

Le Schéma des Déplacements des Yvelines

Pour accompagner un développement équilibré
et durable du territoire



Texte

SOMMAIRE

INTRODUCTION	3
1 - LA SITUATION DES DEPLACEMENTS EN GRANDE-COURONNE ET DANS LE DEPARTEMENT DES YVELINES	5
1.1 - L'EVOLUTION DE LA MOBILITE EN ILE DE FRANCE ET DANS LES YVELINES	5
A - En Ile de France	5
B - Dans les Yvelines	6
1.2 - LES ATTENTES DES YVELINOIS FACE AUX CONDITIONS DEGRADEES DES DEPLACEMENTS	8
A - Le maillage du territoire par les transports en commun lourds est inachevé	8
A.1 - Avec un réseau ferré transilien radial saturé	8
A.2 - Avec une offre de transports en commun routiers insuffisante	11
B - Les infrastructures routières sont incomplètes et saturées	11
B.1 - Le réseau routier actuel	11
B.2 - L'insatisfaction des Yvelinois	12
B.3 - Un réseau routier surcharge	12
C - Une complémentarité des modes de transport encore insuffisante	12
1.3 - LES ACTIONS ACTUELLES DU DEPARTEMENT EN FAVEUR DES DEPLACEMENTS	13
A - Les actions du Département en faveur des transports en commun	13
B - Les actions du Département pour la modernisation du réseau routier départemental et l'exploitation routes nationales, départementales et communales	15
C - Les actions du Département pour le développement des circulations douces	17
2 - ORIENTATIONS POUR LA MISE EN OEUVRE D' ACTIONS DEPARTEMENTALES RENFORCEES EN FAVEUR DES DEPLACEMENTS	18
2.1 - ACCOMPAGNER UN DEVELOPPEMENT EQUILIBRE ET DURABLE DU TERRITOIRE PAR UNE MEILLEURE ACCESSIBILITE	18
A - Pour le renforcement du rayonnement économique des pôles d'intérêt régional et national	18
B - Pour le confortement des dynamiques locales afin de structurer le développement économique dans les territoires et de contribuer à l'organisation de pôles d'emploi et de l'offre résidentielle	19
2.2 - LES PRIORITES DU DEPARTEMENT ET SES ACTIONS	20
A - Les priorités du Département en matière de transport en commun ferroviaires et routiers	20
A.1 - Les infrastructures de transports en commun lourds (SNCF, RATP et tramway)	21
A.1.1 - Les opérations majeures pour le territoire	21
A.1.2 - Les opérations d'accompagnement indispensables	26
A.2 - Les infrastructures routières de transports en commun en sites propres (TCSP)	28
A.3 - Les priorités du département en matière d'amélioration à apporter aux réseaux de transport en commun	29
A.3.1 - Plan d'urgence pour les liaisons ferroviaires	29
A.3.2 - Améliorer et développer l'offre des transports en commun routiers.	30
A.3.3 - La promotion de l'intermodalité passe par l'amélioration des pôles d'échange	33
B - Les priorités du Département en matière d'infrastructures routières structurantes	34
B.1 - Les demandes du Département en matière d'autoroutes et de routes nationales	35
B.1.1 - Les opérations majeures	35
B.1.2 - Les opérations d'accompagnement indispensables	37
B.2 - Les projets sur les routes départementales	37
B.2.1 - Les grandes infrastructures structurantes avec leurs franchissements de Seine :	38
B.2.2 - Les infrastructures nouvelles locales : déviations ou voies nouvelles, franchissement de Seine, aménagements spécifiques	39
B.3 - Des actions permanentes à mener et à renforcer pour la sécurité et l'exploitation des infrastructures routières	42
B.4 - Les aides aux communes en matière d'infrastructures routières	43
C - Les mesures en faveur de l'éco-mobilité, du développement durable et de l'environnement	43
C.1 - Une nouvelle politique en faveur des circulations douces	44
C.2 - Actions en faveur de déplacements respectueux de l'environnement	45
C.2.1 - Véhicules propres	45
C.2.2 - Recours à des matériaux locaux et à de nouveaux procédés	45
C.2.3 - Covoiturage	46
C.2.4 - Les modes alternatifs pour le transport de marchandises	46

INTRODUCTION

Dans le cadre de la révision du Schéma Directeur de la Région Ile-de-France (SDRIF) par la Région, le Conseil Général des Yvelines a organisé en avril 2005 une large concertation par Internet qui a mis en évidence de fortes attentes des Yvelinois en matière d'amélioration des conditions de déplacement.

Le 12 juillet 2006, l'Assemblée Départementale a approuvé son nouveau Schéma Départemental d'Aménagement et de Développement Equilibré des Yvelines (SDADEY), fixant le cadre de référence pour l'action départementale et celle de ses partenaires.

Ce schéma entend promouvoir des territoires attractifs pour un développement équilibré par le biais de politiques spécifiques dont certaines ont déjà été mises en œuvre (nouvelles orientations de la politique départementale en matière de circulations douces adoptées le 23 juin 2006, politique départementale de l'environnement adoptée le 24 novembre 2006).

Le SDADEY préconise le renforcement des pôles urbains principaux et le développement hiérarchisé des territoires : pôles nationaux et régionaux (Saint-Quentin-en-Yvelines / Versailles / Vélizy-Villacoublay, Poissy / Conflans-Sainte-Honorine et Seine Aval), pôles structurants de la couronne rurale (Houdan / Maulette et Rambouillet), pôles d'appui sur les territoires à dominantes rurales, frange urbaine dense (Boucles de Saint-Germain-en-Laye et Montesson). La polarisation de cette urbanisation s'accompagne d'une valorisation de l'environnement et d'une maîtrise de l'étalement urbain afin d'arrêter le mitage des espaces naturels.

Pour cela, l'amélioration des infrastructures, ferroviaires et routières, et le développement des autres modes de déplacement (bus, cycles, piétons, covoiturage, ...) ont été identifiés comme des éléments déterminants du développement, conditionnant l'atteinte des objectifs, à court, moyen et long termes, tant pour l'activité économique que pour l'offre résidentielle.

Les orientations proposées le 12 juillet 2006 entendent particulièrement faire porter l'effort sur :

- l'amélioration de l'offre et de la qualité de service sur l'ensemble des lignes du réseau ferré francilien,
- le renforcement du maillage régional par le bouclage des grandes infrastructures routières dans l'Ouest de l'Ile-de-France,
- le renforcement des transports en commun routiers, notamment pour améliorer les échanges entre les grands pôles économiques et urbains.

Le schéma des déplacements doit structurer l'action du Conseil Général des Yvelines jusqu'à l'horizon 2020 en l'orientant en priorité en faveur de l'intermodalité, pour accroître notamment la part modale des transports en communs routiers et des circulations douces, et en faveur des actions concourant au développement durable. Il prend en compte les besoins actuels et futurs et notamment les Opérations d'Intérêt National (O.I.N.) de la Seine Aval et de Saint-Quentin-en-Yvelines / Versailles / Vélizy-Villacoublay / Massy / Saclay, décidés par l'Etat en 2006. L'amélioration des infrastructures ferroviaires et routières seront également au cœur des préoccupations du Département, du fait des retards accumulés depuis des décennies par l'Etat et la Région.

Une évaluation de ces actions aura lieu à mi parcours.

Toutes les mesures pour l'amélioration des déplacements en Yvelines ne relèvent pas uniquement des compétences du Conseil Général, mais aussi de celle de l'Etat, du Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF), de la Région d'Ile de France, des communes et /ou des transporteurs. Le Schéma des Déplacements porte sur les actions que le Conseil Général entend mener et impulser pour répondre aux attentes des Yvelines nécessaires au développement équilibré de son territoire.

1 - LA SITUATION DES DEPLACEMENTS EN GRANDE-COURONNE ET DANS LE DEPARTEMENT DES YVELINES

1.1 - L'EVOLUTION DE LA MOBILITE EN ILE DE FRANCE ET DANS LES YVELINES

A – En Ile de France

Une Enquête Globale de Transport a été réalisée en 2001-2002. Elle donne une vision globale des déplacements à l'échelle de la Région et de la Grande-Couronne.

Une mobilité individuelle constante mais un volume de déplacements qui continue de croître ...

Si le nombre moyen de déplacements par jour et par personnes de plus de six ans reste au même niveau en 2001 qu'en 1991, soit 3,5 déplacements par jour et par personne, le volume global de déplacements quotidiens, en Grande-Couronne et en Ile-de-France, a progressé en revanche de plus de 6% entre 1991 et 2001. Cette progression de la mobilité francilienne est le fait essentiellement de l'augmentation de la population âgée de 6 ans et plus (+6%).

Parmi les 35 millions de déplacements quotidiens en Ile-de-France, 43% sont effectués par les habitants de la Grande-Couronne qui représentent 43,7% de la population (de 6 ans et plus) de la Région d'Ile-de-France.

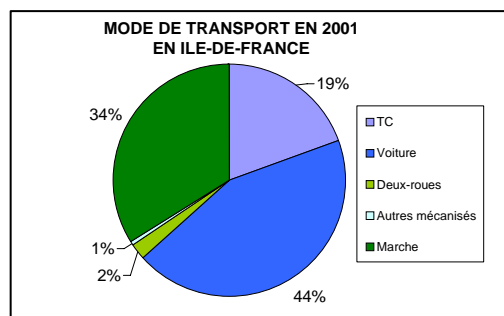
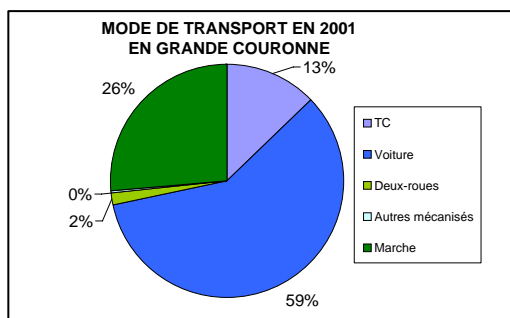
... avec une part prépondérante de la voiture

La voiture occupe une place prédominante dans la mobilité francilienne, et tout particulièrement en Grande-Couronne, où elle représente 58.9% des déplacements quotidiens, contre 44% en moyenne sur la Région. Sa part modale continue de progresser, notamment en Grande-Couronne (55,3% en 1991) mais à un rythme moindre entre 1991 et 2001 (+ 12,6%) qu'entre 1976 et 1991 (+ 67,7%).

... une stabilité de l'usage des transports en commun

La mobilité en transports en commun reste stable depuis 25 ans. Les transports en commun représentent 12,7% des déplacements en Grande-Couronne et 19,4% à l'échelle régionale.

Après avoir fortement diminué entre 1975 et 1991, la part des déplacements en deux-roues et à pied augmente à Paris et en Petite Couronne et se stabilise en Grande-Couronne.



... et des déplacements de banlieue à banlieue en forte augmentation

L'enquête 2001 montre un changement de la structure des déplacements. Paris attirait traditionnellement les franciliens ,or les flux de déplacements dont une des extrémités se situe à Paris ont stagné entre 1991 et 2001 et à l'inverse les déplacements internes à la Petite Couronne et à la Grande Couronne ont fortement augmenté.

Les déplacements internes à la Grande Couronne représentent 35% de l'ensemble des déplacements de la Région en 2001. Ils ont connu une augmentation importante entre 1991 et 2001 (+12%).

82% des déplacements des habitants de la Grande Couronne ont lieu en Grande Couronne.

B- Dans les Yvelines

Un parc automobile en forte croissance ...

Le parc automobile des Yvelines compte plus de 700 000 véhicules. En 2001 un ménage résident dans les Yvelines possède 1,36 véhicule contre 1 véhicule pour l'Ile de France. Les ménages des Yvelines sont parmi les mieux équipés en 2001 : 41% des ménages ont au moins 2 véhicules à leur disposition et seulement 12,5 % n'en possèdent pas.

Une mobilité quotidienne la plus importante d'Ile de France ...

Elle s'établit en 2001 à 3,65 déplacements par jour et par personne, contre 3,5 pour l'Ile de France et 3,45 pour la Grande Couronne. En 2001, à l'instar des résidents des autres départements de la Grande Couronne les yvelinois ont recours (sans pour autant être toujours volontaire) à l'automobile avec 57% des déplacements loin devant la marche 27% et les transports en commun 13%.

Des déplacements pour les $\frac{3}{4}$ internes au département...

En 2001, les habitants des Yvelines réalisent tous modes confondus plus de 4,5 millions de déplacements quotidiens (soit + 13,8 % par rapport à 1991) dont 2,6 millions (57%) sont effectués en automobile (soit + 13% par rapport à 1991) et 0,6 millions (13%) en transports en commun (stable par rapport à 1991). Plus des $\frac{3}{4}$ de ces déplacements sont internes au département.

Des motifs de déplacements modifiés...

Les yvelinois se déplacent davantage qu'en 1991 mais plus pour les mêmes raisons. La part des trajets contraints (travail, affaires professionnelles et activités scolaires) a diminué au profit des loisirs et des motifs personnels. C'est tout de même la part travail qui est prépondérante aux heures de pointe et permet de calibrer les réseaux.

Une forte évolution du nombre de déplacements en provenance ou à destination des Yvelines...

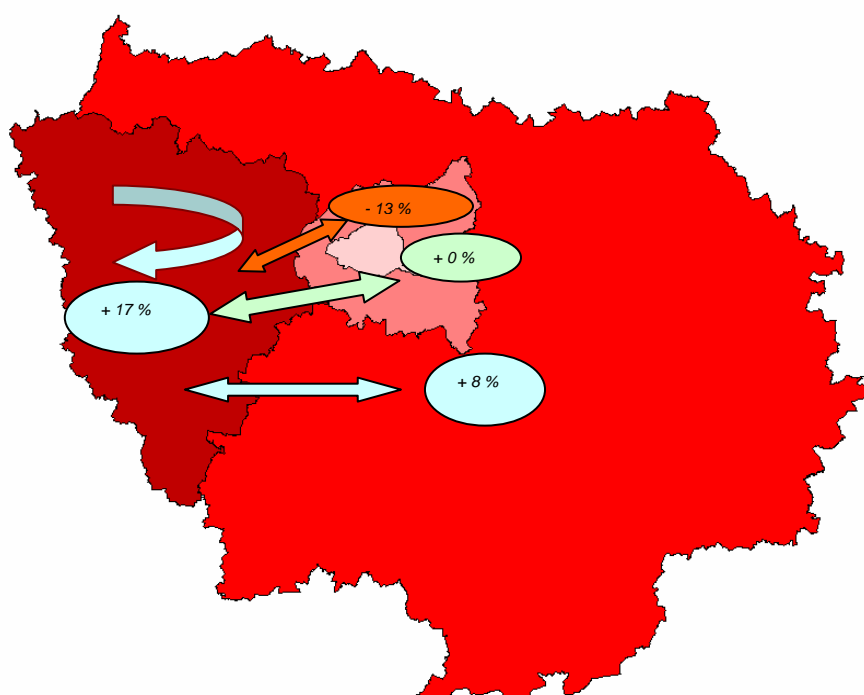
La carte ci-dessous montre qu'entre 1991 et 2001 le nombre de déplacements internes aux Yvelines a progressé de plus de 17%, celui entre Paris et les Yvelines a diminué de 13% celui entre les Yvelines et le reste de la Grande Couronne a augmenté de 8% et celui entre les Yvelines et la Petite Couronne est resté stable.

Une durée moyenne de déplacements stable.

La durée moyenne porte à porte des déplacements reste stable pour chacun des modes de transport. La durée en transport 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 régionale en transports en commun reste stable depuis vingt ans (11,5 km). Celle en voiture a augmenté (elle est passée de 15,5 à 17,5 km/h entre 1976 et 2001).

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



Source : IAURIF

1.2 - LES ATTENTES DES YVELINOIS FACE AUX CONDITIONS DEGRADEES DES DEPLACEMENTS

Les conditions de déplacement ne répondent pas aux attentes comme le montre l'état de la situation actuelle : dégradation des conditions de voyage des transports collectifs, difficultés de circulation entre pôles économiques et urbains constituant un frein au développement du département.

A - Le maillage du territoire par les transports en commun lourds est inachevé

A.1 - Avec un réseau ferré transilien radial saturé

(Cf. carte n°1 : saturation du réseau transilien en 2006)

Dans le cadre du forum de consultation relatif au SDADEY, les Yvelinois ont exprimé de fortes attentes concernant l'offre de transports et la qualité de service, notamment ferroviaires (un handicap pour 52% des internautes).

Les principaux acteurs institutionnels en Ile-de-France, notamment en matière d'infrastructures ferroviaires, sont le STIF, RFF, la RATP et la SNCF. Au-delà de sa contribution au budget du STIF, le Conseil Général des Yvelines apporte des financements supplémentaires pour permettre une réalisation plus rapide des projets.

En matière d'offre :

Les yvelinois demandent notamment des améliorations en matière de fréquences et d'amplitudes (70% des internautes) tant en heures de pointe qu'en heures creuses, plus de trains rapides (liaisons directes avec moins d'arrêts intermédiaires et sans correspondances), le renforcement des services en « contre pointe » et en heures creuses et l'augmentation de la capacité dédiée au transport de voyageurs.

En effet, le réseau ferré des Yvelines, essentiellement radial vers Paris n'offre pas une bonne qualité de desserte (fréquences insuffisantes, pas de cadencement), notamment dans la moitié Ouest du Département.

De plus, le réseau a une capacité insuffisante, particulièrement marquée aux heures de pointe du matin et du soir. Il existe un retard important en matière de réalisation et de modernisation des infrastructures ferroviaires, malgré l'existence de nombreux projets. Force est de constater en effet que parmi les projets ferroviaires inscrits au Contrat de Plan Etat / Région 2000 / 2006 (CPER 2000/2006), et malgré un financement complémentaire du Conseil Général des Yvelines, peu de réalisations ont été engagées (en effet seulement 52% des crédits en autorisation de programme inscrits au CPER avec un engagement très faible de ces AP inscrites).

En outre de nombreux points noirs demeurent, constituant de véritables « goulets d'étranglement » qui, en l'absence de leur traitement empêchent toute augmentation du nombre de trains (exemples de Porchefontaine et de Mantes-La-Jolie).

A cela s'ajoute la vétusté d'une partie du matériel, accompagnée de la non modernisation des installations au sol (remplacement des rails, signalisation...) source d'irrégularités des trains (retards, annulations, ...), voire l'inadaptation de matériels nouveaux (NAT) qui modernisent le matériel à 2 niveaux des radiales les plus chargées.

En matière de qualité de service :

Les Yvelinois ont aussi exprimé des attentes en matière de régularité et de qualité de service.

Il convient de rappeler que suite à la dégradation de la régularité notamment, un Plan d'Action Régularité Transilien (PART), sur la période 2004 / 2007 a été mis en place par la SNCF.

Ce plan met l'accent sur l'amélioration de la ponctualité des trains à travers :

- *Un programme d'amélioration de l'exploitation :*

L'objectif moyen de ponctualité de la SNCF a été fixé à 93,5 %, alors que le taux moyen actuel se situe à un peu plus de 90 %. Pour remplir cet objectif, la SNCF a proposé un programme d'actions, selon un principe de dotations annuelles, dont le total s'élève à 48,1 millions d'euros HT sur les quatre années du contrat.

Parmi ces actions, figurent par exemple :

- la création des "centres opérationnels Transilien" qui permettent d'adapter en temps réel l'offre de transport, telle la modification de la mission d'un train suite à un incident,

- un "pôle d'appui conduite" apporte de l'aide par "télé-dépannage" au conducteur en difficulté,

- la mise en place de "chefs d'escale" favorise la bonne gestion des temps de stationnement des trains dans les gares à fort trafic,

- l'augmentation du nombre de trains aspirateurs-laveurs de voies constitue un atout pour le nettoyage des rails en période de chute de feuilles,

- enfin, la disponibilité des matériels roulants en début de pointe de matinée est fortement augmentée, ainsi que le nombre de journées "Traction de réserve", permettant de pallier l'indisponibilité d'un conducteur

- *Un mécanisme d'intéressement fondé sur la progression de la ponctualité qui privilégie la responsabilité directe de la SNCF.*

Ce dispositif distingue les causes relevant directement de la responsabilité de la SNCF, de celles liées à des tiers (malveillance, suicide, infrastructures RFF).

Le suivi de la mesure de la régularité des trains SNCF est effectué à partir d'un indicateur qui mesure, aux heures de pointe des jours ouvrables et dans le sens de la pointe du trafic, le nombre de trains dont le retard au terminus excède 5 minutes (évaluation qui prend en compte les trains supprimés).

Cet indicateur est mesuré sur 13 réseaux SNCF :

- le RER A (sur la partie exploitée par la SNCF entre Gare du Nord et Roissy ou Mitry),
- le RER B (sur la partie exploitée par la SNCF entre Nanterre Préfecture et Poissy ou Cergy le Haut),
- le RER C,
- le RER D,
- le RER E,
- la branche sud de Paris St Lazare (GCO, Versailles RD, St Nom la Bretèche et Maisons Laffittes),
- la branche Nord de Paris St Lazare (Mantes Rive Droite, Corneilles, Conflans Sainte Honorine),
- la branche Est de Paris Nord (Crépy en Valois),
- la branche Ouest de Paris Nord (Persan et Pontoise),
- Paris Est (Crécy, Château Thierry, Coulommiers, La Ferté Milon, Provins),
- Paris Sud Est (Montargis, Montereau),
- Paris Montparnasse (Dreux, Mantes, Rambouillet), - et la rocade La Verrière - la Défense.

Sur la période 2004-2005 avec un taux d'irrégularité de 8,9%, l'année 2005 a confirmé la tendance amorcée en 2003 à une stabilisation du taux global, autour de 9 à 10 % en moyenne. Ce résultat global est néanmoins le fruit d'évolutions contrastées selon les différents réseaux mesurés :

- les réseaux dont l'exploitation est liée au tronçon Châtelet – Gare du Nord ont vu leurs résultats nettement améliorés (gains de plus de 2 points pour le RER D, Paris Nord Crépy, et le RER B).

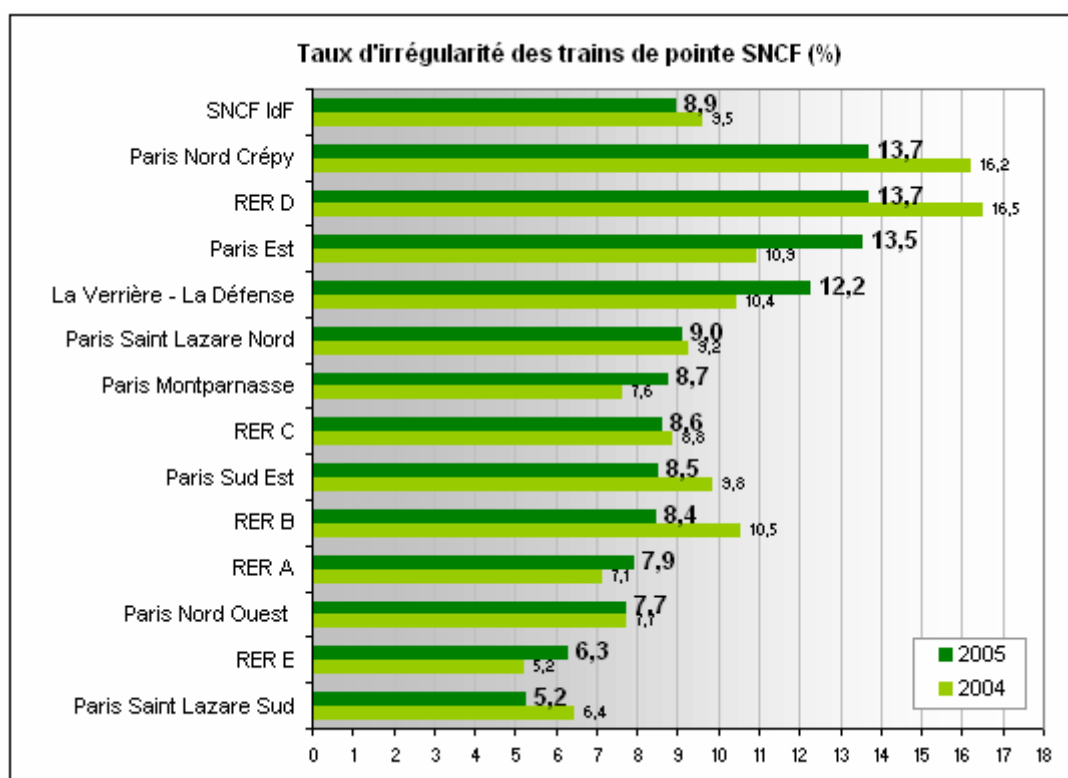
- Paris St Lazare, Paris Sud Est et le RER C ont progressé plus modestement (entre 0,2 et 1 point).

- 5 réseaux ont en revanche vu leur performance se dégrader : Paris Est et le RER E (dont l'exploitation a été perturbée par des travaux du TGV Est), la liaison La Défense - La Verrière, Paris Montparnasse et le RER A.

Les réseaux qui ont obtenu en 2005 les taux d'irrégularité les plus faibles sont respectivement : Paris St Lazare Sud (5,2%), le RER E (6,3%), Paris Nord Ouest (7,7%) et le RER A (7,9%).

Ceux qui ont en revanche connu les plus grandes difficultés sont Paris Nord Crépy et le RER D malgré des évolutions très positives (13,7%), Paris Est (13,5%) et la liaison La Défense - La Verrière (12,2%).

Les autres réseaux enregistrent des performances intermédiaires situées entre 8 et 9%.



(pm : objectif moyen de ponctualité de la SNCF fixé à 93,5%)

Il existe une grande dispersion des résultats entre les lignes. Aussi les écarts restent importants avec les objectifs inscrits au contrat entre la SNCF et le STIF et les aspirations des franciliens. Les usagers ne seront en mesure de constater ces améliorations que si elles sont significatives et durables.

En matière de qualité de service, les attentes sont fortes et portent sur :

- un renforcement de « la police ferroviaire », notamment le week-end,
- des trains plus confortables,
- des gares plus propres,
- une meilleure information,
- la baisse de la tarification, notamment pour le ticket à l'unité ou pour la carte orange (suppression ou réduction du nombre de zones),
- l'augmentation de la capacité et la baisse de la tarification du stationnement au niveau des pôles d'échange.

A.2 - Avec une offre de transports en commun routiers insuffisante

Les Yvelinois réclament notamment une meilleure interconnexion des villes des Yvelines entre elles (dans près des deux tiers des messages exprimés lors de la consultation du forum) et pour 54% d'entre eux un renforcement du réseau entre les villes des Yvelines et les départements voisins, pour les trajets domicile-travail.

C'est pourquoi dans le cadre de la révision du SDADEY ont été soulignés les besoins :

- de réorganiser les lignes de bus de rabattement vers les gares (Boucles de Seine Amont),
- d'assurer une meilleure liaison entre les pôles, notamment entre les quartiers résidentiels et les pôles d'emplois, d'équipements et de services (agglomérations de Saint-Quentin-en-Yvelines, Versailles, Vélizy-Villacoublay, Poissy, Conflans-Sainte-Honorine, Mantois, Les Mureaux, Saint-Germain-en-Laye, Sartrouville) La Défense, Cergy-Pontoise),
- d'améliorer sur l'ensemble du territoire des Yvelines l'offre (fréquence, amplitude) et la qualité de service (régularité, rapidité, conditions de correspondance),
- d'apporter une réponse aux besoins non satisfaits dans certains territoires (Houdanais, Centre Yvelines et Sud Yvelines) ou quartiers non desservis,
- de freiner les réductions d'offre constatées à ce jour (secteurs de Vélizy-Villacoublay, Les Mureaux, Le Mantois, ...).

B - Les infrastructures routières sont incomplètes et saturées

B.1 - Le réseau routier actuel

Le département des Yvelines présente environ 6 000 kilomètres de routes, dont 130 km d'autoroutes et 110 km de routes nationales, 1 560 km de routes départementales et 4 200 km de voies communales.

Le réseau magistral, constitué des grandes liaisons autoroutières et routes nationales est principalement radial, orienté vers la capitale et la proche couronne (A11, A12, A13, A14, RN10, RN12).

Il en va de même pour les principales routes départementales (RD11, RD190, RD307, RD906, RD988), comme le montre la carte n°3 du réseau routier départemental structurant assurant le maillage du territoire, notamment la desserte des pôles du département).

Les principales infrastructures tangentielles (RN184, RN186, RD191, RD936 et RD983) ont des caractéristiques insuffisantes pour assurer de vraies liaisons de banlieue à banlieue ce qui constitue une entrave pour le développement résidentiel et économique des territoires et transfère le trafic sur les réseaux départemental et communal inadaptés.

Par ailleurs, le Département manque de franchissements de Seine ce qui pénalise les liaisons territoriales de rive à rive et conduit à la saturation de la plupart des ponts existants.

Enfin, on peut citer les retards dans la réalisation d'infrastructures essentielles pour le Département telles que l'A 86 et la Francilienne.

B.2 - L'insatisfaction des Yvelinois

Ces dysfonctionnements sont fortement ressentis par les Yvelinois qui ont fait part de leur grande insatisfaction dans le cadre du forum de consultation lors de la révision du SDADEY.

Les Yvelinois considèrent, dans l'absolu, à 74,5%, les dessertes routières comme un atout. Et de façon plus générale, l'amélioration des déplacements est retenue en première priorité pour 46,28% d'entre eux..

41% des personnes ayant participé au forum demandent un renforcement du réseau routier entre les villes des Yvelines ou vers les villes des départements voisins pour se rendre à leur travail.

36,5% souhaitent en priorité une lutte contre les embouteillages automobiles.

Quant aux riverains des routes, ils insistent souvent sur les difficultés liées à la pollution et aux bruits engendrés par le trafic ainsi que sur l'insécurité pouvant en résulter.

B.3 - Un réseau routier surcharge

Ces infrastructures routières doivent aujourd'hui faire face à une circulation importante de véhicules liée à :

- la structure du réseau de transport en commun lourd, polarisé sur Paris et les Hauts-de-Seine, essentiellement utilisé pour les déplacements domicile/ travail. Ce réseau est aujourd'hui insuffisant en terme de capacité.
- la faiblesse des densités de population dans les zones rurales ou périurbaines du Département qui rend difficile la mise en place d'un système de transport en commun compétitif avec l'automobile, notamment pour les déplacements internes au Département ou de banlieue à banlieue. Les évolutions urbaines de ces dernières années marquées par un étalement, voir un mitage de l'espace rural, ont accentué le recours aux véhicules individuels,
- l'accroissement d'une demande qui porte essentiellement sur des trajets pour d'autres motifs que le travail, et générant ainsi des trajets diversifiés.
- La structure du réseau routier et en particulier le manque d'infrastructures magistrales du réseau routier national

Les principaux axes routiers des Yvelines - autoroutes, routes nationales et départementales - sont aujourd'hui très chargés une grande partie de la journée, en particulier aux abords des agglomérations, et dans l'impossibilité d'absorber tout trafic supplémentaire. Celui-ci se reporte, au détriment de la tranquillité des habitants et de la sécurité, sur la voirie secondaire, souvent des voies communales, inadaptées pour recevoir un trafic de transit.

C - Une complémentarité des modes de transport encore insuffisante

Face à la saturation des infrastructures, et afin d'assurer la mobilité dont les Yvelinois ont besoin, il convient de conforter la part modale des transports en commun, et des autres modes de déplacements (circulations douces, covoiturage, ...) dans le respect de l'environnement et des territoires.

Pour autant, la route restera le support principal des déplacements, y compris celui des transports en commun. La qualité des infrastructures routières joue en effet un rôle essentiel pour les transports collectifs, pour permettre aux bus et cars d'atteindre des performances de bon niveau. En conséquence, les problèmes de développement des transports en commun et celui des déplacements en véhicules particuliers doivent être traités en complémentarité.

En effet, les réflexions prospectives menées par le Conseil Général des Ponts et Chaussées sur des horizons de long terme, jusqu'à 2050, font apparaître que si la croissance de la mobilité est ralentie et que des modes alternatifs de transports sont développés, la prédominance de la route se maintient. Le scénario de la rupture, crise des transports liée en particulier au coût et à la pénurie des carburants, n'est pas retenu.

La stratégie poursuivie par le Conseil Général des Yvelines vise au développement équilibré des territoires notamment sur le plan économique (renforcement de l'attractivité du territoire, maintien et développement des entreprises implantées,...) et sur celui de la production de logements afin de répondre tant aux besoins des habitants des Yvelines que de ceux de la Région Ile de France.

Ainsi, au cours des prochaines années, d'importantes opérations d'aménagement seront lancées au travers des 2 Opérations d'Intérêt National, Seine Aval et Saint-Quentin-en-Yvelines / Versailles / Vélizy-Villacoublay / Massy / Saclay., et au travers du développement différencié de secteurs voués à la densification du tissu urbain (Saint-Quentin-en-Yvelines et Maurepas, Sartrouville, Versailles et ses environs, Conflans-Sainte-Honorine, Mantes-la-Jolie, Les Mureaux,...) ou de secteurs d'urbanisation en limite d'agglomérations ou le long d'axes majeurs (Plateau de Satory à Versailles, abords de la Communauté d'Agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines, Le Mantois, Le Val-de-Seine, axe RN13-RD113, axe RN12, Sud-Yvelines...).

Ces développements doivent s'accompagner des conditions de leur desserte. Aussi la question de la mobilité et de l'accessibilité est un enjeu majeur conditionnant la réussite du projet global d'aménagement des Yvelines.

1.3 - LES ACTIONS ACTUELLES DU DEPARTEMENT EN FAVEUR DES DEPLACEMENTS

A - Les actions du Département en faveur des transports en commun

La politique des transports en commun relève en Ile-de-France de la compétence de l'Etat et de la Région.

Le Conseil Général des Yvelines, en sa qualité de membre du Conseil du Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF) participe au financement des transports franciliens par le biais de sa contribution au budget du STIF.

Pour autant, le Conseil Général des Yvelines intervient, en dehors de toute obligation légale, d'une part, dans le financement des infrastructures de transports en commun ferroviaires, dans le cadre de sa participation au Contrat de Plan Etat/ Région et, d'autre part, dans le financement des frais de fonctionnement des transports en commun routiers (contribution au budget du STIF, aides aux familles et aux collectivités locales).

➤ Le Département intervient dans le financement des infrastructures ferroviaires pour faciliter leur réalisation...

La maîtrise d'ouvrage des projets de nouvelles infrastructures ferroviaires est assurée par d'autres acteurs que le Conseil Général (STIF, RFF, SNCF), mais le Conseil Général des Yvelines intervient dans le financement de ces opérations pour faciliter leur réalisation.

Parmi les opérations inscrites au SDRIF de 1994, trois bénéficient ainsi d'un financement du Conseil Général dans le cadre du CPER 2000-2006 :

- Tramway Croix du sud de « Châtillon / Vélizy-Villacoublay / Viroflay », dont la maîtrise d'ouvrage est exceptionnellement confiée aux Départements des Yvelines, des Hauts-de-Seine et de la RATP.

Le coût de réalisation du tramway, incluant le tunnel sous Viroflay, est estimé à plus de 381 M€ (hors matériel roulant). Mise en service prévisionnelle en 2010 pour la section en surface et 2012 pour la totalité de la ligne (Participation du Conseil Général des Yvelines : 54 M€).

- Liaison Rapide Normandie / Mantes / Paris (LRNVS) : les 6 opérations du Mantois (Participation du Conseil Général des Yvelines : 6,1 M€).
- Pôle de Versailles-Chantiers, dans le cadre de la tangentielle ouest (Participation du Conseil Général des Yvelines : 8,2 M€ pour la 1^{ère} phase)

Néanmoins, à l'échéance du Contrat de Plan Etat / Région 2000 / 2006, et malgré l'engagement financier du Conseil Général, le taux d'engagement de crédits d'autorisation de programme ouverts en AP par l'Etat dans les Yvelines pour des infrastructures ferroviaires (environ 52%) est bien inférieur à celui de Paris (proche de 100%). Pour les Yvelines, seuls les travaux pour les six opérations du Mantois ont débuté, certains sont réalisés et la mise en service effective pour l'ensemble de cet aménagement est maintenant prévue pour 2010. Ainsi, malgré l'appui financier du Département, les projets du Contrat de Plan Etat / Région 2000-2006 n'ont pas été menés à terme (*cf. carte n°2 des opérations inscrites au Contrat de Plan Etat-Région 2000-2006*).

➤ ... et participe au financement de l'offre de transport des cartes de transport et des aménagements de voirie en faveur des TC

- Par sa contribution au budget du STIF (13,5 M€ en 2006)

Il convient de rappeler que les collectivités territoriales membres du Conseil du Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF) sont appelés à apporter leur contribution financière au fonctionnement des transports franciliens. La croissance de cette contribution depuis 2005 est due notamment aux mesures prises en 2006, avec leur plein effet en 2007 et 2008 et portant notamment sur l'augmentation de l'offre RATP / SNCF. Ainsi pour les Yvelines sa contribution est passée de 13,5 M€ en 2006 à 16,6 M€ en 2007.

Ces contributions permettent de financer notamment le développement de l'offre et de la qualité de service.

- Par ses aides aux collectivités locales pour le financement des lignes régulières de transport en commun routier (1,8 M€ en 2006).

Le mode de rémunération par le STIF de l'offre de transport en commun, basé sur la fréquentation et la distance parcourue, étant insuffisant pour financer le développement de l'offre en Grande Couronne, le Département a mis en place, depuis 1978, un programme d'aide aux communes ou à leurs groupements qui finance tout ou partie du déficit d'exploitation des lignes.

Plus de 45% des lignes de bus desservant les Yvelines bénéficient d'un financement communal (lignes de rabattements gare ou à vocation scolaire), voir le plus souvent intercommunal (réseaux de bassins), avec une participation du Département pour plus de la moitié des lignes subventionnées par les communes ou leurs groupements.

- Par ses aides aux personnes âgées et aux personnes handicapées par la création du service de transport PAM 78 (1,2 M€ au budget 2007)

Le service mis en place par les associations, avec des financements STIF, Conseil Général, et le cas échéant communes ou leurs groupements, ne répondait pas à l'intégralité des besoins (saturation du service aux heures de pointe et secteurs ruraux non desservis).

Le Conseil Général des Yvelines a décidé, dans le cadre d'une délégation du STIF, d'organiser et de participer financièrement, à parité avec le STIF et la Région Ile-de-France, à un nouveau dispositif de transport à destination des personnes handicapées et personnes âgées ne pouvant utiliser les transports en commun ou les taxis.

Mise en place depuis le 16 octobre 2006, ce nouveau service, « PAM 78 », propose un service de transport à la demande, avec des véhicules aménagés pour accueillir tous les types de fauteuils roulants. Il dessert l'ensemble des 262 communes des Yvelines, à destination de l'ensemble de l'Ile-de-France, tous les jours de l'année, de 6h00 à 24h00.

Le coût total de PAM 78 prévu pour 2007 est de 3,51 M€ répartis à raison de 1,17 M€ par partenaire.

- Par ses aides aux familles pour l'acquisition des titres de transport scolaire (9,5 M€ en 2006).

Depuis 1960, l'Assemblée Départementale a décidé, en dehors de toute obligation légale, d'apporter une aide financière aux familles, en prenant en charge une partie du prix d'acquisition des titres de transport scolaire.

Le Département subventionne ainsi près de la moitié des élèves scolarisés dans le secondaire (plus de 72 000 élèves subventionnés pour la période 2005/ 2006).

- Par ses aides aux personnes âgées et personnes handicapées pour l'acquisition de titres de transport gratuit ou à demi-tarif (4,5 M€ en 2006).

Le Conseil Général des Yvelines finance l'attribution de cartes de réductions (Carte Améthyste) ou de gratuité (Cartes Améthyste et Rubis) dans les transports en commun d'Ile-de-France aux anciens combattants et veuves de guerre et, sous conditions de ressources, aux personnes handicapées de 20 à 60 ans et personnes âgées d'au moins 65 ans.

La carte Améthyste (gratuite ou demi-tarif) permet de circuler sur les lignes SNCF et RATP d'Ile-de-France.

La carte Rubis permet de circuler gratuitement sur l'ensemble des lignes de transport en commun routier de Grande Couronne (hors lignes exploitées par la RATP).

- Par ses aides pour des aménagements ponctuels en faveur des transports en commun par bus sur routes départementales.

Ainsi, le Département a aménagé des couloirs bus, hors agglomération, sur la RD 190, entre Poissy et Saint-Germain-en-Laye, et sur la RD10, entre Saint-Cyr-l'Ecole et Versailles. En agglomération, a été réalisé, en concertation avec la Ville de Versailles deux couloirs bus sur la RD 10 (avenue de Paris) à Versailles.

B - Les actions du Département pour la modernisation du réseau routier départemental et l'exploitation routes nationales, départementales et communales *(cf. carte n°3 du réseau structurant existant des Yvelines)*

- Pour le réseau national dans le cadre du Contrat Plan Etat-Région.

Le Conseil Général avait inscrit une participation à hauteur de 21,6 M€ au financement d'opérations routières sous maîtrise d'ouvrage de l'Etat au titre du Contrat de Plan Etat / Région (CPER 2000-2006) pour améliorer le réseau magistral et principalement l'aménagement de carrefours de routes nationales avec des routes départementales.. Ce contrat avait inscrit pour les Yvelines 235 M€ mais la réalisation des opérations a été retardée au niveau de l'Etat.

Il s'agissait :

- De l'aménagement de la RN191 entre Ablis (RN10) et Allainville (A10) (Département : 6,1 M€ soit 20 % du montant inscrit au CPER) pour améliorer la sécurité de cette liaison entre RN10, A11 et A10, et dont les caractéristiques de cet aménagement ne sont pas encore finalisées par les services de l'Etat suite à la concertation préalable menée en 2006,

- De la mise à 2x2 voies de la RN10 entre Rambouillet et Ablis (Département : 2,3 M€ soit 10,5 % du montant inscrit au CPER) afin de renforcer le maillage du réseau structurant entre A12, A11 et A10 et améliorer la sécurité de cet axe. Cet aménagement est en cours de réalisation et son achèvement est prévu pour fin 2008,
- De la déviation à 2x2 voies de Rambouillet (Département : 1.5 M€ soit 13 % du montant inscrit au CPER), afin d'augmenter la capacité de la voie et d'en améliorer la sécurité. Dans la continuité de la mise à 2x2 voies de la RN10 entre Rambouillet et Ablis, il importe que l'Etat dégage les crédits nécessaires à la réalisation de cet aménagement dont l'enquête publique a eu lieu en fin 2006, dans ses futurs schémas d'itinéraires,
- De l'aménagement de l'échangeur RN12xRD91 (Département : 3 M€ soit 39,5 % du montant inscrit au CPER) pour permettre une meilleure accessibilité à Versailles et à Saint-Quentin-en-Yvelines à partir de la RN12. Le projet n'est pas encore finalisé par les services de l'Etat,
- De l'aménagement de la RN184 entre Saint-Germain-en-Laye et Conflans-Sainte-Honorine (Département : 4,6 M€ soit 15 % du montant inscrit au CPER) afin d'en améliorer la sécurité et la fluidité en particulier au droit du carrefour du Bel Air (RN 184 – RN 13) totalement saturé. Aucun projet n'a encore été arrêté,
- De l'aménagement de l'ex RN 13 (carrefour de la Maladrerie)(Département 2,7 M€ soit 15% du montant inscrit au CPER) qui a été transféré au Département au 1 janvier 2006 dans le cadre de la décentralisation et dont les travaux se trouvent décalés en début 2008.

Ce constat montre le retard important de l'Etat dans l'engagement opérationnel des opérations du Contrat de Plan dans les Yvelines.

- Pour le réseau départemental

Au total, ce sont 1 564 km de routes départementales que le Conseil Général des Yvelines, dans le cadre de ses compétences, gère avec un bon niveau de service. (70 M€ en 2006).

Les principaux programmes sont les suivants :

- programme de modernisation et d'équipement (infrastructures nouvelles, renforcements et recalibrages, requalifications d'axes) : 34 M€ en 2006 (études, acquisitions foncières et travaux).
- grosses réparations (renouvellement des couches de roulement et gros travaux sur ouvrages d'art) : 17 M€ en 2006
- sécurité routière : 4,5 M€ en 2006
- renouvellement des équipements de la route (signalisation, éclairage public, feux de carrefour) : 1,0 M€ en 2006
- entretien des routes départementales : 11 M€ en 2006

- Dans le cadre des aides aux communes en matière de voirie (19 M€ en 2006)

Les aides sont les suivantes :

- programmes triennaux d'aide à la voirie communale (7 M€ en 2006). Chaque commune des Yvelines dispose pendant la durée du programme d'un droit à subvention en matière d'investissement sur sa voirie.
- programme exceptionnel d'aide aux communes de moins de 5 000 habitants en matière de lutte contre l'insécurité routière sur RD en agglomération (8 M€ en 2006).
- programme de remise en état des voies communales hors agglomération supportant un trafic de transit (3 M€ en 2006).
- aide à la mise aux normes des feux de carrefour en agglomération (1 M€ en 2006, programme en voie d'achèvement).

C - Les actions du Département pour le développement des circulations douces

Concernant les modes doux (cycles, piétons, ..), après la réalisation du schéma directeur des itinéraires cyclables en 1997, la prise en compte des circulations douces le long des routes départementales est systématique depuis 2004.

Pour répondre au besoin de diversification des modes de déplacement, l'Assemblée Départementale a décidé le 23 juin 2006 une politique ambitieuse de soutien aux circulations douces locales et d'aides aux collectivités locales pour les aménagements cyclables. De plus la mise en place d'une unité « Mobilité douce » spécifique pour animer, coordonner et mettre en œuvre les différentes actions a été créée à cet effet au sein du Conseil Général.. Le 21 octobre 2006, se sont tenues les premières rencontres des circulations douces dans les Yvelines.

Dans le cadre de cette politique, le Département apporte également une aide aux communes dans la mise en œuvre de pédibus, qui consiste en une organisation d'un ramassage scolaire à pied ou à vélo.

Le Département dispose, par ailleurs, d'un schéma départemental de randonnée pédestre, adopté en 1993 puis actualisé en 1999, qui compte 1023 km de chemin de randonnée qui sillonnent tout le territoire Yvelinois ainsi que d'un schéma départemental de randonnée équestre, adopté le 23 juin 2006. Celui-ci compte 376 km d'itinéraires formant 6 boucles couvrant l'ensemble du département. Ces itinéraires feront, en 2007, l'objet d'un balisage.

Par ailleurs, le Département, dans le cadre de son programme de « Franchissements d'Infrastructures Lourdes », réalise ou aide la réalisation de passerelles permettant aux circulations douces de franchir en toute sécurité des infrastructures routières ou ferroviaires importantes (par exemple : passerelle sur A 86 à Vélizy Villacoublay et passerelle sur les voies SNCF à Fontenay le Fleury).

* *
*

Pour accompagner le développement équilibré et durable du territoire jusqu'à l'horizon 2020 conformément aux objectifs stratégiques du SDADEY, et en complément de ces politiques déjà volontaristes du Département en faveur des déplacements, eu égard aux moyens financiers mis en œuvre, il est indispensable de renforcer l'offre et la complémentarité entre les différents modes, notamment pour les déplacements domicile-travail.

Le Conseil Général décide donc d'engager de nouvelles actions pour y parvenir et de réaffirmer ses demandes auprès de ses partenaires responsables d'infrastructures ferroviaires et routières.

2 - ORIENTATIONS POUR LA MISE EN OEUVRE D' ACTIONS DEPARTEMENTALES RENFORCEES EN FAVEUR DES DEPLACEMENTS

2.1 - ACCOMPAGNER UN DEVELOPPEMENT EQUILIBRE ET DURABLE DU TERRITOIRE PAR UNE MEILLEURE ACCESSIBILITE

Comme cela a été fortement souligné dans le SDADEY approuvé en juillet 2006, le développement équilibré des Yvelines passe par l'amélioration des conditions d'accès et de transports. Il convient donc de combler les retards de réalisation des grandes infrastructures de transport et d'optimiser les réseaux ferrés et routiers.

Le Département entend prendre en compte les spécificités des territoires définis dans le SDADEY avec pour chacun leurs objectifs de développement, tant en matière d'emploi que d'habitat, afin de préciser leurs conditions de réalisation, notamment en terme d'accessibilité. (*cf carte n° 4 : synthèse des territoires attractifs pour un développement équilibré (SDADEY)*)

A - Pour le renforcement du rayonnement économique des pôles d'intérêt régional et national

- Le territoire de Saint-Quentin-en-Yvelines / Versailles / Vélizy-Villacoublay, pôle principal de développement de l'Ouest parisien aux côtés du quartier d'affaires de la Défense et du plateau de Saclay, doit continuer à jouer un rôle moteur dans la dynamique économique des Yvelines. Il réunit tous les atouts pour permettre l'essor d'un pôle d'excellence industrielle et technologique de dimension internationale en particulier à travers l'Opération d'Intérêt National (O.I.N.) du territoire de Saint-Quentin-en-Yvelines / Versailles / Vélizy-Villacoublay / Massy / Saclay.

L'amélioration de l'accessibilité de ce territoire passe par :

- *un renforcement de sa desserte interne au moyen d'une offre diversifiée et coordonnée de transports collectifs urbains (TCSP Massy – Saclay, prolongement du tramway Châtillon – Viroflay jusqu' à Versailles – Le Chesnay, desserte par TCSP du Plateau de Saclay à partir de la gare de St Quentin en Yvelines, Versailles / Satory)*
- *la réalisation des grandes infrastructures de liaisons de maillage régional (tangentielle sud (Versailles - Massy – Melun) et Ouest (Versailles – Cergy), interconnexions Ouest et Sud avec le réseau TGV, liaison routière Seine-Aval – Saint-Quentin-en-Yvelines), prolongement de A12 entre Montigny-le-Bretonneux et Les Essarts-le-Roi)*
- *un développement du maillage du réseau routier à l'échelle locale.*
- Le dynamisme économique du territoire de Poissy – Conflans-Sainte-Honorine, développé à l'origine à partir de la construction automobile, réunit les conditions pour devenir l'un des principaux points d'ancrage du développement dans l'Ouest parisien en accueillant notamment le desserrement des activités de la zone centrale et en tirant plus particulièrement avantage de la proximité géographique des grands centres de décisions économiques de la capitale et des Hauts-de-Seine.

L'affirmation de ce territoire passe par le renforcement de son accessibilité au niveau régional (tangentielle ouest, gare d'interconnexion TGV ouest, bouclage de la Francilienne (A104) entre Méry-sur-Oise et Orgeval, liaison Seine-aval – Cergy-Pontoise (C13 – F13 avec abandon de la liaison Gargenville à Mantes)

- Le renouvellement de l'attractivité de la Seine-Aval, tout en s'appuyant sur les spécificités du tissu industriel local, doit favoriser le développement de l'activité tertiaire. L'O.I.N. de Seine-Aval va contribuer à impulser une nouvelle dynamique économique et résidentielle, valorisera les atouts du territoire de la vallée de la Seine et renforcera son attractivité au plan régional.

L'amélioration des conditions de déplacement est déterminante et conditionne largement ses perspectives de développement. C'est en ce sens que l'amélioration de l'accessibilité tant sur le plan routier que ferroviaire (prolongement d'Eole à l'Ouest, amélioration de la desserte SNCF jusqu'à Mantes, liaisons avec Versailles et la Défense, liaison routière Seine-Aval – Saint-Quentin-en-Yvelines, liaison Seine-Aval – Cergy-Pontoise (C13 – F13), aménagement de A 13 à 2x3 voies entre Orgeval et Rocquencourt, et de A 13 à 2 x 4 voies entre Orgeval et Mantes, bouclage de la francilienne (A104)) revêt un caractère primordial.

B - Pour le confortement des dynamiques locales afin de structurer le développement économique dans les territoires et de contribuer à l'organisation de pôles d'emploi et de l'offre résidentielle

- Le confortement des pôles structurants de la couronne rurale (Rambouillet, Houdan/ Maulette) a vocation à animer leur environnement rural.

Dans le Sud Yvelines, l'amélioration des dessertes ferroviaires et routières implique le renforcement des capacités des lignes SNCF Paris-Chartres et Paris-Dreux sur les tronçons les plus chargés, et l'aménagement de plusieurs grands axes routiers et autoroutiers (prolongement de A12 entre Montigny-le-Bretonneux et Les Essarts-le-Roi, requalification de la RN10 entre Trappes et les Essarts-le-Roi, Mise à 2x3 voies de la RN12 entre Plaisir et Saint-Cyr-l'Ecole Epi d'Or, – Aménagement de sécurité de la RN 191 entre Ablis- échangeur avec la RN10- et Allainville).

- Le renforcement et le développement des pôles d'appui sur les territoires à dominante rurale (Bonnières / Freneuse, Bréval / Neauphlette, Montfort-l'Amaury / Méré, Septeuil, Orgerus, La Queue-lez-Yvelines, Beynes, Maule, Les Essarts-le-Roi, Le Perray-en-Yvelines, Saint-Arnoult-en-Yvelines, Ablis, Chevreuse – Saint-Rémy-les-Chevreuse) a vocation à fixer l'activité économique sur le territoire rural en favorisant le développement d'une économie résidentielle.

Ce renforcement et ce développement des pôles d'appui passent par la réalisation de la liaison routière Seine-Aval – Saint-Quentin-en-Yvelines et par le prolongement de A12 entre Montigny-le-Bretonneux et Les Essarts-le-Roi.

- Le renforcement du tissu économique local sur la frange urbaine dense (Boucles de Saint-Germain et de Montesson) dans un contexte de déclin de l'emploi industriel dans la boucle de Montesson, doit tout autant permettre de diversifier les activités et améliorer les équilibres habitat-emploi.

Cet objectif implique le désenclavement routier des boucles de la Seine (A104, liaison RD30-RD190 avec le franchissement de la Seine (pont d'Achères)) et l'amélioration des conditions locales de circulation (RD121- Voie Nouvelle à Sartrouville et Montesson, requalification de la RD190 entre Carrières-sous-Poissy et Triel-sur-Seine), l'amélioration des dessertes assurées par les réseaux de transports collectifs urbains, les améliorations qu'il est possible d'apporter dans l'exploitation et la modernisation du RER A.

2.2 - LES PRIORITES DU DEPARTEMENT ET SES ACTIONS

Dans le cadre fixé par le SDADEY, il convient pour le Département de préciser ses priorités pour les infrastructures de transport tous modes

Cette démarche s'inscrit dans le cadre de la révision du SDRIF, de l'adoption des nouveaux Contrat de Projet Etat-Région et Contrats d'itinéraires pour 2007-2013, ainsi que dans le cadre des éventuels nouveaux Contrats particuliers Région –Départements tant pour les transports en commun que pour les routes.

Aussi, le Département a établi une liste de l'ensemble des opérations à réaliser afin de remédier à la dégradation des conditions de transports tant sur le réseau ferré que routiers, opérations classées en deux catégories : les « opérations majeures pour le territoire », et les « opérations d'accompagnement indispensables ».

Le Département est prêt à s'engager financièrement encore davantage que par le passé auprès de ses partenaires, maîtres d'ouvrage, et ce afin d'accélérer la réalisation de certaines opérations indispensables au Département des Yvelines tant en transports en commun qu'en routes. Le Département va proposer à ses partenaires responsables des transports en commun par bus de participer financièrement au-delà de sa contribution au STIF afin de développer l'offre de transport en commun du territoire yvelinois. En outre le Département désormais maître d'ouvrage de grandes infrastructures transférées par l'Etat va accélérer dès maintenant les études nécessaires au lancement de ces opérations.

C'est pourquoi le Département des Yvelines demande à l'ensemble de ses partenaires, Etat, Région et STIF, la mobilisation des financements nécessaires à la réalisation des actions contribuant à l'amélioration des conditions d'accessibilité et de transports des territoires des Yvelines.

A – Les priorités du Département en matière de transport en commun ferroviaires et routiers

Le réseau ferré des Yvelines, essentiellement radial à l'image de celui de l'Ile de France, assure une desserte de qualité insuffisante sur l'ensemble du territoire.

En terme de liaison tangentielle, seule la Grande Ceinture Ouest, a été réalisée et ouverte au public en septembre 2004, sur une faible section entre Saint-Germain-en-Laye et Noisy-Le-Roi ; Cette tangentielle, ne prendra son véritable intérêt pour le Département que si son prolongement est effectué au Nord vers Achères puis vers Cergy, et au Sud vers St Cyr puis Versailles.

D'une manière générale, les services ferroviaires franciliens (RER ou Transilien) présentent de nombreux dysfonctionnements. Les contraintes d'exploitation qui obèrent leur qualité de service sont principalement liées à l'hétérogénéité des circulations ferroviaires (omnibus, grandes lignes, fret) circulant sur les mêmes voies, et à la vétusté de certaines installations et matériels. Les fréquences ne sont pas adaptées à la densité actuelle et encore moins en regard de la politique de densification des pôles. Or il convient de remarquer que, le Département, contribue notamment, pour des montants de plus en plus importants chaque année, au budget du STIF (plus 29% en 2006, plus 23% en 2007).

Or, les transports collectifs constituant l'une des pièces maîtresse de la politique d'aménagement durable doivent tenir compte de l'évolution des différentes composantes de la mobilité (déplacements domicile – travail, loisirs...).

Ils doivent s'articuler autour des thèmes suivants :

- une réorganisation des liaisons radiales R.E.R et Transilien au sein du département afin de consolider le réseau existant et améliorer les services offerts à la clientèle (accroître la capacité - capacité des rames et fréquence - et la fiabilité - régularité et ponctualité - du réseau),

- la création de liaisons de rocade (de Grande Couronne à Grande Couronne) afin de répondre aux nouveaux besoins de mobilité en créant un véritable maillage avec les liaisons radiales. La réalisation de ces tangentiels permet de desservir les banlieues entre elles et de créer des liaisons avec les pôles d'emplois et les aéroports. Elles doivent, d'une manière générale, présenter des vitesses commerciales, des capacités et des cadencements adaptés aux densités urbaines desservies.

- la création de modes de transports collectifs routiers (TCSP, sites propres, ...) structurant, au sein des bassins de vie, les réseaux locaux de transports collectifs en améliorant le réseau routier de transport en commun par la résorption des points durs et le maintien d'un bon niveau global de fonctionnement. Ces modes de transport n'offrent pas la même réponse en matière de déplacements que le train. Leurs capacités sont plus faibles, leurs vitesses commerciales également car ils restent soumis aux aléas de la circulation générale. Néanmoins, du fait de leur vocation à desservir plus finement le territoire, grâce à des interstations plus courtes, et leur moindre coût, ils sont un complément indispensable aux grandes infrastructures ferroviaires. Leur réalisation doit permettre par ailleurs d'initier une réflexion, le long de leur tracé, sur la requalification urbaine des quartiers traversés.

- le développement de l'offre de transports en commun routiers par bus pour améliorer la desserte des territoires et obtenir un meilleur service de transport en commun dans les Yvelines. A cet effet le Département est prêt à apporter un financement supplémentaire .

A.1 - Les infrastructures de transports en commun lourds (SNCF, RATP et tramway) (cf. carte n°5 : Opérations de transport en commun (lourds et TCSP) demandées par le Département)

A.1.1 – Les opérations majeures pour le territoire

Le développement équilibré et durable du Département des Yvelines passe par la réalisation d'infrastructures de transports en commun suivantes :

◆ Poursuivre la réalisation du tramway Châtillon / Viroflay / Vélizy (participation du Conseil Général : 54,2 M€)

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. sur 14 km avec 21 stations pour un temps de parcours entre Viroflay et Châtillon de 41 minutes. Elle a été engagée au Contrat de Plan Etat-Région 2000-2006 et a fait l'objet d'une convention de financement approuvée par le STIF le 13 décembre 2006.

Cette liaison, avec 22 millions de voyages par an attendus (trafic journalier de 82 000 voyages) permettra la desserte des grands pôles régionaux (plateau de Vélizy-Villacoublay avec 1000 entreprises et 31000 emplois, zones d'activités et d'emplois de Clamart,...), et facilitera les déplacements dans les départements des Hauts-de-Seine et des Yvelines grâce au maillage qu'elle assurera avec le réseau de transports collectifs existant (ligne 13 du métro à Châtillon, ligne C du RER, lignes SNCF Transilien de Montparnasse et Saint-Lazare et lignes de bus des secteurs desservis).

Elle participera à une requalification urbaine souhaitée et engagée par les villes traversées en rétablissant des liaisons harmonieuses entre les différents quartiers, en traitant la continuité des cheminements piétons, et en développant des espaces publics de qualité.

Il s'agit également de renforcer la sécurité et le confort des déplacements des piétons et des cyclistes, en aménageant de larges trottoirs et des pistes dédiées lisibles et conviviales, mais également atténuer le caractère routier des axes traversés (RD 906, avenues Morane-Saulnier et de l'Europe, ...) en réduisant les emprises des chaussées (diminution des vitesses des véhicules),

La mise en service de ce projet sous maîtrises d'ouvrage de la RATP et des Départements des Hauts de Seine et des Yvelines, d'un coût de 381 M€ (hors matériel roulant estimé à 64 M€ HT financé à 100 % par la RATP) est prévue pour la section de surface fin 2010 et mi 2012 pour la section souterraine (Viroflay). Le financement de cette opération est assuré à hauteur de 24% Etat, 40% Région, 20% Départements 92 et 78, 16% RATP.

Ce projet doit être absolument complété par les liaisons entre les 2 gares souterraines du tramway, Viroflay Rive Droite et Rive Gauche, et les 2 Gares SNCF, non incluses actuellement au projet. Il importe que le STIF demande en urgence à RFF de prendre en charge l'étude et la réalisation de ces liaisons afin qu'elles soient opérationnelles lors de la mise en service du Tramway en 2012. Le Département rappelle sa délibération en date du 20 octobre 2006 relative à l'approbation de l'Avant Projet du Tramway et est prêt à participer au financement de ces liaisons (d'un coût estimé à 10M€).

Ce projet est essentiel pour le Département, et le secteur de Vélizy-Villacoublay, premier pôle d'emploi des Yvelines, dépourvu de gare ferroviaire.. Il importe que tous les financements arrêtés et nécessaires à l'opération soient mis en place au fur et à mesure de son avancement et sans retard.

Le Département demande, également, outre les liaisons entre les gares du tramway et les deux gares SNCF, le prolongement de ce tramway jusqu'à Versailles et Le Chesnay

♦ **Prolonger la Tangentielle Ouest, (en tram train), à Saint-Germain en Laye RER et à Saint-Cyr RER, dans le mesure où cette solution n'obère pas le prolongement vers Cergy en utilisant les emprises ferroviaires (coût : 121 M€ à 153 M€ selon tracé retenu, participation du Conseil Général : 14,48 M€ y compris le pôle de Versailles Chantiers)**

Pour rappel une 1^{ère} étape de la tangentielle Ouest a été réalisée par l'ouverture en 2004 au service voyageur de la Grande Ceinture Ouest (G.C.O) entre Saint-Germain Grande Ceinture et Noisy-le-Roi.

Elle permet des correspondances avec la ligne de Saint-Nom-la-Bretèche / Paris Saint-Lazare desservant La Défense. Néanmoins, son bassin de chalandise se révèle trop restreint et son extension est nécessaire pour donner à cette liaison une fonction réelle de tangentielle régionale.

L'objectif principal de la Tangentielle Ouest, tout en préservant la faisabilité de circulations de trains de fret, est donc de répondre à la demande croissante de déplacements de banlieue à banlieue en :

- favorisant le développement des transports en commun pour satisfaire et fluidifier les échanges locaux,

- prolongeant la Grande Ceinture Ouest afin d'assurer des correspondances efficaces avec les lignes ferrées radiales : RER A à Saint-Germain-en-Laye et Achères, RER C à Saint-Cyr-L'Ecole,

- facilitant les déplacements vers les pôles d'activité (Versailles, Saint-Quentin-en Yvelines, Cergy-Pontoise ...) en évitant le transit par Paris.

Ainsi, le projet de tangentielle Ouest retenu consiste, en 1^{ère} phase, à prolonger GCO à Saint-Germain RER au Nord, et à Saint-Cyr RER au sud, en mode tram-train.

Dans le cadre des études actuelles, menées par le STIF, le prolongement vers Achères (voire Cergy), qui doit permettre de desservir les communes de Poissy et d'Achères, n'est envisagé qu'en deuxième phase.

Au-delà de la liaison Saint-Cyr RER – Saint-Germain RER, le Conseil Général maintient sa demande pour que soit étudié, à terme, le prolongement vers Saint-Quentin-en Yvelines au Sud et Cergy-Pontoise au Nord, afin de renforcer l'intérêt de l'extension de la GCO.

De plus, malgré les contraintes techniques lourdes, il serait souhaitable d'envisager des solutions pour prolonger cette liaison jusqu'à Versailles dans le cadre d'une desserte du territoire de pôle à pôle.

♦ **Poursuivre et renforcer l'amélioration de la Liaison Rapide Normandie / Vallée de la Seine (LRNVS)** (6 opérations d'aménagement de régularité du mantois - coût : 71,13 M€ participation du Conseil Général : 6,10 M€)

Les objectifs fixés à la LRNVS en janvier 2001 par l'Etat, les deux Régions normandes, la Région Ile-de-France, R.F.F et la SNCF est de :

- faire bénéficier les deux Régions Normandes de l'effet TGV,
- et améliorer la qualité des liaisons ferroviaires de la Normandie et de l'Ouest de l'Ile-de-France avec Paris et la plate-forme de Roissy.

Le CIACT du 6 mars 2006 a précisé la création d'une Opération d'Intérêt National (OIN) sur le territoire dit de « Seine Aval » portée par l'Etablissement Public d'Aménagement du Mantois Seine-Aval (EPAMSA) dont les dessertes doivent être améliorées.

Il s'agit également :

- de moderniser la signalisation de la ligne ferroviaire vers les régions normandes et d'achever les opérations de régularité sur la ligne Paris-Mantes,
- de mettre en place sous trois ans (horizon 2009) une desserte cadencée de la ligne Paris-Mantes,
- de prolonger EOLE vers l'Ouest et améliorer la liaison La Défense-Paris,
- d'améliorer le RER B, notamment pour accompagner la réalisation de CDG Express.

L'opération L.R.N.V.S regroupe trois projets :

1 - les 6 aménagements du Mantois (en cours de réalisation) sur la ligne existante Paris/Mantes financés dans le cadre du Contrat de Plan Etat - Région 2000 / 2006, destinés à améliorer la fiabilité et la qualité des circulations, et à terme à mettre en place une nouvelle grille de desserte (et pour lesquels le département a apporté sa contribution financière)

2 - le projet ELEONOR (Est Liaison Express Ouest Normandie Roissy) :

Il a été mis en évidence la complexité des interfaces entre ELEONOR phase 1 (la liaison Normandie-Roissy via EOLE et CDG Express) et, d'autre part, le prolongement d'EOLE à l'Ouest et d'autre part, le projet CDG Express.

Par ailleurs, le choix du matériel roulant est complexe, compte tenu des différentes attentes de chacun.

C'est pourquoi des solutions alternatives sont recherchées sur le principe de :

- 2 trains rapides par sens venant de la Normandie et s'arrêtant à Mantes, envisagés pour 2009, et empruntant le tracé de la future Tangentielle Nord (en cours d'études),
- accès à Roissy avec une rupture de charge unique entre les lignes normandes à Saint Lazare et une liaison Haussmann Saint Lazare – Roissy (2020).

3 - des voies nouvelles entre Mantes et Achères ainsi qu'à l'Ouest de Mantes-la-Jolie , de jonction des lignes de Haute et Basse Normandie, avec pour objectif une augmentation de la capacité entre Paris et Mantes-la-Jolie.

Concernant cette liaison, les demandes des Yvelines portent plus spécifiquement sur les points suivants :

- plus de trains rapides pour Mantes,
- un renforcement des services en contre pointe,
- un renforcement des services aux heures creuses,
- une augmentation de capacité pour accompagner les opérations d'aménagement liées à la future OIN (Mantois, les Mureaux dans un 1er temps),
- un matériel roulant correspondant aux besoins de capacité et de confort des usagers.

Le Département des Yvelines demande l'amélioration de l'offre sur la ligne Paris / Mantes pour décembre 2009 avec la mise en place d'une nouvelle grille, sans dégradation du niveau de robustesse.

A ce titre, il convient en premier lieu que l'Etat confirme l'achèvement de la seconde phase du KVBP en 2009 / 2010, pour assurer la robustesse de la grille et permettre la refonte de la grille.

En effet, il est urgent que des mesures soient proposées afin de permettre un bon fonctionnement de la ligne Paris / Mantes, cadencée en 2009 / 2010 et ultérieurement (prévue pour 2012 actuellement) dès l'arrivée de la Nouvelle Automotrice Transilienne (NAT).

Ces mesures passent par la réalisation des travaux nécessaires pour la résorption du cisaillement à Mantes considéré comme « point noir » par la SNCF. Le cisaillement des voies à Mantes ne permet pas de garantir la robustesse de l'exploitation et encore moins une augmentation des fréquences en heures de pointe. Ce problème qui n'est pas nouveau empêche d'augmenter la fréquence des trains, et d'améliorer les temps de parcours.

Dans le cadre de la mise en œuvre d'une Opération d'Intérêt National sur le secteur de la Seine Aval, la qualité de l'offre de transport ferroviaire, notamment l'accès aux grands pôles économiques et urbains de l'Ouest Parisien, est une condition essentielle pour d'un développement accéléré et équilibré.

La modernisation des liaisons ferroviaires dont la SNCF est l'acteur principal, devra donc favoriser l'implantation économique et résidentielle de Bonnières-sur-Seine à Chanteloup, en particulier sur les pôles urbains de Mantes et des Mureaux. Cela implique notamment :

- de prendre en compte la desserte du pôle des Mureaux,
- d'étudier les besoins de la Rive-Droite (groupe II), notamment pour la desserte de la boucle de Chanteloup à destination de Paris St Lazare,
- de préserver les possibilités de développement de la liaison de Mantes vers Paris Montparnasse, pour assurer une liaison avec les pôles de Versailles et de Saint Quentin en Yvelines.

C'est pourquoi, dans le cadre de l'amélioration ferroviaire qui doit accompagner l'Opération d'Intérêt National de Seine Aval, non seulement pour les habitants, mais également pour le développement économique et la création d'emploi sur les territoires concernés, le Département réitère sa demande de voir étudier tous les aménagements nécessaires (notamment le cisaillement à Mantes) pour permettre un fonctionnement correct de la ligne cadencée Paris / Mantes en 2009 / 2010 et ultérieurement lors de la mise en place de Nouvelle Automotrice Transilienne (NAT).

Il est également nécessaire de voir étudier tous les aménagements nécessaires en gare de Saint-Lazare pour permettre de remédier d'ici 2009 / 2010, à la baisse importante de capacité constatée (-22%), depuis l'été 2005, suite à la mise en place d'un nouveau matériel roulant. Cette baisse de capacité serait encore aggravée avec l'installation de la NAT ce qui créerait des conditions de transports inacceptables pour la desserte du Mantois et de la future OIN Seine-Aval.

En outre, le Département attend que les réflexions menées pour la rive droite soient aussi menées pour la rive gauche, renforcement de l'offre et de la qualité de service sur la ligne Paris / Mantes, via Conflans-Ste-Honorine, et pour la ligne Paris-Montparnasse / Mantes.

◆ **Achèvement du pôle de Versailles Chantiers. (coût : 69,18 M€, 1^{ère} phase, 10,99 M€ 2^{nde} phase, participation du Conseil Général : 8,20 M€ pour la 1^{ère} phase)**

La gare de Versailles Chantiers est une des plus fréquentées d'Ile-de-France (75 000 voyageurs par jour) et est un point de maillage aussi bien pour rejoindre le reste du Département, que pour se rendre à différents endroits sur Paris.

Le projet, qui s'inscrit dans la Z.A.C des Chantiers, prévoit le réaménagement des installations existantes pour améliorer les échanges, l'offre de service et la sûreté des voyageurs. L'accessibilité du pôle est renforcée et le projet contribue à améliorer son insertion dans le contexte urbain.

L'opération qui consiste à transformer la gare et ses abords pour créer un véritable pôle d'échanges multimodal, répond aux objectifs suivants :

- rendre la gare apte à traiter les flux importants de voyageurs et améliorer leurs circulations, et renforcer la qualité des services aux voyageurs,

- renforcer l'accessibilité des personnes à mobilité réduite, et améliorer l'accessibilité au pôle pour les transports en commun et les circulations douces,

- créer de nouveaux accès à la gare en cohérence avec les dessertes des autres transports en communs, et améliorer l'accueil des services de bus,

La réalisation du projet est prévue en deux phases fonctionnelles avec une mise en service du projet envisagée courant 2011. L'ensemble du projet a fait l'objet d'une enquête publique en juillet 2005 et le lancement des travaux pour la 1^{ère} phase doit intervenir dès 2007.

Seul le financement de la 1^{ère} phase est acté dans le cadre du Contrat de Plan (2000 – 2006) et il convient de noter que le « bouclage financier a nécessité une augmentation des participations de la Région et du Département par défaut de l'Etat

Le Conseil Général considère qu'il est nécessaire de financer et d'engager rapidement la 2^{nde} phase afin de permettre à la gare de Versailles-Chantiers, véritable pôle, de mieux accueillir les 75 000 voyageurs qui la fréquente chaque jour.

◆ **Résorption d'un « point noir majeur » à Porchefontaine**

- La fiabilité du réseau yvelinois souffre de l'existence d'un point noir majeur à Porchefontaine, qui perturbe l'ensemble des circulations aussi bien en provenance de Paris que du reste des Yvelines (lignes desservant les réseaux de Montparnasse et de St Lazare via La Défense, et du RER C).

Ce secteur, point de maillage ferroviaire important de l'Ouest francilien, est depuis toujours considéré comme un goulet d'étranglement et des études de requalification ont déjà été réalisées, mais sont restées sans suite.

Il est cependant important de réaliser des études, suivi d'une phase travaux afin de pouvoir résorber ce point noir qui permettrait de fluidifier, voire d'augmenter le cadencement des trains empruntant ce passage.

◆ **Réalisation d'une troisième voie sur le tronçon Plaisir-Grignon / St-Cyr-L'Ecole**, afin de rendre directs les trains Mantes-la-Jolie / Paris - Montparnasse entre Plaisir-Grignon et Versailles, et également augmenter la fréquence pour les trains directs Plaisir-Grignon / Versailles en direction de Dreux, via Houdan.

◆ **Développer le nombre d'accès, gares et haltes, aux trains TER, Grandes Lignes et TGV** en s'appuyant sur le développement des liaisons ferroviaires d'interconnexion. Compte tenu de la saturation croissante des gares parisiennes têtes de ligne et des difficultés d'accès à ces gares pour de très nombreux yvelinois, il convient d'augmenter le nombre de points d'accès aux trains grandes lignes situées hors Paris et de développer la desserte des gares périphériques. (Mantes, Versailles, et dans l'Essonne Massy).

En outre, afin d'accroître l'attractivité et contribuer au rayonnement des Yvelines, il est nécessaire de créer une nouvelle gare TGV à Conflans Fin d'Oise, gare connectée au RER A, sans transiter par Paris, et amplifier le rôle des gares de Mantes-la-Jolie et Versailles-Chantiers.

A.1.2 - Les opérations d'accompagnement indispensables

◆ **Réaliser la Tangentielle Nord**, en train léger, de Sartrouville à Noisy-le-Sec prolongée à Noisy-le-Grand Mont d'Est.

Elle permettra pour Sartrouville terminus Ouest de la ligne Tangentielle, de bénéficier d'aménagement sur le pôle de la gare.

En outre, à 3 km de la gare de Sartrouville, dans une zone très urbanisée et jusqu'alors mal desservie, la gare de Sartrouville-Val Notre-Dame sera créée et sera en correspondance avec le RER A et la ligne Paris St Lazare/Cergy-le-Haut.

Avec la Tangentielle (à l'horizon 2015), ce sont 47 200 voyageurs par jour qui sont attendus en gare de Sartrouville.

Les principaux objectifs de l'opération sont les suivants :

- remédier aux faiblesses structurelles du réseau de transports collectifs, notamment grâce au maillage des lignes ferroviaires,

- répondre efficacement aux besoins de déplacements internes à la partie Nord de l'agglomération, en particulier ceux engendrés par la zone aéroportuaire de Roissy,

- offrir un vecteur de renouvellement urbain dans un secteur où l'on constate un fort déséquilibre entre emplois et habitat.

Les objectifs de l'opération devront être compatibles avec l'axe stratégique que constitue la Grande Ceinture pour le fret et pour lequel l'Etat a demandé que sa capacité soit à minima préservée.

Le projet Tangentielle Nord s'articule en deux phases :

- la première relie Sartrouville et Noisy le Sec *via* l'emprise de la Grande Ceinture. Elle permet de joindre Pontoise à Roissy avec deux correspondances, d'une part à Epinay Villetaneuse (réseau Paris Nord), d'autre part au Bourget (R.E.R B),

Deux sous-phasages de la 1^{ère} phase permettant une première mise en service dans les meilleurs délais, 2014, ont été étudiés et retenues par le STIF. Il s'agit du tronçon Epinay sur Seine – Le Bourget qui est considéré comme le meilleur compromis en terme de trafic et de desserte (gares desservies et maillage). (Coût : 330 M€ en infrastructure, TRI : 11.1%). La deuxième « sous phase » non encore décidée concernera soit la partie Est du tronçon soit la partie Ouest.

- la seconde relie Pontoise et Le Bourget *via* 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 permettra à terme, depuis Sartrouville, la desserte de Roissy par correspondance au Bourget (RER B).

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 *via* la Tangentielle Nord et une section de ligne nouvelle dans le secteur de Stains.

◆ L'enquête publique de l'ensemble du projet Sartrouville –Noisy le Sec s'est déroulée fin 2006.

◆ **Réaliser la Tangentielle Sud,** en tram-train, de Versailles-Chantiers à Evry (coût 441 M€)

La Tangentielle Sud est une liaison complémentaire de la Tangentielle Ouest de maillage des pôles et des villes nouvelles.

En effet, le projet de la Tangentielle Sud, relie Versailles à Melun en se substituant aux circulations de la ligne C entre Versailles et Epinay-sur-Orge et aux navettes Juvisy – Melun. Elle permet une bonne desserte de la future OIN (Saint-Quentin-en-Yvelines / Versailles / Vélizy-Villacoublay / Massy / Saclay).

Cette future liaison, en plus de relier des pôles entre eux, présente également la caractéristique de permettre des points de maillage et de correspondance avec les autres liaisons ferrées (RER, lignes SNCF).

Les études menées actuellement par le STIF ont porté sur un tracé prioritaire Massy / Evry. Elle permet d'assurer un bon maillage avec le Réseau Express Régional et répond à la croissance prévue des emplois à l'horizon 2015, +24 %, notamment sur Massy (source : étude tram-train STIF).

Avec la future opération OIN Massy / Saclay / St-Quentin-en-Yvelines / Versailles / Vélizy, le Département réaffirme la nécessité de la liaison Versailles / Massy et demande que les études soient entreprises sur le tronçon concernant les Yvelines.

◆ **Amélioration de la ligne C du RER et prolongement jusqu'à La Verrière**

Ces travaux doivent permettre, une meilleure desserte par la ligne C du pôle de Saint-Quentin-en-Yvelines. En effet malgré de nombreux travaux, effectués dans Paris intra-muros, cette ligne continue à présenter de trop nombreux dysfonctionnements pour l'utilisateur (pannes, retards, suppression de trains...).

Les gares de Trappes et de La Verrière sont des points d'accès importants pour les habitants de ce secteur, y compris pour les résidents des communes limitrophes (Maurepas, Elancourt, Coignières...).

Les objectifs suivants devront être atteints, afin de répondre pleinement aux besoins :

- améliorer la régularité,
- améliorer la lisibilité et la qualité du service,
- réduire les temps de parcours,
- faire évoluer les dessertes sur la période de pointe pour tenir compte des évolutions de la demande (dans les zones d'habitat les plus urbanisées).

◆ **Prolongement de la liaison « La Défense/ La Verrière » jusqu'à Rambouillet.**

Cette opération est devenue indispensable pour permettre un rabattement des usagers du secteur Sud des Yvelines vers le pôle d'emploi que représente La Défense.

Des études par la SNCF, au début des années 1990, ont montré la faisabilité technique de cette opération.

◆ **Augmentation de capacité de voies**

En complément, le Département souhaite :

- que sur la ligne de Rambouillet, dans la commune du Perray en Yvelines : une des voies soit prolongée pour venir à quai, ce qui permettrait de limiter la propagation en cascade des retards occasionnés par certains incidents de trafic.

- que sur la ligne de Dreux (par Montfort-l'Amaury), entre Saint-Cyr et Plaisir d'une part, et entre Plaisir et Dreux d'autre part : la mise en place de systèmes de signalisation à double sens. Cet équipement, permettrait aux trains de circuler à contresens et donc de changer de voie en cas d'incident de trafic important, évitant dans certains cas le blocage complet et prolongé de la circulation des trains

A.2 – Les infrastructures routières de transports en commun en sites propres (TCSP)

Le Département entend faciliter l'émergence et la réalisation de TCSP, dans le cadre de l'aménagement de l'espace public, en s'engageant auprès des collectivités locales maîtres d'ouvrage dès lors que la circulation automobile n'est pas fortement pénalisée.

Il s'agit d'offrir au plus grand nombre un service de transport en commun rapide, fréquent, et régulier en proposant une ligne de bus à haute qualité de service, dégagée du trafic automobile et donc principalement en site propre. Il s'agit également d'offrir une alternative efficace à la voiture grâce à un réseau de transport en commun plus attractif pour les voyageurs.

On peut noter déjà un certain nombre d'opérations en cours d'études ou en projets :

◆ **TCSP « Versailles Pont Colbert – Versailles-Chantiers - Le Chesnay (Hôpital Mignot) ».**

Le projet de transport en commun desservant les villes de Versailles et du Chesnay s'inscrit dans la politique de développement des transports en commun et répond à une démarche de développement durable pour améliorer la qualité de vie des riverains et voyageurs.

Il permettrait de desservir rapidement les trois principales gares de Versailles (Chantiers, Rive gauche et Rive droite), les centres-villes de Versailles et du Chesnay, le centre commercial de Parly II, sans oublier de nombreux équipements administratifs et scolaires, soit 24 arrêts au total. Au total ce sont près de 22 000 voyageurs qui sont attendus sur cette ligne.

Ce projet d'un coût estimé à 72 M€(y compris le matériel roulant) a fait l'objet d'une concertation du 5 février au 9 mars 2007, et utilise principalement des voies communales.

◆ **TCSP « Versailles-Chantiers – Satory ».**

En l'absence de prolongement de la Tangentielle Ouest jusqu'à Versailles, compte tenu des difficultés techniques rencontrées en gare de Versailles-Chantiers, le STIF doit engager une étude pour la desserte du plateau de Satory. Cette desserte permettra l'accès à une importante zone vouée à recevoir de l'activité économique sur environ 50 000 m² sur un secteur ouest, un parc d'affaires sur 9 ha (7 500 emplois potentiels) sur un secteur Est, ainsi qu'un programme de logements pour lequel la mairie de Versailles engage une réflexion globale.

♦ **TCSP « Trappes – La Verrière ».**

Dans le cadre de St-Quentin-en-Yvelines et du GPV Trappes et La Verrière un projet de T.C.S.P est prévu pour permettre de relier les trois gares de Saint-Quentin-en-Yvelines (Montigny le Bretonneux ,Trappes et La Verrière) tout en irriguant les territoires réaménagés. Ce T.C.S.P serait alors interconnecté avec celui de Massy / Saint-Quentin-en-Yvelines.

♦ **TCSP « Massy - Saint-Quentin-en-Yvelines ».**

Une première partie du TCSP Saint-Quentin en Yvelines / Massy est déjà en service sur Saint Quentin-en-Yvelines. Le tronçon longeant la RD 36 et allant vers Massy, doit être rapidement réalisé afin d'achever le maillage en transport en commun sur ce territoire offrant ainsi un mode complémentaire et alternatif à l'utilisation de la voiture particulière.

Ce site propre est prévu dans le cadre de l'aménagement de la RD 36 en Essonne entre le Christ de Saclay et Châteaufort. Le Conseil Général s'engage à réaliser en continuité de la partie essonnoise, le tronçon restant entre Châteaufort et Magny-les- Hameaux permettant de rejoindre le site propre entre St-Quentin-en-Yvelines et la gare de Montigny-le-Bretonneux.

A.3 - Les priorités du département en matière d'amélioration à apporter aux réseaux de transport en commun

En complément des infrastructures ferroviaires et de Transports en Commun en Site Propre, il est essentiel de concentrer les efforts sur la restructuration de l'offre ferroviaire, l'amélioration des pôles d'échanges ainsi que sur le maillage des Transports en Commun.

A.3.1 - Plan d'urgence pour les liaisons ferroviaires

Répondant à la consultation faite dans le cadre de l'élaboration du SDADEY, les usagers des transports ferroviaires ont montré leur insatisfaction à l'égard des dessertes ferrées et des conditions de transports. Par ailleurs, ils considèrent qu'il n'y a pas assez d'accès directs vers Paris (temps de transport très longs) et que les interconnexions entre les villes des Yvelines sont mauvaises.

En terme de desserte offerte, les fréquences ne sont pas assez souvent adaptées à la densité actuelle et encore moins à la densité future autour des gares.

De plus, les principales contraintes d'exploitation obèrent la qualité de service des transports en communs lourds. Elles sont principalement liées à l'hétérogénéité des circulations ferroviaires (omnibus, grandes lignes, fret) circulant sur de mêmes voies et à la vétusté de certaines installations et de certains matériels, sources de retard et d'annulation de train.

En complément des projets d'infrastructures, longs à mettre en œuvre, des solutions à ces difficultés sont à examiner au cas par cas en fonction des besoins et des contraintes de chaque ligne dans l'objectif d'une meilleure efficacité et d'une meilleure fiabilité de l'offre ferroviaire ainsi que d'une meilleure prise en compte des densités des quartiers à desservir.

Ces solutions peuvent passer par :

- des modifications de l'organisation des missions,
- la création de voies dédiées pour fiabiliser l'exploitation,
- l'amélioration de la signalisation et de la gestion des incidents, par la rénovation et l'acquisition de nouveaux matériels roulants,
- l'arrêt des TER en Ile-de-France.

Le Département demande donc qu'à l'instar des RER (le RER D devrait bénéficier d'un plan d'urgence pour 2007) ou de la Modernisation de la liaison « Mantes – Paris », le STIF établisse un schéma directeur (avec définition d'un programme d'actions) pour l'ensemble des liaisons ferroviaires desservant les Yvelines, avec un regard particulier sur la régularité et la ponctualité et une adaptation de l'offre à la demande (nouvelles grilles).

Des améliorations doivent aussi être apportées sur le sentiment d'insécurité dans les trains (48,58% pour les trajets relatifs au travail et 56,80 % pour les trajets relatifs aux loisirs), fortement ressenti par les voyageurs.

A 3.2 - Améliorer et développer l'offre des transports en commun routiers.

Le renforcement de l'offre en Grande-Couronne est une priorité, en particulier pour les Yvelines et doit l'être pour le STIF.

Les transports en commun routiers ont un rôle important à jouer dans le renforcement de la desserte de notre territoire. Le bus est en effet un mode de déplacement souple et réactif, il s'adapte en permanence aux évolutions de la ville. Ainsi, hors lignes spécifiques, la RATP exploite 60 lignes de bus à Paris et plus de 200 lignes hors de Paris (principalement en Petite-Couronne). Les entreprises privées de transport, regroupées dans l'association OPTILE, exploitent quant à elles plus de 1 000 lignes dont la quasi-totalité sont en Grande Couronne.

En assurant notamment le rabattement vers les gares, ils complètent le maillage ferroviaire. Dans certains cas, ils pallient en partie les liaisons ferroviaires déficientes ou restant à créer, notamment pour les liaisons de pôles à pôles.

C'est pourquoi une attention toute particulière doit être portée à ce mode de transport pour répondre à plusieurs besoins et contribuer ainsi à la réduction de la part modale de l'automobile :

- une offre adaptée aux heures de fortes fréquentations (heures de pointe),
- la continuité du service dans les périodes creuses (milieu de journée, week-end, été),
- la desserte dans les zones à l'écart des réseaux lourds,
- le rééquilibrage des niveaux d'offre dans les différents territoires (secteurs ruraux et semi ruraux notamment),
- la sécurité des déplacements.

Ce mode de déplacement doit être favorisé, en continuité des actions déjà entreprises tant au niveau régional que local. Aussi, pour le Département il importe :

- *de développer les liaisons de pôles à pôles,*
- *d'expérimenter des services complémentaires de Transport à la Demande (TAD).*

◆ Développement des liaisons de pôles à pôles (cf. carte n°6 : liaisons principales bus de pôle à pôle desservant le Département des Yvelines et transport à la demande)

Le Syndicat des Transport d'Ile-de-France (STIF) a décidé le 5 juillet 2006, avec l'appui des Départements, de financer intégralement la constitution d'un réseau bus de pôles à pôles, composé pour l'essentiel de lignes déjà existantes, avec un renforcement de l'offre fin 2006- début 2007, et complété par la création de quelques lignes en 2007.

Ce réseau, appelé Mobilien, a vocation à relier entre eux les pôles les plus structurants d'Ile-de-France :

- les 5 villes nouvelles d'Ile-de-France (dont Saint-Quentin-en-Yvelines) et Roissy,
- 4 pôles régionaux (dont Versailles et Mantes), 4 pôles d'activité (dont Vélizy) et le pôle d'Orly-Rungis et 10 villes "trait d'union" de plus de 10 000 habitants (dont Rambouillet) identifiées par le SDRIF de 1994.

A la demande des Départements, le STIF a pris en compte de pôles supplémentaires, mais uniquement pour une ou deux liaisons.

Ce réseau mobilien apporte un niveau d'offre minimum financé par le STIF (fréquence à la demi-heure en heure de pointe, à l'heure en heure creuse et le samedi).

Dans les Yvelines, les liaisons prises en compte par le STIF dans le cadre du réseau Mobilien sont :

Liaisons renforcées en 2006

- « Mantes – La Défense »,
- « Les Mureaux – La Défense »,
- « Saint-Germain-en-Laye – Cergy-Pontoise »,
- « Mantes – Les Mureaux – Cergy-Pontoise »,
- « Saint-Quentin-en-Yvelines – Poissy – Conflans Sainte Honorine - Cergy-Pontoise »
- « Saint-Quentin-en-Yvelines – Saclay – Massy »,
- « Vélizy – Massy »,
- « Vélizy – Saclay - Les Ulis »,
- « Versailles – Saint-Quentin-en-Yvelines »,
- « Vélizy – Saint-Quentin-en-Yvelines »,
- « Poissy – Saint-Quentin-en-Yvelines »,
- « Mantes - Saint-Quentin-en-Yvelines »,
- « Saint-Germain-en-Laye-Versailles »,

Liaison à créer en 2007

- « Rambouillet – Saint-Quentin-en-Yvelines »

Ce sont ainsi 13 lignes du réseau Mobilien qui desservent le Département des Yvelines, dont 8 reliant 2 pôles des Yvelines entre eux et 5 desservant un pôle des Yvelines à destination d'un département francilien limitrophe (La Défense, Cergy-Pontoise, Massy, Saclay, Les Ulis). En 2007, le STIF envisage de créer une liaison supplémentaire reliant Rambouillet à Saint-Quentin-en-Yvelines.

La constitution d'un réseau de pôle à pôle, répond ainsi aux besoins de liaison de pôles à pôles que l'Assemblée Départementale avait identifié dans le cadre de la révision de son Schéma d'Aménagement (SDADEY).

Toutefois, le réseau Mobilien mis en place par le STIF n'assure qu'un maillage très incomplet entre les pôles structurants des Yvelines recensés dans le cadre du SDADEY (Saint-Quentin-en-Yvelines/Versailles/ Vélizy-Villacoublay, Poissy/ Conflans-Sainte-Honorine, pôles de Mantes et des Mureaux de la Seine Aval). Il ne répond pas à l'ensemble des besoins nécessaires à l'irrigation du territoire de notre Département pour son développement équilibré et durable conformément aux orientations du SDADEY.

De ce fait, l'accroissement de l'offre de transport en commun en bus dans les Yvelines n'est toujours pas perceptible alors que le STIF avait manifesté son désir de rattraper le retard en Grande Couronne. Le STIF s'est pour l'instant limité à développer des bus de nuit, compensant dans certains cas la suppression de liaisons ferrées en soirée, et quelques dessertes de quartier.

Aussi, le Département demande au STIF, l'intégration dans le réseau Mobilien d'offres supplémentaires (renforcement ou création de lignes) pour lesquelles la liaison ferroviaire est inexistante ou inadaptée (fréquence, nombre de correspondances, temps de parcours), sous réserve d'une évaluation technique et socio-économique et d'une négociation entre le STIF et les transporteurs.

- Il pourrait s'agir entre autres, pour relier les pôles structurants des Yvelines, des liaisons suivantes :
- "Versailles – Vélizy", afin de relier entre eux ces deux pôles d'envergure régionale,
 - "Les Mureaux – Saint-Quentin-en-Yvelines", Les Mureaux étant le seul pôle des Yvelines à ne pas être relié par le réseau Mobilien au pôle régional de Saint-Quentin-en-Yvelines,
 - "Poissy – Versailles", "Les Mureaux – Versailles", "Mantes – Versailles" (à créer) et "Conflans-Sainte-Honorine – Versailles" (à créer) afin de relier les pôles de Poissy, Les Mureaux, Mantes et Conflans-Sainte-Honorine au pôle régional de Versailles,
 - "Les Mureaux – Poissy" afin de relier le pôle des Mureaux au pôle régional de Poissy,
 - Saint-Germain-en-Laye – Poissy",
 - "Mantes – Saint-Germain-en-Laye",
 - "Conflans-Sainte-Honorine – Saint-Germain-en-Laye",
 - "Sartrouville – Saint-Germain-en-Laye".

Pour ces autres liaisons de pôles à pôles, non prises en compte dans le cadre du réseau Mobilien, le Conseil Général des Yvelines est prêt à apporter une aide financière supplémentaire au STIF, au-delà de sa contribution obligatoire actuelle au budget du STIF, pour financer la création d'offre supplémentaire répondant à de réels besoins des yvelinois et au projet global d'aménagement du SDADEY

Au préalable le Département engagera, avec les exploitants concernés, une étude permettant de valider les liaisons nécessaires à la réalisation des objectifs du SDADEY et de définir le niveau d'offre manquant.

*Ces liaisons pourraient être rassemblées sous un nouveau label départemental : « **Transyvelines** ».*

Cette participation financière serait versée par le Département au STIF, dans le cadre d'une convention STIF / Département des Yvelines, à l'instar des financements versés par la Région au STIF pour financer la tarification (dézonage de la carte Imagine R et tarification sociale).

*En contrepartie, le Département demande au Conseil Régional d'Ile-de-France, d'accorder à ces liaisons l'aide à l'acquisition et au renouvellement des véhicules qu'il accorde aux liaisons de pôle à pôle des autres Départements de Grande-Couronne et au STIF d'apposer le label départemental « **Transyvelines** » sur l'ensemble du réseau Mobilien des Yvelines.*

Ce nouveau dispositif complètera ainsi les liaisons de rabattement vers les gares que le Conseil Général des Yvelines finance déjà aujourd'hui dans le cadre de son programme d'aide aux lignes régulières de transport en commun routier.

◆ Constituer une offre de Transport A la Demande (TAD) pour réduire les inégalités territoriales et sociales (cf. carte n°6 : liaisons principales bus de pôle à pôle desservant le Département des Yvelines et transport à la demande)

Au milieu des années 70, le transport à la demande (TAD) visait initialement à assurer des dessertes au niveau des zones rurales. Il a depuis ce temps évolué.

Il concerne à présent la desserte des zones périurbaines, voir urbaines. En effet, il offre une gamme de services très variés, pouvant aller du TAD pour tout public en substitution aux lignes régulières insuffisamment fréquentées, aux dessertes spécifiques d'équipements particuliers (aéroports, marchés, gares, centres-villes, centres commerciaux, services de soirée, liaisons domicile-travail, etc.). Le TAD complète les réseaux urbains des communes péri-urbaines non ou mal desservies par le réseau urbain.

Force est de constater que la densité de certains territoires ne permet pas la mise en place ou le maintien de services attractifs de transports en commun. Ainsi l'offre est progressivement réduite, voire supprimée, du fait d'une rentabilité insuffisante.

Le transport à la demande peut être une alternative adaptée et pour autant, le STIF ne finance pas ce mode de transport pourtant complémentaire aux lignes régulières.

Le Département demande donc la prise en compte par le STIF des dispositifs transport à la demande, communaux ou intercommunaux, existants dans les Yvelines (Mantois, Saint-Cyr-l'Ecole et St-Nom-la-Bretèche) ou en projet (Pays Houdanais, ...).

Le Département pourra apporter une aide (acquisition de véhicules) au démarrage en matière d'investissement pour les expérimentations de TAD.

En outre il financera 1/3 de l'investissement lié à la centrale d'appel (plafonné à un coût de 100 000 euros HT), en complément de l'aide attribuée par le STIF (1/3).

A.3.3 - La promotion de l'intermodalité passe par l'amélioration des pôles d'échange

L'intermodalité permet d'organiser et d'articuler l'offre de transport, par une gestion et un aménagement spécifique des interfaces entre les différents modes et réseaux.

Elle permet et encourage le transfert modal vers les transports en commun et les circulations douces.

Pour l'essentiel, l'intermodalité s'opère autour des pôles d'échange, les gares (SNCF, RER) mais également les gares routières permettant des correspondances entre plusieurs lignes.

Il est donc indispensable que ces pôles d'échanges soient accessibles à tous les autres moyens de déplacement (voitures particulières, taxis, vélos, marche à pied).

Il importe donc de concevoir, notamment, une offre de stationnement pour les voitures, déclinée sous plusieurs formes (longue durée pour les automobilistes se rabattant sur les transports en commun, courte durée pour les automobilistes accompagnant des voyageurs, dépose-minute, possibilité de « foisonnement »,...), et aussi, de favoriser les cheminements piétons et cyclistes vers le pôle.

Le développement de l'intermodalité est un facteur majeur de promotion des transports collectifs. C'est la raison pour laquelle, le Département considère comme indispensable de définir et réaliser de véritables pôles d'échanges, intégrés, structurés et d'un haut niveau de qualité.

C'est pourquoi, la politique du Département, accompagnée des aides du STIF et de la Région doit mettre l'accent sur des améliorations, portant essentiellement sur les thèmes suivants :

- **Le stationnement** : par le biais de l'augmentation de la capacité et de la tarification des Parcs Relais :

Le Parc Relais, le plus souvent à proximité d'une gare ferroviaire est conçu pour inciter les automobilistes à utiliser les transports publics. Situé à l'interface des réseaux routiers et de transports publics, il est l'un des principaux supports de l'intermodalité au même titre que les gares routières.

Concernant la tarification des parcs relais, le Département souhaite que le STIF prenne en compte les demandes récurrentes de création d'une tarification combinée attractive.

Le Département est prêt à apporter dans la limite d'un plafond par place, en complément du financement de la région et du STIF, une aide à l'investissement pour les Parcs Relais et les gares routières, dont la maîtrise d'ouvrage est assurée par une structure communale ou intercommunale. Cette aide représentera 50% du surcoût des opérations éligibles au financement du STIF et de la Région.

- La requalification des gares, avec mise en accessibilité.

Une requalification des gares est nécessaire, notamment pour les gares les plus fréquentées, à l'instar de celle de Versailles Chantiers.

Il apparaît indispensable pour augmenter la fréquentation des transports publics de réaliser de véritables pôles d'échanges capables d'offrir un véritable service aux usagers de l'ensemble des modes de transports.

Le Département demande au STIF d'engager un programme de remise à niveau des pôles d'échange, en priorité dans les pôles structurants. En continuité de l'action du Département en faveur des déplacements des personnes à mobilité réduite (réseau PAM 78, cartes Rubis et Améthyste), demande au STIF qu'une attention toute particulière soit portée aux conditions d'accessibilité, dans les meilleurs délais, dans et autour des pôles d'échange en particulier.

Par ailleurs, le Département rappelle que l'information est une partie intégrante de la qualité de service et permet de gagner du temps lors des déplacements, de mieux assurer les correspondances entre les modes de transport et de renforcer le sentiment de sécurité. En situation normale comme en situation perturbée, elle est aujourd'hui un service constitutif de l'offre de transport.

B – Les priorités du Département en matière d'infrastructures routières structurantes

(cf. carte n°7 : réseau routier structurant à terme)

La voiture est le mode prépondérant des déplacements en Yvelines avec 57 % des déplacements contre 44 % pour l'ensemble de l'Ile-de-France. Cette part modale a continué de progresser entre 1991 et 2001, à un rythme moindre cependant qu'entre 1976 et 1991.

Dans ce contexte, la route est et demeurera le principal vecteur des transports franciliens. En effet, les études prospectives de trafic réalisées à long terme montrent que les modes de transport complémentaires à la route n'apporteront une offre alternative que pour une part limitée de la demande globale de déplacements.

De plus, en secteur périurbain et en secteur rural, qui constituent la majeure partie du territoire des Yvelines, le transport collectif ne peut répondre seul aux besoins de mobilité des citoyens et des entreprises.

C'est pourquoi le bouclage des grandes infrastructures routières composant le réseau magistral d'Ile de France représente la condition primordiale de l'amélioration de l'accessibilité aux grands pôles de développement du territoire départementale et justifie que ce bouclage soit pris en compte comme l'une des priorités du Schéma Directeur Ile-de-France. Les retards accumulés d'années en années dans l'avancement de certains de ces grands aménagements, en particulier dans les Yvelines, leur confèrent un caractère d'urgence.

Il convient également d'offrir un maillage routier départemental satisfaisant du territoire permettant notamment les liaisons entre pôles dans de bonnes conditions de circulation.

L'effort portera donc sur le réseau structurant départemental (voies assurant le maillage du territoire, notamment la desserte des pôles urbains du département) de manière prioritaire. Il portera aussi sur le développement des modes de déplacements alternatifs en vue de la réduction de l'usage de la voiture particulière tels que les aménagements en faveur des circulations douces et des transports en commun.

B 1 – Les demandes du Département en matière d'autoroutes et de routes nationales

Ces voies constituent l'ossature du réseau routier du département. Elles mettent en relation les grands pôles régionaux et nationaux et permettent de prendre en charge le trafic de transit et d'échange et, de ce fait, de soulager le réseau secondaire, qui a vocation à recevoir un trafic local. Dans les Yvelines, le maillage d'autoroutes et de routes nationales, du fait de retards (liés aux procédures, aux financements, à l'acceptabilité des projets), est encore largement inachevé.

Le Département demande à l'Etat de maintenir ses engagements sur les projets dont il a la charge et l'inscription au futur SDRIF et au futur Programme de Développement et de Modernisation d'Itinéraire des projets suivants :

B.1.1 - Les opérations majeures

La poursuite de l'A86 entre Rueil-Malmaison (RN13), et d'une part le Pont Colbert (RN12), et d'autre part Bailly (A12), afin de réaliser le bouclage d'A86 à l'ouest de Paris et soulager ainsi le réseau routier local du trafic de transit. Les travaux d'un tunnel Est, réservé aux véhicules légers, sont en cours pour une mise en service d'une première section, Rueil-Malmaison – A13, fin 2007 et de la seconde section, A13 – Pont Colbert à Versailles, en 2009. Il convient de maintenir le projet de second tunnel Ouest, accessible à tous les véhicules dont les poids lourds, entre Rueil-Malmaison et A12 à Bailly.

A104 – Bouclage de la Francilienne à l'Ouest, entre Méry-sur-Oise et Orgeval, afin de compléter le réseau structurant de niveau régional et national à l'ouest de la région parisienne et détourner le trafic de transit et d'échanges des zones urbaines entre l'autoroute A15 dans le Val d'Oise et l'autoroute A13.

Ce projet, seul barreau manquant au bouclage de la Francilienne, est indispensable au développement du territoire yvelinois. Suite au Débat Public qui s'est tenu durant le premier semestre 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 (suivant le tracé vert) et la poursuite des études de ce projet.

A l'occasion de ce Débat Public, le Département a souligné le caractère essentiel du bouclage de la Francilienne d'une part pour contribuer à résorber la saturation routière de l'ouest Parisien et d'autre part pour améliorer l'accessibilité et renforcer ce faisant l'attractivité économique des grands pôles de développement de l'ouest francilien (Cergy-Pontoise, la vallée de la Seine, Poissy et Saint-Quentin-en-Yvelines) qui constituent des enjeux stratégiques pour la Région Ile-de-France. La position du Département est de se conformer à la décision de l'Etat même si le tracé pose questions pour certains territoires. L'Etat s'est engagé à rechercher, lors de l'élaboration du projet « toutes les améliorations raisonnablement envisageables » afin de mieux intégrer ce projet dans les secteurs traversés.

Afin de faciliter l'avancement de ce projet et de l'intégrer au mieux dans son environnement, le Département s'engage à apporter sa contribution à la mise en œuvre de la protection des riverains (bruit, qualité de l'air, insertion paysagère...). Toutefois, il convient de noter que son coût initial élevé (plus de 2 Milliards d'euros) ainsi que de longues procédures administratives et juridiques, ne laisse pas augurer d'une réalisation rapide par l'Etat.

A12 – Prolongement de l'A12 entre Montigny-le-Bretonneux et Les Essarts-le-Roi, afin de compléter le réseau structurant de niveau régional et national à l'ouest de la région parisienne et détourner le trafic de transit et d'échanges des zones urbaines traversées par la RN10.

Suite au Débat Public qui s'est tenu durant le premier semestre 2006, l'Etat a retenu, par décision ministérielle du 24 octobre 2006, le principe d'un prolongement à 2x2 voies de l'autoroute A12 entre Montigny-le-Bretonneux et Les Essarts-le-Roi (suivant le tracé 2 C') et de la poursuite des études de ce projet.

A l'occasion de ce Débat Public, le Département a affirmé la nécessité du prolongement de l'A12 pour le développement et l'attractivité du département et permettre la requalification de la RN10, condition indispensable à la réussite du GPV Trappes – La Verrière. De la même façon que pour A104, afin de faciliter l'avancement de ce projet d'un coût initial estimé à 600 millions d'euros et de l'intégrer au mieux dans son environnement, le Département est prêt à s'engager à apporter sa contribution au titre de l'intégration de ce projet dans l'environnement pour la protection des riverains en zones urbaines (notamment à Montigny-le-Bretonneux et à la Verrière).

RN10 – requalification entre Trappes et les Essarts-le-Roi. Cette opération dont l'aménagement préserve la capacité actuelle de la RN10, comporte en particulier l'enfouissement de la RN10 à Trappes sur près de 300 mètres afin de réduire les nuisances inacceptables pour les riverains et d'opérer la recouture urbaine de la ville condition essentielle à la réussite du GPV de Trappes.

Le Département y est engagé activement et pour cette opération de la RN10 il contribuera financièrement à l'aménagement dénivelé des carrefours RN10 x RD912 et RN10 x RD23 , ainsi qu'à la dénivellation du carrefour RN 10 x RD 13 de la Malmedonne à la Verrière, dans le cadre de la restructuration du quartier de la gare. Cette opération constitue une des priorités pour le Département. Il importe que l'Etat mobilise les financements nécessaires et l'inscrive au futur Programme de Développement et de Modernisation d'Itinéraire pour une réalisation dans les toutes prochaines années.

Par ailleurs, il est important de noter que, dans le cadre du Débat Public sur le prolongement de A12, l'Etat, lors de sa décision ministérielle du 24 octobre 2006, a réaffirmé le principe de cette requalification de la RN10 en « boulevard urbain qui devra permettre le développement des transports en commun et des modes doux »

RN10 – Déviation à 2x2 voies de Rambouillet, afin d'augmenter la capacité de la voie et d'en améliorer la sécurité. Dans la continuité de la mise à 2x2 voies de la RN10 entre Rambouillet et Ablis, en cours d'achèvement, il importe que l'Etat mette en place les financements nécessaires à la réalisation de cet aménagement dont l'enquête publique a eu lieu en 2006. Cet aménagement permettra d'assurer une liaison sécurisée entre Rambouillet et Ablis (A11 - A10).

A13 – Mise à 2x3 voies entre Orgeval et Rocquencourt, afin d'augmenter la capacité de cet axe, déjà saturé. Compte tenu du besoin urgent de donner de la capacité à cette autoroute, le Département demande à l'Etat de faire de ce projet une priorité, d'autant plus qu'il ne pose pas de difficulté en terme d'emprise. Il s'agit donc de le déconnecter du bouclage de la Francilienne, en raison du délai de réalisation cette dernière.

A 13 – Déplacement du péage de Buchelay plus à l'Ouest ou mise en œuvre d'une solution alternative par création de voies nouvelles d'accès longeant à A 13. Dans le cadre du développement de la Vallée de la Seine et de la réussite de l'OIN Seine Aval et afin de soulager le réseau routier local, il est indispensable de faciliter le rabattement sur l'autoroute A 13 pour le développement du secteur à l'Ouest de Mantes la Jolie. Pour ce faire il importe de réaliser soit un déplacement du péage de Buchelay vers la forêt de Rosny sur Seine soit la création de voies latérales à l'autoroute A 13. Par ailleurs l'autoroute A 13 devra être élargie à 2 x 4 voies entre Orgeval et Mantes pour permettre la bonne accessibilité du territoire de l'OIN Seine Aval.

RN12 - Mise à 2x3 voies entre Plaisir et Saint-Cyr-l'Ecole (Epi d'Or) afin d'améliorer la capacité de cet axe déjà saturé aux heures de pointe. En outre, cet aménagement permettra de conforter les effets positifs de la mise à 2 x 3 voies de la RN 12 réalisée récemment entre l'Epi d'Or et le Pont Colbert et limiter les impacts à l'ouest lors de la mise en service en 2009 du bouclage de A86 au Pont Colbert qui induira un apport sensible de trafic.

RN184 – Aménagement entre St Germain-en-Laye et Conflans-Sainte-Honorine.

Cette opération inscrite au Contrat de Plan Etat-Région 2000-2006 n'a fait l'objet d'aucune avancée significative en matière d'études et ce, du fait de l'attente de la décision sur le bouclage de la Francilienne.

Or, il est extrêmement urgent pour des raisons de sécurité, de réaliser un aménagement de cet axe pour lequel le Département s'est déjà engagé à participer financièrement. Par ailleurs, le carrefour du Bel Air RN184 x RN 13 – nœud routier particulièrement contraint et régulièrement congestionné doit être traité dans les plus brefs délais par l'Etat.

B .1.2 - Les opérations d'accompagnement indispensables

A86 – Mise à 2x4 voies entre le Pont Colbert et la RN118. Cette opération, d'une longueur d'environ 5 km, est nécessaire d'une part dans le cadre du bouclage de A86 entre Rueil-Malmaison et le Pont Colbert à Versailles et de l'apport de trafic attendu, et, d'autre part, pour accompagner le pôle de développement de Versailles – Vélizy - Villacoublay.

RN191 – Aménagement entre Ablis - échange avec la RN10 - et Allainville. Ce projet a pour objectif d'améliorer la sécurité d'une voie fortement accidentogène. Il a fait l'objet d'une concertation fin 2005 - début 2006 qui a amené l'Etat à lancer des études d'aménagements alternatifs avec un tracé plus éloigné des zones d'habitations. Le Département fera part de son avis sur les caractéristiques de cette voie au vu des études complémentaires.

Echangeur RN12xRD91 – Cet échangeur doit permettre une meilleure accessibilité à Saint-Quentin-en-Yvelines à partir de l'axe structurant RN12. La concertation a été réalisée en 2005 mais, depuis, ce projet fait l'objet de nouvelles études pour en minimiser l'impact sur l'environnement. Il importe que l'Etat propose rapidement des solutions car cet échange constitue un élément important pour le développement du secteur de Saint-Quentin-en-Yvelines et l'aménagement du Plateau de Satory.

Echangeur A14 – Boucle de Montesson – Compte tenu de la capacité d'A 14 et des conditions de circulation dans la boucle de Montesson, le Département est favorable à un ½ échangeur permettant d'assurer les mouvements vers la province pour tous les véhicules et en plus à un ½ échangeur permettant d'assurer les mouvements vers Paris pour les transports en commun routiers.

A126 – Desserte du plateau de Massy-Saclay-Saint-Quentin-en-Yvelines afin de mieux irriguer le secteur et dans la perspective de l'OIN. Ce projet figure au Porter à Connaissance de l'Etat dans le cadre de la révision du SDRIF. Le Département, conscient des nécessités de desserte routières du futur OIN et de l'absence réelle de liaisons alternatives, prend acte de ce projet dont les emprises ont été réservées dans le site classé de la Vallée de la Bièvre.

Echangeur A14 à Chambourcy et mise à 2x2 voies de la RN 13 entre le chemin Neuf et le Bel Air à Saint Germain en Laye afin d'une part, d'améliorer le trafic routier à l'échelle régionale et d'autre part, d'améliorer la capacité et la sécurité de la RN 13. Les travaux de cette opération dont la maîtrise d'ouvrage est assurée d'une part par la SAPN et d'autre part par l'Etat doivent être lancés en 2007.

B 2 – Les projets sur les routes départementales

Le réseau structurant départemental est constitué de voies assurant le maillage du territoire, notamment la desserte des pôles urbains du département. Il est nécessaire de le développer afin de répondre aux problèmes de saturation chronique constatée, de pallier le manque de franchissements de Seine, et enfin, d'apporter les conditions d'un développement des territoires.

Le réseau structurant départemental sera complété et amélioré, d'une part, par les grandes infrastructures structurantes et, d'autre part, par les déviations ou voies nouvelles et aménagements spécifiques.

Il importe de souligner qu'il s'agit de lister ici les projets concernant ce réseau structurant départemental, mais que l'Assemblée Départementale, lors des phases opérationnelles, aura de nouveau à débattre sur les projets eux-mêmes et leurs caractéristiques (tracé, profil en travers,...) suite aux études qui auront été menées en concertation avec les territoires concernés.

B.2.1 - Les grandes infrastructures structurantes avec leurs franchissements de Seine :

Création d'une liaison RD190-RD30 avec un nouveau franchissement de Seine par un pont à Achères. La décision sur le tracé A104 – Bouclage de la Francilienne à l'Ouest, entre Méry-sur-Oise et Orgeval – ayant été prise, le Département peut dès lors lancer cette opération d'intérêt local. 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 Chanteloup. 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 Chanteloup.

Le Département réaffirme l'intérêt de ce projet que l'Assemblée Départementale a accepté de confirmer le 16/02/2007, en soulignant que la liaison entre la RD30 et la RD190 n'a aucune vocation à se substituer à l'A104 mais est complémentaire et absolument nécessaire pour la Boucle de Chanteloup.

Ainsi, avec ses 3 franchissements de Seine, à Achères, Poissy et Triel, le désenclavement sera efficace.

Il est à noter que la RD154, qui a une vocation strictement locale, ne sera pas aménagée entre Orgeval et Vernouillet et qu'un échangeur entre la RD154 et l'A13 à Orgeval, n'est pas envisagé.

Réalisation d'une liaison Seine-aval – Saint-Quentin-en-Yvelines entre l'autoroute A13 et la RN12, afin de mettre en relation l'agglomération de Mantes et plus largement le territoire de l'O.I.N. Seine-Aval, dont elle est une condition de sa réussite, à l'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines-Versailles-Vélizy. Cette liaison a également pour objectif de détourner de la RD191 et de soulager l'ensemble des voies départementales, entre la RD 983 à l'Ouest et A12 à l'est, du trafic de transit et d'échanges. Les études de trafic permettront ultérieurement de définir les caractéristiques du projet et ses points d'échanges mais il apparaît clairement, compte-tenu des contraintes physiques et naturels et de l'occupation du sol, que le tracé ne peut s'inscrire en fond de vallée par un aménagement sur site de la RD actuelle ou de déviations locales. Ce projet, à réaliser sur le plateau, en conformité avec le porter à connaissance de l'Etat dans le cadre de la révision du SRIF, devra être exemplaire en matière d'insertion environnementale (souplesse du tracé, mise en valeur des paysages, prise en compte des cheminements locaux, des impacts sur le territoire,...) et s'attachera à valoriser les modes de déplacement alternatifs avec notamment son utilisation pour les dessertes de pôles à pôles par bus. Par ailleurs, le Département, conformément au SDADEY, devra s'assurer que toutes les dispositions seront prises, d'une part, en matière de maîtrise de la pression foncière afin de proscrire toute urbanisation sur les espaces agricoles, notamment à proximité des points d'échanges et, d'autre part, afin de préserver et de valoriser les sites paysagers et les milieux écologiques traversés.

Les caractéristiques et le tracé de ce projet seront définis à l'issue d'études préliminaires et d'une concertation avec les territoires concernés.

Il est à noter qu'en aucun cas cette liaison, dont l'intérêt est avant tout départemental, 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. Le Département a d'ailleurs demandé la suppression, dans le cadre du projet de révision du SDRIF, de la liaison RN12-RN10. Comme indiqué dans le SDADEY, cette liaison ne sera donc pas prolongée au-delà de la RN12. 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 RN154 et l'A28.

Réalisation d'une liaison Seine-Aval – Cergy-Pontoise (C13 – F13) entre l'autoroute A13 à Epône et Cergy-Pontoise dans le Val d'Oise, afin de mettre en relation l'agglomération de Mantes et plus largement le territoire de l'O.I.N. Seine-Aval, à celle de Cergy-Pontoise et, au-delà, à l'aéroport Roissy-Charles de Gaulle. Elle est de même une condition de la réussite de l'O.I.N. Seine-Aval.

Ce projet a de même pour vocation de détourner de la RD190, de la RD922 et de la RD28, aux caractéristiques inadaptées, le trafic de transit, notamment poids lourds, sources d'importantes nuisances dans les traversées de nombreuses communes. De la même façon que pour le projet de liaison Seine-Aval – Saint-Quentin-en-Yvelines, ce projet d'intérêt interdépartemental sera exemplaire en matière d'insertion dans son environnement.

Les caractéristiques et le tracé 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 C13 à l'ouest de F13 (Gargenville) est abandonnée. Cette liaison ne saurait se substituer à la Francilienne (A104).

B.2.2 - Les infrastructures nouvelles locales : déviations ou voies nouvelles, franchissement de Seine, aménagements spécifiques

De nombreux projets ont été initiés par le Département, certains depuis de longues années, qui n'ont pu encore aboutir à ce jour du fait de procédures longues et complexes. Tous ces projets dont les principaux sont présentés ci-après, participent à la structuration du réseau départemental, permettant d'irriguer les territoires et de faire face au développement économique et de l'offre résidentiel.

Les déviations ou voies nouvelles :

Ces déviations ou voies nouvelles ont pour objectifs de soulager les centres-villes du trafic de transit et de réduire les nuisances induites (insécurité, pollution, bruit,...). Elles permettent d'améliorer la sécurité et les conditions de circulation pour tous les modes de déplacement et de mener une requalification urbaine des voies déviées. Il en est ainsi des opérations suivantes :

- **Voie de contournement de la RD154 à Verneuil-sur-Seine et Vernouillet (24 M€)**. La DUP a été prononcée par arrêté du 25 avril 2005.
- **Voie nouvelle à Poissy (RD308)** (coût non estimé) traitée en boulevard urbain (boulevard de l'Europe) afin de faciliter et organiser le développement de l'urbanisation à Poissy, dans le quartier Saint-Sébastien et favoriser l'accessibilité au site de PSA. De même, un projet de passage souterrain à gabarit réduit dans le sens sud-nord (dénivellation de la RD190) est envisagé pour soulager la place de L'Europe.
- **Déviations de la RD 308 entre Maison Laffitte et Saint Germain en Laye - La Frette sur Seine (Val d'Oise)** (coût non estimé) afin de proposer un nouvel itinéraire de transit Ouest-Est facilitant la traversée de la boucle de Saint-Germain-en-Laye depuis Triel vers la Petite Couronne. Le lancement de ce projet nécessite des accords locaux préalables, notamment de la commune de Frette sur Seine et du Conseil Général du Val d'Oise.
- **RD121 – Voie Nouvelle à Sartrouville et à Montesson (93 M€)** afin d'assurer de bonnes conditions de circulation (fluidité, sécurité), de soulager le centre-ville de Sartrouville, améliorer l'accès à la gare, et de supprimer la circulation automobile de transit qui emprunte actuellement les voies locales. Le projet intègre des mesures pour préserver les habitations riveraines et les activités agricoles. L'enquête publique est prévue courant 2007.
- **Déviations de la RD307 à Saint-Nom-La-Bretèche et Noisy-le-Roi (27 M€)**. La déclaration d'utilité publique a été prononcée par arrêté du 30 novembre 2004. Les acquisitions foncières démarrent en 2007 et les travaux en 2008.
- **Déviations des RD98 et RD11 à Plaisir – Les Clayes-Sous-Bois (22.2 M€)**. Cet aménagement, en cours de travaux, permettra également d'améliorer la desserte des zones d'activités et commerciales.

- **Déviations de la RD938 à Buc** (coût non estimé) afin de compléter le maillage du réseau départemental et de faciliter l'accès à l'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines et la desserte des territoires du Sud Est Yvelinois entre la RN 12, la RD 36 et la RD 906. Dans les années 1980, le Département avait initié un projet de déviation à l'Est de la RD 938 pour, en particulier, supprimer le trafic des poids lourds qui encombre cet axe en agglomération. Ce projet, déclaré d'utilité publique, n'a pu aboutir en raison de l'hostilité des habitants situés à proximité du site, conduisant, suite à des recours, à une décision d'annulation par la Cour Administrative d'Appel de Paris du dit projet. De plus, le site traversé par ce projet de déviation a été 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 procédure actuellement au niveau régional 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.
- **Déviations de la RD 58 au Mesnil Saint Denis** (coût non estimé) afin de contourner le centre-ville du Mesnil-Saint-Denis pour faciliter l'accès à la RN 10 en venant de l'Est (RD 13). Ce projet est lié au prolongement de l'autoroute A 12.
- **Déviations d'Orphin et renforcement-recalibrage de la RD176** (10.2 M€) afin de dévier du village, le trafic généré par l'ouverture de l'échangeur entre la RN 10 et la RD 176. Elle permettra grâce à la réalisation en cours par l'Etat d'un échangeur entre la RN 10 et la RD 176, de constituer une déviation sud de Rambouillet et de soulager ainsi les trafics provenant de l'Ouest de la RD 150 et 906 en traversée de la ville. Les enquêtes publiques se sont tenues du 8 janvier au 16 février 2007.
- **RD 983 déviations de Richebourg** (13 M€). La DUP a été prononcée par arrêté du 25 avril 2005. Une procédure d'aménagement foncier préalable aux travaux est en cours. Entre Maulette et Mantes, la RD983 pose des problèmes aigus de sécurité et de nuisances du fait de son trafic important notamment des Poids Lourds. Or, toutes les villes traversées ne peuvent faire l'objet de déviation. Avec la liaison Seine-Aval – Saint-Quentin-en-Yvelines, cette R.D verra son trafic apaisé.
- **Réaménagement de la RD 201 à Bennecourt et création d'une voie de liaison** (3.8 M€) afin de permettre des conditions satisfaisantes de circulation dans la traversée de BENNECOURT par la mise en place d'un plan de circulation. Le projet a été déclaré d'Utilité publique le 21 janvier 2007.

Franchissement de Seine :

Cet aménagement vise à palier le manque crucial de franchissement de Seine, à l'origine de reports de trafics et de congestion

- **Nouveau franchissement de Seine lié au contournement des Mureaux** (coût non estimé). Il permettra d'améliorer les échanges de rive à rive et de soulager le pont actuel entre Meulan et les Mureaux, congestionné la plus grande partie de la journée ainsi que les conditions de circulation et de sécurité dans la traversée des Mureaux. 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 C13-F13

Les aménagements spécifiques :

Ils portent sur l'amélioration d'échangeurs, la requalification ou le réaménagement d'axes existants.

- **Requalification à 2 x 2 voies en boucle urbaine de la RD 190 entre le nouveau pont à TRIEL et le pont de POISSY** (environ 7,5 M€TTC) afin d'améliorer les conditions de circulation et la sécurité de la RD 190 dans la boucle de Chanteloup compte tenu des projets d'urbanisation. Ce projet s'inscrit dans la continuité de l'aménagement de la liaison Pont d'Achères – RD30 afin de contribuer au désenclavement de la Boucle de Chanteloup. L'approbation du dossier de prise en considération par l'assemblée départementale est prévue en mars 2007 pour une enquête publique début 2008.
- **Aménagement du carrefour de la Maladrerie sur la RD113** (ex RN 13) (22 M€) actuellement saturé. Suite au transfert de la RN 13 au département au 1er Janvier 2006. Le projet consiste à réaliser un giratoire dénivelé au carrefour RD113 x RD30. Les travaux débuteront fin 2007. Par ailleurs **le réaménagement de la RD113 (ex RN13) est en cours d'étude pour une mise à 2X2voies urbaine depuis Orgeval (carrefour des quarante sous) jusqu'à la RN 13 (chemin neuf)** afin de répondre aux problèmes de saturation de cet axe et aux développements de projets d'intérêt économique envisagés sur les communes de Poissy, Aigremont et Chambourcy. Cet aménagement à la charge des opérateurs d'urbanisme sera prolongé par la **requalification de la RD 113 dans la traversée d'Orgeval** afin de faciliter et de rationaliser les accès aux commerces bordant la RD 113 mais cela suppose la réalisation par la zone commerciale d'une voie de desserte interne à cette zone.
- **Echangeur RD 113 x RD 321 à Bougival** (coût non estimé) afin de délester la voirie communale (rue du Général Leclerc) qui supporte un trafic d'échange entre la RD 13 et la RD 321 et de compléter l'échangeur.
- **Aménagement de la RD30 à Plaisir** (78 M€), entre la RN12 et le giratoire du Petit Saint-Cloud (RD 11) afin d'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 voie, développer les aménagements en faveur des circulations douces, rendre le centre-ville aux Plaisirois et favoriser l'économie locale. L'enquête publique s'est tenue du 8 janvier au 16 février 2007.
- **Création d'une bretelle supplémentaire à l'échangeur RN12 x RD912 avec demi-échangeur à Houdan** (coût non estimé) (améliorer l'accessibilité à la ZAC de la Prévauté), afin de soulager la traversée de Houdan par la RD912.
- **Aménagement de l'échangeur de Mantes-Est A13xRD983 – RD 113** (4 à 5 M€), afin de résorber l'engorgement de l'échangeur aux heures de pointes du matin et du soir et de permettre une meilleure accessibilité au Mantois.

Les suppressions de passages à niveaux :

Le Département s'attachera également et en particulier à l'intégration des transports en commun sur le réseau routier départemental avec d'une part l'amélioration des passages à niveau et d'autre part la réalisation d'aménagements spécifiques (aménagement des carrefours avec priorité bus, couloirs en site propre,...).

- **Suppression de l'aménagement du PN 7 à MARLY-LE-ROI** (5,7 M€) pour améliorer la sécurité. Ce projet s'inscrit dans le moyen terme.
- **Suppression du PN 8 à CHANTELOUP-LES-VIGNES** (coût non estimé) afin de supprimer le passage à niveau sur la RD 22 au centre de Chanteloup-les-Vignes et d'améliorer la sécurité, dans le cadre d'une opération de requalification et de restructuration urbaine. Ce projet est prévu sur du long terme.
- **Suppression du PN 65 à Jouy-en-Josas** (10 M€) afin de supprimer le passage à niveau existant sur la RD 446 par la création d'un passage inférieur sous la voie de la ligne SNCF du RER C. Les études préliminaires seront engagées en 2007.

A l'instar des couloirs bus sur les RD 190 et RD 10, le Conseil Général des Yvelines examinera la faisabilité d'aménagements en faveur des transports en commun à l'occasion des travaux réalisés sur les routes départementales, sous réserve qu'ils ne pénalisent pas la circulation automobile.

Le Département va mettre en œuvre l'ensemble de ses moyens pour mener ces études et opérations dans les meilleurs délais. Compte tenu de leur coût global, le Département sollicitera la Région dans le cadre de la nouvelle génération des contrats particuliers Région Département.

Bien évidemment, les opérations décrites ci-dessus ne constituent pas une liste limitative des études et projets qui seront menées ces quinze prochaines années. Le développement économique et urbain du Département, les grandes opérations d'aménagement qui y seront menées, voire les nouveaux comportements en matière de déplacement, induiront de nouveaux besoins auxquels il faudra répondre.

B.3 - Des actions permanentes à mener et à renforcer pour la sécurité et l'exploitation des infrastructures routières

Il s'agit d'actions visant à améliorer l'entretien et l'exploitation du réseau départemental qui permettent d'agir sur l'insécurité routière, d'optimiser la fluidité du trafic et de mieux intégrer les préoccupations environnementales.

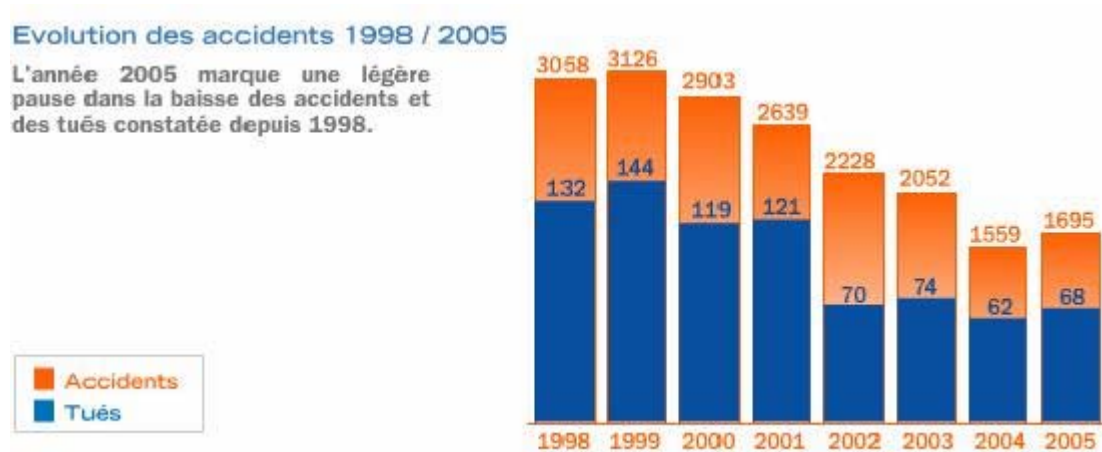
Dans le domaine de l'entretien du réseau, le Département poursuivra son action pour garantir aux usagers de la route des conditions d'uni et d'adhérence des chaussées qui contribuent à la sécurité (une meilleure adhérence renforce les distances de freinage) et permettent également de limiter les nuisances sonores générées par les défauts ou les imperfections de chaussées. Parallèlement, pour maintenir en bon état tous les équipements nécessaires sur la route (signalisation, éclairage public, glissières de sécurité...), une surveillance régulière des routes départementales (patrouillage) continuera d'être assurée en permanence par les équipes des subdivisions départementales réparties sur le territoire. De même le Département poursuivra son effort de gestion et de suivi phytosanitaire de son patrimoine arboricole routier (plantations d'alignement) et améliorera le traitement des végétaux par l'utilisation de produits plus adaptés à l'environnement.

Dans le domaine de l'exploitation des routes départementales, des vérifications plus régulières seront effectuées afin d'optimiser les réglages des carrefours à feux et ainsi fluidifier le trafic et contribuer à limiter les nuisances sonores et la pollution à ces carrefours. Les conditions d'exploitation et de viabilité hivernale seront également adaptées afin d'améliorer les conditions de stockage et d'épandage des fondants routiers. Ces actions devraient permettre de réduire la quantité de sel utilisé tout en optimisant les conditions de circulation en hiver.

Dans le domaine de la lutte contre l'insécurité routière qui reste un enjeu majeur, le Département poursuivra son effort, déjà soutenu depuis plusieurs années, en consacrant environ 4 M€ par an pour réaliser des actions spécifiques dans le cadre du programme annuel d'amélioration de la sécurité routière sur les routes départementales (aménagement de points singuliers et de sections dangereuses, installation de feux tricolores, aménagements et dispositifs pour réduire les vitesses à l'entrée ou dans les agglomérations, traitement des chaussées glissantes et des obstacles latéraux dangereux...).

Ces efforts ont contribué à la diminution du nombre d'accidents corporels recensés dans les Yvelines depuis : 3126 accidents en 1999 dont 132 tués contre 1695 accidents en 2005 et 68 tués, comme le montre le graphique ci-après :

Tableau évolution des accidents 1998/ 2005



B.4 - Les aides aux communes en matière d'infrastructures routières

Pour accroître son action contre l'insécurité routière le Département s'engagera à mettre en place un nouveau programme d'aide aux communes leur permettant de traiter les sources réelles ou potentielles d'insécurité routière sur les routes départementales de leurs agglomérations, à l'instar du programme exceptionnel décidé par l'Assemblée Départementale le 20 décembre 2001 qui concernait les communes de moins de 5 000 habitants.

En outre, concernant les aménagements des arrêts de transports scolaires, qui ne sont financés que par le produit des amendes de police et répartis par le Département au profit des communes de moins de 10 000 habitants, le Département étudiera un financement complémentaire pour aider les communes et accélérer la programmation de ces travaux.

Enfin le Département continuera à aider financièrement les communes à aménager les routes départementales en agglomération et les voies communales dans le cadre des programmes existants. Afin de prendre en compte un plus grand nombre de besoins exprimés par les petites communes, en particulier, les programmes actuels seront adaptés.

C – Les mesures en faveur de l'éco-mobilité, du développement durable et de l'environnement

La saturation du réseau routier, la hausse du prix du pétrole, la préservation de la qualité de l'air, la lutte contre le changement climatique, l'économie d'énergie, imposent le développement de l'éco-mobilité et la diversification des modes de transport.

L'éco-mobilité désigne l'ensemble des déplacements alternatifs à la voiture individuelle, moins polluants, plus économes en énergie et moins générateurs d'émissions de gaz à effets de serre (CO2). Bien que peu significatifs actuellement dans la masse des déplacements, il convient de favoriser ces nouveaux modes émergents qui contribuent à améliorer l'offre de transport et la qualité du cadre de vie.

C.1 - Une nouvelle politique en faveur des circulations douces

Pour favoriser les nouveaux moyens de déplacements « alternatifs » aux circulations motorisées et répondre aux attentes des usagers en termes de sécurité, de qualité de vie et de cohérence d'itinéraires, une nouvelle politique en faveur des circulations douces a été adoptée à l'unanimité par l'Assemblée Départementale le 23 juin 2006.

Cette politique volontariste s'articule autour de 3 volets :

↪ La réalisation de nouveaux aménagements départementaux

- ✓ Sur les routes départementales, hors agglomération : dans le cadre du programme départemental de modernisation et d'équipement, étude systématique des possibilités d'intégration des circulations douces, et sécurisation des modes doux entre zones habitées et gares, établissements scolaires, et sportifs (itinéraires inférieurs à 3km).
- ✓ Dans les collèges, les bâtiments et services départementaux : études systématiques d'aménagements cyclables dans les projets de construction ou de rénovation des collèges ; ainsi que ceux concernant les bâtiments départementaux sociaux, culturels et de loisirs.

↪ Un dispositif incitatif d'aide aux projets communaux et intercommunaux

Financement de projets de communes et structures intercommunales :

- aménagements pour cyclistes, piétons, personnes à mobilité réduite et plus exceptionnellement autres usagers (randonnée équestre, roller...);
- équipements d'accompagnement (mobilier, signalétique, stationnements pour vélos, plantations ...) et de sécurité ;
- mise en place de plans de déplacements scolaires « domicile-école » pédestres et cyclables.

↪ L'élaboration d'un schéma départemental de vélo routes et voies vertes ("V3") qui s'articulera avec le projet de schéma régional.

Par délibération du 23 juin 2006, le Conseil Général a autorisé le lancement d'études pour la réalisation d'un réseau de vélo routes et de voies vertes dans les Yvelines. Ces études devront permettre d'aboutir à la création d'un schéma départemental élaboré en concertation avec les communes et groupements de communes, dans le bus de :

- créer une cohérence des itinéraires sur l'ensemble du département et au niveau régional,
- favoriser la découverte du patrimoine et des paysages,
- développer la pratique du vélo en améliorant la sécurité ;
- réduire l'utilisation de l'automobile sur les pôles touristiques et de loisirs,
- améliorer la qualité de la vie.

Enfin, en complément à la politique décrite ci-dessus, un programme de Franchissement d'Infrastructures Linéaires par les circulations douces établi par le Conseil Général sera poursuivi, permettant de réduire les discontinuités des cheminements doux, d'améliorer leur fréquentation.

C.2 -Actions en faveur de déplacements respectueux de l'environnement

La politique départementale de l'environnement, adoptée le 24 novembre 2006, a pour objectif de faire des Yvelines un Département de référence en matière d'écologie en Ile-de-France, soucieux de la bonne gestion des ressources, du développement des éco-activités, des modes de déplacements respectueux de l'environnement, de la préservation des espaces naturels et de la biodiversité.

Le Département doit être exemplaire notamment dans :

- la promotion des véhicules propres,
- la gestion de ses projets routiers, avec le recours aux énergies renouvelables et aux matériaux locaux et à de nouveaux procédés moins consommateurs d'énergie,
- la gestion des déplacements du personnel départemental, avec l'élaboration d'un plan de déplacement d'entreprise (PDE) avec en première étape une étude de diagnostic et la mise en place d'un service de covoiturage pour les agents du Conseil Général des Yvelines.

C.2.1 – Véhicules propres

Afin de promouvoir l'émergence de nouvelles filières énergétiques, le Département des Yvelines continuera de favoriser, par des aides financières l'acquisition par les communes de véhicules propres fonctionnant à l'électricité, au GPL (gaz de pétrole liquifié) ou au GNV (gaz naturel de ville). Cette aide est élargie à l'acquisition de flottes de vélo depuis le 24 novembre 2006. Le dispositif permet actuellement le financement, à hauteur de 100 euros par vélo, l'acquisition d'une flotte de 5 vélos pour les communes de moins de 2 000 habitants et de 20 vélos pour les autres communes.

C.2.2 - Recours à des matériaux locaux et à de nouveaux procédés

1) L'utilisation et le recyclage des matériaux locaux

L'objectif est à la fois d'ordre économique et environnemental (par la diminution du transport routier des granulats et des matériaux : économie de carburant, moindre sollicitation du réseau routier, diminution des nuisances sur les populations) et en terme de gestion durable de la ressource, (préservation des matériaux naturels en privilégiant le recyclage ou les techniques alternatives).

La Direction des Routes et des Transports des Yvelines recourt depuis longtemps à des procédés de traitement des sols en place, valorise les bétons et produits de démolition recyclés, et utilise, si possible, des matériaux à base de mâchefers d'incinération des ordures ménagères.

Par ailleurs des expériences de retraitement des chaussées en place, à froid, seront reconduites et développées dès 2007. De même, à l'occasion d'un recalibrage de route existante, la réalisation de poutres de rives en béton autoplaçant et autocompactant, formulé avec des matériaux recyclés, sera testé dans la perspective d'économiser ressources et énergie.

2) Les nouveaux procédés économes en énergie

Ces dernières années, des enrobés dits « tièdes » ou « semi-tièdes » sont apparus parmi les procédés d'entreprise. Le principe consiste à moins chauffer le matériau, et donc à économiser l'énergie, à lutter contre la diminution de la couche d'ozone en réduisant les émissions de gaz à effet de serre et de composés organiques volatiles, à réduire les nuisances et à améliorer la sécurité des personnels de chantier ainsi que des usagers de la route lors de l'application.

Des résultats significatifs ont été obtenus dans ce domaine, et il est envisagé de généraliser à court terme ces techniques qui ont été expérimentées en 2005 et 2006 sur les routes départementales des Yvelines.

De même est apparu récemment un nouveau liant d'origine végétale, le Végécol. Composé de matières renouvelables issues de l'agriculture, il est capable de performances supérieures à celles du bitume, et pourra valablement être utilisé pour la fabrication de divers revêtements routiers, en particulier pour ceux des pistes cyclables en raison de sa souplesse d'utilisation et des colorations diverses qu'on peut lui donner.

C.2.3 - Covoiturage

Le covoiturage consiste à regrouper plusieurs personnes de foyers différents, dans une même voiture, pour effectuer un trajet en commun.

Les principaux objectifs poursuivis sont les suivants :

- réduire le trafic automobile, les embouteillages et la pollution,
- faciliter les déplacements des personnes,
- diminuer les problèmes de stationnement,
- économiser sur les frais liés à la voiture.

Dans le cadre de sa politique de développement durable, le Conseil Général des Yvelines proposera, dans une première étape et dans le cadre de son futur plan de Déplacement d'Entreprise (PDE), un service de covoiturage à ses agents. Celui-ci sera précédé par une étude diagnostic pour connaître de manière détaillée les pratiques modales, les freins et les motivations des agents.

Ce service de covoiturage se présentera sur un site internet accessible seulement aux agents du Département.

Les différents lieux de travail du Conseil Général seront recensés et le service disposera d'une interface de gestion des inscriptions, des trajets et contrôle des inscriptions avec des statistiques détaillées.

Il s'agira d'une première expérimentation en prévision d'une ouverture éventuelle au grand public.

C.2.4 – Les modes alternatifs pour le transport de marchandises

L'alternative ferroviaire et fluviale au transport routier de marchandises, face à un phénomène de congestion croissante des axes routiers en Ile de France, permet de répondre pour partie aux enjeux énergétiques et environnementaux.

- Pour que l'approvisionnement de l'Ile-de-France, et donc celui des Yvelines, soit en partie assuré par fer, il faut que des capacités fret soient préservées (y compris aux heures de pointe) sur les radiales ferrées qui convergent vers la capitale. La vocation fret de la grande ceinture, qui relie ces radiales entre elles doit être préservée.

Les projets de grands corridors ferroviaires, dont « l'autoroute ferroviaire sud-ouest / nord-est », doivent pouvoir passer par l'Ile-de-France et y proposer une ou plusieurs haltes et donc préserver les sites logistiques embranchés fer.

- De même, la voie d'eau doit participer au report modal souhaité et il faut également aménager les infrastructures fluviales. La mise en service progressive du nouveau terminal à conteneurs Port 2000 du Havre engendra une croissance des flux à destination de l'Ile-de-France, du nord-ouest et de l'est européen ce qui nécessitera l'aménagement au sein de la région Ile-de-France de ports à conteneurs pour y traiter ces nouveaux trafics. De plus, dans la perspective de la future liaison fluviale à grand gabarit Seine-Nord Europe, l'aménagement de plates-formes en entrée d'Ile-de-France pour réceptionner les conteneurs et les granulats sera indispensable. Ces plates-formes seront complétées par le réseau actuel de ports urbains dont les emprises doivent être maintenues car ils permettent de faire pénétrer jusqu'au coeur de l'agglomération des marchandises par voie d'eau.

Aussi, les grands sites historiques de la logistique en Ile de France doivent être préservés, qu'ils soient routiers, ferroviaires, fluviaux ou multimodaux. Ces sites (Gennevilliers, Courcouronnes, Limay, Rungis, Chantiers, Roissy, Le Bourget, Villeneuve-Saint-Georges et Valenton), situés pour la plupart au coeur de l'agglomération, sont indispensables à la région Ile-de-France et des Yvelines pour qu'elle assume ses propres besoins logistiques.

Mais cette capacité de traitement logistique doit encore être développée. L'aménagement de grands sites multimodaux permettant la massification des flux doit être prévu aux carrefours des grands axes routiers, ferroviaires et fluviaux. Il est nécessaire de réserver les disponibilités foncières pour la création ou le développement de ces grands sites multimodaux, afin d'éviter l'étalement de l'activité logistique le long des axes routiers. Ce sont les conditions nécessaires pour obtenir un report modal du transport de marchandises de la route vers le fer et la voie d'eau.

Avec le développement du trafic de conteneurs sur le Seine (granulats, déchets, produits manufacturés,...) et la future liaison Seine Nord-Europe, la valorisation dans les Yvelines, des sites portuaires de Limay, Triel sur Seine et Achères revêt un intérêt stratégique pour le territoire de la Seine Aval, reconnu en 2006 comme Opération d'Intérêt National (OIN).

En particulier les sites de Limay et Achères ont vocation à s'inscrire dans le cadre d'un schéma régional des plateformes multimodales de stockages et d'éclatement des marchandises définissant la localisation des principales implantations logistiques appelés à mailler le territoire francilien.

D'autres sites complémentaires seraient susceptibles d'accompagner l'offre sur les Yvelines à partir d'une valorisation des installations ferroviaires de Trappes, dont la gare fret génère un trafic significatif, et d'un développement des fonctions logistiques sur le pôle d'Ablis.

Les conditions d'attractivité de ces sites logistiques nécessitent le renforcement de leur accessibilité (A 104, RN 184, C13-F13, A 13) ainsi que des aménagements pour améliorer la multimodalité (fer - route - voies d'eau).

Il semble que pour répondre à un développement harmonieux du fret fluvial, un schéma interrégional de la logistique et des infrastructures fret doit être élaboré.

Enfin, une utilisation plus forte sera encouragée auprès des entreprises du Val de Seine pour le fret fluvial sur la Seine dont la capacité n'est utilisée qu'à 25%.