquêtes publiques réalisées fin 2005 – début 2006. DUP prise le 26/12/2006.
COUT TTC	37.7 M €
DATE DE MISE EN SERVICE PREVUE	Fin 2008 – début 2009
OBSERVATIONS	La RN 13 a été déclassée en prévision de sa déviation à péage par l'A 14 grâce à l'échangeur.

**Annexe 5.3 : Routes départementales :  
Les grandes infrastructures structurantes et franchissements de Seine**

Schéma des déplacements Réseau structurant à terme Mars 2007	ANNEXE 5.3 RD : Les grandes infrastructures structurantes et franchissement de Seine
--	---

INTITULE DU PROJET	<b>Liaison RD 190-RD 30 avec création d'un franchissement de Seine (pont d'Achères)</b>
MAITRE D'OUVRAGE	Conseil Général des Yvelines
POLES STRUCTURANT OU D'APPUI CONCERNES	Agglomération de POISSY-CONFLANS – Boucle deCHANTELOUP
OBJECTIFS DU PROJETS	Ce projet permettra d'assurer un maillage des routes départementales, de créer une desserte routière Ouest-Est avec un nouveau franchissement de la Seine, de délester le pont de Poissy par la réalisation d'un pont supplémentaire sur la Seine et d'offrir de bonnes conditions de desserte et d'accessibilité à la boucle de lourds Il facilite ainsi son développement et accompagne le développement du territoire de l'O.I.N., d'envergure régionale, dont fait partie la boucle de lourds
TYPOLOGIE	Maillage du réseau départemental Franchissement de Seine
CARACTERISTIQUES	A définir
LINEAIRE	3 km
STADE D'AVANCEMENT	Principe de la liaison adopté par délibération du CG 78 en février 2007
COUT TTC	Non estimé
DATE DE MISE EN SERVICE PREVUE	Non définie
OBSERVATIONS	

Schéma des déplacements Réseau structurant à terme Mars 2007	ANNEXE 5.3 RD : Les grandes infrastructures structurantes et franchissement de Seine
--	---

INTITULE DU PROJET	<b>Liaison Seine Aval / Saint-Quentin-en-Yvelines</b>
MAITRE D'OUVRAGE	Conseil Général des Yvelines
POLES STRUCTURANT OU D'APPUI CONCERNES	Ensemble OIN Seine Aval – Saint Quentin en Yvelines – Versailles - Vélizy
OBJECTIFS DU PROJETS	Améliorer la capacité et la fluidité entre la Vallée de Seine et St Quentin en Yvelines. Améliorer la sécurité et la tranquillité dans les villes très difficilement traversées par la RD191 entre A 13 et N 12. Dévier la RD 191 et soulager les communes traversées par des routes départementales, entre la RD 983 à l'Ouest et l'A 12 à l'Est.
TYPOLOGIE	Voie nouvelle
CARACTERISTIQUES	A définir en fonction des études de trafic et en concertation avec les territoires concernés
LINEAIRE	20 km
STADE D'AVANCEMENT	Etudes préliminaires
COUT TTC	A définir en fonction des caractéristiques
DATE DE MISE EN SERVICE PREVUE	
OBSERVATIONS	Le tracé, compte tenu des contraintes physiques et environnementales très fortes (espaces bâtis, topographie) ne peut pas s'inscrire en fond de vallée par un aménagement sur place de la RD 191 et des déviations locales. Ce projet ne pourra donc être réalisé que sur le plateau. En aucun cas, cette liaison primordiale entre les 2 OIN ne s'inscrit dans le cadre d'un grand contournement de l'agglomération parisienne ou « 4ème rocade ». Elle ne sera pas prolongée au-delà de la RN12, la section RN 12 – RN 10 est abandonnée. D'autres voies en dehors du Département des Yvelines sont destinées à répondre aux échanges et trafics de transit longues distances à savoir, plus à l'ouest, la RN 154 et l'A 28

Schéma des déplacements Réseau structurant à terme Mars 2007	ANNEXE 5.3 RD : Les grandes infrastructures structurantes et franchissement de Seine
--	---

INTITULE DU PROJET	<b>Liaison Seine Aval – Cergy Pontoise (C13 – F13) entre l’A 13 à Epône et Cergy Pontoise</b>
MAITRE D'OUVRAGE	Conseil Général des Yvelines en liaison avec le Conseil Général du Val d'Oise
POLES STRUCTURANT OU D'APPUI CONCERNES	Ensemble OIN Seine Aval - Mantois.
OBJECTIFS DU PROJETS	Permettre l'écoulement du trafic de transit Nord Est/ Sud Ouest, notamment poids lourds Améliorer les conditions de circulation et de sécurité sur la RD190 dans la traversée d'HARDRICOURT, MEZY-SUR-SEINE, JUZIERS, GARGENVILLE, ISSOU, MEULAN, Les MUREAUX et sur les RD 922 et 28. Favoriser les échanges entre les pôles économiques du nord du département (Vallée de la Seine, Mantois) et l'agglomération de CERGY-PONTOISE et le Nord de la Région Ile-de-France (notamment Roissy-CDG) et plus largement du territoire de l'O.I.N. Seine Aval.
TYPOLOGIE	Tracé neuf
CARACTERISTIQUES	à définir.
LINEAIRE	13 km
STADE D'AVANCEMENT	Etudes préliminaires à engager 2007.
COUT TTC	A définir en fonction des caractéristiques
DATE DE MISE EN SERVICE PREVUE	-
OBSERVATIONS	Les caractéristiques et le trace de ce projet seront définis à l'issue d'études préliminaires et d'une concertation avec les territoires concernés. En tout état de cause, la partie de C 13 à l'ouest de F 13 (Gargenville) est abandonnée. Cette liaison ne saurait se substituer à la Francilienne (A 104). Aménagement à étudier en liaison avec le Val d'Oise.

## Annexe 5.4 : Routes départementales : Les déviations ou voies nouvelles

Schéma des déplacements Réseau structurant à terme Mars 2007	ANNEXE 5.4 RD : Les déviations ou voies nouvelles
--	---

INTITULE DU PROJET	<b>RD 154 – Contournement de VERNEUIL-SUR-SEINE et VERNOUILLET</b>
MAITRE D'OUVRAGE	Conseil général des Yvelines
POLES STRUCTURANT OU D'APPUI CONCERNES	LES MUREAUX
OBJECTIFS DU PROJETS	Délester du trafic de transit les traversées de VERNEUIL-SUR-SEINE et VERNOUILLET Diminuer les nuisances générées par la circulation dans les agglomérations et améliorer la sécurité et l'écoulement du trafic.
TYPLOGIE	Déviaton d'agglomération
CARACTERISTIQUES	2 x 1 voies avec échanges constitués de 4 carrefours giratoires
LINEAIRE	5,5 km
STADE D'AVANCEMENT	L'enquête d'utilité publique s'est déroulée du 10 juin au 10 juillet 2004. DUP prononcée par arrêté préfectoral du 25 avril 2005.
COUT TTC	24 millions d'euros
DATE DE MISE EN SERVICE PREVUE	Environ 5 ans après traitement du recours (si favorable)
OBSERVATIONS	Recours contentieux formé par une association à l'encontre de l'arrêté de DUP. Ce recours est en cours de jugement.

Schéma des déplacements Réseau structurant à terme Mars 2007	ANNEXE 5.4 RD : Les déviations ou voies nouvelles
--	---

INTITULE DU PROJET	<b>RD 308 - Voie nouvelle à Poissy (Boulevard de l'Europe)</b>
MAITRE D'OUVRAGE	Conseil Général des Yvelines
POLES STRUCTURANT OU D'APPUI CONCERNES	Agglomération de POISSY-CONFLANS
OBJECTIFS DU PROJETS	Faciliter et organiser le développement de l'urbanisation à POISSY dans le quartier Saint-Sébastien et favoriser l'accessibilité au site de PSA.
TYPOLOGIE	Axe structurant Ouest-Est Maillage du réseau départemental
CARACTERISTIQUES	Boulevard urbain à 2 x 2 voies entre la RD 190 et la RD 30
LINEAIRE	1 km
SITUATION VIS-A-VIS DES DOCUMENTS D'URBANISME	-
STADE D'AVANCEMENT	La partie Ouest de la liaison a été réalisée sur 350 m environ (entre la place de l'Europe et la rue de la Faisanderie), afin de desservir les pôles tertiaires de PSA
COUT TTC	Non estimé
DATE DE MISE EN SERVICE PREVUE	Moyen Terme
OBSERVATIONS	Alternative particulière pour le traitement des carrefours d'extrémité au vu des trafics. Cette nouvelle voie se substituera à la RD 308 existante.

Schéma des déplacements Réseau structurant à terme Mars 2007	ANNEXE 5.4 RD : Les déviations ou voies nouvelles
--	---

INTITULE DU PROJET	<b>RD 308 – Déviation de Maisons Laffitte avec un nouveau franchissement de Seine à La Frette sur Seine (Val d’Oise)</b>
MAITRE D'OUVRAGE	Conseil Général des Yvelines
POLES STRUCTURANT OU D'APPUI CONCERNES	Saint Germain / Sartrouville
OBJECTIFS DU PROJETS	Créer un nouvel itinéraire de transit Ouest-Est et ainsi délester : - la RD 308 à Maisons Laffitte, - soulager le pont de Maisons Laffitte
TYPOLOGIE	Voie nouvelle et franchissement de Seine
CARACTERISTIQUES	A définir
LINEAIRE	10 km
STADE D'AVANCEMENT	Etudes non engagées
COUT TTC	Non estimé
DATE DE MISE EN SERVICE PREVUE	Non programmée
OBSERVATIONS	Le lancement de ce projet nécessite des accords locaux préalables, notamment de la commune de la Frette sur Seine et du Conseil Général du Val d’Oise.

Schéma des déplacements Réseau structurant à terme Mars 2007	ANNEXE 5.4 RD : Les déviations ou voies nouvelles
--	---

INTITULE DU PROJET	<b>RD 121 - Voie Nouvelle départementale à SARTROUVILLE et MONTESSON</b>
MAITRE D'OUVRAGE	Conseil Général des Yvelines
POLES STRUCTURANT OU D'APPUI CONCERNES	Boucle de Montesson
OBJECTIFS DU PROJETS	<p>- <u>Dans SARTROUVILLE</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>. soulager la RD 121 et le centre ville de SARTROUVILLE</li> <li>. supprimer la circulation automobile de transit qui emprunte actuellement trois principaux axes : avenue de la République/Jaurès (RD 121), les quais de la Seine et Tobrouk/Convention</li> <li>. améliorer l'accès à la gare et au centre ville de SARTROUVILLE.</li> </ul> <p>- Dans SARTROUVILLE et MONTESSON</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>. assurer de bonnes conditions de circulation (fluidité, sécurité) pour l'ensemble des déplacements sur la voie nouvelle départementale et à l'intérieur de SARTROUVILLE et MONTESSON</li> <li>. préserver le cadre de vie des habitants et l'activité agricole.</li> </ul> <p>- <u>Dans MONTESSON</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>. diminuer et soulager le trafic sur le quartier de la Borde à MONTESSON</li> <li>. limiter le trafic dans le centre de MONTESSON grâce à la création d'une voie de liaison au Sud d'A 14 reliant la route de Sartrouville à la RD 311.</li> <li>. faciliter l'accès aux commerces par une voirie appropriée.</li> <li>. faciliter l'activité agricole par la réalisation de passages souterrains.</li> </ul>
TYPOLOGIE	Voie nouvelle d'intérêt départemental
CARACTERISTIQUES	2 x 1 voie à MONTESSON et à SARTROUVILLE Section de 350 m à 2 x 2 voies entre le giratoire de l'Espérance et la rue du 11 novembre 1918
LINEAIRE	5 500 m
STADE D'AVANCEMENT	Concertation publique en février 2006 Enquêtes publiques mi 2007
COUT TTC	96 Millions d'Euros TTC
DATE DE MISE EN SERVICE PREVUE	2013
OBSERVATIONS	

Schéma des déplacements Réseau structurant à terme Mars 2007	ANNEXE 5.4 RD : Les déviations ou voies nouvelles
--	---

INTITULE DU PROJET	<b>Déviation et aménagement sur place de la RD 307 à SAINT-NOM-LA-BRETECHE, NOISY-LE-ROI et VILLEPREUX</b>
MAITRE D'OUVRAGE	Conseil Général des Yvelines
POLES STRUCTURANT OU D'APPUI CONCERNES	VERSAILLES
OBJECTIFS DU PROJETS	Supprimer le trafic de transit dans le village de Saint-Nom-la-Bretèche Améliorer la sécurité dans le Hameau de la Tuilerie-Bignon
TYPOLOGIE	Déviation d'agglomération - Sécurité
CARACTERISTIQUES	Aménagement sur place : dans la traversée de la Tuileries Bignon : 2 x 1 voie avec bandes cyclables, du Tronc Commun RD 307 / RD 98 : 2 x 2 voies avec pistes cyclables. Déviation Ouest : 2x1 voie avec bandes cyclables
LINEAIRE	3,3 km
STADE D'AVANCEMENT	Arrêté de DUP le 30 novembre 2004. Suite à l'enquête publique et aux recours déposés par les associations, une procédure d'appel est en cours contre le jugement du tribunal administratif de Versailles du 7 mars 2006 rejetant la requête en annulation de la DUP.
COUT TTC	26,62 millions d'euros
DATE DE MISE EN SERVICE PREVUE	Environ 5 ans après traitement des recours (si favorable)
OBSERVATIONS	Ces recours ne sont pas suspensifs.

Schéma des déplacements Réseau structurant à terme Mars 2007	ANNEXE 5.4 RD : Les déviations ou voies nouvelles
--	---

INTITULE DU PROJET	<b>Déviation des RD98 et RD11 aux CLAYES-SOUS-BOIS, PLAISIR et VILLEPREUX</b>
MAITRE D'OUVRAGE	Conseil Général des Yvelines
POLES STRUCTURANT OU D'APPUI CONCERNES	PLAISIR / VERSAILLES
OBJECTIFS DU PROJETS	Délester du trafic de transit les communes concernées, Optimiser la sécurité et l'écoulement du trafic dans les zones urbanisées, Assurer la sécurité des élèves des établissements scolaires de la ZAC du Trianon de Villepreux, Améliorer la desserte des zones d'activités industrielles et commerciales, Etablir une nouvelle liaison Est-Ouest hors agglomération.
TYPOLOGIE	Déviation d'agglomération
CARACTERISTIQUES	2 x 1 voie avec bandes cyclables
LINEAIRE	3,4 km
STADE D'AVANCEMENT	Arrêté de DUP le 5 mai 2004 Acquisitions foncières en cours.
COUT TTC	22,165 millions d'euros hors acquisitions foncières (valeur mai 2006)
DATE DE MISE EN SERVICE PREVUE	Au plus tard mi-2010.
OBSERVATIONS	En attente des conclusions du diagnostic archéologique.

Schéma des déplacements Réseau structurant à terme Mars 2007	ANNEXE 5.4 RD : Les déviations ou voies nouvelles
--	---

INTITULE DU PROJET	<b>Déviation de la RD 938 à BUC</b>
MAITRE D'OUVRAGE	Conseil Général des Yvelines
POLES STRUCTURANT OU D'APPUI CONCERNES	Ensemble VERSAILLES-VELIZY-SAINT-QUENTIN-EN-YVELINES
OBJECTIFS DU PROJETS	Maillage du réseau de routes départementales Faciliter l'accès à la ville nouvelle de SAINT-QUENTIN-EN-YVELINES et la desserte du Sud des Yvelines en tenant compte de l'O.I.N. Massy – Saclay – Versailles – St Quentin en Yvelines
TYPOLOGIE	Maillage du réseau départemental Déviation d'agglomération
CARACTERISTIQUES	Voie nouvelle 2 x 1 voie
LINEAIRE	
STADE D'AVANCEMENT	Projet à réétudier suite à l'annulation de la DUP
COUT TTC	A définir
DATE DE MISE EN SERVICE PREVUE	Moyen terme
OBSERVATIONS	Dans les années 1990, le Département avait initié un projet de déviation à l'Est de la RD 938. Ce projet, déclaré d'utilité publique a fait l'objet d'une décision d'annulation par la Cour Administrative d'Appel de Paris. De plus, ce projet de déviation traverse un site classé en 2000. Les contraintes pour le choix d'un tracé dans le secteur sont très fortes et les conditions ne sont pas actuellement réunies pour la reprise des réflexions sur cette déviation qui est importante pour le Département. Elle devra notamment tenir compte des enjeux d'aménagement à moyen et long terme résultant de l'aboutissement de la révision du Schéma Directeur Régional d'Ile de France en cours de révision et de l'avancement des études menées dans le cadre de l'Opération d'Intérêt National (OIN) de Massy-Palaiseau-Saclay, Versailles, Saint Quentin en Yvelines créée récemment.

Schéma des déplacements Réseau structurant à terme Mars 2007	ANNEXE 5.4 RD : Les déviations ou voies nouvelles
--	---

INTITULE DU PROJET	<b>Projet de déviation Sud d'ORPHIN et de renforcement-recalibrage de la RD 176 entre les PR3 + 500 et PR5 + 663</b>
MAITRE D'OUVRAGE	Conseil Général des Yvelines
POLES STRUCTURANT OU D'APPUI CONCERNES	Sud Yvelines
OBJECTIFS DU PROJETS	Dévier le trafic de transit au Sud d'ORPHIN compte tenu de l'ouverture de l'échangeur RN 10 / RD 176 et réserver l'ancienne RD 176 dans le centre d'ORPHIN pour un trafic de desserte locale, Assurer la sécurité de l'ensemble des usagers, Améliorer la qualité de vie des riverains dans le centre d'ORPHIN, Offrir des caractéristiques homogènes sur la RD 176 entre la RD 50 et la RN 10.
TYPOLOGIE	Déviations d'agglomération
CARACTERISTIQUES	2 x 1 voie
LINEAIRE	4 600 m
STADE D'AVANCEMENT	Enquêtes publiques du 8 janvier au 10 février 2007. En attente du rapport du commissaire enquêteur
COUT TTC	10,2 M d'Euros TTC
DATE DE MISE EN SERVICE PREVUE	2010
OBSERVATIONS	Aménagement foncier envisagé

Schéma des déplacements Réseau structurant à terme Mars 2007	ANNEXE 5.4 RD : Les déviations ou voies nouvelles
--	---

INTITULE DU PROJET	<b>RD 983 - Déviation de RICHEBOURG</b>
MAITRE D'OUVRAGE	Conseil Général des Yvelines
POLES STRUCTURANT OU D'APPUI CONCERNES	Secteur HOUDAN
OBJECTIFS DU PROJETS	Supprimer le trafic de transit et les nuisances associées (notamment fort taux de poids lourds)
TYPOLOGIE	Déviations d'agglomération
CARACTERISTIQUES	2 x 1 voie avec bandes cyclables
LINEAIRE	4 km
STADE D'AVANCEMENT	Arrêté de DUP le 25 avril 2005
COUT TTC	13 millions d'euros
DATE DE MISE EN SERVICE PREVUE	Début des travaux 2008, mise en service 2011
OBSERVATIONS	Procédure d'aménagement foncier engagée

Schéma des déplacements Réseau structurant à terme Mars 2007	ANNEXE 5.4 RD : Les déviations ou voies nouvelles locales
--	---

INTITULE DU PROJET	<b>Aménagement de la RD 201 à BENNECOURT et création d'une voie de liaison à sens unique</b>
MAITRE D'OUVRAGE	Conseil Général des Yvelines
POLES STRUCTURANT OU D'APPUI CONCERNES	SEINE AVAL
OBJECTIFS DU PROJETS	Permettre des conditions normales de circulation dans la traversée de BENNECOURT grâce à la création d'une liaison et la mise sens unique de la RD 201, Assurer la sécurité de l'ensemble des usagers, en particulier des piétons, Permettre aux piétons de cheminer en centre-ville.
TYPOLOGIE	Création d'une voie de liaison Sécurité
CARACTERISTIQUES	Aménagement d'une voie de liaison à sens unique de 4 m de large
LINEAIRE	Création d'une voie de liaison à sens unique de 280 m Réaménagement de la Promenade des Tilleuls et de l'actuelle RD 201
STADE D'AVANCEMENT	Enquêtes publiques du 29 mai au 3 juillet 2006 DUP prise le 21/01/2007
COUT TTC	4,08 M d'Euros TTC
DATE DE MISE EN SERVICE PREVUE	2010
OBSERVATIONS	Enquête loi sur l'eau en mars 2007

Schéma des déplacements Réseau structurant à terme Mars 2007	ANNEXE 5.4 RD : Franchissement de Seine
--	--

INTITULE DU PROJET	<b>Franchissement de Seine et Contournement de MEULAN – Les MUREAUX</b>
MAITRE D'OUVRAGE	Conseil Général des Yvelines
POLES STRUCTURANT OU D'APPUI CONCERNES	Ensemble Val-de-Seine – Mauldre – Montcient
OBJECTIFS DU PROJET	L'insuffisance des franchissements de Seine provoque des difficultés de circulation sur le pont de Meulan – Les Mureaux. Le projet a pour objectif d'améliorer les conditions de traversée de Seine pour le trafic interne et d'échange. Améliorer les conditions de sécurité sur la RD 43 dans la traversée des MUREAUX. Soulager le centre des MUREAUX des nuisances du trafic de transit.
TYPOLOGIE	Déviations d'agglomération Franchissement de Seine
CARACTERISTIQUES	A définir.
LINEAIRE	A définir.
STADE D'AVANCEMENT	Etudes non engagées.
COUT TTC	/
DATE DE MISE EN SERVICE PREVUE	Long terme
OBSERVATIONS	Par délibération du 10 juillet 1998, le Conseil Général des Yvelines a décidé de poursuivre les études techniques, urbanistiques et environnementales d'une amélioration du franchissement de Seine et d'une voie de contournement des MUREAUX dès que la réalisation de C13 – F13 serait effective et que l'accord des communes serait obtenu. Cette opération sera menée parallèlement à celle de C 13 – F 13.

## Annexe 5.5 : Routes départementales : Les aménagements spécifiques

Schéma des déplacements Réseau structurant à terme Mars 2007	ANNEXE 5.5  RD : les Aménagement spécifiques
--	--

INTITULE DU PROJET	<b>Aménagement du carrefour de la Maladrerie sur la RD113</b>
MAITRE D'OUVRAGE	Conseil Général des Yvelines
POLES STRUCTURANT OU D'APPUI CONCERNES	Agglomération de POISSY
OBJECTIFS DU PROJETS	Améliorer l'écoulement des flux et la sécurité de la RD 113
TYPOLOGIE	Aménagement de capacité et de sécurité
CARACTERISTIQUES	Mise à 2 x 2 voies de la RD 113 entre le giratoire des Migneaux et la Maladrerie (RD 113 x RD 30) et création d'un giratoire dénivelé à la Maladrerie
LINEAIRE	1,4 km
STADE D'AVANCEMENT	DUP obtenue en novembre 2004 AF prévues en 2005-2006 Lancement des travaux en 2007
COUT TTC	22 Millions d'euros
DATE DE MISE EN SERVICE PREVUE	2009
OBSERVATIONS	Opération inscrite au précédent Contrat de Plan Etat / Région 2000 / 2006 Section de RN transférée par l'Etat au Département au 1 <sup>er</sup> janvier 2006.

Schéma des déplacements Réseau structurant à terme Mars 2007	ANNEXE 5.5  RD : les Aménagements spécifiques
--	---

INTITULE DU PROJET	<b>Aménagement et doublement de la RD30 à PLAISIR</b>
MAITRE D'OUVRAGE	Conseil Général des Yvelines
POLES STRUCTURANT OU D'APPUI CONCERNES	L'ensemble VELIZY-VERSAILLES-SAINT-QUENTIN-EN-YVELINES
OBJECTIFS DU PROJETS	assurer la fluidité et la sécurité de l'ensemble des déplacements sur la RD30 et à l'intérieur de la ville, améliorer le cadre de vie des riverains de la RD30, développer les aménagements en faveur des circulations douces (piétons et cyclistes), rendre le centre-ville aux Plaisirois et favoriser l'économie locale.
TYPOLOGIE	Aménagement de capacité et de sécurité
CARACTERISTIQUES	Section courante à 2 x 2 voies en chaussées séparées, Dénivellation des carrefours, Aménagement piétons/cycles et création de 2 ouvrages de franchissement piétons/cycles.
LINEAIRE	Environ 4 km
STADE D'AVANCEMENT	Enquête publique préalable à la DUP du 8 janvier au 16 février 2007. En attente avis du Commissaire enquêteur
COUT TTC	78 Millions d'euros
DATE DE MISE EN SERVICE PREVUE	2012
OBSERVATIONS	/

Schéma des déplacements Réseau structurant à terme Mars 2007	ANNEXE 5.5  RD : les Aménagements spécifiques
--	---

INTITULE DU PROJET	<b>Aménagement d'un quart d'échangeur RN 12 x RD 912 : création d'une bretelle supplémentaire</b>
MAITRE D'OUVRAGE	Conseil Général des Yvelines sur territoire du Conseil Général d'Eure-et-Loir
POLES STRUCTURANT OU D'APPUI CONCERNES	Secteur HOUDAN + Eure et Loir
OBJECTIFS DU PROJETS	Eviter la traversée de HOUDAN par la RD 912 pour accéder à l'Ouest de HOUDAN
TYPOLOGIE	Création d'une bretelle d'échangeur
CARACTERISTIQUES	Aménagement d'une bretelle RN 12 vers RD 912 HOUDAN Centre et création d'un carrefour giratoire
LINEAIRE	Aménagement ponctuel
STADE D'AVANCEMENT	Etude de faisabilité en 2007
COUT TTC	Estimé entre 3 et 5 millions d'euros
DATE DE MISE EN SERVICE PREVUE	Moyen terme
OBSERVATIONS	Projet situé sur le territoire de l'Eure-et-Loir.

Schéma des déplacements Réseau structurant à terme Mars 2007	ANNEXE 5.5  RD : les Aménagements spécifiques
--	---

INTITULE DU PROJET	<b>Réaménagement de l'échangeur de MANTES-Est RD 983 x RD 113 x bretelles A 13</b>
MAITRE D'OUVRAGE	Conseil Général des Yvelines
POLES STRUCTURANT OU D'APPUI CONCERNES	SEINE AVAL
OBJECTIFS DU PROJET	Résorber l'engorgement de l'échangeur aux heures de pointes du matin et du soir
TYPOLOGIE	Sécurité - Fluidité
CARACTERISTIQUES	Restructuration de l'échangeur
LINEAIRE	Aménagement ponctuel
STADE D'AVANCEMENT	Prise en considération prévue en 2007
COUT TTC	5 Millions d'euros
DATE DE MISE EN SERVICE PREVUE	2010
OBSERVATIONS	