

Délibération affichée,
rendue exécutoire,
après transmission au
Contrôle de la Légalité
le : 26/10/12

DEPARTEMENT DES YVELINES

AR n° : A078-227806460-20121026-66538-DE-1-1_0

CONSEIL GENERAL

Séance du vendredi 26 octobre 2012

**POLITIQUE A03 FACILITER ET SÉCURISER LES DÉPLACEMENTS
DANS LES PRINCIPES DE LA MOBILITÉ DURABLE
AVIS SUR LE PROJET DE PLAN DE DÉPLACEMENTS
URBAINS D'ILE-DE-FRANCE 2020 (PDUIF)**

LE CONSEIL GENERAL,

Vu le Code général des Collectivités Territoriales ;

Vu la loi n°2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales ;

Vu la loi n°82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation sur les transports intérieurs (LOTI) modifiée ;

Vu le décret n°2011-1011 du 24 août 2011 portant approbation du schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris ;

Vu le Code des Transports ;

Vu le Code de l'Urbanisme ;

Vu le Code de l'Environnement ;

Vu la délibération du Conseil général du 12 juillet 2006 portant adoption du Schéma Départemental d'Aménagement pour un développement équilibré des Yvelines (SDADEY) ;

Vu la délibération du Conseil général du 23 mars 2007 portant adoption du Schéma des Déplacements des Yvelines (SDY) ;

Vu la loi n°2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris ;

Vu la délibération du Conseil général du 26 novembre 2010 relative à la présentation du prolongement du RER E (EOLE) de Paris Haussmann Saint-Lazare à Mantes ;

Vu la délibération du Conseil général du 26 novembre 2010 approuvant sa charte Yvelinoise et signée le 25 janvier 2011 pour des routes éco-responsables ayant pour objet de concevoir, aménager et maintenir une infrastructure durable ;

Vu la délibération du Conseil général du 17 décembre 2010 relative au projet de réseau de transport public du Grand Paris ;

Vu la délibération du conseil du STIF du 9 février 2011 relative à la présentation du projet de PDUIF avant transmission pour approbation à la Région ;

Vu la délibération du Conseil général du 18 juin 2011 relative à l'approbation du schéma départemental des véloroutes et voies vertes ;

Vu la délibération du Conseil général du 25 novembre 2011 relative à la présentation de la Ligne Nouvelle Paris Normandie (LNPN) et à l'adoption du cahier d'acteurs ;

Vu la délibération du 16 février 2012 du Conseil Régional d'Ile-de-France présentant le projet de Plan de Déplacements Urbains d'Ile-de-France (PDUIF) pour arrêt ;

Vu la délibération n°19-12 du 16 février 2012 du Conseil Régional d'Ile-de-France présentant son plan d'action en faveur de la mobilité durable ;

Vu la délibération du Conseil général du 23 mars 2012 portant contribution à la révision du Schéma Directeur de la Région Ile-de-France ;

Vu la délibération du Conseil général du 28 septembre 2012 relative au Plan de Protection de l'Atmosphère ;

Vu la délibération du Conseil général du 26 octobre 2012 relative au Schéma Régional Climat Air Energie ;

Vu le rapport de Monsieur le Président du Conseil général ;

Sa Commission Equipement entendue ;

Sa Commission Urbanisme, Environnement et affaires rurales entendue ;

APRES EN AVOIR DELIBERE

CONSIDERANT

- que le Département partage l'enjeu du PDUIF 2020 d'assurer un équilibre durable entre besoins de mobilité et protection de l'environnement et de la santé ainsi que l'intitulé des 9 défis,
- que l'état des lieux des pratiques de déplacements du PDUIF repose sur une enquête datée de plus de dix ans (EGT 2001) et que la dernière enquête de déplacements disponible (EGT 2010 publiée partiellement en juillet 2012) n'a pas été prise en compte lors de son élaboration ;
- que les premiers résultats publiés de l'EGT 2010 montrent en grande couronne, sur ces dix dernières années, une progression des déplacements en voiture particulière et une faible part modale des transports collectifs que l'on peut attribuer à une offre de transport en commun insuffisante ;
- que la démarche d'élaboration du PDUIF s'est exonérée d'une étude territorialisée des besoins de déplacements à l'horizon 2020, distinguant les besoins de déplacements spécifiques à la grande couronne ;
- que le PDUIF ne décline pas ses objectifs de manière satisfaisante sur les territoires de grande couronne en général, et dans les Yvelines en particulier, et ne prend pas suffisamment en considération les déplacements en zones rurales et périurbaines
- que le PDUIF ne prend pas en compte les deux opérations d'intérêt national, OIN Seine-Aval et OIN Paris-Saclay, qui ont vocation à accueillir des programmes de développement résidentiel et

économique important, et nécessitent un programme volontariste de nouvelles infrastructures et services à la mobilité ;

- le retard considérable d'investissements accumulé ces vingt dernières années dans les Yvelines en matière d'infrastructures de transport et de services à la mobilité ;
- le bilan décevant du PDU 2000 faute d'ambition en direction des transports collectifs en grande couronne et de moyens financiers conséquents pour réussir le report modal de la voiture individuelle vers le transport collectif ;
- l'urgence de la réalisation de nouvelles infrastructures de déplacement (transports collectifs et routes) pour garantir l'attractivité économique et résidentielle pérenne des Yvelines, répondre aux besoins actuels et futurs de déplacements de banlieue à banlieue et compléter le maillage des infrastructures existantes ;
- l'absence d'objectif ambitieux de lutte contre la congestion routière pourtant prioritaire pour réduire l'impact environnemental des circulations routières (surémissions de gaz à effet de serre, de particules, d'oxydes d'azote), préserver la qualité de l'air, le cadre de vie et améliorer les conditions de déplacements dans les Yvelines ;
- la nécessité de développer la complémentarité des modes de déplacements notamment par le renforcement de l'armature intermodale ;
- que les nouvelles pratiques de mobilité dans les zones dépourvues d'offre dense de transport collectif (zones rurales et périurbaines) nécessitent des moyens financiers nouveaux ;
- que le Département des Yvelines est au cœur des grands enjeux de développement logistique, notamment avec le projet de Port Seine Métropole ayant vocation à s'affirmer comme la porte d'entrée fluvio-maritime du Grand Paris ;
- la non prise en compte de l'ensemble de nos demandes émises dans le « Schéma de Déplacements des Yvelines » (SDY), en termes de transports collectifs, de services à la mobilité et d'infrastructures routières ;
- le caractère prescriptif du PDUIF imposant, en contradiction avec le principe de la libre administration des collectivités locales qui induit l'absence de tutelle d'une collectivité sur une autre, aux gestionnaires de voirie de supporter systématiquement des coûts d'aménagement doctrinaux, notamment pour la mise en place de priorités de circulations aux bus, au détriment d'un examen d'aménagement au cas par cas souvent mieux adapté aux situations existantes ;
- que par sa délibération n°CR 20-12 du 16 février 2012, et notamment son article 5, la Région Ile de France a rappelé son attachement au développement des transports publics en grande couronne ;
- que pour répondre aux attentes des Yvelinoises et Yvelinois et à leurs besoins de déplacement actuels et futurs, il est malgré tout nécessaire de disposer sans tarder d'un Plan de Déplacement mieux adapté au contexte du département des Yvelines et qu'il est donc nécessaire que l'ensemble des collectivités locales coopèrent pour y apporter les indispensables évolutions qui permettront aux usagers de bénéficier de conditions de déplacements améliorées.

EMET un avis réservé sur le Plan de Déplacements Urbains d'Ile-de-France proposé par la Région Ile-de-France ;

RAPPELLE

- la politique volontariste du Département, en dehors de toute obligation légale, de soutenir les familles, les personnes handicapées, les personnes âgées et les anciens combattants, par des aides financières et un service de transport dédié (PAM 78) pour favoriser leurs déplacements quotidiens ;
- l'implication financière importante du Département en faveur de l'aménagement de nouvelles infrastructures ferroviaire dans le cadre du Contrat Particulier Région Département (CPRD 2007 – 2013) ;
- le programme du Département d'aide à l'investissement des collectivités locales en faveur de l'intermodalité (gare routière et parc relais) et des nouvelles mobilités (transport à la demande) ;
- l'ambition du Département de concevoir, de réaliser et d'entretenir des infrastructures routières dans le respect des principes du développement durable, ambition mise en œuvre par la signature de la charte yvelinoise pour une route éco-responsable ;
- les actions volontaristes engagées par le Département pour traiter les difficultés identifiées de circulation des bus sur les lignes Mobilien et assurer la mise en sécurité progressive des arrêts de bus sur routes départementales (hors agglomération) ;
- les initiatives du Département pour développer les différents usages du vélo (domicile-travail, domicile-étude, professionnels, loisirs, ...) via l'élaboration d'un « Schéma Véloroutes Voies Vertes » et la mise en place d'un programme de réalisation d'aménagements cyclables, actions menées en partenariat avec la Région Ile-de-France ;
- la politique menée dès 1998 en faveur des véhicules propres via un soutien financier aux collectivités pour l'acquisition de véhicules à nouvelles énergies et de vélos électriques ;
- le fort investissement du Département pour le développement de nouveaux véhicules et de nouvelles mobilités à travers le financement de la recherche et du développement : participation à l'expérimentation SAVE (Seine Aval Véhicules Electriques) sur le territoire de l'OIN Seine-Aval, au groupe de réflexion Mobilité 2015 sur le plateau de Satory-Saclay, à l'institut VeDeCom sur le site de Versailles Satory...

DEMANDE

- 1) qu'un réel état des lieux des besoins en déplacements territorialisé soit conduit et notamment :
 - a. que les résultats bruts de l'Enquête Globale Transport 2010 soient mis à disposition immédiate des collectivités locales ;
 - b. que soit rapidement établi un état initial des pratiques de déplacements (à partir de l'EGT 2010) afin de pouvoir suivre régulièrement et objectivement leurs évolutions, et de ce fait mesurer l'impact des actions du PDUIF ;
 - c. qu'un exercice prospectif d'évaluation territorialisée des besoins de déplacements à l'horizon 2020 soit réalisé en mettant en évidence les besoins spécifiques aux départements de grande couronne et le développement des OIN afin de déterminer précisément dans quelle mesure l'offre de transports prévue au PDUIF en 2020 sera en capacité de répondre à ces besoins ;
- 2) que soit déclaré l'état de grave carence en grande couronne en matière d'infrastructures et de services de mobilité et qu'à ce titre soit ajouté un dixième défi dédié à la grande couronne pour résorber cette situation et comprenant notamment :

- a. une affirmation claire du besoin de rééquilibrage des investissements en matière d'infrastructures et de services de transport en faveur de la grande couronne afin de combler le retard accumulé depuis vingt ans et de réussir à capter le potentiel latent de report modal ;
 - b. que cet objectif de rééquilibrage vers la grande couronne soit traduit de manière opérationnelle dans les documents de programmation en préparation : schéma régional d'infrastructure et de transport, contrat de projets Etat-Région, programme de modernisation des itinéraires routiers (PDMI), contrats particuliers Région-Département ;
- 3) que soient inscrits en réalisation prioritaire les projets jugés, dans le schéma des déplacements des Yvelines (adopté le 23 mars 2007), majeurs ou indispensables aux besoins de déplacements des habitants, à l'aménagement durable du territoire et au développement économique des Yvelines, notamment :
- les nouvelles infrastructures de transports collectifs ferrés :
 - o projet de Tangentielles Ouest entre Cergy-Pontoise et Versailles
 - o projet de Tangentielle Légère Nord (TLN) jusqu'à Sartrouville
 - o projet de prolongement du RER E à l'Ouest (EOLE) : démarrage des travaux dans les Yvelines dès 2013
 - o projet de réseau de transport du Grand Paris Express : notamment la ligne verte dont l'enquête publique doit impérativement être engagée dès 2013
 - o projet de ligne nouvelle Paris-Normandie (LNPN) desservant Mantes et Confluence-Seine-Oise
 - les nouvelles infrastructures de transports collectifs en site propre (TCSP) : TZen mentionnés dans le PDUIF et autres TCSP en cours d'études par les collectivités locales :
 - o TZen sur le secteur de Rosny-sur-Seine – Val Fourré- Gare de Mantes-la-Jolie : projet essentiel pour assurer la desserte du futur éco-quartier
 - o TZen Saint-Quentin-en-Yvelines –Magny-les-Hameaux – Massy
 - o TCSP entre les gares de Trappes et La Verrière
 - o TCSP Poissy - Carrières-sous-Poissy via la RD 190
 - o TCSP Mantes- Université
 - o Liaison Versailles-Chantiers – Satory pour la desserte de l'POIN Paris-Saclay
 - o Liaison Pont de Sèvres – Vélizy – Saclay, projet prioritaire pour le développement du pôle d'activités de Vélizy-Villacoublay (43 000 emplois en 2010, nombreux sièges sociaux d'entreprises multinationales)
 - o Liaison Gare de Montigny-le-Bretonneux, la Clé St Pierre à Elancourt
 - l'engagement des travaux pour les infrastructures existantes de transports collectifs réclamés dans le Schéma Départemental des Yvelines :
 - o le traitement du « point noir » de Porchefontaine perturbant l'ensemble des circulations en provenance de Paris et du reste des Yvelines
 - o la réalisation d'une troisième voie entre sur le tronçon Plaisir-Grignon et Saint-Cyr l'Ecole
 - o l'amélioration et le prolongement jusqu'à La Verrière de la ligne C du RER
 - o l'amélioration du RER A à l'ouest de Paris et le maintien d'une desserte capacitaire de Poissy par le RER A
 - o le prolongement de la liaison La Défense / La Verrière jusqu'à Rambouillet
 - o l'augmentation de la capacité des voies sur la ligne de Rambouillet et sur la ligne de Dreux
 - l'engagement de travaux d'ici 2020 d'infrastructures routières ayant vocation à accueillir une circulation de transit et délestant ainsi les centres urbains afin de permettre la réelle mise en œuvre des actions visant à « pacifier » la voirie et résorber les principales coupures urbaines :
 - o bouclage de la Francilienne à l'Ouest (A104) entre Cergy-Pontoise et Saint-Quentin-en-Yvelines et aménagement de la capacité de l'autoroute A13 (Orgeval-Rocquencourt)
 - o aménagement de la capacité de la RN 12 (Plaisir - Saint-Cyr-l'Ecole)

- aménagement de la RN10 entre Trappes et les Essarts-le-Roi
 - aménagement de la RN10 en déviation de Rambouillet
 - réalisation d'un nouvel échangeur sur A86 à Vélizy
- 4) qu'afin de lutter contre la congestion routière et faciliter la circulation des transports publics routiers :
- a. il soit mis en œuvre, dans les meilleurs délais, des voies de circulation dédiées aux bus sur les autoroutes A12 et A13, ainsi que l'élaboration d'un programme visant à faciliter la circulation des transports collectifs dans le cadre du contrat de projet particulier Région-Département
 - b. il soit examiné au cas par cas les solutions visant à prioriser la circulation des transports collectifs routiers (aménagement de la voirie, système de priorité aux bus, réalisation de site propre...) afin de respecter les fonctions d'écoulement des trafics de desserte, d'échange et de transit assignées à l'infrastructure routière
 - c. il soit engagé des actions pour la mise à niveau de l'information routière en temps réel sur les réseaux magistral et départemental et plus spécifiquement sur certaines portions autoroutières yvelinoises très circulées non-équipées (RN 12)
 - d. que le partage multimodal de la voirie soit conditionné au maintien de la performance globale de l'infrastructure
- 5) qu'afin d'encourager positivement le report modal :
- a. le PDUIF renforce significativement l'armature intermodale du système de transport (parcs relais, pôles d'échanges multimodaux, stationnements sécurisés vélos...) et rappelle la responsabilité première de l'autorité organisatrice des transports en la matière
 - b. une étude au cas par cas de la réservation d'espace de stationnement vélo dans les constructions nouvelles accueillant du public (notamment les collèges), les normes prescriptives proposées par le PDUIF pouvant dans certains contextes urbains denses rendre impossible certaines opérations et aller à l'inverse de l'objectif recherché
 - c. que le PDUIF accompagne financièrement les collectivités pour concevoir, réaliser et maintenir des nouveaux services de mobilité, tels que le transport à la demande et le covoiturage dans les zones dépourvues d'offre de transport collectif satisfaisant aux besoins de déplacements
- 6) que les renforts d'offre de transport en commun annoncés soient territorialisés et que soit précisé leur calendrier de mise en œuvre et leurs conditions de financement.
- 7) APPELLE de ses vœux un PDUIF plus ambitieux pour les Yvelines afin de faciliter et sécuriser les déplacements de tous les Yvelinois dans les principes du développement durable.
- 8) ADOPTE les termes de la note technique annexée à la présente délibération exprimant les demandes et les positions détaillées du Département des Yvelines sur le contenu du PDUIF afin qu'elles puissent être intégrées avant arrêt du PDUIF par la Région Ile-de-France.

ANNEXE A LA DELIBERATION

Avis du Conseil général sur les différents défis et actions constitutifs du PDU

Défi 1 : Construire une ville plus favorable aux déplacements à pieds, à vélo et en transports collectifs (p. 50)

Ce défi vise à intensifier la ville, plus spécifiquement autour des gares et stations des axes de transports collectifs structurants.

Le Conseil général assure déjà le relais de cette recommandation lorsqu'il est consulté lors de l'élaboration des documents d'urbanisme locaux, des projets d'aménagement et des demandes d'autorisation d'exploitation commerciale.

Le Schéma Départemental d'Aménagement Durable et Equilibré des Yvelines (SDADEY) promeut, en effet, une ville plus compacte et plus dense, permettant de limiter les distances parcourues et donc notamment d'augmenter la part des modes actifs.

Défi transverse : Partage Multimodal de la voirie (p. 58)

Le PDUIF préconise un partage de la voirie entre les modes de déplacement des personnes et le transport des marchandises, différencié selon les besoins propres des territoires et les vocations des réseaux viaires :

- quartiers de pôles de transports en commun (priorité aux modes actifs et bus en rabattement),
- centres des villes, bourgs et villages (privilégier les modes actifs, au moins aux abords des établissements scolaires et principaux établissements recevant du public),
- zones résidentielles (développer les modes actifs et favoriser les transports en commun),
- zones d'activités et commerciales (favoriser l'émergence des modes alternatifs à la voiture individuelle),
- l'espace rural (favoriser les modes actifs lorsque c'est pertinent).

Le partage de voirie a vocation à améliorer l'attractivité des modes alternatifs à la voiture individuelle. Pour autant, à l'horizon 2020, du fait notamment du déficit de desserte en transports en commun sur certains territoires de la Grande-Couronne, la voiture y restera le moyen de déplacement dominant. Conformément à l'approche différenciée préconisée par le PDU, le Conseil général veillera donc à un partage raisonné de la voirie, adapté aux besoins et aux capacités de la voirie, compatibles avec la nécessité de maintenir les performances du réseau. Le Conseil général étudiera au cas par cas la création de sites propres, de priorité des transports en commun aux carrefours et l'ouverture de sites propres au covoiturage afin de ne pas nuire à la fluidité de trafic sur les routes départementales.

Par ailleurs, la réduction de l'espace dédié à la voiture sur certaines voiries nécessitera au préalable l'achèvement du maillage du réseau magistral (notamment l'A104) pour assurer la continuité des grands itinéraires, mieux hiérarchiser et dissocier les flux de transit et de desserte locale et limiter les reports de trafics de poids lourds sur le réseau départemental.

- Le Conseil général demande que ce maillage soit accompagné par l'aménagement des grands axes existants (RN 12, A 13, A 86) afin d'assurer des conditions de fluidité du trafic identiques sur l'ensemble des itinéraires bénéficiant entre autres aux modes de transports collectifs circulant sur ces axes.
- Dans le domaine du partage multimodal de la voirie rapide, le Conseil général insiste à nouveau sur sa demande d'ouvrir sur les autoroutes A12 et A13 les bandes d'arrêt d'urgence à la circulation des transports en commun, et éventuellement d'autres usagers spécifiques (co-voitureurs, taxis) à certaines heures de la journée.

Défi 2 : Rendre les transports collectifs plus attractifs (p. 64)

Le Conseil général prend acte de l'objectif fixé au PDUIF d'augmentation, à l'horizon 2020, de 25% de l'offre de transports collectifs pour atteindre l'objectif d'une croissance de 20% des déplacements en transports collectifs.

- Le Conseil général demande qu'en préalable un diagnostic précis de l'offre de transports en commun actuelle, par département et par mode, soit annexé au PDUIF.
- En complément, le Conseil général demande que soit insérée au PDU une véritable programmation de ces 25% de renforts d'offre, par département et par mode, ainsi qu'une estimation des coûts de fonctionnement non mentionné au PDU. Le Conseil général demande, par ailleurs, que les départements ainsi que les collectivités locales et leurs groupements, qui interviennent directement ou indirectement dans la mise en œuvre de ces renforts d'offre, soient associés à cette programmation et à son évolution.
- Le Conseil général demande qu'un état des lieux des déplacements basé sur la dernière enquête globale transport (EGT 2010) soit pris en compte pour l'élaboration du PDUIF afin d'établir un état initial et suivre régulièrement et objectivement son évolution et ses résultats, et ses carences.

Action 2.1 : Un réseau ferroviaire renforcé et plus performant

Le Conseil général souligne la nécessité de prendre en compte les besoins des Yvelinois, notamment par la création d'une offre de banlieue à banlieue.

Le Conseil général demande à ce titre que le PDU reprenne les projets recensés en 2007 dans le Schéma de Déplacement des Yvelines (SDY) et complétés comme suit :

- Les schémas directeurs des RER doivent être compatibles avec les intérêts de l'ensemble des territoires desservis :
 - la mise en œuvre du schéma directeur du RER A ne doit pas entraîner la suppression de la branche de Poissy à l'horizon LNP, cette desserte permettant notamment aux usagers de la gare de Poissy un accès direct vers les quartiers centraux d'affaires de Paris (Auber, Châtelet) et offrant une alternative en cas d'incident sur une des deux lignes.
 - le schéma directeur du RER C doit pouvoir traiter prioritairement des dysfonctionnements de la branche desservant Saint-Quentin-en-Yvelines, qui est aujourd'hui systématiquement pénalisée en situation perturbée (retards et suppressions de trains). Ces dysfonctionnements sont une réelle menace pour le maintien et le développement de l'activité économique de la ville nouvelle, de nombreuses entreprises sont en recherche d'une autre implantation afin de ne plus les subir.

- Le Conseil général demande que les politiques d'amélioration de l'exploitation soient aussi accompagnées par des investissements sur les infrastructures existantes (renforcements capacitaires sur les tronçons les plus chargés) afin de limiter les conflits d'usages entre les missions (Transilien, RER, TER, grandes lignes, fret), par une meilleure séparation des flux, et d'absorber l'évolution croissante des trafics. Étaient par ailleurs inscrits au SDY à ce titre :
 - le prolongement d'une voie sur la ligne de Rambouillet, dans la commune du Perray-en-Yvelines, pour venir à quai, ce qui permettrait de limiter la propagation en cascade des retards occasionnés par certains incidents de trafic,
 - la mise en place de systèmes de signalisation à double sens 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. 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.

- En matière d'infrastructures nouvelles, le Conseil général continue à soutenir fortement la création des projets d'infrastructures essentiels pour le développement économique de notre territoire et le bien être de nos habitants et demande :
 - la réouverture au trafic voyageurs de la Tangentielle Ouest (TGO) afin de relier à termes les agglomérations de Versailles et Cergy-Pontoise,
 - le prolongement d'EOLE à l'Ouest, avec un démarrage des travaux dès 2013 dans les Yvelines,
 - la Liaison Nouvelle Paris – Normandie (LNPN), avec un arrêt à Mantes et à Confluence Seine-Oise,
 - la Tangentielle Légère Nord (TLN).

- Le Conseil général demande l'inscription au PDUIF d'autres opérations jugées majeures ou indispensables au SDY mais non évoquées dans le PDUIF :
 - La suppression du « point noir » de Porchefontaine (où convergent les lignes U et N du réseau Transilien et RER C),
 - Le prolongement du RER C jusqu'à Coignières permettant d'assurer une meilleure accessibilité et desserte régionale de l'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines à partir des trois gares existantes (SQY, Trappes, La Verrière), ainsi qu'une meilleure répartition des flux de rabattement et d'accompagner la dynamique de projet urbain autour de ces gares,
 - Le prolongement de la liaison « La Défense/ La Verrière jusqu'à Rambouillet »,
 - La réalisation d'une 3^{ème} voie entre La Verrière et Le Perray en Yvelines ;

Par ailleurs, le Conseil général souligne l'importance du prolongement du Tram-Train Massy – Evry (TTME) jusqu'à Versailles (projet se situant dans un horizon au-delà du PDU).

- Le Conseil général demande que soit mise à profit la réalisation des prolongements d'EOLE à l'Ouest et de la TGO vers Achères pour préfigurer un futur pôle d'échanges multimodal dans le secteur de la Confluence Seine-Oise interconnecté avec le RER A, et à plus long terme avec la LNPN et la rocade Ouest TGV. Le Conseil général souligne qu'il est primordial de penser les interconnexions des réseaux dès à présent.

- Plus globalement, en matière de renforts d'offre et de ponctualité ferroviaire, le Conseil général demande que les départements et les autres collectivités locales soient plus étroitement associés :
 - à l'élaboration et la mise en œuvre des schémas directeurs des RER,
 - à la mise en place des Schémas de secteur de l'offre ferroviaire (Réseaux Saint-Lazare Nord et Montparnasse, ligne La Verrière – La Défense pour les Yvelines) annoncée dans le PDUIF et qui répondent en partie à la demande du Conseil général, inscrite au SDY, de création d'un « plan d'urgence » pour les liaisons Transilien (à l'instar du schéma directeur existant pour les RER),

- à la généralisation du cadencement sur l'ensemble des lignes Transilien, cette mesure s'étant traduite par le passé, dans certains cas, par une dégradation du service (suppressions en heures creuses (10h-17h) des trains desservant les gares de Maisons Laffitte, Sartrouville et Houilles, Carrières sur Seine, à destination de St-Lazare, allongement du temps de parcours sur les gares de St-Quentin-en-Yvelines ; suppression de la desserte de la gare de Port-Villez, suppression de la desserte de la gare de Mantes-Station par la ligne N ...),
 - à la programmation du schéma directeur du plan de renouvellement du matériel roulant à l'horizon 2016.
- Le Conseil général demande que soit intégré au PDUIF un véritable plan de programmation des investissements et des renforts d'offres jusqu'à 2020, précisant notamment les échéanciers prévisionnels, la gouvernance, les cadres et les modalités de financement.

Action 2.2 : Un métro modernisé et étendu

- Les Yvelines sont d'abord concernées par la réalisation, sur leur territoire, de la ligne verte du Grand Paris reliant Orly à Versailles-Chantiers :
 - sur la carte du réseau de métro (p.77), le Conseil général demande que soient mentionnées toutes les futures gares qui ont été confirmées : Versailles Satory, Saint-Quentin Est et Université,
 - le Conseil général demande par ailleurs que soit confirmé et précisé le calendrier d'étude et de réalisation de la ligne (mise en service affichée entre 2018 et 2025),
 - Le Conseil général demande que le maillage du Réseau de Transport du Grand Paris avec le réseau local soit précisé, cette question étant primordiale.

Action 2.3 : Tramway et TZen : une offre de transport structurante

- Le Conseil général déplore qu'un simple recensement des projets existants ait été réalisé sans démarche prospective recensant les besoins actuels et futurs. A ce titre, le Conseil général réaffirme la nécessité de création de nouvelles liaisons indispensables au regard des enjeux de développement des territoires, notamment sur les deux opérations d'intérêt national (création d'emplois, logements...).
- Il aurait été souhaitable pour plus de lisibilité de différencier les opérations qui sont au stade projet de celles qui sont en cours de réalisation.
- Le Conseil général demande que soit précisé au PDUIF la maîtrise d'ouvrage, le coût, le plan de financement et le calendrier des projets qu'il liste.
- Le Conseil général soutient activement les projets yvelinois mentionnés au PDUIF comme T Zen potentiels (cf. carte T Zen page 80) et demande leur réalisation rapidement :
 - « Secteur de Rosny-sur-Seine – Val Fourré – Gare de Mantes-la-Jolie », projet essentiel pour assurer la desserte du futur éco-quartier,
 - « Saint-Quentin-en-Yvelines – Magny-les-Hameaux et Christ de SACLAY – Massy » (la liaison complète Saint-Quentin-en-Yvelines – Massy sera exploitée par une ligne de bus continue),
 - « Secteur de Saint-Quentin-en-Yvelines »
 Concernant le T Zen « Le Chesnay – Versailles », il convient de rappeler que bien qu'inscrit au SDY en projet de TCSP et au PDUIF en projet de T Zen, il est actuellement inscrit au Plan Local de Déplacement du Syndicat Mixte de Déplacements du bassin de la Région de Versailles comme traitement des points durs.

- Le Conseil général demande que les autres projets de partage de voirie en faveur des transports en commun routiers en cours d'étude par les collectivités locales puissent être pris en compte :
 - « Poissy - Carrières-sous-Poissy via la RD 190 » qui a vocation à relier dans une première étape l'agglomération de Carrières-sous-Poissy à la gare de Poissy RER,
 - « Versailles-Chantiers – Satory » pour la desserte de l'OIN Paris-Saclay,
 - « Pont de Sèvres – Vélizy – Saclay », projet prioritaire pour le développement du pôle d'activités de Vélizy-Villacoublay (43 000 emplois en 2010, nombreux sièges sociaux d'entreprises multinationales)
 - Autres projets sur le secteur de Mantes identifiés comme nécessaires, dans le cadre d'une étude du STIF, pour assurer la desserte des développements urbains attendus dans l'Ouest de l'agglomération mantaise (Mantes Université, Innovaparc, Graviers...), en complément de la desserte du futur éco-quartier Mantes – Rosny.
- Plus globalement, le Conseil général demande que cette liste ne soit pas exclusive afin de permettre le financement d'autres projets en cours d'étude ou susceptibles d'être étudiés ou réalisés à l'horizon 2020. A ce titre, le Conseil général demande que soient précisés les critères prévalant à la création d'une ligne T Zen et que les collectivités locales soient associées à l'élaboration de ces critères,
- Enfin, le Conseil général demande que l'obligation faite aux gestionnaires de voirie de mise en œuvre d'une priorité aux carrefours des lignes de tramway, T Zen puisse être examinée au cas par cas en fonction des besoins et des capacités de la voirie, et bénéficier de financements tant en investissement qu'en fonctionnement.

Action 2.4 : Un réseau de bus plus attractif

En matière d'offre :

- Le Conseil général demande que soit améliorée l'attractivité des transports en commun routiers pour permettre, à court terme, d'une part, de faciliter le rabattement vers le réseau ferroviaire et, d'autre part, compléter le maillage offert par les infrastructures ferroviaires par des liaisons de pôles à pôles.
- Cette démarche s'inscrit pleinement dans les orientations du SDY dans lequel l'Assemblée départementale a notamment demandé le développement de liaisons de pôle à pôle dans le cadre d'un réseau départemental « TransYvelines ». Depuis, le STIF n'a répondu qu'en partie à cette demande en renforçant à la marge le réseau bus structurant Mobilien (labellisation de deux lignes existantes et création d'une ligne nouvelle).
- Par ailleurs, le Conseil général demande que les Départements ainsi que les autres collectivités locales soient associés en amont à la classification des lignes existantes (charte bus) proposée dans le PDUIF : lignes Mobilien, Express, Fortes, Locales, Dessertes de proximité.
- Le Conseil général demande que le PDUIF traite aussi de la question des transports scolaires, notamment des circuits spéciaux non concernés par le plan d'action relatif au réseau bus. Il conviendrait qu'une harmonisation entre circuits spéciaux et lignes régulières soit engagée à l'échelle des bassins de vie, notamment pour les élèves du secondaire qui ne nécessitent pas d'accompagnement par un adulte, pour améliorer la lisibilité de l'offre de transport scolaire.

En matière d'aménagements de voirie :

- Le Conseil général souligne que des aménagements de voirie lourds (type TCSP) ne sont pas toujours la meilleure solution pour améliorer la circulation des bus. Le Conseil général demande donc que soient examinées au cas par cas des solutions d'aménagement de la voirie adaptées aux besoins des modes alternatifs à la voiture et aux capacités de la voirie, à l'instar de la politique volontariste déjà engagée par le Conseil général pour le traitement des points durs bus des lignes Mobilien,
- Le Conseil général demande l'ouverture des bandes d'arrêts d'urgence des autoroutes à la circulation des bus et au covoiturage pour les autoroutes A12 (entre Rocquencourt et Saint-Quentin-en-Yvelines) et A13 (entre Rocquencourt et Orgeval).

En matière de financement :

Le Conseil général note que le décroisement des financements à l'investissement se traduit dans un grand nombre de cas par une baisse de 25% des subventions au dépend des collectivités locales.

- La mise en œuvre de l'ensemble de ces actions dépendant de leur financement, le Conseil général demande que soient précisés au PDUIF les coûts et les clés de financement d'investissement et de fonctionnement.
- Le Conseil général demande que les tronçons de voiries n'accueillant pas de ligne Express ou Mobilien restent éligibles au financement d'aménagement de voirie en faveur des autres lignes de transport en commun.
- Le Conseil général demande enfin en matière d'aménagements de voirie que soient précisées les modalités de financement des aménagements d'arrêts desservis exclusivement par les circuits spéciaux de transport scolaire.
- Le Conseil général demande que soit clarifiées les règles de financement de l'offre bus pour chaque catégorie et que soit engagée une programmation pluriannuelle territorialisée des renforts d'offre, restructurations et créations de lignes, par catégorie de lignes.
- L'amélioration de la desserte concernant avant tout les bassins de vie des agglomérations, le Conseil général demande, au titre de l'équité territoriale invoquée dans le PDUIF, une politique de financement plus volontariste pour le développement des services de Transport à la Demande (TAD) En effet, le PDUIF souligne la nécessité de compléter le réseau régional et local par ce type de service, mais, à l'exception du service desservant l'aéroport de Roissy, laisse la mise en œuvre et l'essentiel du financement à la charge des collectivités locales. A ce titre, le Conseil général apporte pour sa part une aide complémentaire pour l'acquisition des véhicules et de leurs équipements, de la centrale de réservation et de matérialisation des arrêts. De même, le PDUIF ne recense pas les territoires potentiellement concernés par ce type de service, ce qui ne permet pas de programmation pour le déploiement de ces services. Une étude pour recenser et caractériser les besoins serait nécessaire sur notre territoire (Sud-Yvelines, Pays Houdanais, plateau du Mantois, PNR du Vexin Français, ...)

Action 2.5 : Aménager des pôles d'échanges multimodaux de qualité

- Le PDUIF propose une classification de l'ensemble des pôles gares ferroviaires en trois catégories : les grands pôles de correspondance, les pôles de desserte des secteurs denses et les pôles d'accès au réseau ferré depuis les bassins de vie. Le Conseil général demande que les critères de cette classification soient élaborés en concertation avec l'ensemble des collectivités locales et que soit précisé le rôle du STIF et des collectivités locales pour chacune des catégories de pôles.
- Pour rendre opérationnelle cette action, le Conseil général demande à ce que le PDUIF intègre un diagnostic des pôles gares débouchant sur une programmation des investissements, notamment ceux relatifs à l'information en temps réel, au confort, à la sécurité et à l'intermodalité (gares routières, stationnement vélo sécurisé et parcs relais).
- Le Conseil général demande aussi que soit ajoutée au PDUIF dans le cadre d'une vision prospective, une cartographie à horizon de mise en œuvre du PDUIF intégrant l'émergence de nouveaux pôles multimodaux de correspondance (Achères, La Verrière) en lien avec l'évolution du réseau de transports régional (EOLE, prolongement RER C,...) et la réorganisation de l'offre de transports collectifs locale (bus, TCSP).
- Pour optimiser les correspondances en cas de situation perturbée, le Conseil général demande que le PDUIF aille bien au-delà de la correspondance garantie entre le train ou le RER et les bus en fin de service, notamment en matière de coordination entre les opérateurs et de moyens de réserve.
- Le Conseil général demande aussi que soit précisé le rôle attendu des départements, qui sont mentionnés en tant que financeurs dans le tableau récapitulatif des coûts des actions du PDU mais ne le sont pas dans le descriptif de cette action, ainsi que les clés de financements des investissements, notamment les montants plafonds.

Action 2.6 : Améliorer l'information voyageurs dans les TC

- L'information voyageur relève de la compétence et du financement exclusifs du STIF, qui s'appuie sur les opérateurs pour sa mise en œuvre. Elle est primordiale pour garantir une offre de transport en commun de qualité. Le PDU propose la mise en place ponctuelle d'une information dynamique. Le Conseil général demande également qu'une information statique soit développée sur l'ensemble des liaisons bus. De la même manière, une partie des voyageurs n'a pas accès aux nouvelles technologies et il faut être vigilant pour ne pas les exclure.
- Le Conseil général demande que soit précisé le calendrier de déploiement de l'information voyageur via un plan pluriannuel. Plus précisément, l'échéance de 2020 indiquée ne concerne que les gares, les stations et les points d'arrêt de plus de 50 montées (ce qui exclut de fait les arrêts péri-urbain), ou « ponctuellement » d'autres secteurs où l'offre est peu dense. Le Conseil général demande que cette dérogation soit définie par des critères objectifs et qu'un niveau d'information minimum soit défini pour tous les arrêts, notamment pour les arrêts où l'offre est peu dense et y compris pour les circuits spéciaux scolaires.
- Enfin, au delà de l'information strictement ciblée sur les transports en commun, le Conseil général demande que soient développées des solutions globales d'information des franciliens en temps réel intégrant l'ensemble des possibilités de déplacements : transports en commun, voitures, co-voiturage, vélo... Sur ce plan, l'interopérabilité des systèmes propres à chaque mode de transport doit être développée.

Action 2.7 : Faciliter l'achat des titres de transport

- Il est important de profiter des nouvelles technologies pour diversifier les canaux de distribution et de vente des titres de transport. Le Conseil général demande que soit garanti au PDUIF que les moyens de distribution et de vente traditionnels soient au minimum conservés afin notamment de ne pas exclure les populations les plus fragiles.
- Le Conseil général demande que la couverture géographique de ces points de vente soit rapidement étoffée, dans le cadre notamment des partenariats envisagés avec les établissements bancaires et les opérateurs de téléphonie mobile.
- Le Conseil général demande que les collectivités locales, notamment les Départements, qui contribuent fortement au financement de ces titres (plus de 15 M€/ an pour le Conseil général des Yvelines) soient associées aux réflexions portant sur la diffusion des titres de transport en commun.
- Plus particulièrement, le Conseil général demande que dans le cadre du passage en télébillétique du futur titre Améthyste multimodal :
 - soit étudiée la possibilité d'élargir le partenariat envisagé au PDUIF pour la distribution et le chargement des titres aux services publics accueillant des publics fragiles (CCAS ...),
 - la participation demandée aux bénéficiaires de ces titres puisse être prélevée sur les automates utilisés pour charger le titre sur le support Navigo,
 - les outils d'information à destination des bénéficiaires soient élaborés conjointement avec les départements financeurs afin que les bénéficiaires soient en mesure de connaître le rôle des départements dans le financement de ces titres, au même titre que le financement régional pour le dézonage Imagine'R ou l'extension de la réduction solidarité transport.
- Le Conseil général demande que soit prise en compte dans le PDUIF sa demande inscrite au SDY d'un déploiement d'une tarification combinée incluant sur un même support le transport en commun et le stationnement ainsi qu'une étude sur l'opportunité et les modalités d'une tarification attractive mise en œuvre dans le cadre de cette tarification combinée.

Action 2.8 : Faire profiter les usagers occasionnels du « pass » sans contact Navigo

La politique tarifaire est une compétence exclusive du STIF, non reléguable. A ce titre, l'autorité organisatrice envisage de remplacer la tarification occasionnelle actuelle par une réserve « d'unités transport » débitée en fonction des voyages réalisés afin de sécuriser ses recettes, de faciliter l'usage des transports publics et de permettre une structure tarifaire plus souple.

- Eu égard aux aides financières apportées par les départements pour l'attribution des titres de transport scolaire et à la prise en charge du coût des déplacements effectués par les personnes âgées et handicapées, non imposables, le Département demande à être associé dès la conception de ce projet qui impactera sur sa politique tarifaire.
- De manière générale, la politique tarifaire des Transports en commun nécessite un réel débat avec les membres du conseil du STIF et ne peut être simplement traitée à travers une fiche action. La création des unités transports doit être l'occasion d'une réflexion globale du niveau tarifaire optimisant les recettes sans être dissuasif (élasticité au prix). Il s'agirait également de prendre en compte la question de la tarification à zone unique. A ce titre, le Conseil général demande que soient annexés au PDUIF les résultats du programme d'étude, décidé par le Conseil du STIF le 1^{er} juin 2011, décliné en 5 thèmes : approfondissement sur l'impact d'un forfait unique, documentation sur l'élasticité tarifaire, enquête d'opinion, impact des mesures tarifaires et étude de faisabilité des unités transports.

Action 2.9 : Améliorer les conditions de circulation des taxis et faciliter leur usage

- Au-delà de l'ouverture des couloir bus et des voies réservées au bus sur les autoroutes et les voies rapides pour les taxis, le Conseil général demande que PDUIF vise aussi à l'amélioration des conditions de circulation des services de transports handicapés, PAM pour les adultes et service de transports adaptés pour les scolaires. A ce titre, le Conseil général des Yvelines a autorisé l'utilisation des couloirs relevant de sa compétence à l'ensemble de ces services spécialisés.

Défis 3 et 4 : Les modes actifs (p. 102)

Via des aides aux collectivités et des maîtrises d'ouvrage, le Conseil général mène des actions volontaristes pour développer les modes actifs. Toutefois, rendre la voirie cyclable et optimiser les feux pour la circulation des piétons, comme le propose le PDUIF, ne doit toutefois pas conduire à de nouvelles congestions routières, source de nuisances (pollution, bruit, ...).

Action 3/4.1 : Pacifier la voirie pour redonner la priorité aux modes actifs (zone 30 et zone de rencontre)

- Il est proposé la mise en place de zones pacifiées sur la voirie locale, notamment sous la forme d'aire piétonne. La création d'une aire piétonne, en interdisant le trafic motorisé, modifie fortement le plan de circulation du quartier concerné. Le Conseil général demande donc que cette décision ne puisse être prise qu'après accord de l'ensemble des gestionnaires de voirie concernés.
- Le Conseil général alerte sur le fait qu'il n'est pas envisageable sur des grands axes de circulation de limiter la vitesse à 30 km/h voire d'installer des zones de rencontre sur la voirie structurante, tel que le propose le PDU aux abords des équipements scolaires, des pôles de transports collectifs et des établissements recevant du public. Le Conseil général demande que, dans les cas le justifiant, puisse être étudiée une séparation des usages plutôt qu'une mixité des usages.
- Le Conseil général souligne que l'échéance de 2015 est trop ambitieuse pour l'aménagement de zones pacifiées aux abords de tous les équipements scolaires.

Action 3/4.2 : Résorber les principales coupures urbaines

De manière générale, le terme "coupures urbaines" est impropre, il s'agit plutôt d'interruptions de continuité sur les itinéraires piétons et vélos (comme indiqué page 110).

- Le Conseil Général demande, qu'au-delà de la liste des interruptions de continuité listées au PDUIF, soient ajoutées d'autres identifiées sur le territoire des Yvelines et nécessitant des investissements lourds :
 - l'accès à la gare RER de Conflans fin d'Oise est difficile pour les piétons et cyclistes venant d'Andrézy, où des aménagements cyclables existent le long de la RD 48. A cet effet, le Conseil général étudie actuellement le prolongement de ces aménagements cyclables jusqu'à la gare via la création d'une passerelle piétons-cycles,
 - la liaison cyclable en bords de Seine est difficile au niveau de Bougival. Une alternative pourrait être proposée via une passerelle entre Port-Marly et l'Île de La Loge puis l'Île de la Chaussée et enfin Bougival, où l'espace redevient disponible en bords de Seine.
 - Des réflexions sont également en cours en ce qui concerne des franchissements de Seine aujourd'hui complexes pour les cyclistes. Au-delà des études actuellement en cours, les collectivités locales ont déjà exprimé leur souhait de création de franchissements au niveau du Pecq, de Chatou, d'Épône, Gargenville, Rosny ou encore Saint-Martin la Garenne.

- Des franchissements d'infrastructures ferrées (Chanteloup-les-Vignes, Saint-Cyr-L'Ecole, Versailles RD 185...) ou routières sont également souhaités au niveau de l'A13 (Aubergenville, Flins...), de la RN12 (Galluis, Houdan- Maulette, Méré, Versailles RD 91...), de routes départementales (RD 190 à Poissy, RD 30 à Achères...).
- Les études en cours dans le cadre du Plan Yvelines Seine ont révélé de nouvelles coupures sur les itinéraires vélos au niveau du Pont de Triel (RD 2) et du Pont de Bennecourt.
- Parmi ces franchissements, le Conseil général demande que quatre soient en outre ajoutés à la liste des priorités : liaison Andrézy/Conflans (RD48), liaison Limay/Mantes, Meulan/Les Mureaux et liaison Poissy/Carrières-sous-Poissy.

Action 3. 1 : Aménager la rue pour le piéton

Le Conseil général demande que la notion de « rue » soit précisée et ne concerne que les voies situées en agglomération au sens du Code de la Route. En l'état, le texte rédigé incite à maintenir systématiquement l'éclairage lorsqu'il y a des piétons, même hors agglomération.

Action 4. 1 : Rendre la voirie cyclable

Le Conseil général est fortement investi dans une politique cyclable via les réalisations qu'il porte le long des routes départementales et les aides financières aux collectivités.

- La définition de « réseau régional structurant » proposée et la carte annexée ne permettent pas d'identifier précisément quelles routes appartiennent au réseau régional structurant. Le Conseil général demande qu'il soit précisé que l'itinéraire pourra s'écarter des routes indiquées sur la carte pour s'adapter aux opportunités et contraintes locales, tout en préservant la cohérence du schéma régional.
- Le Conseil général demande à ce que la variante Yvelinoise du Paris Mont-Saint Michel apparaisse en tant que véloroute régionale. Le principe a, en effet, été validé par la Région (elle est à ce titre mentionnée dans le document de travail « guide technique de jalonnement des véloroutes et voies vertes régionales d'Ile-de-France à destination des maîtres d'ouvrages » édité par la RIF en avril 2012, page 21).

Action 4. 2 : Favoriser le stationnement des vélos dans les pôles d'échanges multimodaux + espaces public + construction nouvelle

- Le Conseil général déplore que le dispositif de stationnement vélo se limite aux pôles d'échanges multimodaux. Le Conseil général demande de l'élargir aux autres pôles où justement l'accès en transport collectif n'est pas assuré, ainsi que de l'étendre aux parcs relais.
- Le Conseil général demande que les normes prescriptives pour le stationnement vélo dans les collèges (constructions nouvelles) soient assouplies en cas d'impossibilité technique liée à la capacité constructible du site de l'établissement. En effet, dans certains contextes urbains denses, où la pression foncière est forte l'application stricte de ces normes pourrait rendre impossible certaines opérations.

Action 4.3 : Favoriser et promouvoir la pratique du vélo auprès de tous les publics

Le PDU recommande aux collectivités locales d'encourager les écoles de vélo pour adulte. Dans un souci de mutualisation des moyens et des outils, et d'harmonisation des pratiques, il semblerait que la Région soit la collectivité locale la plus à-même d'encourager ces activités.

Défi 5 : Agir sur les conditions d'usages des modes individuels motorisés (p. 119)

Action 5.1 : Atteindre un objectif ambitieux de sécurité routière

Il est proposé au PDUIF d'effectuer le traitement des carrefours en traversée d'agglomération mais seuls les carrefours hors agglomération lorsqu'ils sont sans visibilité sont subventionnés par la Région. Cette situation contradictoire n'encourage pas la mise en œuvre du PDUIF.

- Le Conseil général demande qu'il ne soit pas fait de distinction pour les aides régionales selon que les carrefours soient en ou hors agglomération.
- Le Conseil général demande à être associé à la réflexion portant sur l'harmonisation des méthodes d'identification des ZAAC. A ce titre, la définition retenue par la Région Ile-de-France dans son dispositif de subvention (5 accidents corporels sur 850 m) convient au Département.

Action 5.2 : Mettre en œuvre des politiques de stationnement public au service d'une mobilité durable

- Le Conseil général est déjà investi dans cette démarche via une aide financière à l'investissement pour les Parcs Relais et propose qu'une étude sur les besoins d'implantation de nouveaux Parcs Relais soit rapidement menée afin d'encourager et faciliter l'intermodalité.

Action 5.3 : Encadrer le stationnement privé

- Le PDUIF prescrit au PLU d'imposer des normes plafond de stationnement lors de la construction d'opérations de bureaux afin de limiter le nombre de places de stationnement et d'orienter le choix du mode de transport vers les modes alternatifs à la voiture particulière. Ces normes diffèrent d'un territoire à l'autre pour prendre en compte la proximité d'une desserte par les réseaux de transports collectifs structurants (à moins de 500 m de gares desservies par des lignes de RER ou de trains de banlieue et des stations de métro, de tramway et de T'Zen). La disposition s'étend aux futures lignes de transports collectifs structurants lorsque l'autorité compétente a instauré une décision visant à engager la réalisation de l'opération.

Le Conseil général réfute cette logique contraignante qui ne permet pas de s'adapter aux diverses situations pratiques. En effet, des bureaux peuvent être en effet situés à moins de 500m d'une gare offrant une faible fréquence en heure de pointe comme en heure creuse, un temps de parcours long, une mauvaise fiabilité de la ligne... qui ne permette pas d'abandonner la voiture individuelle au profit des transports collectifs. De même certaines activités nécessitent des déplacements professionnels nombreux à l'aide de véhicules, il est donc nécessaire de permettre leur accès et leur stationnement.

- Le PDU propose des normes qualitatives pour les nouvelles constructions à destination de bureaux équipées de places de stationnement individuelles couvertes ou d'accès sécurisés afin de garantir un dispositif d'alimentation pour les véhicules électriques ou hybrides et permettant un comptage individuel. Le Conseil général conditionnant déjà sa participation financière à la création ou extension des parcs relais à l'installation de ces dispositifs d'alimentation électrique, il demande que les normes relatives à ces dispositifs soient précisées techniquement.

Action 5.4 : Optimiser l'exploitation routière pour limiter la congestion routière

Les projets routiers cartographiés page 137 posent question : sont-ils à l'horizon 2020 du PDU ?

- Cette action visant à la réalisation d'opérations ponctuelles de maillage et de complément de réseau de voirie magistral et structurant existant est trop restrictive. Le réseau routier Yvelinois ayant accusé un retard important ces dernières décennies, il nécessite d'autres opérations visant à mettre à niveau le réseau routier magistral et structurant en adéquation avec les besoins décrits au Schéma de Déplacements des Yvelines. Le Conseil général demande donc l'ajout des projets suivants :
 - le prolongement de l'A104 entre Méry-sur-Oise et Orgeval, fondamental pour la desserte du projet Port Seine Métropole,
 - l'aménagement de la RN 10 entre Trappes et les Essarts-le-Roi,
 - l'élargissement de la RN 12 entre Plaisir et Saint-Cyr-l'École,
 - la réalisation d'un nouvel échangeur sur l'A86 au droit de Vélizy,
 - l'élargissement de l'A13 : 2*3 voies entre Orgeval et Rocquencourt et 2*4 voies Orgeval et Mantes),
 - l'élargissement de l'A 86 entre Pont Colbert et la RN 118, en lien avec le réaménagement de l'échangeur du petit Clamart,
 - le réaménagement de l'échangeur RN12/RD91 à Versailles,
 - la réalisation d'un nouvel échangeur sur l'A13 dans la zone des Gravières avec son raccordement aux RD 110 et RD 113,
 - la déviation de la RD 154 à Verneuil-sur-Seine et Vernouillet,
 - la liaison RD 938 et RD 91 sur les communes de Buc et Guyancourt,
 - les liaisons nouvelles Seine-Aval – Saint-Quentin-en-Yvelines et Seine-Aval – Cergy-Pontoise,
 - la liaison RD30-RD190 avec un franchissement de Seine par un pont à Achères.
- Le Conseil général demande la mise en place d'information routière en temps réel sur le réseau magistral et départemental, notamment l'équipement de dispositifs d'information sur des portions autoroutières Yvelinoises très circulées (RN12).
- Les systèmes d'exploitation et d'information des usagers proposés (GERFAULT, PARCIVAL, SITER) sont peu adaptés aux départements de Grande Couronne car trop lourds et coûteux au regard du gain potentiel. D'autres dispositifs de gestion plus légers (gestion par axes, carrefours « intelligents ») peuvent être envisagés. Le Conseil général demande qu'il soit précisé que d'autres dispositifs pourront être proposés.

Action 5.5 : Encourager et développer la pratique du covoiturage

Il est à noter que la création d'aires de covoiturage ne concerne pas uniquement les gestionnaires de voirie, certains covoitureurs stationnant sur le domaine privé par exemple des centres commerciaux.

- Le Conseil général soutient vivement la mise en place de service de covoiturage au sein de son territoire où de nombreuses zones sont dépourvues d'offre de transport collectif satisfaisant aux besoins de déplacements. Le Conseil général demande une clarification des clés de financement.
- Le Conseil général demande que le PDUIF définisse les modalités de financement du coût d'entretien des aires de covoiturage, à l'instar des schémas directeur des gares routières et parcs relais.
- Le Conseil général propose qu'une étude sur les besoins d'implantation de nouvelles aires de parking pour le covoiturage soit rapidement menée afin d'encourager cette pratique.

Action 5.6 : Encourager l'autopartage

- Le Conseil général demande qu'elle soit précisée afin qu'elle puisse être opérationnelle.

Défi 6 : Rendre accessible l'ensemble de la chaîne de déplacement (p. 140)

Le Conseil général rappelle le décret 1657 du 21 décembre 2006 : l'obligation de mise en accessibilité des arrêts de bus hors agglomération n'est qu'applicable qu'à l'occasion d'aménagement global de la voirie. A ce titre, le programme initié par le Conseil général pour la mise en accessibilité des arrêts de bus hors agglomération des lignes Mobilien et des arrêts des lignes de circuits spéciaux scolaires résulte de sa part d'une politique volontariste.

Action 6.1 : Rendre la voirie accessible

Action 6.2 : Rendre les transports collectifs accessibles

- De manière globale, les actions visant à rendre accessible l'ensemble de la chaîne de déplacement devront se faire sans accroître ou créer de nouvelles congestions routière, sources de nuisances.
- Le Conseil général constate une baisse des subventions pour la mise en accessibilité des arrêts de bus, passant de 100 à 50%. Le Conseil général demande le maintien des financements à 100% (sans montant plafond), la responsabilité de l'accessibilité du système de transport incombant à l'autorité organisatrice des transports et non aux gestionnaires de voirie.
- Les Départements sont cités comme co-financier de la mise en accessibilité des pôles. Le Conseil général demande que ce financement soit pris intégralement en charge par l'autorité organisatrice des transports.
- La mise en place d'un service de à la demande (TAD) est évoquée entre les gares non accessibles (gares ou trains) et accessibles quand aucune alternative routière accessible n'est proposée. Il convient de rappeler que le service PAM étant facturé plus cher qu'un service de transport en commun traditionnel, il ne peut pas servir de service de substitution imposé par le législateur. Le Conseil général demande que des précisions soit données sur la mise en œuvre de cette action afin de la rendre opérationnelle.

Défi 7 : Rationaliser l'organisation des flux de marchandises et favoriser l'usage de la voie d'eau et du train (p. 146)

Le Conseil général rappelle que les Yvelines sont au cœur des grands enjeux de développement logistique avec notamment le rééquilibrage à l'Ouest de l'offre de grands sites logistiques (développements portuaires le long de l'axe Seine avec Limay, Triel et Achères, et le Canal Seine Nord Europe), et l'implantation du projet Port Seine Métropole qui a vocation à s'affirmer comme la porte d'entrée fluvio-maritime du Grand Paris.

- Pour assurer le développement du transport de marchandise, le Conseil général demande :
 - la desserte multimodale des sites logistiques ;
 - le report modal en faveur du fer et de la voie d'eau ;
 - l'achèvement des grandes liaisons de maillage routier régional (A 104,...).

Action 7.1 : Préserver et développer des sites à vocation logistique

De manière générale, la desserte logistique et l'approvisionnement des OIN et territoires stratégiques du Grand Paris (construction de 70 000 logements/an) sont des enjeux essentiels pris en compte par le Département des Yvelines.

Concernant les sites ferroviaires

- Trappes bénéficie d'un réel potentiel de développement, notamment du fait que l'OIN Paris-Saclay n'est pas desservi par des sites logistiques. Le Conseil général demande que soit recherché la qualification de Trappes en un site multimodal.
- Le PDU mentionne dans le texte (page 152) et sur la carte (page 154) l'existence d'un site ferroviaire multimodal dans le Sud-Yvelines : Orsonville. Dans les faits, ce site n'existe pas mais le Conseil général demande le développement d'un site logistique dans le Sud-Yvelines pouvant s'inscrire dans le cadre du rééquilibrage à l'Ouest.
- Le Conseil général soutient le site d'Achères qui permettra de relancer l'activité de fret ferroviaire sur le triage en lien avec le projet Port Seine Métropole
- D'autres sites ferroviaires sur le territoire des Yvelines ont vocations à devenir des sites logistiques. Le Conseil général demande une étude pour étudier les potentialités.

Concernant les plateformes multimodales

- Le projet Port Seine métropole n'est pas mentionné alors qu'il a vocation à devenir le grand hub ferroviaire et logistique de l'Ouest francilien.

Action 7.2 : Favoriser l'usage de la voie d'eau

Le Conseil général souhaite souligner le rôle essentiel des plates-formes multimodales, à l'instar de celles de Limay, Bruyères-sur-Oise, Gennevilliers et bientôt de Port Seine Métropole dans le développement du fret fluvial et la massification des flux.

- Le Conseil général demande que soit promue la voie d'eau pour la logistique du dernier kilomètre et que soient préservés dans cette perspective des ports urbains en cœur d'agglomération, mesure d'accompagnement permettant la maîtrise des flux de poids lourds à la sortie des grands sites multimodaux.

Action 7.3 : Améliorer l'offre de transport ferroviaire

- Le Conseil général soutient la volonté de diversifier le transport de marchandises, notamment par l'utilisation du réseau ferré mais demande toutefois que cette démarche ne pénalise pas l'offre voyageurs déjà insuffisante sur certaines lignes.
- Le Conseil général demande la desserte ferroviaire de Port Seine Métropole, exigence absolue tant pour connecter la future plate-forme portuaire d'Achères au futur réseau ferré orienté fret (futur itinéraire complémentaire de fret ferroviaire par Serqueux et Gisors, libération de sillons par la LNPN,...) que pour optimiser la chaîne logistique et maîtriser l'évolution des flux de poids lourds sur le réseau routier départemental.
- Le Conseil général demande que soit étudiée les conditions de mixité des usages fret/voyageurs des tangentes ferrées appelées à voir circuler des tram-trains (la carte figurant dans le PDUIF mentionne un usage fret de la TGO entre Saint-Germain-en-Laye et Achères) et des infrastructures de tramway.
- Le Conseil général demande que ce soit mené une réflexion sur l'identification, la valorisation et le maintien des installations terminales embranchées (ITE), voies de débords de gares et de nombreux sites ferroviaires aujourd'hui inutilisés ou sous exploités pour le fret qui peuvent représenter un potentiel pour la desserte de sites d'activités et la logistique urbaine.

Action 7.4 : Contribuer à une meilleure efficacité du transport routier de marchandises et optimiser les conditions de livraison

Le Conseil général rappelle que le réseau routier départemental n'a pas vocation à accueillir le trafic de poids lourds en transit consécutif à l'absence de grand contournement (auto)routier dans l'Ouest francilien et que son utilisation pour le fret doit se limiter aux seules dessertes terminales (logistique du dernier kilomètre).

Le Conseil général rappelle qu'au titre de l'amélioration de la desserte routière des sites multimodaux, le bouclage complet de l'A 104 entre Méry-sur-Oise et Orgeval est d'une absolue nécessité pour desservir Port Seine Métropole.

Action 7.5 : Améliorer les performances environnementales du transport de marchandises

Le Conseil général encourage déjà des solutions plus respectueuses de l'environnement avec une expérience de logistique sur le dernier kilomètre (Eco département, PAP,...) et soutiendra donc les réflexions en ce sens.

Défi 9 : Faire des Franciliens des acteurs responsables de leurs déplacements (p. 163)

Action 9.1 : Développer les plans de déplacements d'entreprises et d'administrations

Le PDUIF attribue au Département un rôle d'animateur des plans de déplacements d'entreprises et d'administrations de son territoire. Ce rôle va au-delà des compétences de l'institution départementale et ne saurait lui être imposé.

Action 9.2 : Développer les plans de déplacements scolaires

Le Conseil général mène déjà une politique volontariste pour promouvoir les plans de déplacements scolaires, via le biais de financements :

- Les études de faisabilité et d'aménagement de plans de déplacements scolaires domicile-école
- Les équipements d'accompagnement (mobilier, stationnements pour vélos, plantations...) et de sécurité, les accessoires de mise en œuvre des plans de déplacements scolaires domicile-école (vêtements fluorescents, panneaux, mobilier...).

Action 9.2 : Donner une information complète, multimodale, accessible à tous et développer le conseil en mobilité

Le Conseil général est en accord avec cette action visant à faciliter les déplacements.

Action Environnement (p. 178)

L'expérimentation des Zones d'Actions Prioritaires pour l'Air (ZAPA), visant à restreindre l'accès à certains secteurs aux véhicules les plus polluants, n'est évoquée qu'une fois dans le PDUIF alors que leurs impacts sont conséquents :

- La pollution de l'air des zones denses liée à la circulation sera déplacée sur d'autres territoires
- La création de zones engendrera un report du trafic sur les voiries limitrophes qui ne seront pas toujours dimensionnées pour le recevoir
- Les populations captives de la voiture individuelle pour se rendre dans les ZAPA, notamment pour leurs déplacements domicile – travail, faute d'une offre de transport collectif adaptée à leurs besoins ou de moyens financiers permettant l'achat d'un véhicule moins polluant seront laissées pour compte.

La mise en place d'une ZAPA nécessitera une étude définissant les véhicules les plus polluants (véhicules légers, poids lourds, petits camions...) dont la circulation sera interdite et la mise en place d'alternatives en terme de déviation routière et d'offre de transport collectif finement adaptée aux besoins du territoire.

Action ENV 1 : Accompagner le développement de nouveaux véhicules

Le Conseil général est fortement investi pour le développement de nouveaux véhicules à travers le financement de la recherche et du développement :

- L'expérimentation SAVE (Seine Aval Véhicules Electrique) sur le territoire de l'OIN Seine-Aval est la première expérimentation grandeur nature en France sur un territoire de 398km², 380 000 habitants, 125 000 emplois.
- Les appels à projets en 2009 et 2011 pour proposer des « véhicules du futur » : des véhicules urbains propres et innovants.
- La création d'un institut du Véhicule Décarboné Communicant et de sa Mobilité (VeDeCom) sur le site de Versailles Satory : un pôle d'excellence international ayant pour vocation d'accélérer l'innovation afin de répondre aux défis majeurs de l'automobile et des transports collectifs, via la mutualisation de services, de compétences et d'équipements de recherche.

Le Conseil général participe au groupe de réflexion Mobilité 2015, visant à expérimenter les nouveaux usages de mobilité urbaine sur le plateau de Satory- Saclay, dont le 1^{er} projet SYSMO 2015 est une plateforme d'information voyageur multimodale.

Depuis 1998, le Conseil général mène une politique en faveur des véhicules propres via un soutien financier aux collectivités pour l'acquisition de véhicules propres (gaz naturel véhicule (GNV), le gaz de pétrole liquéfié (GPL) ou l'électricité).

Aussi, le Conseil général souhaite souligner que la réussite du déploiement des nouveaux véhicules est conditionnée à leur approvisionnement en énergie, notamment électrique. Le Conseil général demande que ce besoin soit anticipé dans toutes les opérations d'aménagements du territoire: voirie publique, logement, lieux de travail...

Action ENV 2 : Réduire les nuisances sonores liées aux transports

Pour un réel impact, les nuisances sonores doivent être prises en compte dans les Plans de prévention du bruit dans l'environnement réalisés par les communes et pas seulement dans les Plans de Protection du Bruit dans l'Environnement réalisés par les gestionnaires d'infrastructures.

Défi 8 : gouvernance : PACTE pour la mobilité (p. 195)

- Le Conseil général demande la constitution d'un groupe de réflexion spécifique aux problématiques de Grande Couronne à l'occasion de la mise en place d'un comité de pilotage coordonnant la mise en œuvre du PDUIF et ayant le pouvoir de faire évoluer ses actions suivant les besoins.
- Les Conseils Généraux sont présentés comme un relais indispensable des actions du PDUIF auprès des collectivités locales de leur territoire, notamment dans le cadre des PLD où des contrats entre différents « associés » préciseraient les plans de financement, la programmation des attributions de subventions et le calendrier des réalisations. Le Conseil général assumera ses responsabilités dans le cadre des compétences qui lui sont dévolues et notamment en tant que gestionnaire de la voirie départementale.
- Le Conseil général demande que les guides proposés ne soient pas limités à l'aménagement et aux déplacements mais ouverts aux questions d'environnement, de paysages, de trames vertes en ville...

Financement (p. 187)

Le Conseil général note que les départements sont particulièrement sollicités alors que les financements du STIF et de la Région sont en retrait par rapport à ceux du PDU de 2000 : sur les 34 actions du PDUIF, les départements sont concernés par 25, le STIF par 16, la Région par 11 dont 3 conjointes avec le STIF.

Le Conseil général note une baisse des subventions du STIF et de la Région comparé au PDU 2000 alors que le Conseil général est fortement sollicité et aurait besoin d'un soutien financier pour aller plus loin :

- Les comités d'axes qui étaient subventionnés à 100% par le STIF, la région et l'Etat sont remplacés par des aménagements de rues multimodales où la part du maître d'ouvrage est au minimum de 25%.
- Les aides pour le TAD ne sont pas suffisantes pour la création de nouveaux services.
- Baisse des aides de 50% pour la mise en accessibilité des arrêts de bus (pourtant prescription PDU).
- Pas d'aide proposée pour la priorité aux carrefours.
- Pas d'aide pour le financement de projets routiers qui sont pourtant nécessaires à l'écoulement du trafic actuel et futur – et pour désengorger les agglomérations et pacifier la voirie urbaine.

Cette baisse des subventions a un impact indirect sur les départements : le PDU semble vouloir s'appuyer sur les départements pour compenser son désengagement financier auprès des collectivités

Le Conseil général s'interroge sur la participation minimale de l'Etat, de RFF et de la SNCF pour les aménagements de pôle qui comprennent pourtant des travaux directement liés à l'accès au réseau ferré.

- Le Conseil général demande que les aides financières mentionnées soient clarifiées pour chaque action :
 - Les aides sont-elles apportées par le STIF ou la Région ?
 - Les plafonds ne sont pas toujours indiqués.
 - Les plafonds indiquent-ils le montant maximum de la subvention versée ou le montant maximum de la dépense subventionnable ?
 - Les aides apportées dans le cadre des schémas directeurs ont besoin d'être exposées.

Les moyens de suivi et d'évaluation du PDU : l'OMNIL (p. 203)

Le Conseil général participe aux différents groupes de travail de l'Observatoire de la Mobilité en Ile de France (OMNIL).

Il n'est pas proposé d'indicateurs de suivi pour l'action 5.4 visant à limiter la congestion routière. Le Conseil général demande que cela soit fait lors de la réalisation d'un aménagement en récoltant les temps de parcours avant / après en heure de pointe.

Concernant différents indicateurs listés, le Conseil général ne dispose pas de données (ex : comptage vélo) ou dispose de données uniquement sur les routes départementales (nombre d'accident corporels de la circulation).

Concernant l'indicateur de suivi du nombre de logements concernés par la mise en place de protections phoniques le long des infrastructures ferroviaires et routières, il faut préciser que la mise en place d'une protection phonique n'est pas forcément efficace que ce soit en termes de mise aux normes ou par rapport à la perception des populations.

- Le Conseil général demande que soient territorialisées les données, par département, toujours dans le souci de différencier les données de grande et de petite couronne.
- Le Conseil général demande, via l'OMNIL, l'**accès aux bases de données** déplacement à disposition du STIF, indispensables à la construction d'une politique déplacement en adéquation aux besoins de son territoire.