

**Direction Générale
des Services du Département**

Direction des Routes et des
Transports

Secrétariat Bureau Administratif

Affaire suivie par : Roland Jullienne
Poste: 7700

RAPPORT AU CONSEIL GENERAL

Séance du vendredi 23 mars 2007

SCHÉMA DES DÉPLACEMENTS DES YVELINES

Dans le cadre de la révision du Schéma Directeur de la Région d'Ile-de-France (SDRIF) le Conseil Général des Yvelines a organisé en avril 2005 une large concertation 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 (politique départementale en faveur du logement adoptée le 24 février 2006, 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, 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.

D'autre part, 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, les économies d'énergie imposent le développement de l'éco-mobilité et la diversification des modes de transport.

Aussi, l'amélioration des infrastructures, ferroviaires et routières, et le développement des autres modes de déplacement durable (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, pour l'offre résidentielle que pour la préservation de l'environnement.

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 des Yvelines (SDY) doit structurer l'action du Conseil Général des Yvelines jusqu'en 2020 en l'orientant en faveur d'une part de l'amélioration des conditions d'accès et de transport en vue de combler le retard dans la réalisation des grandes infrastructures et d'autre part de l'intermodalité, pour accroître notamment la part modale des transports en commun et des circulations douces, 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, décidées par l'Etat en 2006.

Cependant, toutes les mesures pour l'amélioration des déplacements en Yvelines ne relèvent pas uniquement des compétences du Conseil Général, mais aussi de celles de l'Etat, du Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF), de la Région d'Ile de France, des communes et des transporteurs. Le Schéma des déplacements porte sur les actions que le Conseil Général entend mener et impulser pour répondre aux attentes nécessaires au développement équilibré de son territoire, et ce d'autant que la révision du SDRIF et le projet de Contrat de projets Etat-Région adoptés mi-février 2007 par la Région d'Ile-de-France ne répondent pas aux attentes du Département des Yvelines.

1 – L'ETAT DES DEPLACEMENTS DANS LES YVELINES

1.1 - Une mobilité importante des Yvelinois, essentiellement interne au Département.

Une Enquête Globale de Transports (EGT) a été réalisée en 2001-2002. Elle donne une vision globale des déplacements à l'échelle de la Région d'Ile-de-France et des Yvelines.

Parmi les 35 millions de déplacements quotidiens en Ile-de-France, (+6% par rapport à 1991, +8,5% en Grande Couronne et + 13,8% dans les Yvelines), 43 % sont effectués par les habitants de la Grande Couronne où la voiture occupe une place prépondérante (59 % des déplacements). La part des transports en commun reste stable depuis 25 ans et représente 12,7 % des déplacements en Grande Couronne et 19,5 % à l'échelle régionale.

Les déplacements internes à la Grande Couronne ont connu une augmentation importante entre 1991 et 2001 (+ 12 %), 82 % des déplacements des habitants de la Grande Couronne ont lieu en Grande Couronne.

Dans les Yvelines, Département où la mobilité quotidienne est la plus importante d'Ile-de-France (3,65 déplacements par jour et par personne contre 3,5 pour l'Ile-de-France), plus de 3/4 des déplacements sont internes au Département.

Il convient d'observer qu'entre 1991 et 2001, l'augmentation de la population (de 6 ans et plus) a été de + 6% pour la Région Ile de France et de 9,7% pour la Grande Couronne alors que pour les Yvelines elle n'a été que de 3,4%.

Cela montre l'importance de l'évolution des déplacements dans le Département par rapport à l'évolution de la population yvelinoise et force est de constater que les conditions de déplacement ne se sont pas améliorées pendant cette période.

1.2 - Des conditions de déplacements dégradées.

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.

Sur le réseau ferré, essentiellement radial vers Paris, les Yvelinois demandent notamment des améliorations en matière de fréquence, d'amplitude, plus de trains directs, plus de régularité et une qualité de service améliorée (confort, propreté, information...). Pour autant, la Région ne les a pas entendus puisque le SDRIF, dans le cadre de sa révision, préconise de privilégier sur les radiales SNCF, la desserte de la proche Couronne au détriment de la Grande Couronne.

Pour le réseau de transports en commun routier, les Yvelinois réclament notamment une meilleure interconnexion des villes, pour les trajets domicile-travail (création de dessertes, amélioration en particulier des fréquences et de l'amplitude).

Quant aux routes, support principal des déplacements dans les Yvelines comme d'une façon générale en Grande Couronne, si elles sont considérées par les Yvelinois comme un atout, l'amélioration des conditions de circulation est demandée en priorité. En effet, 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. Le trafic se reporte en partie sur la voirie secondaire inadaptée, au détriment de la tranquillité des habitants et de la sécurité. La révision du SDRIF, adoptée récemment par la Région, ne prend pas en compte ces besoins puisque les projets routiers sont très souvent écartés, voire refusés, au bénéfice de projets de transports en commun dont les financements ne pourront pas pour autant être assurés dans la période d'application du SDRIF.

1.3 - Une complémentarité des modes de transports encore insuffisante.

Les réflexions prospectives menées sur des horizons de long terme, jusqu'en 2050, font apparaître que si la croissance de la mobilité est ralentie et que des modes alternatifs de transport sont développés, la prédominance de la route se maintiendra. Le scénario de rupture - crise des transports liée en particulier au coût et à la pénurie des carburants - n'est pas retenu.

Aussi, afin d'assurer la mobilité dont le Département et la Région ont besoin (attractivité, développement équilibré et durable), il convient de conforter la part modale des transports en commun et des modes de déplacements alternatifs, notamment les circulations douces. Il convient également d'avoir un niveau de service satisfaisant des routes, les infrastructures routières jouant un rôle essentiel pour la performance des transports en commun routiers.

1.4 – Une politique départementale déjà volontariste en faveur des déplacements

Dans le cadre de la politique des transports en commun, qui relève en Ile de France de la compétence 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 tous les ans au financement des transports franciliens par le biais de sa contribution au budget du STIF (13,5 M€ en 2006).

Pour autant, le Département des Yvelines intervient, en dehors de toute obligation légale, d'une part, dans le financement des infrastructures de transports en commun ferroviaires, au titre 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 et notamment des transports scolaires (aides aux familles et aux collectivités locales) (19 M€ en 2006).

La participation du Conseil Général des Yvelines d'un montant de 32 M€ en 2006 représente ainsi un effort élevé en faveur des transports en commun.

Pour la modernisation, tant du réseau routier départemental que des routes nationales et communales et l'exploitation de son réseau routier, le département mobilise des crédits importants.

Le Conseil Général avait inscrit 21,6 M € euros pour le financement d'opérations routières à maîtrise d'ouvrage Etat au titre du Contrat de Plan Etat/Région 2000/2006 pour améliorer le réseau magistral mais seuls ont été engagés les travaux de mise à 2 x 2 voies de la RN 10 entre Rambouillet et Ablis (soit 2,3 M€ de participation du Conseil Général). Les cinq autres opérations inscrites n'ont fait l'objet que d'études.

Pour le réseau de routes départementales (1564 Km) dont le Département est maître d'ouvrage, 70 M€ sont investis annuellement pour la création de voies nouvelles, l'aménagement de voies existantes, les opérations de lutte contre l'insécurité routière et les actions d'entretien et d'exploitation du réseau afin de garantir un bon niveau de service aux usagers.

En complément de ces investissements importants, le Département accompagne les communes et les groupements de communes pour financer des actions de sécurité routière, de mise aux normes d'équipements (éclairage, feux tricolores...) ou d'aménagements du réseau existant pour un montant annuel de 19 M€.

1.5 - Les actions du Département pour le développement des circulations douces.

La prise en compte des circulations douces le long des routes départementales aménagées ou créées par le Département est désormais systématique.

De plus, pour répondre au besoin de diversification des modalités de déplacement, vous avez voté, par délibération du 23 juin 2006, une politique ambitieuse de soutien aux circulations douces locales et d'aide aux collectivités locales pour les aménagements cyclables qui prendra progressivement son plein effet en 2007 et 2008.

Au budget 2007, un programme de 1,9 M€ a ainsi été voté, en plus des aménagements cyclables réalisés dans le cadre des routes départementales aménagées ou créées.

* *
*

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

Cette démarche est d'autant plus nécessaire qu'on note un réel décalage entre la réalité et les ambitions affichées lors de la récente approbation de la révision du SDRIF par la Région. Les projets, au titre des transports en commun, nécessiteraient plus de 20 Milliards d'euros sur 20 ans alors que le Contrat de Projets 2007-2013 adopté lors de la même session ne prévoit que 2,9 Milliards d'euros sur 7 ans.

Je vous propose donc d'une part, de réaffirmer nos demandes auprès de nos partenaires responsables d'infrastructures de transport ferroviaire et routier, et d'autre part, de décider dès à présent d'engager de nouvelles actions susceptibles d'apporter des améliorations à court, moyen et long termes.

2 – LES DEMANDES PRIORITAIRES DU DÉPARTEMENT EN MATIERE D'INFRASTRUCTURES DE TRANSPORTS

Conformément au SDADEY, il convient de combler les retards de réalisation des grandes infrastructures de transport et d'optimiser les réseaux ferrés et routiers pour permettre aux yvelinois de se déplacer dans des conditions satisfaisantes.

Il est indispensable en effet que nos partenaires, Etat, STIF et Région mobilisent, avec l'aide du Département, les financements nécessaires à la réalisation des opérations structurantes et prioritaires.

Nos demandes s'inscrivent dans le cadre de la révision du SDRIF, des nouveaux Contrats de projets 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.

L'ensemble des opérations demandées est largement développé dans le dossier du Schéma des déplacements des Yvelines annexé au projet de délibération et est synthétisé dans les tableaux et cartes jointes au dossier.

• Il s'agit, pour les transports en commun ferrés et tramways de :

- poursuivre la réalisation du tramway Châtillon / Vélizy / Viroflay,
- prolonger la Tangentielle Ouest à Saint-Germain en Laye RER et à Saint-Cyr-L'Ecole RER en n'obérant pas la possibilité du prolongement vers Cergy-Pontoise au Nord et Saint-Quentin-en-Yvelines et Versailles au Sud,
- poursuivre et renforcer l'amélioration de la Liaison Rapide Normandie-Vallée de la Seine (LRNVS) en mettant en place un nouveau cadencement et en améliorant la capacité (avec la suppression du cisaillement à Mantes) afin de répondre pleinement aux besoins des usagers en particulier du Mantois,
- terminer la réalisation du pôle de Versailles-Chantiers (1^{ère} et 2^{ème} phases),
- résorber le point noir de Porchefontaine,
- réaliser une troisième voie sur le tronçon Plaisir-Grignon / St-Cyr-L'Ecole,

- développer le nombre d'accès (gares et haltes) aussi bien pour les TER, que pour les trains Grandes Lignes et TGV,
- prolonger la liaison la Défense/La Verrière jusqu'à Rambouillet,
- réaliser la tangentielle Nord de Sartrouville à Noisy-le-Sec,
- réaliser la tangentielle Sud de Versailles à Evry,
- améliorer la ligne C du RER et la prolonger jusqu'à La Verrière,
- mettre en œuvre un plan d'urgence pour moderniser l'ensemble des liaisons ferroviaires SNCF desservant les Yvelines en vue d'améliorer la régularité et la ponctualité des trains et d'augmenter l'offre,
- développer de nouvelles liaisons en TCSP, notamment Versailles / le Chesnay, Versailles / Satory, Trappes / La Verrière et Massy / Saint-Quentin-en-Yvelines.

• Il s'agit, pour les infrastructures routières structurantes et prioritaires :

a) Opérations inscrites au Porter à Connaissance de l'Etat dans le cadre de la révision du SDRIF :

- A86 : poursuite des travaux entre Rueil-Malmaison et Versailles-Pont Colbert et réalisation de la section Rueil-Malmaison/Bailly,
- A104 : Bouclage de la Francilienne à l'Ouest, entre Cergy-Pontoise et Orgeval,
- A12 : Prolongement de l'A 12 entre Saint Quentin-en-Yvelines et Les Essarts-le-Roi,
- A126 : liaison Saint Quentin-en-Yvelines / Saclay / Palaiseau.

b) Autres opérations :

- RN184 : Aménagement entre St Germain-en-Laye et Conflans-Sainte-Honorine, y compris le carrefour du Bel Air,
- RN12 : Mise à 2 x 3 voies entre Plaisir et Saint-Cyr-l'Ecole (Épi d'Or),
- RN10 : Requalification entre Trappes et les Essarts-le-Roi,
- RN 10 : mise à 2 x 2 voies de la déviation de Rambouillet,
- A13 : Mise à 2 x 3 voies entre Orgeval et Rocquencourt,
- A13 : déplacement du péage de Buchelay vers l'Ouest,
- A86 : mise à 2 x 4 voies entre le Pont Colbert et la RN 118,
- aménagement de la RN 191 entre Ablis et A 10 à Allainville,
- aménagement de l'échangeur RN12 x RD91 à Versailles,
- aménagement de l'échangeur A14 x RN 13 à Chambourcy, et de la RN 13 à 2 x 2 voies jusqu'au carrefour du Bel Air,
- aménagement de l'échangeur A14 avec la Boucle de Montesson.

3 - LES NOUVELLES ACTIONS A ENGAGER PAR LE DEPARTEMENT

Parallèlement à nos demandes qui, à l'évidence, ne pourront pas être satisfaites dans leur globalité à l'échéance du SDRIF, compte tenu du constat de l'insuffisance de financement, le Département se mobilise pour accélérer les mises en oeuvre de ses propres projets.

3.1 - La réalisation d'infrastructures routières structurantes en concertation avec les territoires concernés.

Le réseau structurant départemental assure le maillage du territoire, notamment la desserte des pôles urbains du Département. Il est nécessaire de renforcer ce maillage afin de répondre aux problèmes de saturation chronique constatés, de pallier le manque de franchissements de Seine et d'apporter les conditions d'un développement durable des territoires.

Il convient de préciser que l'Assemblée Départementale, lors des phases opérationnelles, aura bien évidemment de nouveau à débattre sur les projets eux-mêmes et leurs caractéristiques géométriques (tracé, profil en travers...) suite aux études qui auront été menées par les Services.

Ces projets concernent :

- d'une part, de grandes infrastructures d'intérêt régional, dont le Département va désormais assurer la maîtrise d'ouvrage suite au désengagement de l'Etat. Il va pouvoir accélérer les études relatives à ces projets et leur donner des caractéristiques adaptées aux territoires concernés. Il en est ainsi de 2 liaisons majeures pour le département, à savoir la liaison Seine-Aval/Saint-Quentin-en-Yvelines et la liaison C13/F13 entre Epône et le Val-d'Oise ;

- d'autre part, des infrastructures structurantes majeures, initiées par le Département, certaines depuis de longues années, mais qui n'ont pu encore aboutir à ce jour du fait de procédures longues et complexes.

• *Pour les grandes infrastructures d'intérêt régional, il s'agit de :*

- La réalisation de la liaison Seine-Aval - Saint-Quentin-en-Yvelines, entre l'autoroute A 13 et la RN 12 qui mettra en relation le territoire de l'OIN Seine-Aval, dont elle est une condition essentielle de réussite, à l'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines - Versailles - Vélizy-Villacoublay

Cette liaison a également pour objectif de dévier la RD 191 et de soulager l'ensemble des voies départementales entre la RD 983 à l'Ouest et l'A12 à l'Est.

Les études de trafic permettront ultérieurement de définir les caractéristiques du projet mais, compte-tenu des contraintes physiques et environnementales très fortes (urbanisation dense et flancs de vallée abrupts), le tracé ne peut absolument pas s'inscrire en fond de vallée par un aménagement sur place de la RD 191 actuelle ou de déviations ponctuelles. Ce projet ne pourra donc être réalisé que sur le plateau en conformité avec le porter à connaissance de l'Etat dans le cadre de la révision du SDRIF, et devra être exemplaire en matière d'insertion dans l'environnement (souplesse du tracé, mise en valeur des paysages, prise en compte des cheminements locaux, des impacts sur le territoire...). En outre, il s'attachera à valoriser les modes de déplacements alternatifs avec son utilisation pour les dessertes de pôles à pôles par bus et des aménagements pour les circulations douces. Par ailleurs et conformément au SDADEY, le Département prendra toutes les dispositions en matière de maîtrise de la pression foncière, de préservation ainsi que de valorisation des sites paysagers et des milieux écologiques traversés.

Le tracé de ce projet sur le plateau, les caractéristiques et les points d'échanges seront définis à l'issue d'études préliminaires et d'une concertation avec les territoires concernés.

En aucun cas, ce projet de liaison primordiale entre les 2 opérations d'intérêt national situées dans le Département, ne s'inscrit dans le cadre d'une 4^{ème} rocade de l'agglomération parisienne. Cette liaison ne sera pas prolongée au-delà de la RN 12 et le Conseil Général des Yvelines a déjà demandé de retirer du projet de révision du SDRIF la liaison RN12-RN10, lors de l'approbation du SDADEY. D'autres voies sont destinées à répondre aux échanges longues distances, à savoir, à l'Ouest des Yvelines, la RN 154 et l'A 28.

- la liaison Seine-Aval – Cergy-Pontoise (C13 – F13) entre l'autoroute A 13 à Epône et Cergy-Pontoise dans le Val d'Oise, qui est destinée à mettre en relation le territoire de l'OIN Seine-Aval, à celui de Cergy-Pontoise et, au-delà, à l'aéroport Roissy-Charles de Gaulle. Elle est une condition de réussite de l'OIN Seine-Aval. Ce projet a également pour vocation de détourner de la RD 190, de la RD 922 et de la RD 28, aux caractéristiques limitées, le trafic de transit, notamment poids lourds, source d'importantes nuisances dans les traversées de nombreuses communes. Il s'agit d'un projet d'intérêt interdépartemental qui sera exemplaire en matière d'insertion dans son environnement.

Le tracé de ce projet, ses caractéristiques et ses points d'échanges 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. Le projet ne pourra avoir en aucun cas pour objectif de se substituer à la Francilienne (A 104).

- un nouveau franchissement de Seine par un pont à Achères.

Ce projet, que vous avez confirmé le 16 février 2007, 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 et d'offrir de bonnes conditions de desserte et d'accessibilité à la boucle de Chanteloup. Il facilite ainsi le développement de cette dernière et accompagne celui du territoire de l'OIN. Ce projet n'a aucune vocation à se substituer à l'A104 mais est complémentaire et est absolument nécessaire pour la boucle de Chanteloup.

• Les autres infrastructures majeures, une vingtaine environ, qui participent à la structuration du réseau départemental, permettent d'irriguer les territoires et d'accompagner le développement économique et de l'offre résidentielle, conformément aux orientations stratégiques du SDADEY. Il s'agit de :

- la déviation de la RD307 à Saint-Nom-La-Bretèche et Noisy-le-Roi (27 M€),
- la déviation des RD98 et RD11 à Plaisir / Les Clayes-Sous-Bois (22 M€) en cours de travaux,
- l'aménagement de la RD30 à Plaisir (78 M€), entre la RN12 et le giratoire du Petit Saint-Cloud (RD 11),
- la déviation d'Orphin et renforcement-recalibrage de la RD176 (10 M€),
- la RD121 – Voie Nouvelle à Sartrouville et à Montesson (93 M€),
- la voie de contournement de la RD154 à Verneuil-sur-Seine et Vernouillet (24 M€),
- le nouveau franchissement de Seine lié au contournement des Mureaux (coût non estimé), opération qui sera menée parallèlement à celle de C13-F13,
- la requalification à 2 x 2 voies en boulevard urbain de la RD 190 entre le nouveau pont à TRIEL et le pont de POISSY (environ 7,5 M€),
- l'aménagement du carrefour de la Maladrerie sur la RD113 (ex RN 13) (22 M€) suite au transfert de la RN 13 par l'Etat au Département au 1er Janvier 2006,
- la RD 983 déviation de Richebourg (13 M€),
- le réaménagement de la RD 201 à Bennecourt et création d'une voie de liaison (4 M€),
- la déviation de la RD938 à Buc (coût non estimé), dont le choix du tracé n'est pas arrêté,
- la voie nouvelle à Poissy (RD308) entre la RD 190 et la RD 30 (coût non estimé),
- la déviation de la RD 308 entre Maisons Laffitte et Saint Germain en Laye / La Frette sur Seine (Val d'Oise) (coût non estimé),
- la création d'une bretelle supplémentaire à l'échangeur RN12 x RD912 avec demi-échangeur à Houdan (coût non estimé),
- l'aménagement de l'échangeur de Mantes-Est A13xRD983 – RD 113 (5 M€).

Compte tenu du coût global important de ces projets (ordre de grandeur de 1100 Millions d'euros), 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 exhaustive des études et projets des 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.

L'ensemble de ces projets est largement développé dans le dossier relatif au Schéma des Déplacements des Yvelines et est synthétisé dans la carte du schéma routier structurant à terme, ces documents étant annexés au projet de délibération.

3.2 – Le développement des liaisons de transports en commun routiers de pôle à pôle.

Le Syndicat des Transports 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 pôle à pôle, 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-Villacoublay) 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.

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

Toutefois, le réseau Mobilien mis en place par le STIF n'assure qu'un maillage très incomplet entre les pôles structurants des Yvelines. 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 (renforcements ou créations 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".

De même, le Département demande, pour les liaisons express de l'A 14 "Mantes / La Défense", "Les Mureaux / La Défense" et "Verneuil / Orgeval / La Défense", le renforcement de la fréquence en heure de pointe.

Pour financer ces dessertes, je vous propose que le Conseil Général des Yvelines apporte une aide financière supplémentaire au STIF, au-delà de sa contribution obligatoire actuelle au budget du STIF, pour financer la création d'offre complémentaire, 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 et de définir le niveau d'offre manquant.

Ces liaisons pourraient être rassemblées sous un nouveau label départemental : "**à définir**".

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 **à définir** 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 actuellement dans le cadre de son programme d'aide aux lignes régulières de transport en commun routier.

3.3 - Constituer une offre de transport à la demande (TAD) pour réduire les inégalités territoriales et sociales

Je vous propose de demander au STIF de prendre en compte les dispositifs de transport à la demande mis en place dans les Yvelines à l'initiative des communes ou de leurs groupements qui sont la seule alternative adaptée et complémentaire aux lignes régulières de bus, dès lors que leur usage est organisé et maîtrisé.

Ainsi, le Département pourrait apporter une aide à l'investissement (acquisition de véhicules) pour le démarrage du transport à la demande, à horaires fixes et itinéraires pré-déterminés (excluant le porte à porte).

Par ailleurs, le Conseil Général pourrait financer 1/3 de l'investissement lié à la centrale d'appel (plafonné à un coût de 100 000 euros HT) en complément du STIF.

Les modalités de cette aide vous seront proposées dans le cadre d'un prochain rapport précisant notamment les conditions d'éligibilité (critères de rentabilité économique, ...).

3.4 - La promotion de l'intermodalité par l'amélioration des pôles d'échanges.

L'intermodalité implique d'organiser et d'articuler l'offre de transport entre différents modes et réseaux se développant pour l'essentiel autour des pôles d'échanges (gares SNCF et RER, gares routières). Elle passe nécessairement par l'aménagement et la gestion d'interfaces spécifiques, y compris des Parcs Relais.

La création ou l'extension de Parcs Relais ou de gares routières bénéficie déjà d'un financement du STIF et de la Région. Pour autant, les montants subventionnables retenus peuvent s'avérer insuffisants par rapport au coût réel.

Aussi 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.

Les modalités de ce nouveau dispositif vous seront proposées dans le cadre d'un prochain rapport.

Concernant la tarification des Parcs Relais, le Département souhaite que le STIF prenne en compte les demandes récurrentes de création d'une tarification combinée - Parcs Relais / transports

en commun -attractive.

Parallèlement, le Département demande au STIF et à la Région d'engager un programme de requalification des gares, notamment les plus fréquentées, avec leur mise en accessibilité pour les personnes à mobilité réduite.

3.5- Faciliter la réalisation d'aménagement en faveur des Transports en Commun

Le Département entend faciliter la réalisation de TCSP, dans le cadre de l'aménagement de l'espace public en s'engageant auprès des collectivités locales maître d'ouvrage, notamment par leur prise en compte sur le réseau routier départemental, dès lors que la circulation automobile n'est pas fortement pénalisée.

En outre, le Conseil Général des Yvelines s'attachera en particulier à l'intégration des transports en commun sur le réseau départemental dans le cadre de l'amélioration des passages à niveau et de la réalisation d'aménagements spécifiques (aménagements des carrefours avec priorité bus, couloirs en site propre...).

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.

3.6- Les actions permanentes à mener pour la sécurité et l'exploitation des infrastructures routières.

Il s'agit d'opérations de court à moyen terme visant à améliorer l'entretien et l'exploitation du réseau départemental et donc la qualité de service. Ces actions devront permettre d'agir sur l'insécurité routière, d'optimiser la fluidité du trafic et de mieux intégrer les préoccupations environnementales.

En termes d'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 mais permettent également de limiter les nuisances sonores générées par les défauts ou imperfections des chaussées. Le "patrouillage" sur RD pour maintenir cette qualité au quotidien et la poursuite du programme de modernisation des équipements de la route (signalisation, éclairage public, glissières de sécurité, ...) renforceront également la sécurité de la circulation.

Parallèlement, pour accroître son action contre l'insécurité routière, le Département s'engagera à mettre en place un programme exceptionnel doté d'une Autorisation de Programme de 15 Millions d'euros d'aide aux communes de plus de 5 000 habitants et de moins de 20 000 habitants leur permettant de traiter les sources réelles ou potentielles d'insécurité routière sur les routes départementales en agglomération, à l'instar du programme exceptionnel (doté de 14,7 M€) voté par l'Assemblée Départementale le 20 décembre 2001 qui concernait les communes de moins de 5 000 habitants.

De plus, concernant les aménagements des arrêts de transports scolaires, qui ne sont financés que par le produit des amendes de police (207 000 € en 2006) réparti par le Département au profit des communes de moins de 10 000 habitants, le Département s'engage à mettre en place un financement complémentaire, de 1 Million d'euros sur 5 ans pour aider ces communes et accélérer la programmation de ces travaux.

En outre, 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, les programmes actuels seront adaptés.

3.7 - Mesures en faveur de l'éco-mobilité et de l'environnement.

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 effet de serre (CO2). Bien que peu significatifs dans la masse des déplacements, il convient pour autant de favoriser ces nouveaux modes émergents qui contribueront à améliorer l'offre de transport et la qualité du cadre de vie.

Une nouvelle politique en faveur des circulations douces

Cette nouvelle politique en faveur des circulations douces que vous avez adoptée à l'unanimité le 23 juin 2006 comporte 3 volets :

- la réalisation de nouveaux aménagements cyclables sur routes départementales et dans les bâtiments départementaux,
- un dispositif incitatif d'aide aux projets communaux et intercommunaux,
- la création d'un schéma départemental de véloroutes et voies vertes ("V 3") s'articulant avec le projet régional et national, élaboré en concertation avec les communes et groupement de communes.

Le programme 2007 voté à hauteur de 1,9 M€ compte tenu de la mise en place récente de cette nouvelle politique, sera doublé les prochaines années, pour marquer notre volonté dans ce domaine.

Par ailleurs, un programme de Franchissement d'Infrastructures Linéaires (FIL) par les circulations douces établi par le Conseil Général des Yvelines, permettant de réduire les discontinuités des cheminements doux, sera poursuivi.

Véhicules propres

Afin de promouvoir l'émergence de nouvelles filières énergétiques, le Conseil Général des Yvelines favorise, 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) ainsi que l'acquisition de flottes de vélo.

Covoiturage

Le covoiturage consiste à regrouper plusieurs personnes de foyers différents, dans une même voiture, pour effectuer un trajet en commun permettant notamment de réduire le trafic automobile et de faciliter le stationnement.

Au titre de sa politique de développement durable le Département proposera, dans une première étape, un service de covoiturage à ses agents dans le cadre de notre Plan de Déplacements d'Entreprise (PDE), par le biais d'un site internet accessible seulement aux agents du Département.

Les différents sites 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 qui sera mise en place courant 2007. Ce service pourrait par la suite être ouvert à d'autres administrations voire au grand public.

Recours à des matériaux locaux, à de nouveaux procédés et charte départementale pour la gestion des déchets de chantier

L'objectif est à la fois d'ordre économique et environnemental (par la diminution du transport routier des granulats et des matériaux) et vise une gestion durable de la ressource, (préservation des matériaux naturels en privilégiant le recyclage ou les techniques alternatives).

Dans le cadre de sa politique de développement durable, le Département 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, de nouveaux procédés économes en énergie ont émergé ces dernières années, comme les enrobés dits " tièdes " ou " semi-tièdes ", ces techniques expérimentées en 2005-2006 sur les routes départementales des Yvelines, ont donné de bons résultats et seront poursuivies et généralisées.

De même, est apparu récemment un nouveau liant pour matériaux enrobés d'origine végétale. 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 ceux des pistes cyclables, en raison de sa souplesse d'utilisation et des nombreuses colorations possibles pouvant s'adapter à l'environnement. Toutefois son coût élevé par rapport aux matériaux traditionnels en limite actuellement son utilisation.

Par ailleurs, une démarche d'élaboration d'un plan départemental de gestion des déchets de chantier du Bâtiment et des Travaux Publics a été mise en œuvre dans les Yvelines sous l'égide de la Préfecture et devra aboutir à la signature d'une charte. Son objectif est de permettre aux différents intervenants de l'acte de construire, d'accomplir chacun dans son domaine, les actions visant à réduire le volume de déchets produits, à en assurer une gestion concrète et à en recycler une part croissante. Je propose que le Département adhère à cette charte et un rapport sur ce sujet vous sera soumis ultérieurement.

En conséquence, si ces propositions vous agréent, je vous prie de bien vouloir adopter les termes de la délibération suivante :