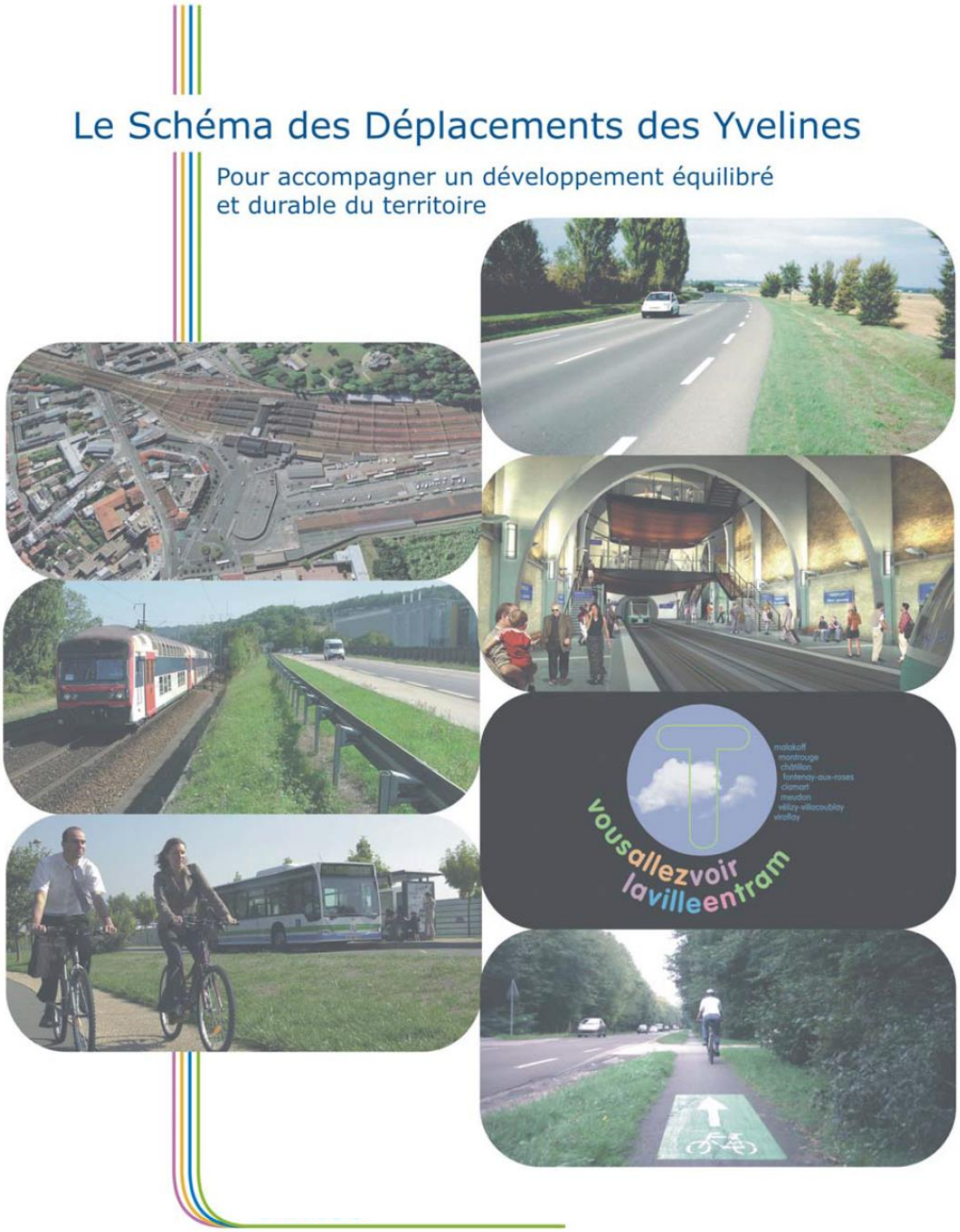


SDY 2020 - Mise à jour 2015

30/11/2015

SOMMAIRE

INTRODUCTION 4

PARTIE 1 : LES DEPLACEMENTS DANS LES YVELINES : BILAN, ENJEUX ET PERSPECTIVES 5

1 LE BILAN DES DEPLACEMENTS DANS LES YVELINES 5
1.1 LES DYNAMIQUES TERRITORIALES : FONDEMENTS DE LA MOBILITE 5
1.2 LES DONNEES CLES DE LA MOBILITE EN 2010 7
1.3 LE BILAN DE LA SECURITE ROUTIERE 13

2 LES INSUFFISANCES DE L'OFFRE DE MOBILITE ET LES PERSPECTIVES D'EVOLUTION A L'HORIZON 2020 14
2.1 UNE OFFRE DE TRANSPORTS EN COMMUN INACHEVEE 14
2.2 DES INFRASTRUCTURES ROUTIERES INCOMPLETES ET SATUREES 17
2.3 UNE MEILLEURE COMPLEMENTARITE DES MODES ATTENDUE 20
2.4 LA MOBILITE A HORIZON 2020-2025-2030 20

PARTIE 2 : POLITIQUE DES TRANSPORTS ET DES MOBILITES DU DEPARTEMENT 25

ACCOMPAGNER UN DEVELOPPEMENT EQUILIBRE ET DURABLE DU TERRITOIRE PAR UNE MEILLEURE ACCESSIBILTE 25

1 L'INTERMODALITE ET LES NOUVELLES MOBILITES 26
1.1 ENCOURAGER L'INTERMODALITE 26
1.2 TRANSFORMER DES GARES EN POLES D'ECHANGES MULTIMODAUX 26
1.3 ELABORER UN SCHEMA DEPARTEMENTAL DES EQUIPEMENTS INTERMODAUX (SDEI) 27
1.4 FAVORISER LES NOUVELLES MOBILITES 27

2 LES NOUVELLES PRATIQUES D'EXPLOITATION DE LA ROUTE 28
2.1 L'ENTRETIEN ET EXPLOITATION DU RESEAU ROUTIER ET DEPARTEMENTAL 28
2.2 L'AMELIORATION DE LA SECURITE DU RESEAU ROUTIER DEPARTEMENTAL EXISTANT 29

3 FACILITER LES DEPLACEMENTS EN BUS 29
3.1 L'ATTENTE D'UN VERITABLE PLAN DE DEVELOPPEMENT DE L'OFFRE BUS 30
3.2 UN PLAN D'AMENAGEMENT DES TCSP ET VOIES RESERVEES 30
3.3 UNE POLITIQUE D'ELIMINATION DES POINTS DURS BUS 31
3.4 UNE POLITIQUE D'AMENAGEMENT DES ARRETS DE BUS 31

4 LES INFRASTRUCTURES ET SERVICES DE MOBILITE 32
4.1 LES ACTIONS DU DEPARTEMENT EN FAVEUR DES TRANSPORTS EN COMMUN 32
4.2 LES ACTIONS DU DEPARTEMENT EN FAVEUR DES RESEAUX ROUTIERS 33

5 LA POLITIQUE DES CIRCULATIONS DOUCES 36

6 LE TRANSPORT DE MARCHANDISES : ELEMENTS DE CONSTAT ET ENJEUX 37
6.1 LE FRET FERROVIAIRE ET FLUVIAL 37
6.2 UN POSITIONNEMENT STRATEGIQUE DES YVELINES 40

PARTIE 3 : LE PROGRAMME D'ACTIONS PRIORITAIRES 44

1 LES OPERATIONS DE TRANSPORTS COLLECTIFS ET D'INFRASTRUCTURES ROUTIERES STRATEGIQUES A COURT TERME (PRIORITE 1) 44
1.1 LES OPERATIONS MULTIMODALES (TCSP, PEM) 44
1.2 LES INFRASTRUCTURES LOURDES DE TRANSPORT EN COMMUN 46
1.3 LES OPERATIONS D'AMENAGEMENT DU RESEAU ROUTIER NATIONAL 49
1.4 LES OPERATIONS D'AMENAGEMENT DU RESEAU ROUTIER DEPARTEMENTAL 51

2 LES OPERATIONS DE TRANSPORTS COLLECTIFS ET D'INFRASTRUCTURES ROUTIERES IMPORTANTES A ENGAGER A MOYEN TERME (PRIORITES 2) 54
2.1 LES OPERATIONS MULTIMODALES 54
2.2 LES INFRASTRUCTURES LOURDES DE TRANSPORT EN COMMUN 54
2.3 LES OPERATIONS D'AMENAGEMENT DU RESEAU ROUTIER NATIONAL 55
2.4 LES OPERATIONS D'AMENAGEMENT DU RESEAU ROUTIER DEPARTEMENTAL 56

3 LES OPERATIONS DE TRANSPORTS COLLECTIFS ET D'INFRASTRUCTURES ROUTIERES A PLUS LONG TERME OU ABANDONNEES (PRIORITES 3) 56
3.1 LES OPERATIONS MULTIMODALES 56
3.2 LES INFRASTRUCTURES LOURDES DE TRANSPORT EN COMMUN 56
3.3 LES OPERATIONS D'AMENAGEMENT DU RESEAU ROUTIER NATIONAL 57
3.4 LES OPERATIONS D'AMENAGEMENT DU RESEAU ROUTIER DEPARTEMENTAL 57

4 LES MESURES D'ACCOMPAGNEMENT DE LA MOBILITE DURABLE 58
4.1 L'EXPLOITATION ET LA SECURITE ROUTIERE 58
4.2 LES SUPPRESSIONS DE PASSAGES A NIVEAUX (PN) 59
4.3 L'ENTRETIEN ECORESPONSABLE DE LA ROUTE 59
4.4 LE PROGRAMME DE CIRCULATIONS DOUCES 60
4.5 LE PROGRAMME D'ACTION POINTS DUR BUS 60
4.6 LE PROGRAMME D'ACTIONS DES PARCS RELAIS ET GARES ROUTIERES 60
4.7 LA MOBILITE ELECTRIQUE 60
4.8 LE TRANSPORT A LA DEMANDE ET COVOITURAGE 61
4.9 TRANSPORT DE MARCHANDISES 62

ANNEXE A : LA PRIORISATION DES PROJETS DE TRANSPORT EN COMMUN 65

ANNEXE B : RESEAU ROUTIER STRUCTURANT A TERME 67

TABLE DES ILLUSTRATIONS 69

INTRODUCTION

Le bilan de la mise en œuvre à mi-parcours du SDY approuvé par le Conseil départemental lors de sa séance du 14 juin 2013 a permis d'évaluer le niveau d'exécution des aménagements routiers et l'état d'avancement des projets de transports en commun jugés prioritaires par l'assemblée départementale en 2007.

Ce bilan a aussi permis de remettre en perspective les grands enjeux de déplacements dans les Yvelines face aux mutations du territoire caractérisées ces dernières années par l'émergence des Opérations d'intérêt national (OIN) Seine-Aval et Paris-Saclay et l'affirmation d'une ambition métropolitaine à l'échelle du Grand Paris et de l'Axe Seine, matérialisée dans le domaine des transports par de nouveaux projets structurants tels que le Grand Paris Express, EOLE et la Ligne Nouvelle Paris-Normandie (LNPN)

Ce bilan, assorti aujourd'hui d'une analyse des résultats de l'Enquête Globale Transports (EGT) 2010, a constitué le point de départ d'un travail d'actualisation du Schéma des déplacements des Yvelines visant à réinterroger la politique du Conseil départemental à la lumière de l'évolution des pratiques de mobilité et des carences de l'offre de transport.

La première étape de cet exercice d'actualisation a donc consisté à approfondir la connaissance des besoins de mobilité des Yvelinois à la lumière des résultats de l'enquête EGT de manière à asseoir le SDY sur un diagnostic objectif et actualisé de la situation. L'enjeu est notamment de mieux faire valoir les spécificités et les attentes d'un territoire de grande couronne, de tracer de nouvelles perspectives pour la politique des déplacements du Conseil départemental jusqu'à l'horizon 2020 et enfin de réaffirmer le rôle qu'entend jouer l'institution départementale comme acteur incontournable de la mobilité aux côtés des autres acteurs institutionnels (Etat, Région, STIF, RFF, SNCF, sociétés d'autoroutes, communes et leurs groupements) dans un contexte fait d'incertitudes où les bouleversements attendus de la réforme territoriale seraient susceptibles de modifier en profondeur l'ensemble des cadres de référence et des schémas institutionnels ayant prévalu jusqu'à ce jour.

Fidèle, à la lettre et à l'esprit, au Schéma départemental d'aménagement pour un développement équilibré des Yvelines (SDADEY), dont il reprend les grandes lignes stratégiques, ce travail d'actualisation entend faire de la mobilité l'un des axes forts de la politique départementale en faveur du renforcement de l'attractivité des Yvelines et l'un des leviers d'action prioritaires pour garantir les conditions d'un développement équilibré du territoire et assurer une meilleure organisation des déplacements.

Ce document présente les grands axes d'une stratégie départementale de mobilité ancrée dans une vision multimodale des déplacements et établie dans la continuité des décisions prises par le Conseil départemental lors de la signature de l'avenant au Contrat Particulier Région – Département 2007 – 2015 signé en 2013.

Il constitue le cadre d'action du Conseil départemental pour les cinq années à venir en faveur d'une amélioration des conditions de déplacements sur l'ensemble du territoire.

PARTIE 1 : LES DEPLACEMENTS DANS LES YVELINES : BILAN, ENJEUX ET PERSPECTIVES

1 LE BILAN DES DEPLACEMENTS DANS LES YVELINES

1.1 LES DYNAMIQUES TERRITORIALES : FONDEMENTS DE LA MOBILITE

Une dichotomie territoriale Est/Ouest prononcée

Territoire hétérogène dans son occupation de l'espace, le département des Yvelines juxtapose des territoires densément urbanisés à l'Est et le long de la Vallée de la Seine, où se concentre la majorité de la population départementale (75% en 2010) et des emplois (80% en 2010), à une couronne périurbaine et rurale, à dominante résidentielle, très attractive par la qualité de son environnement et de son cadre de vie, mais progressivement gagnée par l'étalement urbain, notamment le long des grands axes de communication, et le mitage des espaces naturels et agricoles.

Des déséquilibres socio-économiques internes persistants

En dépit de plusieurs schémas directeurs régionaux successifs (SDAURP 1965, SDAU-RIF 1976 et SDRIF 1994) pour tenter d'organiser et de mieux structurer l'agglomération parisienne, le phénomène d'étalement urbain a poursuivi son œuvre sur les territoires de grande couronne et a largement gagné les espaces périurbains et ruraux des Yvelines. Ce phénomène s'est opéré au prix d'une déstabilisation des territoires ruraux et périurbains confrontés à un afflux de population qui soulève pour les collectivités locales des préoccupations essentielles de maîtrise des grands équilibres (habitat-emploi, déplacements, espaces naturels et agricoles / espaces urbains) dans l'aménagement et la gestion de leur territoire.

Portée par une politique volontariste de l'Etat, Saint-Quentin-en-Yvelines a joué tant bien que mal un rôle de catalyseur du développement urbain en s'affirmant comme le principal moteur de la croissance économique et urbaine du département durant plusieurs décennies. Avec plus de 100 000 emplois, elle s'affirme aujourd'hui comme le second pôle économique de l'Ouest francilien tandis que la Seine-Aval, touchée de plein fouet par la désindustrialisation et située en marge de la dynamique des villes nouvelles, n'a pu bénéficier des grands investissements structurants (implantations universitaires, desserte RER,…), qui auraient contribué à renforcer son attractivité, et parvient difficilement à trouver les ressorts de son renouveau industriel.

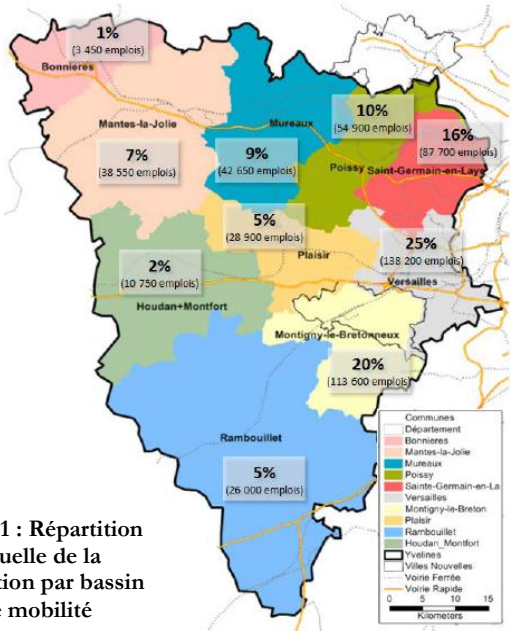


Figure 1 : Répartition actuelle de la population par bassin de mobilité

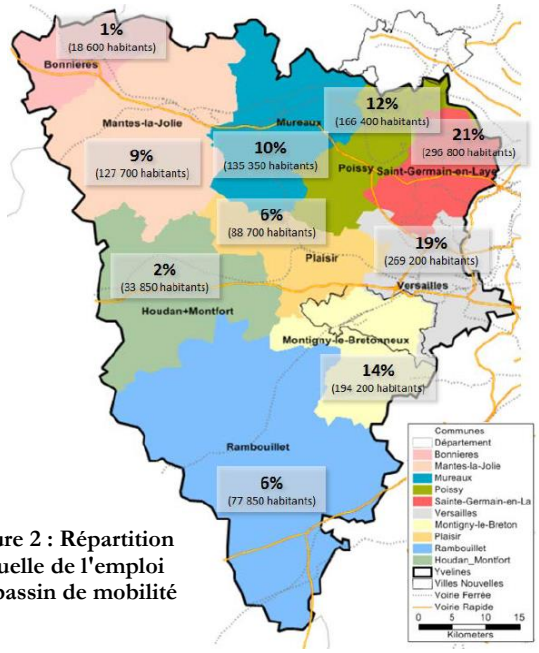


Figure 2 : Répartition actuelle de l'emploi par bassin de mobilité

La création des Opérations d'Intérêt National (OIN) Seine-Aval (2006) et Paris-Saclay (2009) avaient notamment pour objectif de rétablir les grands équilibres socio-économiques des Yvelines en s'appuyant sur la valorisation du potentiel de développement de ces deux grands territoires stratégiques dotés de véritables atouts pour renforcer leur attractivité économique et résidentielle.

Les tendances lourdes de l'évolution du territoire révélées à la lumière des données du recensement général de la population de 2011 mettent cependant en évidence la persistance, voire l'accentuation, de certains déséquilibres dont il convient d'apprécier la portée et les impacts prévisibles sur l'évolution de la demande de déplacements, avec principalement deux grands enseignements :

- une poursuite de l'accélération de la dynamique économique sur le secteur Versailles – Vélizy – Saint-Quentin-en-Yvelines (SQY) qui connaît l'une des plus fortes croissances de l'emploi (+ 22 % sur SQY entre 1999 et 2006). Celui-ci s'affirme également dans le contexte du Grand Paris comme un pôle économique d'envergure régionale (224 000 emplois pour la partie yvelinoise de l'OIN Paris-Saclay avec une part importante d'emplois métropolitains spécialisés dans les activités de haute technologie (aéronautique, automobile R&D,…) mais dont les deux tiers sont pourvus par des salariés résidant hors des Yvelines.

- un « décrochage » de la Seine-Aval qui, en dépit d'un mouvement de légère reprise démographique ne parvient pas à compenser son déficit d'emplois et connaît une accentuation du déséquilibre habitat-emploi avec un taux d'emploi en baisse entre 2006 et 2011 (- 0,02) alors que le protocole de l'OIN adopté en janvier 2008 assignait l'objectif d'un alignement sur le taux départemental (0,77).

Dans la réalité, cela se traduit aujourd'hui par le renforcement d'un pôle d'emploi d'envergure régionale spécialisée dans les activités exigeant des compétences pointues (aéronautique, automobile R&D, …) au sein de l'OIN Paris-Saclay notamment au niveau de Saint Quentin en Yvelines. A l'opposé, l'OIN Seine-Aval avec son héritage économique industriel, notamment en production automobile (Renault Flins, Peugeot Poissy), profite principalement d'une croissance démographique mais subit un déclin des emplois ouvriers dû à la désindustrialisation.

Ces tendances aident aujourd'hui à éclairer la connaissance et la compréhension de l'évolution de la mobilité dans les Yvelines et à en appréhender les caractéristiques pour orienter la politique départementale des déplacements vers des solutions de mobilité qui soient les mieux adaptées aux spécificités et aux besoins des territoires.

A l'évidence, faute de pouvoir disposer sur place d'une offre d'emplois répondre aux attentes et besoins de la population de la Seine-Aval, ces solutions devront nécessairement passer par la possibilité offerte aux actifs résidents d'accéder plus largement au bassin d'emploi francilien, à l'échelle du Grand Paris, en actionnant le levier de la mobilité.

Des solutions devront être également proposées en ce sens pour améliorer et renforcer les liaisons entre les territoires des OIN Seine-Aval et Paris-Saclay indispensables au renforcement des complémentarités économiques et des synergies territoriales entre ces deux principaux bassins de vie qui ont vocation à structurer l'organisation du territoire et polariser la grande majorité des déplacements dans les Yvelines.

1.2 LES DONNEES CLES DE LA MOBILITE EN 2010

La mobilité yvelinoise en plein essor[1]

	EGT 2001	EGT 2010	Evolution 2001-2010 en volume	Evolution 2001-2010 en %
Déplacements motorisés	3 363 390	3 823 112	459 722	14%
Déplacements VP	2 811 674	3 064 591	252 917	9%
Déplacements TC	551 716	758 521	206 805	37%
Part modale VP	84%	80%		
Part modale TC	16%	20%		

Figure 3 :
Evolution des déplacements motorisés[1] dans les Yvelines 2001-2010

La mobilité quotidienne des Yvelinois est en augmentation avec 3,99 déplacements/jour/personne en 2010 contre 3.65 en 2001. Par ailleurs, elle est également supérieure à la moyenne francilienne (3.87 dépl./j/pers sur l'ensemble de l'Ile-de-France). Cette évolution se traduit par une hausse du volume des déplacements journaliers yvelinois passant de 4 847 000 en 2001 à 5 375 000 déplacements/jour en 2010 (+11%) concernant prioritairement les déplacements en voiture (+ 252 917 déplacements soit +9%) et en transports collectifs (+ 206 605 déplacements soit +37%).

Dans les Yvelines, comme en Ile-de-France, la part des déplacements pour des motifs dits « contraints » (liés au travail ou aux études), réalisés principalement en voiture (jusqu'à 70% de part automobile selon le bassin de vie considéré), est en diminution depuis 2001 (45% en 2001 et 39% en 2010). A l'opposé, les déplacements « non contraints », essentiellement réalisés pendant les heures creuses via les modes doux ou en voiture, sont en augmentation (24% en 2001 et 29% en 2010).

Le réseau routier yvelinois : entre congestion et manque de liaisons

57% des déplacements journaliers totaux des Yvelines sont réalisés en voiture particulière en 2010 (avec une part modale de 57% pour les déplacements internes et 58% pour les déplacements d'échanges). Entre 2001 et 2010, les déplacements en voiture ont augmenté de 9% (2,8 millions/jour en 2001 et 3,1 millions/jour en 2010). Cette croissance s'est traduite par une hausse du trafic sur le réseau routier des secteurs ruraux et périurbains du département (+16% sur la partie Ouest de l'A13, +60% sur la RN12 en journée). La congestion routière se concentre sur les axes magistraux en direction de Paris (A12, A13, RN12) à l'heure de pointe, sur certains franchissements de Seine et sur des tronçons routiers situés en zone urbaine dense.

Cette fréquentation soutenue du réseau routier, liée aux flux internes au département, s'explique également par une contribution des non-résidents à la circulation automobile aux heures de pointe : les flux en provenance des départements limitrophes, hors Ile-de-France, représentent en moyenne 32 000 déplacements/jour. Principalement réalisés en véhicule particulier (82.5%), les flux ayant pour origine le département de l'Eure sont prioritairement à destination des pôles économiques et urbains de la Seine – Aval (50% vers Mantes-la-Jolie, les Mureaux, Poissy) alors que les flux en provenance de l'Eure-et-Loir sont principalement à destination du Sud-Yvelines, des secteurs de Versailles – Grand Parc et de Saint-Quentin-en-Yvelines (65% vers Rambouillet, Montigny-le-Bretonneux, Versailles).

[1] *Les déplacements motorisés regroupent les transports collectifs, la voiture et les deux-roues motorisés*

Le réseau de transport en commun yvelinois : entre inégalités territoriales et temps de parcours importants

14% des déplacements journaliers générés par les Yvelines sont réalisés en transports collectifs en 2010 (avec une part modale de 39% pour les déplacements d'échanges et de 6% pour les déplacements internes dont près de la moitié (44%) des flux internes est assurée en bus). Parmi ces déplacements, 69% sont réalisés en transports collectifs ferrés lourds (9% des déplacements totaux tous modes) et 26% en bus soit 223 000 déplacements/jour (4% des déplacements totaux tous modes). Malgré cette utilisation non négligeable des transports collectifs, l'usage du véhicule individuel reste prédominant dans les Yvelines par sa souplesse et sa rapidité : un déplacement moyen dans les Yvelines est de 57 minutes en transport en commun alors qu'il n'est que de 21 minutes en voiture particulière. Ces temps de parcours sont à mettre en parallèle avec les distances parcourues en transports collectifs et en voiture particulière qui sont respectivement de 14km et 6km.

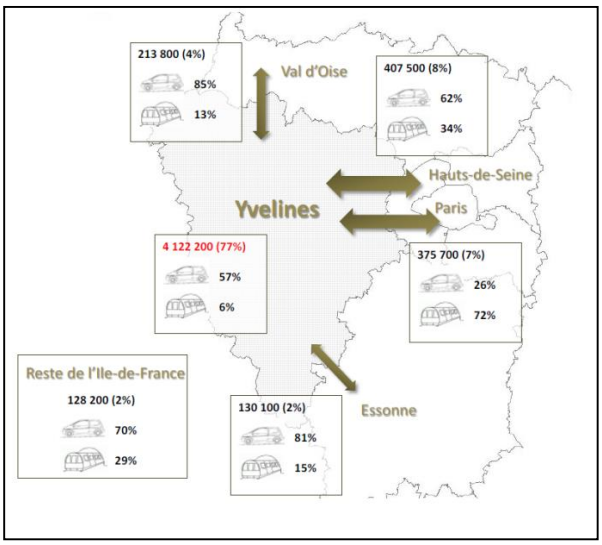


Figure 4 : Flux externes générés vers/depuis les Yvelines

Au-delà de ces évolutions globales, l'usage des transports collectifs diffère selon les bassins de mobilité : le secteur urbain dense bénéficie d'une meilleure desserte RER et Transilien (71% des déplacements TC sont réalisés en TC lourds contre 67% dans la Vallée de la Seine ou dans le secteur rural périurbain). De plus, les temps de déplacements sont entre 2 et 3 fois plus longs en transports en commun qu'en voiture particulière, selon le bassin de mobilité considéré : les Mureaux (75min en TC contre 18min en VP), Montigny (57min en TC contre 20min en VP), Versailles (50min en TC contre 15min en VP).

Les modes doux : une utilisation principale pour les déplacements courts

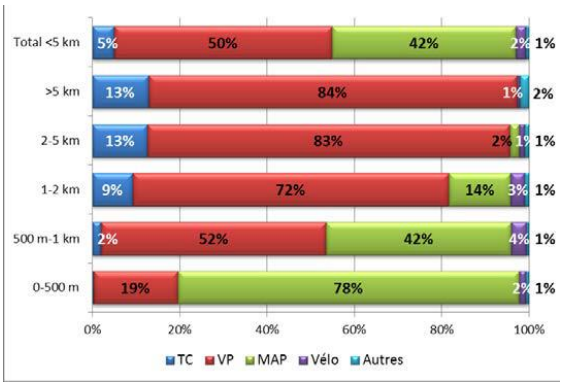


Figure 5 : Classes de distance suivant le mode

28% des déplacements journaliers générés par les Yvelines sont réalisés par les modes actifs en 2010 (avec une part modale de 36% pour les déplacements internes, dont 34% assurés par la marche à pied et 2% par le vélo).

Actuellement, les modes actifs sont principalement utilisés pour les courtes distances (avec une part modale de 44% pour les déplacements inférieurs à 5km et pouvant aller jusqu'à 80% de part modale pour les déplacements inférieurs à 500 m). Malgré cette utilisation non négligeable des modes actifs pour les déplacements courts, 50% des déplacements sont actuellement effectués par la voiture pour les déplacements inférieurs à 5km et pouvant aller jusqu'à 83% pour les déplacements compris entre 2 et 5km.

Par ailleurs, le mode cyclable est utilisé à plus de 70% pour des temps de parcours inférieurs à 15 minutes et à 90% pour des distances inférieures à 5km. Malgré la faible part modale du vélo, le taux d'équipement et le nombre de déplacements réalisés à vélo par personne et par jour sont supérieurs à la Grande Couronne (1,65 vélo/ménage dans les Yvelines et 1,55 pour la Grande Couronne & 0,06 déplacements vélo/pers/jour dans les Yvelines contre 0,02 pour l'Essonne et la Seine-et-Marne). Il existe donc une véritable appétence des Yvelinois pour les déplacements à vélo.

L'intermodalité : le rabattement en gare et les chaînes modales

Pour les déplacements exclusivement internes au Département et effectués en transports collectifs, les chaînes de déplacement sont relativement simples : 85% ne concernent qu'un seul mode de transport collectif (12% en RER/Transilien et 73% en bus). Néanmoins, sur la base des déplacements totaux en transports collectifs des Yvelines, ces derniers deviennent plus complexes : 54% ne concernent qu'un seul mode de transports collectif (31% en bus et 23% en RER).

Par ailleurs, le rabattement en gare est principalement effectué par la marche à pied (49%), le bus (32%) et la voiture (17%).

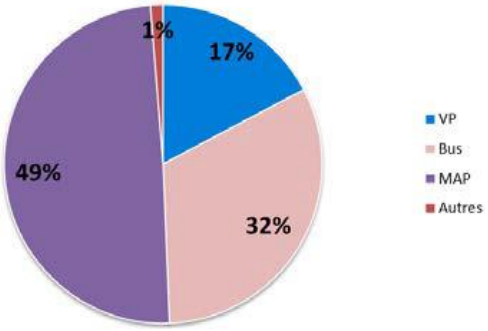


Figure 6 :
Modes de rabattement sur les gares en 2010

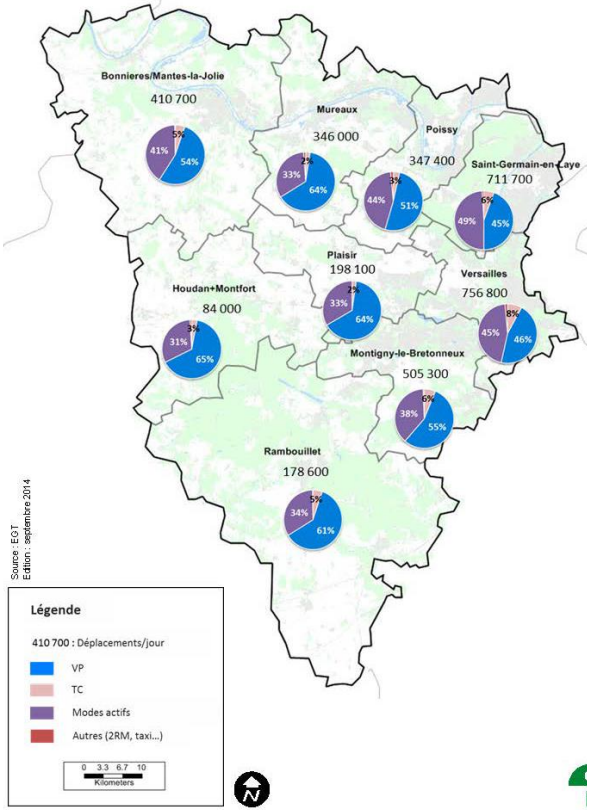


Figure 7 :
Part modale des déplacements internes aux Yvelines par bassins de vie en 2010

La dynamique des flux en semaine : des déplacements internes au département majoritaires

Sur les 5 375 000 déplacements/jour effectués sur le territoire des Yvelines, 4 100 000 déplacements/jour sont internes (77%) au département dont 51% en moyenne au sein d'un même secteur, 29% sont en lien avec un autre secteur du département et 20% en lien avec un autre département francilien. Par ailleurs, 57% de ces déplacements internes sont réalisés par voiture et 6% en transports en commun. Toutefois, ces évolutions globales masquent des situations contrastées entre les différents territoires Yvelinois. Ainsi, si 1 déplacement sur 2 a lieu au sein du même bassin de vie, ces territoires ne sont pas tous égaux dans l'organisation (équipements, flux …) des déplacements.

La dynamique des flux en semaine : des déplacements d'échanges croissants

	TC (en%)	VP (en%)	Autres[2] (en%)
Paris	72	26	2
Hauts de Seine	34	62	4
Val d'Oise	13	85	2
Essonne	15	81	4
Reste de l'Ile-de-France	29	70	1

Figure 8 :
Flux d'échanges avec les Yvelines en 2010 selon le mode

Sur les 5 375 000 déplacements/jour effectués sur le territoire des Yvelines en 2010, 1 275 000 déplacements/jour concernent des flux d'échanges (23%) dont 627 629 déplacements sortants et 627 597 déplacements entrants à destination du secteur urbain dense (57%), de la Vallée de la Seine (23%) du secteur rural et périurbain (10%) et de Saint-Quentin-en-Yvelines(10%).

Par ailleurs, ces flux d'échanges (entrants + sortants) ont augmenté de 7% entre 2001 et 2010 (1 171 000 déplacements/jour en 2001).

La dynamique des flux le week-end

Le week-end, la part des déplacements automobile augmente de 12% le samedi (57% de part modale VP en semaine, 69% le samedi et 57% le dimanche) alors que la mobilité Yvelinoise diminue (-12% le samedi et -38% le dimanche). Cet usage de la voiture est particulièrement marqué dans les secteurs ruraux et périurbains du département, le samedi, avec une diminution le dimanche au profit de la marche à pied. De même, les habitants des secteurs urbains denses privilégient l'utilisation de leur véhicule le week-end (45% en semaine, 55% le samedi et 54% le dimanche) avec néanmoins une utilisation des transports en communs similaire à la semaine (36% en semaine, 37% le samedi et 38% le dimanche).

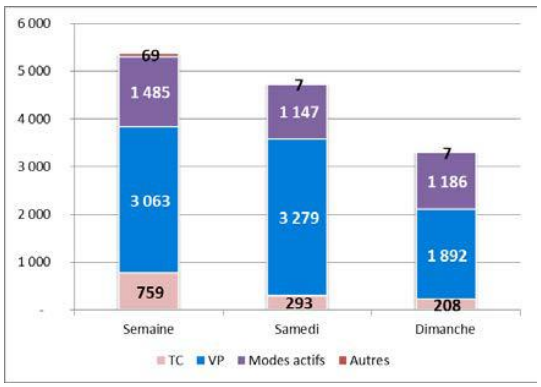


Figure 9 :
Flux de déplacements générés par les Yvelines en 2010

[2] *Les modes « autres » correspondent aux modes actifs, 2 roues motorisés*

Les flux selon les bassins de mobilité yvelinois

- Le secteur rural et périurbain : territoire de l'automobile

Éloigné des réseaux de transports ferrés, le secteur rural et périurbain, par ses 589 900 déplacements internes et ses 184 200 déplacements externes au secteur, est par nature le territoire de l'automobile. La mobilité en transports collectifs n'est que de 6 à 11%, selon les bassins de vie, contre 20% sur l'ensemble de l'Île-de-France. À l'inverse, les déplacements en véhicule particulier suivent les pratiques modales de Grande Couronne avec une utilisation prépondérante de ce mode (54% dans les Yvelines contre 48% dans le Val d'Oise et 59% en Seine-et-Marne) qui peut atteindre jusqu'à 71% de part modale dans le bassin de vie de Houdan/Montfort. Cet usage massif de la voiture en zone rurale et périurbaine se traduit par :

- une motorisation et une multi-motorisation la plus importante des Yvelines (1.60 véhicule moyen/ménage dans le secteur rural et périurbain contre 1.26 sur le territoire de Saint-Quentin-en-Yvelines) ;

- des distances parcourues parmi les plus courtes (5 à 10 km pour le secteur rural, 6km pour les Yvelines et l'Essonne) ;

- profitant de la rapidité de l'automobile, ces distances rallongent peu les temps de parcours moyens qui sont légèrement supérieurs aux Yvelines (25 minutes en moyenne contre 21 minutes dans les Yvelines et 20 minutes en Essonne).

- La frange urbaine dense : tournée vers les transports collectifs

La frange urbaine dense, par ses 1 529 000 déplacements/jour internes au secteur et ses 585 679 déplacements externes au secteur, dispose d'une offre ferroviaire développée qui en fait un territoire tourné vers les transports collectifs. Leur utilisation se traduit par :

- des déplacements en transports ferrés très largement majoritaires (71%) ;

- une utilisation des transports collectifs élevée pour l'ensemble des bassins de mobilité de la frange urbaine dense se rapprochant de la moyenne Francilienne (20% en Ile-de-France, 15,6% à Versailles et 19.6% à Saint-Germain-en-Laye contre 13% à Montigny-le-Bretonneux) ;

- des distances et temps de parcours en transports collectifs inférieurs à la moyenne yvelinoise et tenant à la proximité immédiate du cœur d'agglomération (10 km contre 14 km dans les Yvelines et l'Essonne et 50 minutes contre 57 minutes dans les Yvelines et 59 dans l'Essonne).

- Les OIN : des dynamiques territoriales et de mobilité différentes

Les flux d'échanges entre les deux grands territoires stratégiques des Yvelines s'élèvent aujourd'hui à 30 000 déplacements dont 94% sont réalisés en voiture particulière et 6% en transports en commun. Par ailleurs, l'importance des flux d'échanges sortants de l'OIN Paris-Saclay par rapport aux flux sortants de la Seine-Aval met en évidence une différence dans les dynamiques territoriales qui tendent à renforcer le rôle actuel joué par chaque OIN : Paris-Saclay conforte son rôle de pôle d'emplois qualifiés attractif, d'envergure régionale, tandis que Seine-Aval demeure un territoire plus autonome avec une majorité de résidents travaillant sur place ou à proximité.

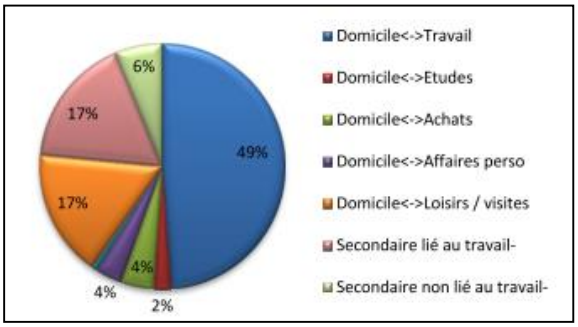


Figure 10 :
Répartition des flux d'échanges entre OIN par motifs

- Les principales Origines-Destinations des déplacements

La carte suivante montre que l'essentiel des déplacements s'effectue au sein même des bassins de vie.

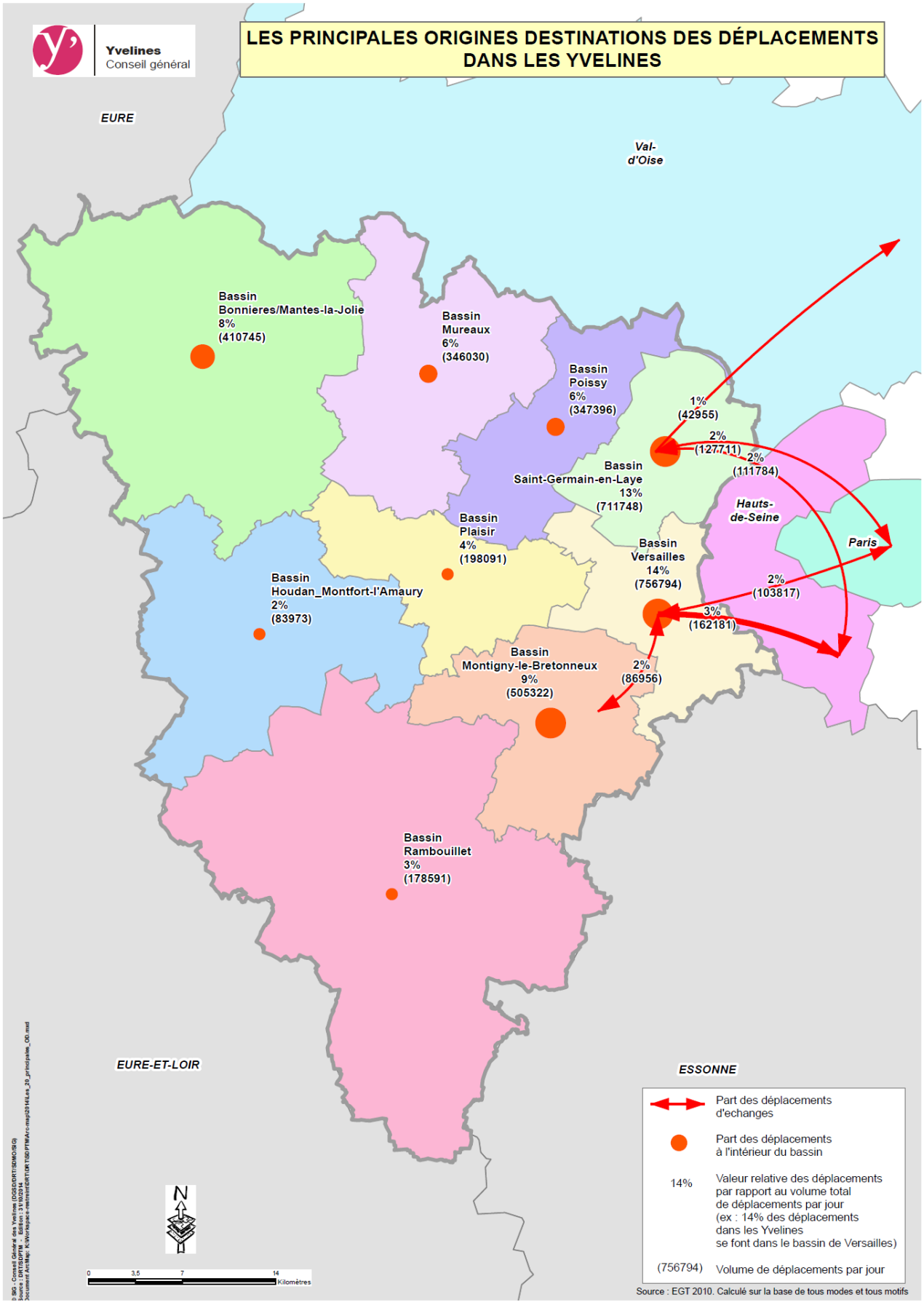


Figure 11 : Les principales Origines-Destinations générées par les Yvelines

1.3 LE BILAN DE LA SECURITE ROUTIERE

En matière de lutte contre l'insécurité routière, le Département poursuit un effort soutenu depuis plusieurs années, en consacrant environ 2,25 M€ par an pour mettre en œuvre des actions spécifiques dans le cadre du programme annuel d'amélioration de la sécurité routière sur les routes départementales (aménagements de points singuliers et de sections dangereuses, aménagements et dispositifs pour réduire les vitesses à l'entrée ou dans les agglomérations, traitement des chaussées glissantes et des obstacles latéraux dangereux…).

Ces efforts, conjugués aux actions engagées par l'Etat en matière de répression, d'éducation et de communication, ont contribué à la diminution du nombre d'accidents corporels recensés dans les Yvelines sur les routes départementales : le nombre d'accidents était de 654 en 2006, dont 34 tués, il est en 2012 de 341 accidents (-48%) dont 23 tués (-33%), comme le montre le graphique ci-après :

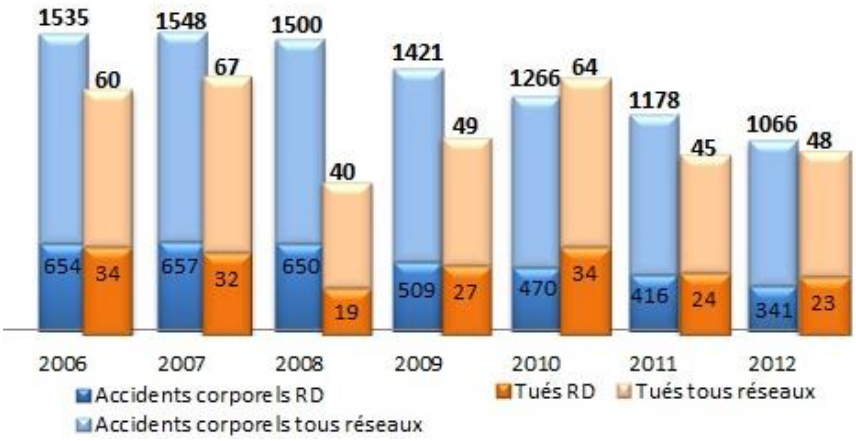


Figure 12 : Evolution des accidents corporels dans les Yvelines 2006-2012

La tendance générale est la même en ce qui concerne l'ensemble des accidents corporels survenus sur le territoire français (on passe de 80309 accidents corporels en 2006 à 60437 en 2012, soit une baisse de 24,7 % durant cette période).

Concernant le nombre de tués sur la route, on observe une baisse de 15% au niveau national entre 2006 et 2012, contre 32% sur les routes départementales des Yvelines.

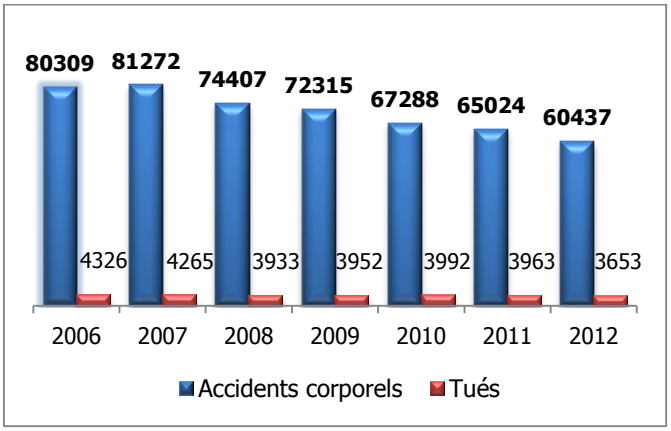


Figure 13 : Evolution des accidents en France 2006-2012

2 LES INSUFFISANCES DE L'OFFRE DE MOBILITE ET LES PERSPECTIVES D'EVOLUTION A L'HORIZON 2020

Les premiers résultats de l'EGT 2010 mettent en évidence une progression des déplacements en voiture particulière (VP) et une faible part modale attribuée aux transports collectifs (TC) en Grande Couronne imputable aux carences d'une offre devenue inadaptée, faute d'investissements suffisants, à l'évolution des besoins avec notamment l'augmentation de la demande de mobilité sur les trajets de banlieue à banlieue.

De ce fait, il est aujourd'hui urgent de réaliser de nouvelles infrastructures de déplacement et de rattraper le retard considérable d'investissement accumulé ces dernières années, afin de garantir l'attractivité économique et résidentielle des Yvelines, répondre aux besoins actuels et futurs de liaisons en rocade et de compléter le maillage de la chaine de déplacement.

Les conditions de déplacement ne répondent pas aux attentes de la population comme le montre l'état de la situation actuelle : dégradation des conditions de voyage des transports collectifs attestée par les bulletins de la ponctualité publiés par le STIF des réseaux ferrés SNCF et RATP, difficultés de circulation entre pôles économiques et urbains constituant un frein au développement du département, spécificités de la demande de déplacements en zone rurale et périurbaine insuffisamment prises en compte dans les documents stratégiques (SDRIF, PDUIF).

Dans les Yvelines, les déplacements en transports en commun restent moins performants que la voiture particulière, notamment en termes de temps de parcours, ceux-ci étant en moyenne 3 fois plus longs qu'en voiture (21 minutes en VP contre 57 minutes TC).

Aussi, afin de pouvoir mesurer les besoins actuels et évaluer les besoins futurs, le Conseil départemental a mené une étude sur la mobilité en 2014 et à l'horizon 2023.

2.1 UNE OFFRE DE TRANSPORTS EN COMMUN INACHEVEE

2.1.1 Un réseau ferré radial saturé

Les Yvelinois expriment de fortes attentes en matière d'évolution de l'offre ferroviaire et de qualité de service. Le développement de liaisons de rocade constitue l'un des éléments de réponse à apporter à ces attentes à travers des projets comme la Tangentielle Ouest (TGO), le tram-train Versailles Evry (TTVE) et la ligne 18 du Grand Paris Express.

Un manque d'investissements sur le réseau existant

- **Les attentes sur l'offre et la capacité :**

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

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

De plus, **celui-ci dispose d'une capacité insuffisante, particulièrement marquée aux heures de pointe** du matin et du soir (143 000 personnes empruntent les transports en commun à l'heure de pointe

du matin en 2014 d'après l'étude de la mobilité dans les Yvelines) résultant d'un retard d'investissement important en matière de réalisation et de modernisation des infrastructures ferroviaires, malgré l'existence de nombreux projets. Force est de constater en effet que parmi les projets ferroviaires inscrits au Contrat de Plan Etat/ Région (CPER) 2000 -2006 et 2007-2013, et au Contrat Particulier Région/ Département (CPRD) 2007-2015, et malgré des financements complémentaires du Conseil départemental des Yvelines, peu de réalisations ont été engagées en faveur du développement du réseau (liaisons de rocade). Ainsi, concernant l'ensemble des opérations inscrites au CPRD 2007-2013, seuls des financements pour des études ont été engagés sans commencement des travaux.

En outre, **de nombreux points noirs demeurent** comme les nœuds ferroviaires de Mantes et Poissy sur la ligne J (futur EOLE) et le nœud de Porchefontaine (impactant principalement les circulations entre Versailles Chantiers et La Défense), constituant de véritables « goulets d'étranglement » qui, en l'absence de traitement, empêchent toute augmentation du nombre de trains et grèvent la robustesse des réseaux. Pour rappel, les nœuds de Poissy et de Mantes-la-Jolie seront traités dans le cadre du projet EOLE, respectivement aux horizons 2019 et 2022 (pour Mantes-la-Jolie les travaux sont estimés à 384M€). Celui de Porchefontaine doit être traité dans le cadre du schéma de secteur des lignes N et U pour un montant total de 170M€ environ, à un horizon inconnu à ce jour.

- **Les attentes sur les infrastructures et le matériel :**

A ce manque d'offre de transports, s'ajoute **la vétusté d'une partie du matériel roulant**, **accompagnée de la non modernisation des installations au sol** (remplacement des rails, signalisation…), source d'irrégularités des trains (retards, annulations, …).

Afin de pallier ce manque, les Schéma de secteurs et Schéma Directeurs des lignes sont le support d'engagement du STIF, de RFF, de la SNCF et de la RATP pour le renouvellement du réseau et du parc de matériel roulant. Le renouvellement et la rénovation du parc de matériel roulant a déjà été engagée sur plusieurs lignes, mais celui-ci, vieillissant est encore souvent pointé du doigt par les élus et les associations d'usagers comme la FNAUT (Fédération Nationale des Usagers des Transports) ou l'association « Plus de trains pour La Défense », qui soulignait en 2013, concernant la ligne L, que « nos vieilles rames seront les plus anciennes de toute l'Ile-de-France d'ici deux ans ».

Par ailleurs, les gares d'Ile-de-France sont également pour certaines au bord de la saturation. Une étude de l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme d'Ile-de-France de 2014, montre que **les gares Saint-Lazare et Montparnasse sont à la limite de leurs capacités**, ces deux gares desservant les Yvelines par les lignes Transilien N, J et L. Il est important de rappeler que le réseau francilien concentre 40% des circulations ferroviaires françaises et 70% du trafic de voyageurs et qu'en 20 ans, le trafic Transilien a progressé de 13% alors que très peu d'investissements ont été consacrés au réseau au cours de ces 30 dernières années. Par exemple, l'absence de séparation des flux de circulation (Transilien, RER, TER, TGV) par des renforcements capacitaires est aujourd'hui l'une des principale causes de la saturation des lignes et d'une irrégularité forte pour certaines d'entre elles, comme le RER A ou la ligne L du Transilien.

Une qualité de service défaillante

- **Les bulletins de la ponctualité du STIF illustrent la dégradation du service**

Les Yvelinois expriment des attentes constantes en matière d'amélioration de la régularité et de la qualité de service. Dans cette perspective, le STIF a mis en place des indicateurs permettant de mesurer la ponctualité et la qualité de service des transporteurs, se traduisant sous la forme de bonus-malus attribués en fonction du respect ou non de ces indicateurs.

La mesure de la ponctualité des voyageurs SNCF et RATP (hors métro) est calculée à partir du pourcentage de voyageurs arrivant à l'heure ou avec un retard de moins de 5 minutes à leur gare de destination, pour

l'ensemble des lignes Transilien et RER et pendant toute la journée (calcul prenant en compte les trains supprimés).

L'objectif de ponctualité de la SNCF et de la RATP a été fixé entre 92,5 et 95% en ce qui concerne les RER et les Transilien alors que le taux moyen actuel se situe à un peu moins de 90 %.

- **Une dégradation continue de la qualité de service depuis une décennie en Ile-de-France**

En 10 ans, le taux d'irrégularité est passé de 8,9% en moyenne à 12% en moyenne (+35%) sur les réseaux RATP et SNCF hors métro. Cette dégradation continue sur une décennie confirme le manque d'investissements déploré par les collectivités sur le réseau des trains du quotidien.

L'irrégularité contrairement à la ponctualité, désigne le pourcentage de trains n'arrivant pas à l'heure en gare (retard de plus de 5 minutes).

- **Des lignes fortement dégradées dans les Yvelines**

Les taux de ponctualité les plus faibles des lignes circulant dans les Yvelines sont à mettre au titre du **RER A avec 83,9% de régularité pour l'année 2013** pour un objectif contractuel de 94% et pour les lignes **L et J avec respectivement 84,3% et 85,8%** de régularité pour un objectif de 94%.

Sur le RER A, il est à noter que les branches **Cergy, Poissy et Saint-Germain en Laye** sont les branches avec les moins bons taux de ponctualité voyageurs avec respectivement **69,9%, 71,3% et 76,1%.**

Ces tendances se confirment pour le RER A et la ligne J sur les premiers mois de 2014 alors que l'on note une légère amélioration (+1,5 point environ) pour la ligne L.

A titre de comparaison, la moyenne francilienne de ponctualité est de 88% toutes lignes confondues (RER et Transilien) hors métro.

- **D'autres lignes en meilleure santé**

Les meilleurs taux de ponctualité sont à attribuer à la ligne N, qui a atteint son objectif contractuel sur l'année 2013, soit 93%. Cette tendance se confirme sur les premiers mois de l'année 2014 (janvier-avril) avec un taux de ponctualité amélioré à 95,6%.

- **Les raisons de ces dysfonctionnements**

Les dysfonctionnements précédemment identifiés sont principalement dûs :

- à un réseau vieillissant (rails, appareils de voie, signalisation, ballast, plans de voie introduisant des conflits,…) ;
- à une situation « matériel roulant » tendue ou un parc subissant régulièrement des avaries (âge du matériel roulant parfois avancé comme évoqué précédemment) ;
- des faits externes importants et en augmentation sur le réseau (accidents de personnes, personnes aux abords des voies, actes de malveillance…) ;
- un manque de coordination entre les réseaux RATP et SNCF.

2.1.2 Une offre de transports en commun routiers insuffisante

Dans le cadre du Schéma des déplacements approuvé en 2007, a été mis en évidence le rôle structurant et complémentaire de l'offre de transports en communs routiers, notamment en Grande Couronne.

L'Enquête Globale Transport de 2010 confirme ce rôle puisque **en Ile-de-France**, 3,5 millions de déplacements sont assurés par le **réseau bus**, soit plus de **30%** des déplacements effectués en transports collectifs. Les déplacements en bus ont un motif majoritairement professionnel et études (61%).

Dans les Yvelines, l'offre bus régulière est constituée de 384 lignes, dont 37 lignes de pôle à pôle (12 Mobilien et 25 Express), représentant un total de 8 500 km d'itinéraires. A cette offre s'ajoutent près de 200 circuits spéciaux de transport scolaire empruntés par environ 10 000 élèves.

Ce sont ainsi près de 223 000 déplacements par jour qui sont effectués en bus, représentant **27%** des déplacements réalisés en transport en commun.

Les déplacements en bus couplés aux modes lourds ont un motif majoritairement lié au travail et aux études (57%). A l'inverse, lorsqu'ils sont effectués uniquement en bus, les déplacements sont motivés pour moitié par des motifs personnels (achats, loisirs …) et pour moitié par des motifs travail et études.

De par ses caractéristiques (fréquence des arrêts, capacité, infrastructure non dédiée,…), le réseau bus a vocation à assurer une desserte fine des territoires, y compris des zones périurbaines, moins denses.

Si le réseau bus offre une couverture spatiale correcte, il présente aussi un certain nombre de lacunes concernant notamment :

- le manque de liaisons bus de pôle à pôle (77% des déplacements générés par les Yvelines sont internes au département, dont 6% seulement sont effectués en transports en commun),

- la forte réduction de l'offre en soirée (réduction de plus de 90% du service après 20h30) et le week-end (réduction de 60% du service le dimanche).

Par ailleurs, l'attractivité du bus reste aussi freinée par des temps de parcours longs et irréguliers.

2.2 DES INFRASTRUCTURES ROUTIERES INCOMPLETES ET SATUREES

2.2.1 L'état actuel des réseaux routiers

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

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

Il en va de même pour les principales routes départementales (RD11, RD190, RD307, RD906, RD988), assurant le maillage du territoire, notamment la desserte des pôles du département).

Les principales infrastructures tangentielles (RN184, RN186, RD191, RD936 et RD983) ont des caractéristiques insuffisantes pour assurer de véritables liaisons de banlieue à banlieue ce qui constitue une entrave pour le développement résidentiel et économique des territoires et se traduit par des reports de trafic sur des réseaux départementaux et communaux aux caractéristiques techniques inadaptées.

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

Enfin, il est important de citer les retards dans la réalisation d'infrastructures essentielles pour le département telles que l'A 86, qui, à péage, n'a été bouclée qu'en 2011, et la Francilienne (A104) dont le bouclage dans les Yvelines a été décalé par l'Etat au-delà de l'horizon 2030.

Le département des Yvelines souffre d'un manque de capacité et de maillage du réseau routier magistral alors que s'opèrent de nombreux reports de trafic sur des routes départementales inadaptées dont la vocation première reste attachée à la desserte locale des territoires et n'est pas d'assurer le transit interdépartemental.

2.2.4 Un réseau routier surchargé

Ces infrastructures routières doivent aujourd'hui faire face à une circulation importante de véhicules (+9% entre 2001 et 2010) liée à plusieurs facteurs :

- la structure du réseau de transport en commun lourd, à dominante radiale, polarisé sur Paris et les Hauts-de-Seine et essentiellement utilisé pour les déplacements domicile/ travail (49% des flux domicile-travail générés par les Yvelines).

- la faiblesse des densités de population dans les zones rurales ou périurbaines du département qui rend difficile la mise en place d'un système de transport en commun compétitif avec l'automobile, notamment pour les déplacements internes aux Yvelines ou de banlieue à banlieue. Les évolutions urbaines de ces dernières années marquées par la poursuite d'un processus d'étalement urbain et de mitage de l'espace rural, ont accentué le recours aux véhicules individuels dans les secteurs peu ou pas desservis par les transports collectifs. De plus, les populations recherchant de plus en plus à se loger en dehors des zones denses et loin du cœur de Paris pour diverses raisons (économique, qualité de vie,…), alors que les fonctions économiques restent concentrées en zones denses, on constate une augmentation des besoins de déplacements.

- l'accroissement d'une demande qui porte essentiellement sur des trajets ayant d'autres motifs que le travail, les études et le retour au domicile, et générant ainsi des trajets diversifiés : 40% des déplacements par jour et par personne sont réalisés pour des motifs dits non contraints.

- la structure du réseau routier et en particulier le manque de continuité dans le maillage structurant et l'insuffisante hiérarchisation du réseau routier, entraînant des reports de trafic sur des axes non adaptés et une mixité des flux (transit, desserte locale, échanges) sur certaines voies.

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

Le calcul et la comparaison des temps de parcours moyens sur 6 origines-destinations empruntant les axes majeurs des Yvelines vers Paris à vide (en situation normale où la voirie n'est pas congestionnée) et à l'heure de pointe du matin (HPM) montrent **qu'en moyenne, 30 minutes sont perdues dans les bouchons** par les Yvelinois **par trajet et par jour**. Ces calculs ont été réalisés pour un jour ouvré de base (JOB).

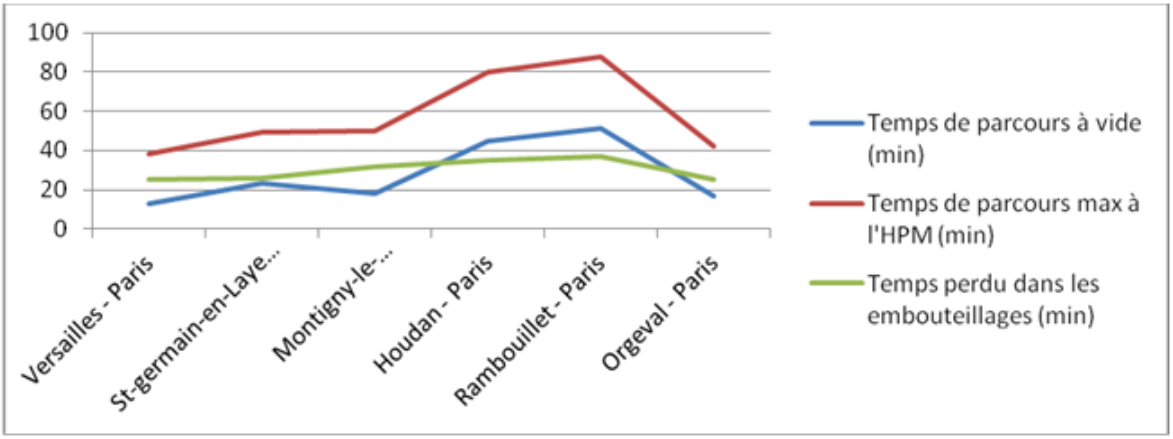


Figure 14 : Temps de parcours moyens sur un JOB à vide et à l'HPM calculés avec Sytadin pour des OD vers Paris

On constate dans le graphique ci-dessus que **le temps perdu dans les embouteillages est souvent plus important que le temps de parcours à vide** (sauf pour Houdan et Rambouillet qui ont des temps de parcours importants à la base) confirmant que les réseaux routiers sont extrêmement chargés à l'heure de pointe du matin.

En effet, les Yvelines comptabilisent 2,01 millions de véhicules.km à l'heure de pointe du matin, deuxième département d'Ile-de-France après la Seine-et-Marne. Cet indicateur peutêtre défini comme un taux d'occupation du réseau. Même si celui-ci indique que celui des Yvelines est le deuxième « occupé » après la Seine-et-Marne, il est à mettre en regard avec la taille des autres réseaux d'Ile-de-France.

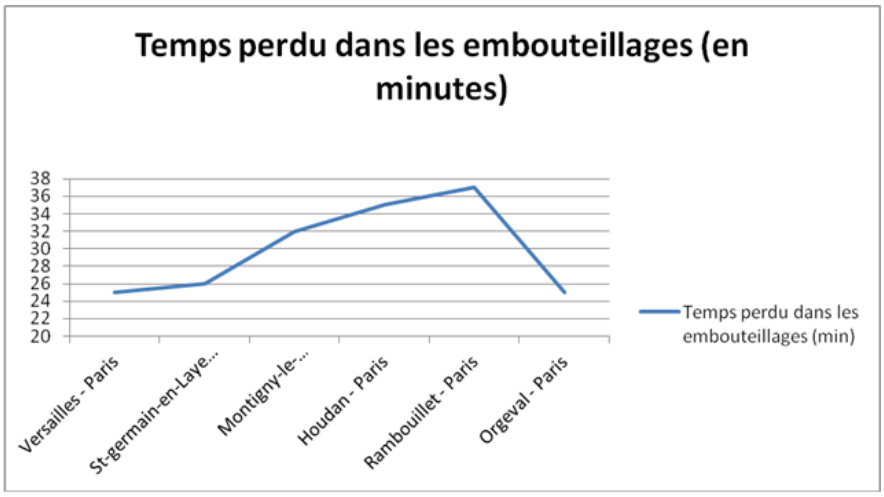


Figure 15 : Temps perdu dans les embouteillages à l'HPM (en minutes) pour des OD vers Paris

2.3 UNE MEILLEURE COMPLEMENTARITE DES MODES ATTENDUE

Face à la saturation des infrastructures et à la nécessité d'apporter aux Yvelinois des réponses adaptées à leurs besoins de mobilité, il convient de favoriser les pratiques intermodales (utilisation successive de différents modes de transport mécanisés[3] au cours d'un même déplacement) par la mise en place d'une véritable politique volontariste (promotion et aide à l'émergence des parcs relais, covoiturage, pôles d'échanges multimodaux,…).

Si l'on considère le développement de l'intermodalité comme l'un des piliers de la mobilité, le pôle d'échange fait figure d'outil de tout premier ordre par sa concentration d'offres de transports et son rôle de connexion entre les territoires. Ainsi, afin de favoriser la combinaison entre les modes collectifs et individuels, il est important de bien penser les déplacements intermodaux et le rabattement en gare des Yvelinois. L'étude de la mobilité dans les Yvelines conduite par le Conseil départemental met en exergue les points suivants :

- sur les 5 375 000 déplacements quotidiens, 2 150 000 (40%) sont des déplacements intermodaux, déplacements impliquant plusieurs sous-modes dont 32% combinent 2 modes de déplacements et 8% combinent 3 modes de déplacements.

- ces déplacements intermodaux associent principalement le mode ferré et le bus (24%) mais également les modes ferrés entre eux (16%).

- pour les déplacements exclusivement internes au département, les pratiques intermodales sont moins développées : 15% des déplacements en transports collectifs internes impliquent plusieurs modes de transports en commun.

- concernant le rabattement en gare, 49% des rabattements sont réalisés à pied, 32% en bus et 17% en voiture particulière dont 10% des déplacements réalisés en tant que conducteur.

Enfin, le nombre de déplacements pour motifs non-contraints étant en augmentation depuis 2001 (55% des déplacements totaux en 2001 et 61% en 2010), cette pratique conduit également à s'interroger sur la mise en place d'une offre multimodale adaptée en dehors des heures de pointe.

Pour autant, la route restera le support principal des déplacements, y compris celui des transports en commun. La qualité des infrastructures routières joue en effet un rôle essentiel pour un développement multimodal de la voirie performant.

2.4 LA MOBILITE A HORIZON 2020-2025-2030[4]

Un modèle multimodal de déplacement a été utilisé pour estimer l'évolution des déplacements à l'horizon 2023.

Les prévisions de population et d'emploi prises en compte dans le cadre du Nouveau Grand Paris indiquent que le département des Yvelines accueillera 70 000 nouveaux emplois et 85 000 habitants supplémentaires d'ici 2025, soit une croissance moyenne annuelle de respectivement 0,8 et 0,4% par an. Ces taux sont inférieurs à la moyenne régionale qui est respectivement de 1% et 0,5%, mais en augmentation par rapport aux tendances précédentes (+0,25% de croissance démographique par an entre 2006 et 2011, +18 000 habitants pour les Yvelines et +0,5% par an pour l'Ile-de-France).

---

[3] *Un mode mécanisé désigne tout mode de transports autres que la marche à pied, deux-roues compris.*

[4] *Les données du paragraphe ci-dessous proviennent du modèle de trafic de la DRIEA Ile-de-France, données calées sur l'année 2023 et 2030, dates de mise en service conventionnelle d'EOLE et de la ligne 18 du GPE.*

Quelle croissance de mobilité 2010-2020 ?

Le Plan de Déplacements Urbain d'Ile-de-France (PDUIF) prévoit une augmentation de 20% de la part des transports en commun d'ici 2020 et une baisse de 2% de la voiture particulière. Les modes actifs, qui représentent une part non négligeable des déplacements dans les Yvelines (31%), augmenteront eux de 10%. Cependant, ces prévisions ne sont pas tout à fait en accord avec la réalité de l'évolution des déplacements dans les Yvelines.

Les tendances d'évolution de la population et de l'emploi permettent d'affirmer que les tendances actuelles en Grande Couronne et dans les Yvelines (augmentation de la part des transports en commun (TC) et augmentation du nombre de déplacements en voiture particulière (VP)) vont se poursuivre.

En effet, entre 2001 et 2010 dans les Yvelines, la population a augmenté de 54 808 personnes (+4%) et le nombre d'emplois a progressé de 8% (+40 217 emplois)[5]. Dans le même temps, le nombre de déplacements en voiture augmentait de 9% (+252 917 déplacements) et le nombre de déplacements en transports en commun de 37% (+206 805 déplacements).

La part modale TC a progressé de 4 points entre 2001 et 2010 alors que la part VP a diminué de 4 points (hors marche à pied), même si en volume, le nombre de déplacements en VP a continué à augmenter fortement.

Les taux d'emploi et de population étant sensiblement les mêmes entre 2001 et 2010 qu'entre 2010 et 2020, on peut s'attendre à une augmentation au moins équivalente des déplacements TC et VP à l'horizon 2020.

On constate alors que les parts modales envisagées par le PDUIF ne correspondront que faiblement à la réalité des déplacements en Grande Couronne et plus particulièrement dans les Yvelines, où le réseau routier est déjà surchargé et le réseau de transports ferrés insuffisamment constitué, notamment pour les liaisons en rocade.

	Population	**Emploi**	**Déplacements TC/jour**	**Déplacements VP/jour**
Evolution 2001-2010	+54 808	+40 217	+206 805	+252 917
Evolution 2010-2025 (hypothèses du Grand Paris)	+85 000	+ 70 000	Tendances en augmentation	Tendances en augmentation

Figure 16 : Evolution des dynamiques socio-économiques et des mobilités dans les Yvelines

	Déplacements tous modes	**Déplacements VP**	**Déplacements TC**
Evolution des déplacements entre 2005 et 2030 (IDF)	**+13%**	**+7%**	**+23%**

Figure 17 : Evolution des déplacements en Ile-de-France entre 2005 et 2030

Le tableau ci-dessus provient du rapport de l'Etat (DRIEA) sur les études de trafic du Grand Paris Express. Pour rappel, l'objectif affiché dans le PDUIF prévoyait une diminution de 2% de la part de la voiture

[5] *Source INSEE*

particulière (VP) en Ile-de-France, l'Etat prévoit, quant à lui, une augmentation de 7% des déplacements en voiture.

On observe une croissance générale des déplacements (+13%) et une croissance des déplacements TC conforme aux objectifs du PDUIF avec +23% de déplacements dans le cadre de la réalisation du nouveau Grand Paris Express.

La croissance du mode routier

En 2023, le trafic routier sera partiellement délesté au niveau des secteurs concernés par les grands projets de transports en commun ferroviaires (vallée de la Seine notamment avec EOLE), mais à l'inverse, le trafic routier augmentera sur les liaisons internes au Département depuis le secteur urbain dense (Versailles, Saint-Germain, Saint-Quentin…), renforçant les tendances actuelles. En effet, il est attendu 219 740 véhicules particuliers à l'heure de pointe du matin en 2023 sur le réseau yvelinois (contre 187 126 actuellement).

Les axes structurants verront également leur charge augmenter : A12, A13, N12. L'A13 et la N12 verront respectivement leurs flux augmenter de 9% et 5% par rapport à la situation actuelle, posant une fois de plus la question du report sur le réseau routier départemental.

La croissance des transports en commun

Avec l'augmentation de la population et des emplois, le nombre de déplacements à l'heure de pointe du matin sera porté à 171 810 voyageurs TC, contre 143 092 aujourd'hui, interpellant sur la nécessité de rénover le réseau ferroviaire et d'adapter en capacité et en niveau de confort le matériel roulant.

Les projets EOLE et TGO devraient engendrer des reports modaux respectivement depuis la vallée de la Seine vers Poissy, la Petite Couronne et Paris pour EOLE et entre la Vallée de la Seine et le secteur urbain dense pour la TGO (réduction de 11% des déplacements VP entre la situation de référence et la situation de projet).

Les conséquences de la croissance de la mobilité

Cette croissance impliquera des besoins de mobilité qui ne seront pas tous intégrés de la même façon par les territoires.

En effet, alors que le secteur de la vallée de la Seine bénéficiera de projets comme EOLE et sera relié à Paris et la Petite Couronne, ce qui entraînera une diminution de la part de la voiture particulière au profit des transports en commun, d'autres secteurs comme Saint-Quentin-en-Yvelines et le secteur urbain dense, ne bénéficieront peu ou pas de liaisons inter-secteurs.

D'après les prévisions de trafic de la DRIEA pour le Grand Paris Express, la part modale des TC parmi les modes motorisés ne devrait augmenter que de 3 à 4 points de 2005 à 2030 en Ile-de-France alors que le nombre de déplacements en voiture augmenterait de 7%.

Les cartes de différences des charges soulignent l'importance des propos évoqués plus haut.

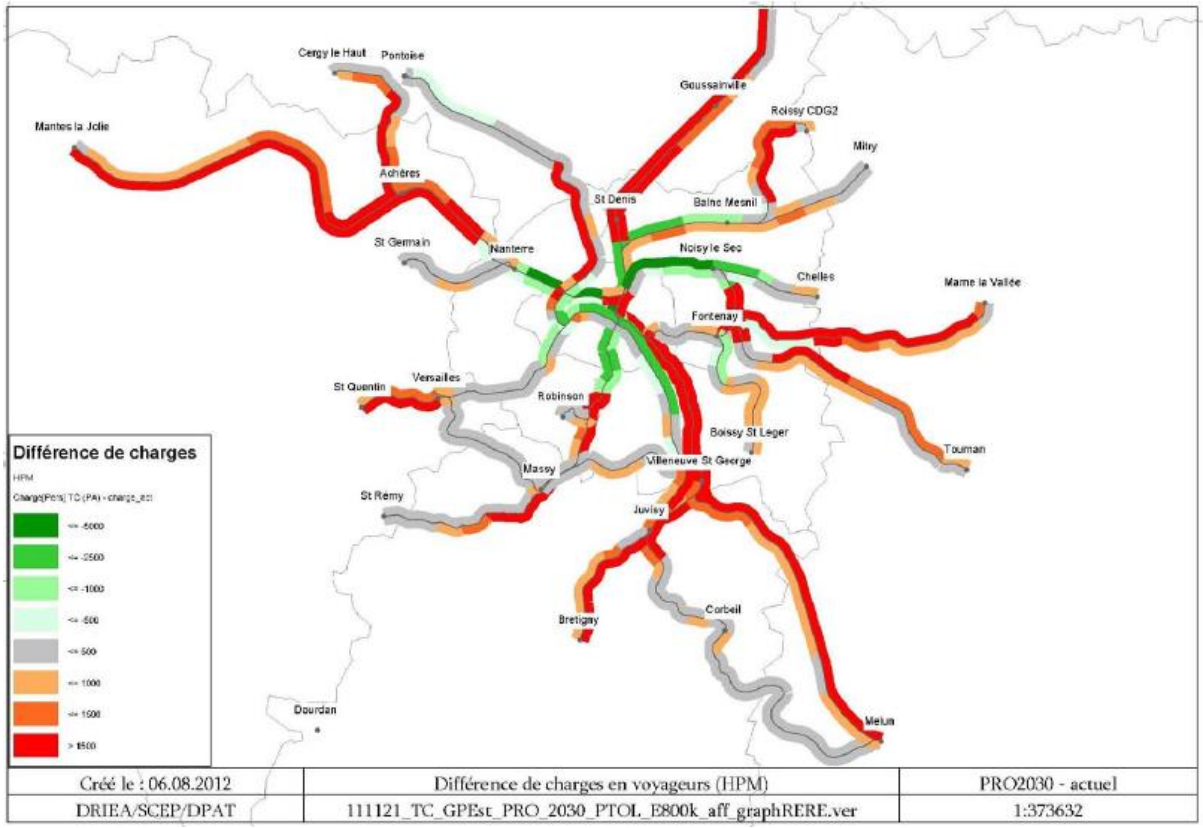


Figure 18 : Différence de charge sur le réseau TC entre 2030 et la situation actuelle

On constate sur la carte ci-dessus une augmentation des charges vers la vallée de la Seine, Versailles et Saint-Quentin-en-Yvelines, territoires situés sur les Opérations d'Intérêt National (OIN) Seine-Aval et Paris-Saclay.

Ci-dessous, la carte illustre bien que malgré une diminution de la part de la voiture particulière supposée, le nombre de déplacements en VP continuera d'augmenter et conduira à une saturation des réseaux routiers magistraux, si l'Etat et la Région ne se mobilisent pas davantage sur la modernisation et le développement de ces réseaux. Cela pourrait conduire à un report de trafic encore accru sur les routes départementales à vocation de desserte locale.

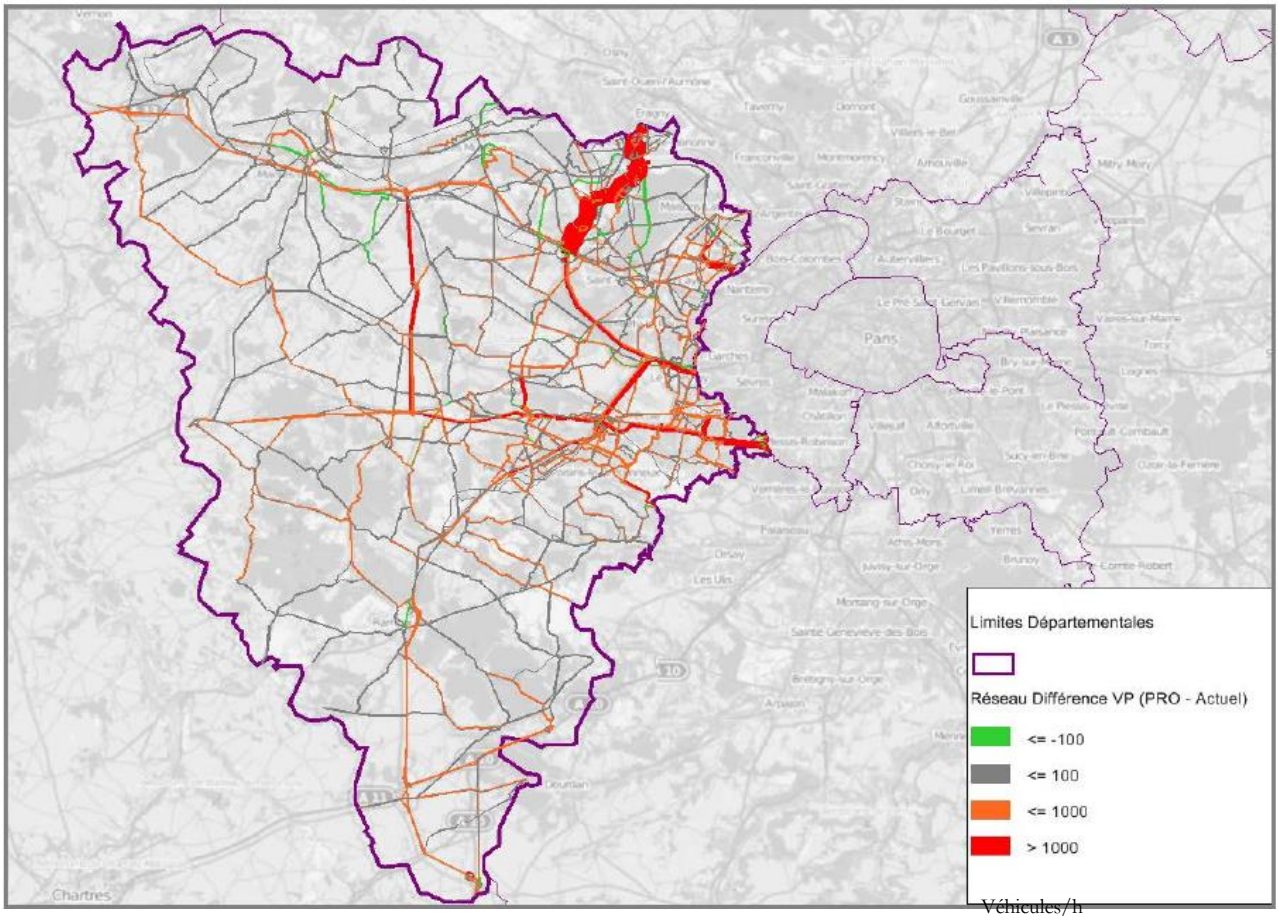


Figure 19 : Différence de charge (véhicules/h) sur le réseau routier entre 2023 (avec A 104) et la situation actuelle (2009)

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

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

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

PARTIE 2 : POLITIQUE DES TRANSPORTS ET DES MOBILITES DU DEPARTEMENT

ACCOMPAGNER UN DEVELOPPEMENT EQUILIBRE ET DURABLE DU TERRITOIRE PAR UNE MEILLEURE ACCESSIBILTE

La politique des déplacements mise en œuvre depuis 2007, en application du Schéma des Déplacements des Yvelines, est au service du projet stratégique départemental exprimé à travers le Schéma Départemental d'Aménagement pour un Développement Equilibré des Yvelines (SDADEY) adopté en 2006, qui détermine le cadre de référence de ses actions en faveur du développement territorial, avec pour objectif de conforter en priorité les dynamiques des territoires où les grands équilibres socio-économiques sont en jeu, à l'instar de la Vallée de la Seine et de l'ensemble Versailles – Grand Parc / Vélizy / Saint-Quentin-en Yvelines. Elle s'inscrit en premier lieu dans le cadre de la compétence exercée au titre de gestionnaire de voirie en matière d'entretien, d'exploitation et de gestion du réseau routier départemental mais aussi à travers une action volontariste en vue d'accompagner le renforcement de l'offre de transports collectifs et de l'intermodalité.

L'enjeu du renforcement de l'attractivité des Yvelines dans un contexte de métropolisation croissante accentuant la compétition territoriale pour l'accueil de projets d'investissements, est aujourd'hui au cœur même des politiques départementales (logement, développement économique, transports, environnement et cadre de vie,…) et s'impose comme l'un des principes directeurs guidant la stratégie de mobilité du Conseil départemental en faisant de l'accessibilité l'un des leviers majeurs d'un développement équilibré du territoire.

En agissant sur l'organisation de l'offre de mobilité, le Conseil départemental entend non seulement contribuer à créer les conditions d'une parfaite intégration des Yvelines dans la dynamique de développement impulsée dans le cadre du projet métropolitain « Grand Paris – Axe Seine » mais aussi à valoriser les potentiels de développement des sites stratégiques qui auront vocation à porter les grands projets économiques et urbains structurants pour l'attractivité des Yvelines. Par ailleurs, augmenter l'offre de mobilité contribue à faciliter l'accès à l'emploi pour les populations peu desservies par les transports collectifs.

Dans cette logique, il apparaît particulièrement essentiel d'œuvrer prioritairement en faveur :

- de l'amélioration des conditions d'accessibilité interne et externe de la Vallée de la Seine qui représente le cœur industriel des Yvelines et abrite les populations les plus socialement défavorisées ;

- de l'amélioration des liaisons Nord-Sud particulièrement insuffisantes afin de pouvoir renforcer les synergies entre les territoires des OIN Seine-Aval et Paris-Saclay ;

- d'un renforcement de l'accessibilité routière et en transports collectifs des territoires de Versailles – Grand Parc et de Saint-Quentin-en-Yvelines mais aussi du pôle de Vélizy ayant vocation à accueillir une composante R&D essentielle du cluster technologique et scientifique de Paris – Saclay dans le domaine du véhicule du futur.

- D'un développement d'une offre de mobilité alternative au « tout voiture » dans les territoires ruraux mal desservis par les transports collectifs : lignes des bus ou de cars, transports à la demande, équipements inter-modaux, covoiturage…

Le contexte stratégique du Grand Paris, comme moteur du renouveau de l'offre de transports en Ile-de-France, est aujourd'hui porteur pour les Yvelines d'une dynamique de grands projets d'infrastructures (Ligne 18 du Grand Paris Express, LNPN, EOLE,…) qu'il convient de soutenir, de porter et d'accompagner.

C'est dans ce contexte que s'inscrit plus particulièrement cet exercice de mise à jour du SDY avec pour ambition de faire de la mobilité un véritable levier opérationnel au service du renforcement de l'attractivité du territoire.

1 L'INTERMODALITE ET LES NOUVELLES MOBILITES

1.1 ENCOURAGER L'INTERMODALITE

L'intermodalité est l'organisation des interfaces entre les différents modes de transports dans les gares, à travers trois dimensions principales :

- le positionnement et l'aménagement des équipements de voirie organisant l'accès aux gares (Parcs Relais, gares routières, parcs à vélos, parvis de gare…),

- l'aménagement des correspondances entre les modes au sein du pôle, à l'interface entre le domaine ferroviaire et la voirie (couloirs, accès aux quais, conditions de cheminement et d'attente…),

- la mise à la disposition des voyageurs de services permettant une meilleure articulation des différentes offres de transport du pôle : information voyageurs, accueil et vente de titres de transports, jalonnement des correspondances, dispositifs de coordination en temps réel des horaires bus/trains, offre de mobilité individuelle (taxis, vélos en libre-service, covoiturage, transports à la demande…).

Dans les zones les moins urbanisées des départements de Grande Couronne, où les transports en commun lourds ne pourront jamais répondre à l'ensemble des besoins, l'intermodalité constitue un levier essentiel de promotion des modes de déplacements alternatifs au « tout voiture ». Il est donc indispensable que les interfaces soient accessibles à tous les modes de déplacement (voitures particulières, taxis, vélos, marche à pied).

C'est la raison pour laquelle, le Département considère comme indispensable de :

- requalifier les gares en vue de faciliter l'intermodalité, réduire la rupture de charge,

- concevoir une offre de stationnement pour les voitures, déclinée sous plusieurs formes (longue durée pour les automobilistes se rabattant sur les transports en commun, courte durée pour les automobilistes accompagnant des voyageurs, dépose-minute, possibilité de « foisonnement »...),

- favoriser les modes doux (cheminements piétons et cyclistes) vers le pôle.

Dans ce contexte, le Conseil départemental poursuivra sa politique en faveur de l'intermodalité dans les directions suivantes :

1.2 TRANSFORMER DES GARES EN POLES D'ECHANGES MULTIMODAUX

Pour augmenter la fréquentation des transports publics, il apparaît indispensable de réaliser de véritables pôles d'échanges capables d'offrir un véritable service aux usagers de l'ensemble des modes de transports via une intermodalité efficace et attractive, une desserte en transports collectifs suffisante et un accès optimal que ce soit pour les voitures, les bus ainsi que les vélos et piétons. C'est notamment dans ce but que le Conseil départemental participe au financement du PEM de Versailles Chantiers et poursuivra cet investissement sur d'autres pôles notamment dans le cadre du projet EOLE.

1.3 ELABORER UN SCHEMA DEPARTEMENTAL DES EQUIPEMENTS INTERMODAUX (SDEI)

On entend par équipement intermodal, toute structure permettant de passer d'un mode de déplacement à un autre et prenant en compte l'ensemble des modes de déplacement tels que voiture individuelle, transport en commun, covoiturage, autopartage, vélos et visant notamment les équipements de type gare routière, parc relais, aire de covoiturage… Le Département a adopté en 2010 une politique d'aide aux communes et intercommunalités dans ce domaine qui doit être renforcée dans le cadre d'un **Schéma Départemental des Equipements Intermodaux (SDEI)**.

Ce Schéma est un document à la fois politique et opérationnel, permettant d'orienter et de planifier l'action du Conseil départemental vers des réalisations concrètes sur le territoire, sous maîtrise d'ouvrage directe, participation financière et/ou assistance technique.

Le SDEI permet, à l'issue d'un diagnostic exhaustif de l'existant, de dimensionner les besoins en matière d'équipements intermodaux.

Sur cette base, ce Schéma propose de recadrer la politique d'intervention du Conseil départemental en matière d'équipements intermodaux sur la base d'un plan d'actions opérationnel.

Le stationnement à proximité des gares constituera un thème essentiel de ce SDEI. En effet, le Parc Relais est conçu pour inciter les automobilistes à utiliser les transports publics et doit être considéré comme l'un des principaux supports de l'intermodalité au même titre que les gares routières. La question de la tarification ou de la gratuité du stationnement à proximité des gares doit faire l'objet d'une réflexion spécifique au contexte de chaque gare.

Ce schéma ciblera un certain nombre de pôles intermodaux sur lesquels le Département fera porter ses investissements. Il s'agira bien entendu des gares susceptibles de connaître une forte croissance de fréquentation liée aux projets Eole et TGO, mais aussi de pôles situés en territoire rural, en particulier les gares « point d'entrée », permettant l'accès aux réseaux structurants ferrée et autoroutier depuis de vastes zones. Ce sont par exemple les gares terminus ou de périphérie servant de point d'entrée, notamment pour les départements limitrophes.

Le SDEI traitera également de toutes les nouvelles mobilités alternatives à la voiture particulière utilisée en solo, susceptibles de répondre à des besoins propres aux territoires ruraux (covoiturage, transport à la demande…).

1.4 FAVORISER LES NOUVELLES MOBILITES

En parallèle de sa politique en faveur de l'intermodalité, le Département agit afin de diversifier les offres de transports en :

- nouant des partenariats avec des grands opérateurs de transport, notamment à travers la charte SNCF pour la recherche de solutions nouvelles en matière de mobilité (borne de covoiturage dynamique à Houdan…)
- favorisant les innovations technologiques en matière de mobilité électrique afin de proposer des services de transports en adéquation avec leur époque ;
- soutenant les initiatives locales en faveur d'une éco-mobilité afin de proposer une offre de transport alternative à l'usage de la voiture particulière ;
- participant activement aux réflexions collectives dans les transports et à l'expérimentation sur la mobilité ;
- ayant recours à un entretien éco-responsable de la route afin de préserver les ressources non renouvelables (cf. partie 2.3).

2 LES NOUVELLES PRATIQUES D'EXPLOITATION DE LA ROUTE

Le Département des Yvelines s'est engagé depuis plusieurs années dans une démarche d'aménagement et d'exploitation de la route prenant en compte les principes du développement durable. Ces principes font partie intégrante de la politique routière départementale visant à réaliser et à aménager des « routes durables » mieux intégrées dans leur environnement.

2.1 L'ENTRETIEN ET EXPLOITATION DU RESEAU ROUTIER ET DEPARTEMENTAL

Fauchage raisonné

Depuis 2010, la Direction des Routes et des Transports (renommée Direction des Mobilités en 2015) développe une méthode de fauchage raisonnée des accotements routiers, respectueuse de la biodiversité. Cette pratique sera poursuivie.

Eclairage public

En 2010, le Département des Yvelines dénombrait 7168 foyers lumineux sur son réseau routier hors agglomération, répartis en 160 installations représentant une longueur cumulée de 118,7 km de routes éclairées (soit 11% du réseau routier hors agglomération). Par délibération du 10 juin 2011, relative à la modification de la politique départementale d'éclairage public en bordure des routes départementales, le Département des Yvelines a décidé de procéder à la réduction des installations d'éclairage public afin de diminuer l'impact environnemental du réseau. Ainsi, depuis le 1er septembre 2011, 41 installations soit 1794 foyers lumineux, ont été éteintes. La dépose des installations éteintes en 2011 a été engagée en 2015, cette extinction n'ayant généré aucun problème de sécurité routière.

Dans un même objectif de réduction de l'emprunte environnementale de ses installations, le Département fera évoluer ses marchés d'entretien de l'éclairage public et des feux tricolores vers des marchés à performance énergétique. Cette évolution pourra s'envisager dans le cadre d'une mutualisation de gestion avec les intercommunalités qui souhaiteront s'associer à la démarche.

Signalisation lumineuse tricolore

Dans le cadre du Grenelle de l'Environnement, les distributeurs d'ampoules ont signé une convention avec l'Etat s'engageant à ne plus mettre sur le marché des ampoules énergivores selon un calendrier prédéfini. En conséquence, L'intégralité des installations départementales est désormais équipée de sources lumineuses à LED. Les équipements de gestion sont également modernisés afin d'optimiser l'entretien.

Œuvrer en partenariat avec la profession pour développer de nouvelles pratiques

La « Charte Yvelinoise pour une Route Eco-responsable » a été signée le 25 Janvier 2011 entre le Département des Yvelines et les acteurs locaux de la profession de la construction routière. Elle concrétise les engagements du Département des Yvelines pour concevoir, construire, aménager et entretenir des infrastructures routières ou des voiries urbaines performantes sur le plan économique, responsables sur le plan social et respectueuses de l'environnement. La mise en œuvre et le suivi des objectifs de cette charte, qui reste plus que jamais d'actualité, seront poursuivis.

2.2 L'AMELIORATION DE LA SECURITE DU RESEAU ROUTIER DEPARTEMENTAL EXISTANT

Sécurité routière

Le programme d'amélioration de la sécurité routière a pour objet le traitement des zones (carrefours, itinéraires en ou hors agglomérations) où l'on constate le plus d'accidents. L'analyse des accidents montre que très souvent la vitesse et le comportement des usagers en sont les causes essentielles. Aussi, les aménagements programmés ont toujours pour but, soit d'obliger les usagers à réduire leur vitesse, soit d'améliorer la perception et la lisibilité de la route pour agir sur leur comportement.

Dans le domaine de la lutte contre l'insécurité routière qui reste un enjeu majeur, le Département poursuivra donc son effort, avec pour objectif premier la résorption des zones dites « d'accumulation d'accident » : il s'agit des sections de Route Départementale sur lesquelles on dénombre 5 accidents corporels ou plus sur au moins 850 m, lors des cinq dernières années.

Améliorer la fluidité des carrefours

Dans le cadre du Schéma Départemental de gestion des feux tricolores adopté le 6 juin 1997, le Département assure la gestion des équipements dynamiques de 365 installations.

En particulier, des études de coordination des différents carrefours sont menées sur les axes les plus circulés, débouchant sur la mise en place ces coordinations entre les différents carrefours de manière à fluidifier le trafic. Les études réalisées tendent en effet à montrer qu'une diminution de la congestion du trafic entraîne une diminution des émissions de polluants. Par ailleurs, l'amélioration de la fluidité des carrefours entraîne une diminution des nuisances sonores. Cette action en faveur de la fluidification de la circulation sera poursuivie.

3 FACILITER LES DEPLACEMENTS EN BUS

Le Conseil départemental des Yvelines poursuivra en dehors de toute obligation légale les politiques volontaristes déjà engagées visant à un meilleur partage multimodal de la voirie[6] :

- le financement des aménagements de voiries jugés prioritaires en faveur des transports en commun (TCSP et voies réservées) déjà acté par l'avenant au CPRD,

- le financement des aménagements de résorption des points durs bus,

- le financement de la rénovation des arrêts de bus hors agglomération présentant un problème de sécurité ou d'accessibilité aux personnes à mobilité réduite.

[6] *Le partage multimodal de la voirie a l'ambition de remettre en cause la priorité trop souvent accordée à la voiture et aux deux-roues motorisés, et de placer les modes actifs et les transports collectifs au cœur du système de déplacement dans les territoires urbains denses de l'Île-de-France.*

3.1 L'ATTENTE D'UN VERITABLE PLAN DE DEVELOPPEMENT DE L'OFFRE BUS

Entre 2005 et 2012, le STIF a affecté aux réseaux bus RATP et OPTILE 260 M€, soit 33 M€/an. Ces renforts n'ont néanmoins bénéficié qu'à hauteur de 37% à la Grande Couronne.

Dans ce contexte, le Conseil du STIF a adopté tardivement, en mai 2013, un **plan d'actions prioritaires pour le développement de l'offre bus en Ile-de-France à l'horizon 2016**, avec une promesse de rééquilibrage en faveur de la Grande Couronne (160 M€ de 2013 à 2016, soit 40 M€/ an, dont 60% en Grande Couronne). Comme cela était déjà affiché dans le SDY de 2007, le Conseil départemental réaffirme vis-à-vis du STIF la nécessité d'un renforcement massif des lignes de bus interurbaines concernant plus particulièrement les liaisons de pôle à pôle et les lignes express en vue de compenser les carences du réseau ferroviaire en attendant la réalisation de grands projets tels qu'EOLE.

Le Conseil départemental demande également au STIF un engagement beaucoup plus important sur le développement des services de Transport à la Demande (TAD). Le TAD est en effet une solution parfaitement adaptée aux territoires yvelinois pour répondre aux besoins en périodes creuses (soirée, week-end …) et en zones peu denses, mal desservies par les transports en commun. A ce titre, le Conseil départemental a déjà mis en œuvre un service de TAD dédié aux personnes à mobilité réduites (PAM 78) et adopté un dispositif d'aide aux études et à l'investissement des TAD. Pour conforter son action, le Conseil départemental attend du STIF une aide financière plus importante pour le PAM 78 et une aide technique et financière auprès des collectivités locales yvelinoises pour l'émergence de services de TAD seuls susceptibles de répondre aux besoins diffus.

3.2 UN PLAN D'AMENAGEMENT DES TCSP ET VOIES RESERVEES

Le Département s'est d'ores et déjà engagé dans l'aménagement d'infrastructures de transport visant à améliorer les conditions de déplacement des Yvelinois, que ce soit par des aménagements de voirie, ciblés sur les transports en commun routiers (aménagements localisés, réalisations de voies bus en site propre, adaptation du réseau autoroutier pour faciliter la circulation des cars, études de pôles gares), ou par des aménagements de capacité de son réseau permettant d'améliorer la fluidité de l'ensemble des circulations, dont celles des bus.

A ce titre, dans le cadre de l'avenant au CPRD 2007-2013, adopté par l'assemblée départementale le 23 novembre 2012, le Conseil départemental des Yvelines et le Conseil régional d'Ile-de-France se sont engagés à apporter des financements aux projets suivants :

- TCSP sur RD36 de Châteaufort et à Saint-Quentin-en-Yvelines (études et travaux),
- TCSP du Mantois (études),
- TCSP sur RD190 entre Carrières-sous-Poissy et la gare de Poissy (phase 1 : travaux pour la section TCSP de Carrières-sous-Poissy // phase 2 : études pour le franchissement de Seine),
- TCSP en traversée de Seine entre Meulan et les Mureaux (études),
- TCSP entre Trappes et la Verrière et doublement du pont Schuler (études et travaux),
- TCSP entre la gare des Chantiers et Satory à Versailles (études et travaux),
- TCSP entre le pont de Sèvres et Vélizy-Villacoublay (études sous réserve de la poursuite du développement ambitieux de logements et d'activités par la commune de Vélizy),
- Voies réservées sur A12 et A13 (études et travaux),
- Pôles de Poissy et Mantes (études).

La maîtrise d'ouvrage de ces projets sera assurée par les intercommunalités pour la plupart des TCSP. S'agissant de l'aménagement de voies bus sur autoroute, la maîtrise d'ouvrage sera assumée par l'Etat dont il est attendu une forte mobilisation sur cette thématique porteuse d'avenir. Le Conseil départemental s'est particulièrement engagé depuis 2008 pour promouvoir auprès de l'Etat un partage multimodal de la voirie à travers un nouvel usage des autoroutes et des voies rapides dans les Yvelines favorable au développement des bus et du covoiturage, à l'instar de l'expérimentation menée sur l'A48 à Grenoble.

3.3 UNE POLITIQUE D'ELIMINATION DES POINTS DURS BUS

On entend par point dur bus, toute difficulté de circulation des bus, impactant la vitesse commerciale, le temps de parcours et la régularité d'une ligne de bus. Il s'agit le plus souvent d'une saturation de la voirie, notamment aux heures de pointe, liée à une forte densité de trafic et aux difficultés d'écoulement du trafic aux carrefours, constituant des points de blocage. Ces points de blocage peuvent être résorbés par des aménagements de voirie de plusieurs natures : adaptation des réglages de feux, insertion de sites propres bus ou voies d'approche aux carrefours, mise en place de priorités bus aux feux.

Le Département entend poursuivre la politique déjà engagée de résorption des points durs bus sur routes départementales en ciblant prioritairement les lignes de bus d'intérêt départemental, notamment les lignes interurbaines effectuant des liaisons de pôle à pôle. Les améliorations sur le réseau ferré étant attendues à long terme, les projets de résorption des points durs bus sont menés dans l'optique d'offrir à court terme une alternative efficace à la voiture grâce à un réseau de transport en commun routier plus attractif pour les voyageurs, en proposant au plus grand nombre un service de transport en commun rapide, fréquent, et régulier.

Un premier programme a été adopté le 9 juillet 2010 visant principalement les lignes routières labellisées « Mobilien ». Après examen préalable d'une trentaine de points durs bus, le programme a ciblé 11 points durs bus, répartis sur les territoires à dominante urbaine.

Au-delà des programmes établis, le Conseil départemental recense et traite au fil de l'eau les points durs bus sur le réseau routier départemental constatés ou déclarés, notamment dans le cadre des échanges avec les transporteurs et les collectivités locales.

3.4 UNE POLITIQUE D'AMENAGEMENT DES ARRETS DE BUS

Au-delà de toute obligation légale, le Conseil départemental a mis en place une politique volontariste d'aménagement des arrêts de bus. L'objectif est la mise en sécurité des arrêts de bus localisés sur Routes Départementales hors agglomération, jugés les plus problématiques.

Le premier programme (2009-2013) ciblant les lignes « Mobilien » a permis le traitement de 32 arrêts de bus.

Un second programme ciblant les arrêts à vocation scolaire a été initié en 2012.

Le Département coordonne également des « conférences sur place » pour rechercher des solutions à toutes questions relatives à l'aménagement d'arrêts de bus.

4 LES INFRASTRUCTURES ET SERVICES DE MOBILITE

Un engagement exceptionnel en faveur de la mobilité

Le Conseil départemental a consacré ces dernières années en moyenne 40% de son budget annuel d'investissement aux infrastructures de mobilité. Le Département des Yvelines est par ailleurs le premier contributeur de la Grande Couronne au budget du STIF.

Compte tenu du diagnostic développé précédemment, ces efforts devront être poursuivis pour compenser le déficit manifeste d'infrastructures de déplacements dans les Yvelines. Mais ces efforts devront nécessairement s'accompagner d'une forte mobilisation de l'Etat, de la Région, du STIF et des opérateurs de transports sur le territoire yvelinois.

4.1 LES ACTIONS DU DEPARTEMENT EN FAVEUR DES TRANSPORTS EN COMMUN

La politique des transports en commun relève en Ile-de-France de la compétence du Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF) en tant qu'autorité organisatrice des transports.

Le Conseil départemental des Yvelines, en sa qualité d'administrateur siégeant au Conseil du STIF, participe au financement des transports franciliens par le biais de sa contribution obligatoire au budget du STIF (19,7 millions d'euros en 2015).

Il intervient également, en dehors de toute obligation légale, dans le financement :

- des infrastructures de transports en commun ferroviaires et routières, dans le cadre de sa participation aux Contrat de Plan Etat/ Région (CPER) et Contrat Particulier Région/ Département (CPRD),

- des dépenses de fonctionnement des transports en commun routiers (aides aux familles et aux collectivités locales).

Le Département intervient dans le financement ou la maîtrise d'ouvrage des infrastructures de transport en commun pour accélérer leur mise en œuvre…

Maitrise d'ouvrage du Conseil départemental

La maîtrise d'ouvrage des projets de nouvelles infrastructures ferroviaires est généralement assurée par d'autres acteurs que le Conseil départemental (STIF, RFF, SNCF). Le Département des Yvelines a parfois été amené à assurer la maitrise d'ouvrage de certains projets, afin d'en faciliter la réalisation comme ce fut le cas pour la section yvelinoise du Tramway « Châtillon / Vélizy-Villacoublay / Viroflay » (tramway T6).

Financement du Conseil départemental

Deux projets sont considérés comme prioritaires en terme de mobilisation de financements départementaux pour les années à venir, étant entendu que l'Etat et la Région doivent, de leur côté y participer majoritairement.

- **la Tangentielle Ouest**, rocade ferrée en moyenne couronne, dont le projet a été relancé en 2008 par son inscription, à l'initiative du Département des Yvelines, au CPRD 2007-2015.

- **le prolongement du RER E à l'Ouest (EOLE)** qui permettra une desserte sans correspondance de la vallée de la Seine jusqu'au centre de Paris, *via* le quartier de la Défense, en prolongeant l'actuel RER E jusqu'à Mantes. Ce nouveau service se substituera à la desserte offerte actuellement par la ligne J suivant une mise en service progressive s'échelonnant entre 2020 et 2022.

Par ailleurs, les **8 projets de Transports en Commun en Site Propre (TCSP) inscrits à l'avenant au CPRD** permettront de fluidifier la circulation des transports en commun routiers.

Soutien actif du Conseil départemental

Le Département attend de la part de l'Etat, de la Région et des différents opérateurs de transports, des avancées significatives sur les projets suivants :

- **La Liaison Nouvelle Paris Normandie (LNPN)**. Ce projet consiste en la création d'une nouvelle infrastructure séparant les circulations normandes des circulations franciliennes afin d'améliorer la régularité et la capacité des liaisons vers Paris. Le tracé en cours d'étude reliera Paris à la Normandie en desservant la gare nouvelle de Rouen Saint-Sever et se prolongeant au Nord vers Le Havre et au Sud vers Caen (par Evreux). Parmi les enjeux associés à ce projet dans les Yvelines, figurent la desserte de Mantes et l'implantation d'une gare nouvelle dans le secteur de la Confluence Seine-Oise.

- **Le Tram-Train Massy Evry (TTME) et son prolongement jusqu'à Versailles (TTVE)**. Il s'agit de la réalisation d'une rocade ferrée en moyenne couronne devant relier en 2019 la gare essonnienne d'Évry-Centre (actuellement Évry – Courcouronnes) à celle de Massy - Palaiseau, avant d'être prolongée en 2020 jusqu'à la gare de Versailles-Chantiers.

- **La ligne 18 du Grand Paris Express**. Indispensable à la réussite de l'OIN Paris-Saclay, cette nouvelle liaison en rocade doit relier à terme « Orly/ Versailles/ Nanterre », avec une desserte des plateaux de Satory et Saclay. La mise en service prévisionnelle de la section Massy/ Saclay est prévue à l'horizon 2023 tandis que celle intéressant les Yvelines, entre le CEA – Saint-Aubin et Versailles Chantiers, ne sera effective qu'en 2030.

… et participe à la mobilité de tous les Yvelinois, notamment en direction des personnes les plus fragiles

- Par ses aides aux personnes âgées et aux personnes handicapées via le service de transport à la demande PAM 78.

- Par ses aides aux personnes âgées et personnes handicapées pour l'acquisition de titres de transport gratuits.

- Par ses aides aux familles pour l'acquisition des titres de transport scolaire, dont la carte Imagine'R et la carte « circuits spéciaux », ciblant particulièrement le territoire rural.

4.2 LES ACTIONS DU DEPARTEMENT EN FAVEUR DES RESEAUX ROUTIERS

La politique d'exploitation, d'aménagement et de développement du réseau routier départemental relève de la compétence du Conseil départemental des Yvelines. En complément, le Conseil départemental réaffirme la priorité accordée dans le SDY de 2007 à l'achèvement des grandes liaisons nationales et à la remise à niveau des voies existantes du réseau magistral.

4.2.1 Pour le réseau national

Le SDY de 2007 a fait porter la priorité sur les aménagements du réseau routier national ayant vocation à améliorer les échanges entre les grands pôles économiques et urbains, tant en ce qui concerne la réalisation des maillons manquants (A 104, A 86, A 12) que l'aménagement des voies existantes (RN 10, RN 12, A 13, A86 à Vélizy,…) pour améliorer les conditions de circulation sur ces grands itinéraires aujourd'hui congestionnés.

Il avait déjà été constaté en 2007 que le calendrier de réalisation des opérations inscrites au CPER 2000-2006 sous maîtrise d'ouvrage de l'Etat inscrites au titre du CPER 2000-2006 n'avait pas été tenu. Aujourd'hui, un constat similaire pourrait être dressé pour les opérations retenues par l'Etat dans les Yvelines dans le cadre du Programme de Modernisation des Itinéraires du Réseau Routier National (PDMI) 2009-2014. Seules quelques opérations de ce programme, déjà largement engagées lors de l'adoption du PDMI, sont achevées.

En effet, s'il faut se féliciter de la réalisation du bouclage de l'A 86 à péage entre Rueil-Malmaison et Versailles (réservé toutefois aux véhicules légers) et des quelques aménagements réalisés sur le réseau national existant (élargissement de l'A 13 à 2x4 voies entre Vaucresson et Rocquencourt, mise à 2x2 voie de la RN 10 entre Rambouillet et Ablis, nouveau diffuseur de l'A 14 à Chambourcy complété par une mise à 2x2 voies de la RN 13 à Saint-Germain-en-Laye…), des retards inquiétants ont été pris sur de nombreux projets du Programme de Modernisation des Itinéraires (PDMI) tels que l'aménagement de la RN 10 dans la traversée de Trappes ou l'aménagement de l'échangeur RN 12/RD 91, indispensable pour l'amélioration de la desserte du secteur stratégique de Satory.

Par ailleurs, l'abandon décidé par l'Etat de plusieurs projets structurants (prolongement de l'A 12 entre Montigny-le-Bretonneux et les Essarts-le-Roi, de l'A 126 entre Saint-Quentin-en-Yvelines et Massy, du tunnel accessible à tous les véhicules entre Rueil-Malmaison (RN 13) et Bailly (A 12)…) figurant initialement dans le SDRIF appelle des solutions pérennes pour prendre en charge les flux de transit, notamment de poids lourds, qui encombrent les voies locales, et compenser un déficit de grandes infrastructures routières persistant dans l'Ouest francilien, que le réseau départemental n'a pas vocation à suppléer. Le Département ne peut que prendre acte de ces abandons de projets qui ont été décidés sans la moindre concertation.

De plus, dans le cadre de la présentation du programme d'investissements d'avenir « Investir pour la France » le 9 juillet 2013, l'Etat a validé un nouveau report du prolongement de l'A 104 entre Méry-sur-Oise et Orgeval issu du scénario 2 proposé par la Commission Mobilité 21 qui n'envisage un engagement de ce projet qu'entre 2030 et 2050. Le Conseil départemental demande que l'Etat reconsidère sa position sur le calendrier de mise en œuvre de ce projet, alors que sa réalisation est fondamentale pour la desserte du futur Port Seine Métropole et l'amélioration des conditions de circulation dans l'Ouest francilien, qu'un débat public en a confirmé l'intérêt socio-économique en 2006. En effet, ce projet conditionnera toute la stratégie de développement déployée à moyen et long termes sur la Confluence Seine-Oise avec la poursuite des efforts engagés, au sein de l'OIN Seine-Aval pour renforcer l'attractivité économique et résidentielle de ce territoire stratégique.

Dans le cadre du contrat de plan Etat –Région (CPER) 2015-2020, le Département apporte son soutien actif et a obtenu l'inscription au bénéfice du territoire de l'OIN Paris-Saclay de trois opérations routières visant à améliorer les échanges entre le réseau magistral et le réseau départemental pour lesquelles il s'est engagé à soutenir financièrement. Il s'agit :

- du réaménagement de l'échangeur RN 12/RD 91,

- de la création d'un nouveau diffuseur sur l'A 86 à Vélizy,

- du réaménagement de la RN10 entre Trappes et la Verrière.

Le réaménagement de l'échangeur RN 12/RD 91 conditionne le développement du secteur de Satory. L'importance de ce projet, qui figurait déjà au CPER 2000-2006 et dans le SDY de 2007, est donc réaffirmée par le Conseil départemental, qui attend qu'une solution techniquement et financièrement réalisable à très court terme puisse être trouvée par l'Etat dans les meilleurs délais.

La réalisation du nouveau diffuseur de l'A 86 à Vélizy repose, pour sa part, sur la mise en place d'un plan de financement associant la puissance publique (Etat, Région, Conseils départementaux, communes et intercommunalités) et les aménageurs privés qui bénéficieront de l'aménagement.

S'agissant de l'opération d'enfouissement de la RN 10 à Trappes, inscrite au PDMI et au SDY, liée au projet de rénovation urbaine, les études réalisées par l'Etat piétinent depuis plusieurs années. L'Etat a mené une

concertation publique fin 2013 et conduit les études préalables à l'enquête publique. La RN 10 constitue aujourd'hui une barrière infranchissable pour les habitants de Trappes qui comptent parmi les populations les plus socialement défavorisées des Yvelines. Il est donc essentiel que ce projet vital pour la redynamisation du centre-ville, l'amélioration du cadre et de la qualité de vie des riverains et le renforcement de la sécurité routière puisse enfin aboutir.

Le SDY de 2007 associait au projet de requalification de la RN 10 entre Trappes et la Verrière incluait la dénivellation du carrefour RD 10/RD 13 dit « carrefour de la Malmedonne », avec pour objectif de contribuer à l'amélioration des échanges entre le réseau magistral et départemental, dans le cadre du projet de restructuration des abords de la gare de la Verrière et d'améliorer l'accessibilité au futur quartier des Bécannes. Le caractère structurant de cette opération, indissociable du projet d'enfouissement à Trappes, est donc réaffirmé pour le traitement de l'axe RN 10 dans la traversée de Saint-Quentin-en-Yvelines.

Le Département souhaite que l'Etat reconsidère sa position sur le calendrier de mise en œuvre du projet A104 qui conditionne à la fois l'amélioration des déplacements dans l'Ouest francilien et le développement à terme de la plate-forme multimodale d'Achères (Port Seine Métropole).

Il a obtenu l'inscription, au CPER 2015-2020, de trois projets du réseau magistral devant contribuer à l'amélioration des échanges avec le réseau départemental. Il s'agit de l'aménagement de l'échangeur RN 12/ RD 91, de la création d'un nouveau diffuseur sur l'A86 à Vélizy et de la requalification de la RN 10 entre Trappes et la Verrière. Ces opérations doivent donner lieu à des réalisations concrètes en 2020.

4.2.2 Pour le réseau départemental

L'action conduite par le Conseil départemental a permis, d'une part, de créer les conditions d'une redistribution efficace des fonctions routières pour une meilleure dissociation des flux de transit et de desserte et, d'autre part, d'ouvrir la route à d'autres usages et d'autres modes. La politique départementale est mobilisée au service d'un développement équilibré des Yvelines avec des opérations engagées pour accroître le maillage du territoire (desserte des pôles urbains), renforcer les franchissements de Seine et améliorer les accès à nombre de sites d'activités économiques. L'essentiel des grandes opérations d'investissement figure au Programme de Modernisation et d'Equipement des routes départementales.

Outre les mises en service de la déviation de la RD 98 à Plaisir et Les Clayes-sous-Bois et de son barreau avec la RD 11, de l'aménagement de la RD 113 (mise à 2x2 voies) dans le secteur de Poissy-Aigremont, de l'aménagement de l'échangeur de Mantes Est entre l'A 13 et la RD 983, de la déviation de la RD 983 à Richebourg et des travaux engagés sur la Voie Nouvelle Départementale à Sartrouville et Montesson, l'action conduite par le Département pour améliorer les conditions de circulation et de sécurité sur son réseau a permis l'avancée et l'engagement des travaux en 2015 de projets importants du SDY de 2007 : aménagement et doublement de la RD 30 à Plaisir et Elancourt, déviation et aménagement sur place de la RD 307 à Saint-Nom-la-Bretèche, Noisy-le-Roi et Villepreux et déviation de la RD 154 à Verneuil-sur-Seine et Vernouillet.

Au-delà de ces opérations largement engagées, le Département entend à l'avenir concentrer ses investissements et prioriser son action sur les opérations structurantes et indispensables pour le développement du territoire des Yvelines. A ce titre, aucun projet nouveau de type déviation « locale » n'est planifié dans le cadre du présent document, les déviations de la RD 307 et de la RD 154, qui répondent à des engagements anciens et à la résolution de fortes nuisances, étant les dernières opérations de ce type portées par le Département.

En vallée de la Seine, territoire d'action stratégique pour le Département, la politique d'investissement routier se poursuivra pour, d'une part, pallier l'insuffisance de franchissements de Seine qui pénalise fortement les déplacements de la vie quotidienne, et, d'autre part, accompagner un territoire en pleine mutation avec les nombreux projets économiques et urbains mis en œuvre dans le cadre de l'OIN Seine-Aval. Dans un contexte de dégradation de la qualité de l'offre ferroviaire sur la rive droite de la Seine, celle-

ci a également pour objectif d'améliorer les conditions de rabattement vers les gares de la rive gauche qui connaîtront un véritable saut qualitatif dans leur desserte ferroviaire avec la mise en service du prolongement d'EOLE jusqu'à Mantes.

Parmi les projets routiers départementaux qui accompagneront à court-moyen termes le développement des territoires, la liaison nouvelle RD 30 – RD 190, déclarée d'utilité publique en février 2013, avec un nouveau franchissement de Seine à Achères, jouera un rôle structurant majeur pour le désenclavement de la Boucle de Chanteloup. Ce projet est essentiel à l'émergence du projet de développement porté sur le territoire de la Confluence Seine-Oise en accompagnement d'un renforcement de l'offre économique et résidentielle.

La liaison A 13 - RD 28, dont les études opérationnelles seront poursuivies, se situe, elle aussi, dans cette catégorie des opérations structurantes en proposant un nouveau franchissement de Seine favorisant le rabattement vers les futures gares d'Eole (Epône/Mézières-sur-Seine et Les Mureaux) et en offrant un itinéraire alternatif au trafic de transit susceptible de délester les traversées d'Hardricourt, Meulan et Les Mureaux ainsi que les routes départementales desservant la vallée de la Seine.

Pour les infrastructures nouvelles, en dehors des opérations largement engagées, le Département entend concentrer son investissement et orienter prioritairement son action sur les opérations structurantes et indispensables pour le développement du territoire des Yvelines. Il axera donc tout particulièrement son action sur les opérations contribuant au développement de la vallée de la Seine.

5 LA POLITIQUE DES CIRCULATIONS DOUCES

Pour répondre au besoin de diversification des modes de déplacement, l'Assemblée départementale a décidé d'engager le 23 juin 2006 une politique ambitieuse d'aménagement des routes départementales en faveur des vélos et de soutien aux circulations douces locales, politique amendée par la délibération du 18 juin 2010 actant notamment le Schéma départemental des véloroutes voies vertes.

Il apparait que cette politique a principalement permis la création d'aménagements dans la frange urbanisée du département, qui ne répondent pas toujours à des enjeux de niveau départemental. Compte tenu de la création à compter du 1er janvier 2016 de quatre intercommunalités urbaines, aux compétences et capacités budgétaires renforcées, une mise à jour de cette politique a été adoptée par l'Assemblée Départementale le 25 septembre 2015.

La mise en œuvre de cette politique s'articule ainsi autour de 3 volets :

- la réalisation de nouveaux aménagements départementaux en maîtrise d'ouvrage propre le long des routes départementales hors agglomération

Dans le cadre de ses grandes opérations routières, le Département étudie les possibilités d'intégration d'aménagements cyclables. Par ailleurs, dans le cadre du programme annuel des circulations douces, des travaux spécifiques de sécurisation des modes doux entre zones habitées et gares ou collèges, sont réalisés. Les investissements sur le réseau routier départemental sont ainsi ciblés sur la desserte d'équipements publics d'intérêt départemental.

- la mise en œuvre du Schéma Départemental des Véloroutes et Voies Vertes (SDVVV)

Par délibération du 18 juin 2010, le Département a adopté son schéma des véloroutes et voies vertes. Ce dernier a été élaboré avec les objectifs de :

- créer une cohérence des itinéraires sur l'ensemble du département et aux niveaux régional, national et européen,
- favoriser la découverte du patrimoine et des paysages,
- développer la pratique du vélo en améliorant la sécurité,

- réduire l'utilisation de l'automobile sur les pôles touristiques et de loisirs,
- améliorer la qualité de la vie.

Il s'appuie notamment sur trois véloroutes nationales : l'Avenue verte London-Paris, la Véloscénie Paris-Le Mont Saint Michel, et le Chemin de Seine qui se prolonge vers Rouen et le Havre. Le Département subventionne les communes et intercommunalités porteuses de la maîtrise d'ouvrage de ces projets et assure la maîtrise d'ouvrage des tronçons longeant les routes départementales hors agglomération.

- un dispositif d'aide aux projets communaux et intercommunaux

Depuis 2006, le Département apporte une aide aux communes, groupements et établissements publics dans la mise en œuvre d'études, d'aménagements en faveur des circulations douces (pistes et bandes cyclables, trottoirs, voies vertes), de stationnement et jalonnement vélos ou encore de plan de déplacements scolaires.

Cette politique volontariste a permis de développer de manière significative les infrastructures dédiées aux circulations douces. Ainsi 116 km d'aménagements réalisés par des communes ou des intercommunalités ont été co-financés par le Département.

Cette politique a toutefois été recalée, par délibération du 25 septembre 2015, dans le contexte des nouvelles intercommunalités et recentrée sur les aménagements comportant réellement des enjeux de niveau départemental.

Ainsi, les investissements sur le réseau routier départemental sont dorénavant ciblés sur la desserte des collèges et des gares, ainsi que sur la mise en œuvre du Schéma Départemental des Véloroutes et Voies Vertes.

Les aides départementales sur les territoires urbains sont de même réorientées sur la desserte des collèges et des gares, ainsi que sur la mise en œuvre du Schéma Départemental des Véloroutes et Voies Vertes.

En revanche, en territoire rural (communes de moins de 2 000 habitants situées en dehors d'une des quatre grandes intercommunalités urbaines), le Département poursuit sa politique d'aide incitative, y compris pour des projets d'aménagement cyclable à vocation locale.

6 LE TRANSPORT DE MARCHANDISES : ELEMENTS DE CONSTAT ET ENJEUX

6.1 LE FRET FERROVIAIRE ET FLUVIAL

<u>Des solutions de mobilité durable à promouvoir dans un contexte de congestion routière croissant</u>

La maîtrise et la rationalisation de l'organisation des flux de marchandises sont aujourd'hui en Ile-de-France un enjeu majeur pour l'approvisionnement d'un bassin de consommation de près de 12 millions d'habitants et le fonctionnement de la première région économique française. Elles constituent aussi un défi permanent pour les collectivités publiques gestionnaires de voirie dans la conduite de leurs politiques en matière d'amélioration des conditions de circulation et de sécurisation des déplacements dans un contexte de

suprématie du mode routier où plus de 84 % [7] des trafics de marchandises échangés tous modes en Ile-de-France sont transportés par route.

Elles sont à ce titre d'autant plus indispensables que la situation de congestion croissante rencontrée sur les grands axes routiers (A 6, A 4, RN 118, A 13, A 14/RN 13,…) ainsi que les discontinuités du réseau national structurant (absence de grandes liaisons de maillage et de contournement de l'agglomération parisienne à l'Ouest), sont à l'origine, dans les Yvelines, de nombreux reports de trafic de transit de poids lourds auxquels les fonctions et les caractéristiques techniques du réseau départemental, composé en majorité d'itinéraires à 2 x 1 voie, ne peuvent et n'ont pas vocation à répondre.

Du point de vue de l'aménagement du territoire, les réponses à ce défi passent par une réorganisation de l'armature logistique régionale qui puisse tenir compte de la nouvelle donne que constitue, avec l'alliance HAROPA des grands ports de l'Axe Seine (Le Havre, Rouen, Paris) et l'ouverture du Grand Paris sur sa façade maritime, l'émergence d'un système portuaire et logistique intégré à l'échelle de la Vallée de la Seine définissant une nouvelle géographie des approvisionnements d'une métropole parisienne encore largement dépendante de flux logistiques, à dominante routière, en provenance des ports du Range nord-européen[8].

En proposant un « schéma » d'approvisionnement de la métropole donnant toute sa place au fret ferroviaire et fluvial à la faveur d'un renforcement de la desserte terrestre de l'hinterland du port du Havre (LNPN, itinéraire de fret ferroviaire par Serqueux - Gisors, liaison fluviale à grand gabarit Seine - Escaut,…), ces réponses présentent l'intérêt à la fois de repositionner stratégiquement les Yvelines au cœur des grands enjeux portuaires et logistiques métropolitains et de mettre en avant des solutions de transport multimodales alternatives au tout routier. En Grande Couronne, elles conduisent à revoir une distribution spatiale des plates-formes multimodales encore marquée par des implantations logistiques majoritairement concentrées dans l'Est et le Nord franciliens, notamment le long des grands itinéraires autoroutiers (A1, A 86, A 104) et à proximité des sites aéroportuaires (Roissy, Orly, Le Bourget), au sein de laquelle les sites portuaires Yvelinois ont pleinement vocation à s'inscrire.

Ces réponses s'appuient en outre sur la conception d'un mode de gestion durable du dernier kilomètre faisant appel à des solutions innovantes pour les livraisons en centre-ville (véhicules utilitaires électriques, centres de distribution urbaine,…) au sein desquelles le fret ferroviaire et fluvial courte distance (opérateurs ferroviaires de proximité,…) peut trouver sa place sur le pré/post-acheminement[9] et valoriser un réseau de ports urbains et d'installations terminales embranchées (ITE) particulièrement dense dans le cœur d'agglomération.

Elles soulèvent en premier lieu la question de l'allocation des capacités ferroviaires et du partage des sillons entre les trafics de marchandises et de voyageurs dans un contexte francilien où le réseau est plus particulièrement saturé et mettent en évidence les interactions indispensables à faire jouer entre les grands projets d'infrastructures (Ligne Nouvelle Paris Normandie, itinéraire de fret ferroviaire complémentaire par Serqueux-Gisors) pour accompagner la relance du fret ferroviaire.

Elles mettent en second lieu directement en exergue la question de l'optimisation des infrastructures existantes avec la réactivation de nombre d'installations ferroviaires mises en sommeil (ITE, gares de triage) dont le potentiel reste largement sous-exploité pour une utilisation fret. Avec les sites d'Achères Grand Cormier et de Trappes, les Yvelines sont dotées d'installations qui pourraient être mieux valorisées dans la perspective d'un corridor de fret massifié déployé sur l'Axe Seine, entre le port du Havre et l'Ile-de-France.

Enfin, la recherche d'une meilleure complémentarité des modes d'acheminement des marchandises (route/fer/eau) pourrait mettre en évidence l'intérêt de promouvoir le transport combiné comme l'un des éléments de réponse face à l'enjeu du report modal alors que les installations du futur Port Seine Métropole,

---

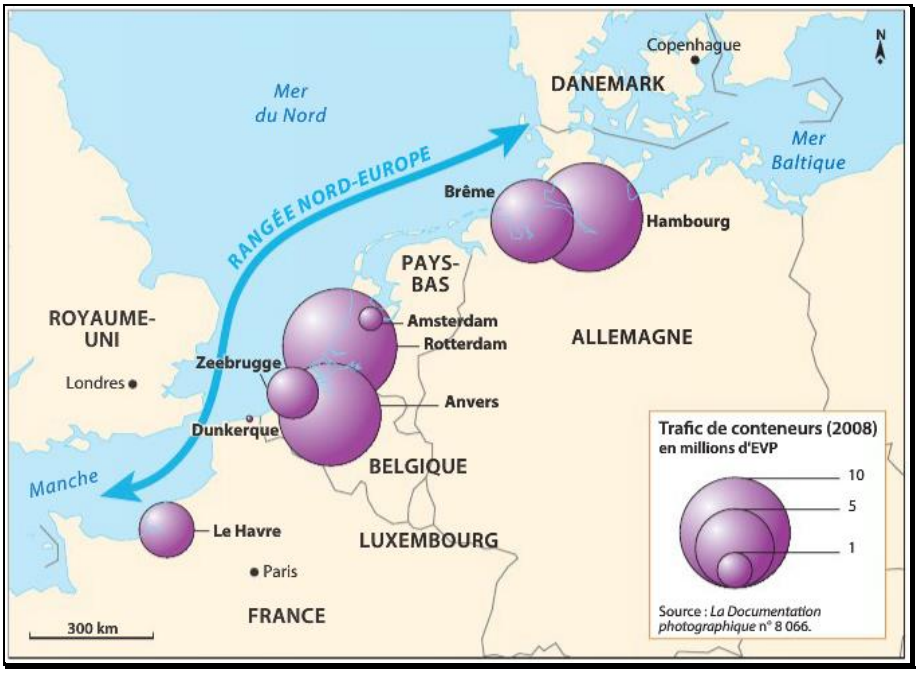
[7] *: Source DRIEA – Mai 2012 / Document d'orientations stratégiques pour le fret en Ile-de-France à l'horizon 2025*

[8] *: Le port d'Anvers constitue l'une des principales portes d'entrée maritime de l'Ile-de-France en contribuant à hauteur de 60 % de son approvisionnement.*

[9] *: cf. expériences Monoprix/Samada et Franprix pour assurer les parcours terminaux jusqu'au cœur de la capitale.*

tri-modales, seront plus particulièrement adaptées au traitement des flux de conteneurs en provenance du Havre dont le trafic est appelé à s'intensifier tant par la voie d'eau que par le rail.

C'est conscient du véritable défi que représente la construction d'un corridor logistique à l'échelle de l'Axe Seine, dans un contexte de suprématie des ports du Range nord-européen, et de son intérêt pour le renouveau industriel de la Vallée de la Seine et l'attractivité des territoires que le Département a réaffirmé lors du débat public sur Port Seine Métropole Ouest l'ambition qu'il misait sur le projet de plate-forme multimodale d'Achères considérant que l'aménagement du secteur Ouest (100 hectares) ne pouvait être qu'une première étape dans le processus de construction d'un hub portuaire et logistique de niveau métropolitain.



Source : La Documentation Française / Documents photographiques – Les dossiers n° 8066 / 2008

Figure 20 : Un trafic conteneurisé largement dominé par les grandes places portuaires de l'Europe du Nord

Le rôle d'interface fluvio-maritime que cet équipement majeur serait susceptible de jouer dans la mise en synergie de la porte d'entrée maritime du Havre avec son hinterland a conduit par ailleurs le Département à proposer d'évaluer le potentiel du site d'Achères – Confluence pour l'implantation d'un chantier de transbordement dans le cadre de l'étude menée conjointement par l'Etat et la Région sur la vision prospective du développement du transport combiné en Ile-de-France, notamment au regard des perspectives d'évolution du trafic de fret sur le bassin de la Seine redynamisé par le transport de conteneurs.

Les premiers éléments de scénario de développement esquissés dans cette étude confirment l'intérêt d'un chantier de transport combiné implanté sur le futur site de Port Seine Métropole, reconnu comme « grand site générateur », au regard de l'enjeu de rééquilibrage à l'Ouest mais suivant un horizon temporel ne pouvant s'inscrire nécessairement que sur le long terme en considération de l'impératif d'amélioration préalable des accès ferroviaires et routiers :

- travaux d'infrastructures à prévoir en vue de réaliser une connexion permettant une insertion optimisée dans le trafic voyageurs entre le site et le triage d'Achères Grand Cormier partiellement mobilisé pour la formation de trains ;
- desserte routière rendant indispensable le bouclage de l'A 104 entre Méry-sur-Oise et Orgeval dont la réalisation a été reportée au-delà de 2030.

Pour le moyen terme (entre 2015 et 2025), l'étude souligne également l'intérêt du site de Flins-sur-Seine pour l'accueil d'un terminal de transport combiné ayant vocation à s'insérer comme élément de maillage complémentaire dans un réseau de plates-formes déployé à l'échelle de l'Ile-de-France concourant au rééquilibrage à l'Ouest des grandes implantations logistiques régionales.

Celui-ci correspond aujourd'hui à un projet développé par le Groupe automobile Renault Nissan, potentiellement mutualisé avec d'autres acteurs industriels du territoire de la Seine-Aval, à l'instar du Groupe PSA Peugeot Citroën, visant à réorganiser et optimiser les circuits logistiques internes à l'entreprise à partir de son implantation de Flins en valorisant les ressources ferroviaires et foncières présentes sur le site Yvelinois.

Il répond à la volonté du groupe industriel de réajuster sa stratégie d'approvisionnement en faisant du site de Flins l'une des pièces maîtresses de l'organisation de sa production en Europe. Cette stratégie logistique entend recourir le plus possible au transport ferroviaire en vue de réduire l'empreinte carbone des activités du constructeur automobile et de contribuer au report modal en soustrayant de la route un volume conséquent de trafic estimé à 14 300 poids lourds/an. Elle s'appuie notamment sur la mise en place d'un corridor de fret ferroviaire reliant la France, depuis Flins-sur-Seine, aux autres sites de production de l'Europe de l'Est et de Turquie.

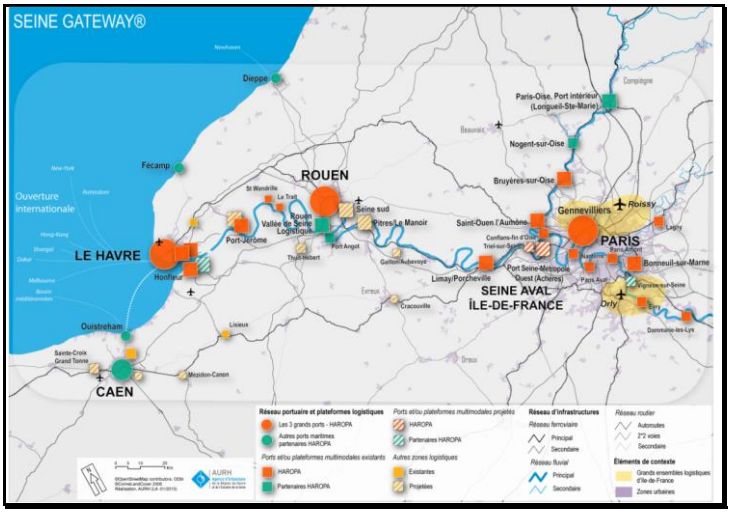
L'étude soulève enfin la question des sillons disponibles pour l'heure limités sur le Groupe V entre Achères et Sartrouville, en direction de la ligne de Grande Ceinture. Celle-ci pourrait être totalement levée à l'horizon de mise en service de la LNPN avec le basculement des trains normands sur les sections de ligne nouvelle créées et, par voie de conséquence, la libération de capacités supplémentaires pour la circulation de trains de fret sur l'itinéraire historique par Mantes-la-Jolie et Rouen.

6.2 UN POSITIONNEMENT STRATEGIQUE DES YVELINES

Au cœur des grands enjeux portuaires et logistiques métropolitains

Situées au cœur du bassin de la Seine, à la croisée de deux futurs grands corridors de transport de l'Axe Seine et du canal Seine-Nord Europe directement connectés aux ports normands (Le Havre, Rouen) et aux ports du Range nord Européen (Zeebrugge, Anvers, Rotterdam,…), les Yvelines ont leur carte à jouer dans la redistribution des fonctions logistiques qui se joue à l'échelle de l'Ile-de-France et s'opère à la faveur d'une relance du transport de fret sur la Seine et l'Oise en s'inscrivant pleinement dans les flux mondiaux et européens de marchandises.

Le confortement de la place portuaire du Havre au sein des grandes routes maritimes mondiales et l'ambition de constituer à l'échelle de l'Axe Seine le premier complexe portuaire français, avec le rapprochement des ports du Havre, de Rouen et de Paris à travers l'alliance HAROPA, offrent pour les Yvelines l'opportunité de s'affirmer comme la principale porte d'entrée fluvio-maritime du Grand Paris et de s'ancrer dans une dynamique de développement métropolitain bénéfique pour le renouveau industriel de la vallée de la Seine.



Source : Agence d'urbanisme de la Région du Havre et de l'Estuaire de la Seine (AURH)

Figure 21: Un système portuaire et logistique en construction dont la performance se jouera sur la capacité à mettre en synergie les ports maritimes et fluviaux de l'Axe Seine

C'est en effet prioritairement sur le territoire yvelinois, fort des implantations de HAROPA – Ports de Paris, que se joue l'enjeu stratégique de la création d'un Grand Paris du fret et de la logistique ouvert sur sa façade maritime à même de pouvoir doter la région-capitale des installations portuaires et d'un accès à la mer indispensables pour espérer figurer encore parmi les grandes métropoles mondiales connectées aux grands courants d'échanges économiques internationaux.

Dans ce contexte, la Seine-Aval dispose avec le réseau de ports intérieurs relevant de Ports de Paris des atouts pour s'affirmer dans l'ensemble métropolitain en construction à l'échelle de l'Axe Seine comme l'un des nouveaux territoires logistiques du Grand Paris.

Les implantations de HAROPA - Ports de Paris dans les Yvelines ont vocation à jouer un rôle essentiel dans la structuration et la consolidation de l'hinterland du système portuaire de l'Axe Seine comme points d'appui des grands ports maritimes du Havre et de Rouen et portes d'entrée majeures du Grand Paris, en contribuant notamment à l'organisation de la logistique du dernier kilomètre. Elles doivent devenir aussi des lieux par excellence de création de valeurs par transformation ou intégration de services à forte valeur ajoutée dans la chaîne logistique qui concourront à l'ancrage et au développement des filières économiques traditionnelles et émergentes (construction automobile et aéronautique, éco-industries,…) dans les territoires.

Elles contribueront enfin au rééquilibrage à la fois de l'offre logistique régionale à l'Ouest en agissant sur l'évolution de la répartition spatiale des grandes plates-formes multimodales situées en grande couronne, qui constituent les portes d'entrée logistique de l'Ile-de-France, et de la répartition modale des trafics terrestres au profit du fluvial, aujourd'hui très largement dominée, au départ du port du Havre, par le mode routier (86 %) en ce qui concerne le trafic de conteneurs.

En % du nombre de conteneurs EVP (équivalents vingt pieds)

	Hambourg	Rotterdam	Anvers	Le Havre	Marseille	Dunkerque
Fluvial	2 %	30 %	32 %	9 %	4,7 %	4,99%
ferroviaire	34 %	11 %	8 %	5 %	13,7 %	4,37 %
routier	64 %	59 %	60 %	**86 %**	81,6 %	90,62 %

Source : La desserte ferroviaire et fluviale des grands ports maritimes – Rapport du Député Roland Blum à Monsieur le Premier ministre / Mars 2010

Figure 22 : Répartition modale des trafics de conteneurs en 2007: des acheminements terrestres très largement dominés par le mode routier, des externalités négatives certaines et peu de retombées économiques pour les territoires

En contribuant à l'amélioration de l'accès à l'hinterland, le développement des ports intérieurs est un enjeu stratégique majeur pour la construction d'un axe logistique structurant à l'échelle de l'Axe Seine, la compétitivité du premier complexe portuaire français face à la concurrence des ports du Range nord-européen, et le rééquilibrage à l'Ouest des grandes voies d'approvisionnement de la métropole parisienne.

Dans les Yvelines, ce maillage portuaire intérieur a vocation à s'appuyer sur :

- **la plate-forme multimodale de Limay – Porcheville**, devenue l'un des principaux sites d'approvisionnement de la métropole parisienne en granulats, en provenance des carrières du Boulonnais, ayant vocation à développer des activités de recyclage, avec implantation *in situ* d'entreprises relevant du secteur des éco-industries ancrées dans le tissu industriel de la Seine-Aval, et appelé à accroître ses capacités de traitement des conteneurs dans le cadre d'une extension de son terminal projetée par HAROPA ;

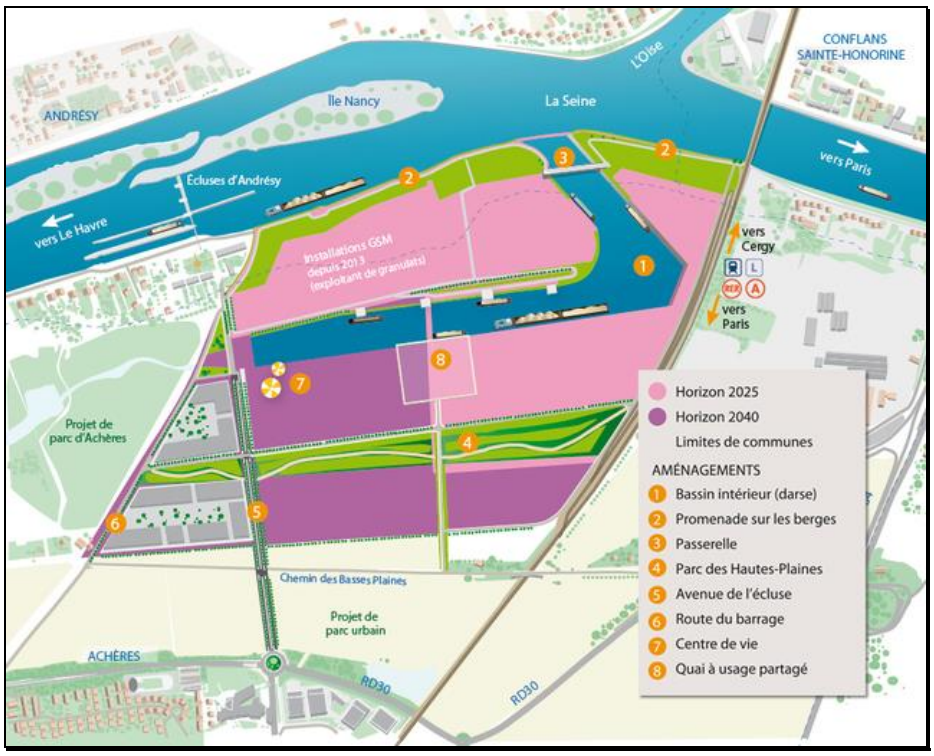
- **le projet d'éco-port des Deux Rives de Seine** implanté à Triel-sur-Seine, axé sur les filières des éco-matériaux en lien avec le développement du pôle éco-construction Seine-Aval pour répondre à l'enjeu de la relance de la construction de logements dans le cadre du Grand Paris ;

- **le port de Conflans-Sainte-Honorine**, dont les activités pourraient être réorientées, après reconversion du site, sur la filière des croisières fluviales, en expansion, qui constitue l'un des axes stratégiques définis pour le développement de Vallée de la Seine visant à valoriser le potentiel touristique de l'espace « Paris - Seine – Normandie » ;

- **le site en devenir d'Achères,** orienté sur la filière granulats le temps de l'exploitation du gisement pour l'approvisionnement des chantiers de construction du Grand Paris et ayant vocation à devenir à terme, avec le projet Port Seine Métropole, un « hub conteneurs » tirant son activité tout autant des flux de marchandises en provenance des ports de l'Axe Seine que du Range nord-européen et s'affirmant comme un pôle de rééquilibrage à l'Ouest de l'armature logistique francilienne. Son rôle de base arrière des ports normands sera déterminant tout autant dans la réorganisation des flux logistiques à l'échelle de la métropole francilienne et dans la consolidation des positions de la place portuaire havraise sur le marché des conteneurs maritimes que pour relever le défi du report modal grâce aux diverses combinaisons rendues possibles par ses installations multimodales (fleuve-rail, fleuve-route, rail-route).

Source : HAROPA – Ports de Paris

Figure 23 : Port de Limay-Porcheville: une extension du terminal en projet pour accroître les capacités de traitement des conteneurs en provenance du port du Havre



Source : HAROPA – Ports de Paris

Figure 24: Port Seine Métropole Ouest, première étape d'un projet à long terme de hub portuaire et logistique au service du Grand Paris

Trois de ces sites (Port Seine Métropole, port de Triel, extension de la plate-forme de Limay) bénéficient de crédits (64,5 M€) inscrits au titre du Contrat de plan interrégional Etat – Régions (CPIER) de la Vallée de la Seine 2015 - 2020 (signé le 25 juin 2015). Le Contrat de Plan Etat - Région Ile-de-France 2015 – 2020 (signé le 9 juillet 2015) alloue, pour sa part, une enveloppe de l'ordre de 35 M€ à l'aménagement de terminaux à conteneurs, à la logistique et à la desserte ferrée des ports.

PARTIE 3 : LE PROGRAMME D'ACTIONS PRIORITAIRES

Ancrée dans une vision multimodale de l'évolution des déplacements, au service d'un renforcement de l'attractivité du territoire, la stratégie de mobilité du Département présentée à l'occasion de cet exercice d'actualisation du SDY, vise à fixer un nouveau cadre général pour la politique départementale et à définir les priorités d'action à mettre en œuvre au cours des cinq prochaines années.

Egalement établi dans la perspective de la mise au point du programme pluriannuel d'investissement du Département, l'exercice d'actualisation du SDY a donné lieu à un travail de hiérarchisation des projets reprécisant l'horizon préférentiel de mise en œuvre des opérations suivant trois ordres de priorité :

- les **priorités de niveau 1** recouvrant les opérations stratégiques, à engager à court terme soit avant 2020 ;

- les **priorités de niveau 2** relatives aux opérations importantes à engager à moyen terme, soit après 2020 ;

- les **priorités de niveau 3** concernant les opérations de plus long terme figurant au SDY de 2007, à engager après 2025 ou abandonnées.

Pour les opérations qui ne relèvent pas de la maîtrise d'ouvrage du Conseil départemental des Yvelines, cette hiérarchisation traduit les attentes du Département vis-à-vis des autres maîtres d'ouvrage.

Pour les routes départementales, il s'agit d'un ordre de priorité des travaux traduisant les objectifs que se fixe le Conseil départemental. Le réseau structurant départemental est constitué de voies assurant le maillage du territoire, notamment la desserte des pôles urbains. Il est nécessaire de le développer et de le moderniser afin de répondre aux problèmes de saturation chronique constatés, de pallier le manque de franchissements de Seine, et enfin, d'apporter des conditions favorables au développement des territoires. Il sera complété et amélioré. Les opérations qui auront un effet structurant pour le territoire des Yvelines seront donc mises en œuvre en priorité.

1 LES OPERATIONS DE TRANSPORTS COLLECTIFS ET D'INFRASTRUCTURES ROUTIERES STRATEGIQUES A COURT TERME (PRIORITE 1)

1.1 LES OPERATIONS MULTIMODALES (TCSP, PEM)

Le tramway T6 en cours d'achèvement

L'opération consiste à créer une nouvelle ligne de tramway sur pneumatique reliant Châtillon dans le département des Hauts-de-Seine à Viroflay aux Yvelines, pour un temps de parcours de 40 minutes. Les travaux du tramway T6, sous maîtrises d'ouvrage de la RATP et des Départements des Hauts de Seine et des Yvelines, ont été financés dans le cadre du Contrat de Plan Etat-Région 2000-2006.

Mise en service au cours du dernier trimestre 2014 entre Châtillon et Vélizy, cette nouvelle liaison, avec 82 000 voyageurs/jour attendus, permettra la desserte des grands pôles régionaux (zone d'emplois et de commerces de Vélizy-Villacoublay, zones d'activités et d'emplois de Clamart,….), et facilitera les déplacements internes aux Hauts-de-Seine et Yvelines grâce au maillage qu'elle assurera avec le réseau de transports collectifs existant (ligne 13 du métro à Châtillon, ligne C du RER, lignes SNCF Transilien de Montparnasse et Saint-Lazare et lignes de bus des secteurs desservis).

Elle participera à l'effort de requalification urbaine en renforçant la sécurité et le confort des déplacements piétons et cyclistes, en aménageant de larges trottoirs et des pistes dédiées lisibles et conviviales, mais également atténuer le caractère routier des axes traversés (RD 906, avenues Morane-Saulnier et de l'Europe, …) en réduisant les emprises des chaussées (diminution des vitesses des véhicules).

Les travaux du tramway ont démarré en 2010. La section en surface du T6 a été mise en service en fin d'année 2014 et la section souterraine le sera au printemps 2016. Le tramway T6 représente un investissement de plus de 384 M€ (conditions économiques de 2006) avec une participation du Département à hauteur de 55 M€.

TCSP RD 190 à Carrières-sous-Poissy

Cet aménagement d'un site propre bus bidirectionnel est intégré au projet de requalification de la route départementale RD 190, sur la commune de Carrières-sous-Poissy en 2x2 voies, et doit accompagner le projet de ZAC Carrières Centralité porté par l'Etablissement public d'aménagement du Mantois Seine Aval (EPAMSA). Le Département s'est vu déléguer la maîtrise d'ouvrage « études et travaux » par le STIF.

Le montant de cette opération est estimé à 10,5 M€ avec une participation du Département à hauteur de 4,2 M€, dans le cadre du CPRD.

Les pôles d'échange multimodaux (PEM) de Poissy, Les Mureaux et Mantes-la-Jolie

L'aménagement des pôles de Poissy, Les Mureaux et Mantes-la-Jolie est lié au prolongement du RER E (EOLE) à l'Ouest (inscrit au CPRD 2007-2013, entre la Région Ile-de-France et le Département).

Le pôle de Poissy sera desservi par EOLE et la Tangentielle Ouest (TGO). La gare de Poissy a vocation à devenir ainsi un pôle d'interconnexion structurant permettant les échanges entre EOLE, la TGO et le maillage entre les territoires des deux OIN Seine-Aval et Paris-Saclay.

Le pôle des Mureaux accueillera EOLE. Il est donc nécessaire de réaménager la gare et ses abords.

L'aménagement du pôle d'échange multimodal de Mantes-la-Jolie accompagnera aussi le projet de prolongement du RER à l'Ouest (EOLE) ainsi que la future liaison en site propre « TZen » devant relier l'éco-quartier fluvial de Mantes-la-Jolie / Rosny-sur-Seine à la gare de Mantes-la-Jolie. Le pôle permettra de structurer les différents modes et d'en faciliter leur accessibilité.

Au-delà de ces trois pôles structurants, le Schéma Départemental des Equipements Intermodaux (SDEI) précisera les priorités d'investissements du Département sur les autres pôles.

« TZen » du Mantois

Le « TZen » est le label attribué par la Région Ile-de-France pour un bus à haut niveau de service (BHNS). C'est un mode de transport collectif à mi-chemin entre le bus et le tramway, dédié à une seule ligne : circulant en ville et roulant sur pneus, il bénéficie d'un site propre séparé de la chaussée, de priorités aux feux, de stations surélevées et de qualité. Ce projet, qui bénéficie d'un financement dans le cadre du CPRD, doit faciliter les flux générés par la création du futur éco-quartier fluvial Mantes-la-Jolie / Rosny-sur-Seine pour le relier au pôle de Mantes-la-Jolie.

Le pôle d'échange multimodal (PEM) de Versailles-Chantiers

Le projet consiste à réaménager la gare de Versailles-Chantiers, deuxième gare d'Ile-de-France par sa fréquentation (hors gares parisiennes), qui accueille en moyenne 64 000 voyageurs/jour et 500 trains Grandes Lignes, TER et Ile-de-France. A terme, ce pôle d'échanges multimodal mettra en relation les lignes relevant des réseaux SNCF (Transilien, Train Express Régional, Intercités…), RER, et à terme la ligne 18 du Grand Paris Express (GPE) ainsi que les lignes de bus desservant la nouvelle gare routière du pôle d'échange.

Le projet s'articule en deux phases :

- la phase 1, en cours de réalisation comporte la création d'un nouveau bâtiment voyageurs, d'une seconde passerelle, et d'une gare routière… La phase 1, dont le coût est estimé à 63,6 M€ (conditions économiques de 2005) est financée au titre du Contrat de Plan Etat-Région (CPER) 2000-2006 et du Contrat de développement équilibré des Yvelines (CDEY) avec une participation du Département à hauteur de 11,1 M€. Sa mise en service est prévue fin 2016.

- la phase 2 comporte notamment la réalisation d'un parc relais afin d'accompagner le projet immobilier de la ZAC des Chantiers. La phase 2 est estimée à 15,3 M€ (CE 2005) sans aucun financement acté à ce jour.

Ce projet largement engagé est considéré comme essentiel par le Département qui attend une forte mobilisation de l'ensemble des acteurs sur le financement de la phase 2

TCSP Gare des Chantiers – Satory

Le projet consiste à desservir en TCSP (complet ou partiel en fonction des difficultés d'insertion) le plateau de Satory à partir du pôle d'échange multimodal (PEM) de Versailles-Chantiers. Le projet de TCSP apparaît comme un outil indispensable de liaison entre le pôle de Versailles-Chantiers et le plateau de Satory et d'amélioration de l'accessibilité de Satory en transports en commun. De plus, les besoins de déplacement ont été évalués à 2 millions de voyageurs par an (étude STIF 2006-2007).

En complément de l'étude du STIF, la Communauté d'Agglomération Versailles-Grand-Parc (CAVGP) a lancé, en 2015, une étude cofinancée par le Conseil départemental et le Conseil régional dans le cadre du CPRD 2007-2015 afin de trouver des pistes d'amélioration de la circulation des bus à l'horizon de la mise en service du PEM de Versailles-Chantiers.

Le Département souhaite qu'à la suite de l'étude en cours et selon ses préconisations qui en résultent, les aménagements (sites propres partiels, aménagements carrefours, priorités aux feux…) dédiés aux bus soient le plus rapidement réalisés.

TCSP Pont de Sèvres – Vélizy

Ce projet de TCSP consiste à relier le Pont de Sèvres à Vélizy par l'aménagement d'une voie dédiée aux bus sur tout ou partie du parcours de la RN 118 afin d'améliorer leur régularité et leur vitesse commerciale et de mieux desservir le pôle d'emploi de Vélizy en complément du tramway T6.

TCSP Gare de Saint-Quentin-en-Yvelines – La Clé Saint-Pierre à Elancourt (RD912)

Dans le cadre du rapport de synthèse de l'Etude de la desserte en TCSP de l'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines (STIF, juin 2015), ce projet est considéré comme prioritaire

1.2 LES INFRASTRUCTURES LOURDES DE TRANSPORT EN COMMUN

1.2.1 Les projets ferrés

Le prolongement du RER E à l'Ouest (EOLE)

Le prolongement du RER à l'Ouest (EOLE), déclaré d'utilité publique le 31 janvier 2013, consiste à réaménager la ligne existante J du réseau Transilien entre La Défense et Mantes-la-Jolie. Offrant une alternative au RER A dont il contribuera à désaturer le tronçon central, le projet entraînera une amélioration de la desserte de la Seine-Aval entre Poissy et Mantes-la-Jolie et d'accompagner le développement de l'OIN Seine Aval. Les prévisions de trafic établissent la fréquentation de la ligne à 620 000 voyageurs/jour et les temps de parcours sont estimés à 39 minutes entre La Défense et Mantes-la-Jolie, au lieu de 52 minutes aujourd'hui, et à 14 minutes entre La Défense et Poissy au lieu de 22 minutes. La mise en service prévisionnelle de la totalité du parcours, jusqu'à Mantes-la-Jolie, est programmée pour 2022.

Le coût du projet est estimé à 3.3 Mds€ (conditions économiques de 2009).

Le Département réaffirme l'absolue nécessité de réaliser le prolongement d'Eole à l'ouest dans les délais annoncés pour accompagner le développement et la redynamisation de la vallée de la seine.

La Tangentielle Ouest ou Tram Express Ouest (phases 1 et 2)

La Tangentielle Ouest vise à répondre à la demande croissante de déplacements de banlieue à banlieue, notamment au sein des Yvelines. Le projet consiste à renforcer les liaisons de pôle à pôle (Saint-Germain-en-Laye, Poissy, Versailles, Saint-Quentin-en-Yvelines…) et permettre des points de maillage et de

correspondance avec les autres liaisons (Transport en site propre, Lignes SNCF, RER, pôles d'échanges multimodaux comme Poissy,…).

Le projet comporte deux phases prioritaires :

- La phase 1 (306,7 M€, conditions économiques 2011) concerne le prolongement en tram-train de la Grande Ceinture Ouest (GCO) au Sud, jusqu'à Saint-Cyr RER C, et au Nord, jusqu'à Saint-Germain-en-Laye RER A avec la création d'une nouvelle station, Saint-Cyr ZAC. Les prévisions de trafic prévoient près de 6 millions de voyageurs/an. Le projet a été déclaré d'utilité publique le 3 février 2014 et la mise en service est prévue fin 2020.

- La phase 2 correspond au prolongement jusqu'à Achères Ville depuis Saint-Germain-en-Laye. Une solution en tracé ferroviaire (130 M€) a été soumise à l'enquête publique, en juillet 2014 (3 millions de voyageurs par an). Au cours de l'enquête publique, le Département a souhaité reconsidérer le tracé de la phase 2, compte tenu de l'impossibilité de réaliser à court terme une correspondance avec EOLE et le « groupe V ». Dans ce contexte, les maîtres d'ouvrage ont réalisé des études complémentaires sur le tracé urbain. Au regard des conclusions de l'étude et en concertation avec les acteurs locaux, les porteurs du projet ont décidé de poursuivre les études sur la variante urbaine de Poissy.

La TGO doit à terme assurer une fonction de rocade de Grande Couronne permettant de garantir une connexion de qualité avec les RER A, C et EOLE afin de mettre en relation les OIN, Seine-Aval et Paris-Saclay.

Ligne 18 du Grand Paris Express

Le projet consiste à relier en métro automatique les principaux pôles d'enseignement supérieurs scientifiques et technologiques du Plateau de Saclay, les principaux bassins d'habitat et d'emploi de l'Essonne et des Yvelines et l'aéroport d'Orly. Le temps de parcours entre Orly et Versailles est évalué à 30 minutes contre 55 minutes aujourd'hui avec une fréquentation estimée à 5000 voyageurs par jour.

Le calendrier prévoit que la liaison Orly-Saclay se fera dès 2024 (une avance de 3 ans), le tronçon CEA St Aubin-Versailles Chantiers (pôle d'échange multimodal) pour 2030 et son prolongement vers Nanterre après 2030.

Un tracé définitif a été arrêté en avril 2015 retenant pour la traversée des Yvelines la variante reliant directement Saint-Quentin Est à Satory. L'enquête d'utilité publique est prévue début 2016 et les travaux devraient démarrer dès 2024. Le projet est estimé à 2,3 M€.

Considérant que l'échéancier retenu pour la ligne 18 du Grand Paris Express entre le CEA – Saint-Aubin et Versailles Chantiers n'intègre pas les temporalités des projets de développement programmés à court terme sur le Plateau de Satory et Saint-Quentin-en-Yvelines, le Département souhaite que les travaux puissent être engagés dès 2020 dans les Yvelines pour répondre à l'évolution des besoins de déplacement sur le territoire de l'OIN.

Le Tram-train Versailles-Evry (TTVE) ou Tram Express Sud : prolongement du Tram-train Massy-Evry (TTME) jusqu'à Versailles

Le prolongement du Tram-train entre Massy et Evry (TTME) jusqu'à Versailles consiste à relier trois grands pôles des départements de l'Essonne et des Yvelines par un mode de transport performant et alternatif à la voiture. Le tram-train circulera sur les voies actuelles du réseau ferré et se substituera au RER C. L'opération permettra de desservir le territoire de l'OIN Paris-Saclay, d'améliorer la fréquence, le temps de parcours (environ 18 minutes entre Massy et Versailles contre 22 à 24 minutes actuellement) et la régularité. Il est prévu 31 000 voyageurs par jour entre Versailles et Massy. Les travaux démarreront en 2017 et la mise en service du prolongement jusqu'à Versailles est programmée pour 2020.

Le prolongement du TTME jusqu'à Versailles est estimé à 55 M€ (conditions économiques de 2011).

Cette future liaison présente la caractéristique de permettre des points de maillage et de correspondance avec les autres lignes du réseau ferré (RER, ligne 18 du Grand Paris Express, lignes SNCF notamment à partir du pôle d'échange multimodal de Versailles-Chantiers, nœud majeur d'interconnexion de l'Ouest francilien).

1.2.2 L'amélioration de la qualité de service des lignes existantes

Le STIF, la SNCF et RFF ont mis en place un plan d'urgence des lignes RER et du réseau Transilien, au titre d'un programme visant à l'amélioration de la qualité de service en Ile-de-France. Cette opération porte sur la rénovation des matériels roulants, l'amélioration de l'accueil des voyageurs dans les gares et de l'intermodalité et la fiabilisation de l'infrastructure. Pour se faire, des schémas directeurs mettent en évidence les problématiques de chaque ligne et la méthodologie adoptée pour y remédier.

Ligne A:

A l'horizon de la mise en service de la Ligne Nouvelle Paris-Normandie (2030), SNCF Réseau prévoit de supprimer la branche de Poissy du RER A. Pour les Yvelines, le maintien de cette desserte est impératif dans la mesure où le RER E (EOLE) ne desservira pas l'ensemble des gares situées entre La Défense et Poissy. De surcroît, dès 2023, cette branche du RER A permettra d'assurer une correspondance avec la Tangentielle Nord à Sartrouville et ainsi mettre en relation la Vallée de la Seine avec la banlieue Nord. La pérennité de cette branche du RER A doit donc être garantie, même au-delà de l'horizon de mise en service de la LNPN.

Ligne L :

Au terme de la mobilisation de l'association « Plus de trains pour La Défense » et de nombreux élus en 2013 pour faire face à la situation critique de la ligne L affectée par de nombreux retards (régulièrement sous la barre des 85% de ponctualité), la SNCF a mis en place en 2014 un plan d'urgence « infrastructure » et prévoyait des investissements à hauteur de 190M€ sur le réseau St-Lazare pour résoudre ces problèmes.

Un schéma de secteur préfigurant un schéma directeur a été engagé à la demande du STIF par SNCF et RFF.

Ligne B :

Il est prévu dans le Schéma Directeur du RER B Sud d'insérer de nouvelles voies de remisage en gare de Saint-Rémy-Lès-Chevreuse pour optimiser les infrastructures (horizon 2022) et de mettre en place des installations de retournement (horizon 2023). Le Département est favorable à cette proposition du Schéma Directeur du RER B Sud, mais attend des précisions sur l'intérêt de la phase 3 de ce projet qui induit un franchissement dénivelé de la RD 938, ainsi qu'une coupure urbaine à Saint-Rémy-lès-Chevreuse.

Ligne C et U :

La fiabilité du réseau yvelinois souffre de l'existence d'un « point noir » à Porchefontaine, qui perturbe l'ensemble des circulations. Ce nœud ferroviaire de toute première importance pour les dessertes de l'Ouest francilien doit être traité afin de fluidifier le trafic et d'augmenter le cadencement des trains.

Le Département demande qu'un plan d'action soit mis en œuvre afin d'apporter des solutions au « point noir » de Porchefontaine dans le cadre des Schémas directeurs du RER C et des lignes N et U.

Ligne N :

- Dans le cadre de l'exploitation de la section Sud de la ligne 15 du Grand Paris Express (GPE), entre Pont de Sèvres et Noisy-Champs, dont la mise en service est programmée pour 2020, il est envisagé d'arrêter la totalité des trains reliant Versailles-Chantiers à Paris Montparnasse en gare de Clamart en vue d'offrir une correspondance avec le métro automatique. Le Département est opposé à l'arrêt de la totalité des trains en gare de Clamart qui aura une forte incidence sur les temps de parcours (12 minutes actuellement pour les trains directs entre Paris et Versailles Chantiers).

- Des renforcements capacitaires sont jugés nécessaires sur les tronçons Plaisir/Saint-Cyr, Plaisir/Dreux et Le Perray/ Rambouillet pour améliorer l'exploitation de la ligne.

1.3 LES OPERATIONS D'AMENAGEMENT DU RESEAU ROUTIER NATIONAL

A 104 – Bouclage de la Francilienne à l'Ouest entre Méry-sur-Oise et Orgeval

Le bouclage de la Francilienne (A 104), par la réalisation du tronçon manquant entre Méry-sur-Oise et Orgeval, a notamment vocation à améliorer l'accessibilité et la desserte routière de secteurs denses et de pôles d'activités en pleine mutation dans le contexte du développement accéléré des territoires stratégiques du Mantois et de la Confluence Seine-Oise, au sein de l'OIN Seine-Aval. En particulier, le projet de Port-Seine-Métropole porté par Ports de Paris vient conforter la nécessité de réaliser rapidement cette infrastructure.

Il est rappelé que le bon fonctionnement de ce bouclage au niveau de son raccordement à l'autoroute A 13 est conditionné par un aménagement de la section d'A 13 allant jusqu'à Rocquencourt (A 12), actuellement à 2x2 voies, destiné à en augmenter la capacité.

Le Département ne peut se satisfaire de la décision de l'Etat de reporter la réalisation de l'A 104 au-delà de 2030 sur la base des recommandations de la Commission « Mobilité 21 » et réaffirme le caractère prioritaire et structurant du projet pour l'amélioration des conditions de circulation dans l'Ouest francilien.

Le réaménagement de l'échangeur RN 12/RD91 (12 M€)

Le réaménagement de l'échangeur RN 12/RD 91, déjà inscrit au CPER 2000-2006 et au SDY de 2007, conditionne le développement du cluster « mobilités innovantes » de Satory. Inscrit au CPER 2015-2020 pour un montant de 12 M€, le projet ne devrait cependant bénéficier d'un financement de l'Etat qu'à hauteur de 4 M€ alors qu'il vise à traiter un point de congestion et de sécurité routière sur la RN 12. En outre, le complément nécessaire au réaménagement de cet échangeur (bretelle d'accès vers l'Est de Satory depuis la RN 12 à l'Epi d'or d'environ 6 M€) ne mobilise aucun financement de l'Etat.

Le Département déplore le retard très préjudiciable dans la mise en œuvre du réaménagement de cet échangeur pour le développement de la partie yvelinoise de l'OIN Paris-Saclay et réaffirme sa demande de réalisation rapide.

Le nouveau diffuseur de l'A 86 à Vélizy-Villacoublay (51,6 M€)

Ce projet de nouveau diffuseur, qui ne figurait pas au SDY 2007, a pour objectif :

- de compléter le système d'échange actuel et le maillage du réseau local, via un nouveau franchissement sous l'A 86 reliant les secteurs Nord et Sud de Vélizy,

- d'améliorer l'accessibilité au secteur d'activité Inovel Parc et au Centre commercial Vélizy 2

- de contribuer par une meilleure répartition des flux à l'amélioration des circulations sur le réseau local et magistral en soulageant notamment l'actuel échangeur A 86 / RN118 des trafics locaux,

- d'améliorer les conditions de sécurité des échanges actuels avec l'A86

- d'améliorer l'accessibilité vers l'ouest en direction de Versailles sur l'A 86.

Il a été déclaré d'utilité Publique le 24 septembre 2014 suite à l'avis favorable du commissaire enquêteur en février 2014.

Dans son rôle de facilitateur, le Département a accepté d'assurer la maîtrise d'ouvrage de ce projet concernant la voirie nationale. Celui-ci doit se réaliser dans le cadre d'un plan de financement associant les aménageurs privés et la puissance publique.

Le réaménagement de la RN 10 entre Trappes et la Verrière (118 M€)

S'agissant de l'opération d'enfouissement de la RN10, inscrite au PDMI et au SDY de 2007, liée au projet de rénovation urbaine à Trappes, les études réalisées par l'Etat avancent trop lentement depuis plusieurs années. L'Etat a mené une concertation publique fin 2013 et conduit les études préalables à l'enquête publique. L'opération a été réévaluée de 80 M€ TTC à 100 M€ TTC.

Les objectifs principaux du projet d'enfouissement sont :

- d'assurer la sécurité des usagers tous modes,

- atténuer la coupure urbaine de la RN 10 dans la traversée des agglomérations et marquer les entrées de ville,

- favoriser les transports en commun par la création de liaisons Est – Ouest au droit de Trappes valorisant la mise en œuvre du projet de TCSP gare de Saint Quentin/ gares de Trappes et de la Verrière.

Dans le cadre du projet de requalification de la RN 10 entre Trappes et la Verrière, le SDY de 2007 incluait la dénivellation du carrefour RD 10/RD 13 dit « carrefour de la Malmedonne », aménagement qui participera également à l'amélioration des échanges entre le réseau magistral et départemental et qui s'inscrit dans le cadre de la restructuration de la gare de la Verrière. La dénivellation de la Malmedonne contribuera également à améliorer l'accessibilité au projet d'aménagement de logements du futur quartier des Bécanes à la Verrière. Le caractère essentiel de ce projet, comme suite logique de l'enfouissement dans la traversée de Trappes est donc réaffirmé. Le réaménagement de la RN 10 entre Trappes et la Verrière a été inscrit au CPER 2015-2020 pour un montant total de 118 M€ avec une participation de l'Etat et de la Région à hauteur de 64,5 M€. Le Département déplore l'importance du montant laissé à la charge des collectivités locales.

Il est essentiel que le projet de réaménagement de la RN 10 entre Trappes et la Verrière, qui constitue une barrière infranchissable pour les habitants de Trappes, qui compte parmi les populations les plus défavorisées des Yvelines, puisse aboutir.

Le déplacement du péage de Buchelay sur l'A 13 ou la création de l'échangeur des Graviers sur l'A 13

L'aménagement d'un nouvel échangeur aux Graviers (à tarif de péage réduit) a donné lieu à un protocole signé le 30 janvier 2012 entre l'Etat, la SAPN, le Département, la Communauté d'agglomération de Mantes-en-Yvelines et l'Etablissement public d'aménagement du Mantois Seine Aval (EPAMSA) fixant les principes de réalisation et de financement d'un nouvel échangeur sur l'autoroute A13 à l'Ouest du péage de Buchelay.

Toutefois, le déplacement de la barrière de péage de l'A 13 à l'Ouest de Bonnières-sur-Seine serait la véritable solution au problème d'engorgement de la RD 113 qui freine le développement de l'Ouest du Mantois. Le Département réaffirme donc le caractère prioritaire de ce déplacement qui figurait déjà au SDY de 2007.

Le déplacement de la barrière de péage étant néanmoins à ce jour toujours exclu par la SAPN et l'Etat, le Département arrêtera sa position définitive sur l'échangeur des Graviers à l'issue d'une étude d'opportunité intégrant les nouveaux éléments de contexte (projet de voirie de l'intercommunalité, évolution des hypothèses d'urbanisation…)

Le réaménagement de l'échangeur A 13/RD 153 à Orgeval (coût non estimé)

Le Département demande que soit engagée une étude d'optimisation de l'échangeur A 13/RD 153, qui ne figurait pas au SDY 2007, compte tenu, d'une part, des difficultés quotidiennes de circulation sur ce point d'échange et, d'autre part, des développements urbains envisagés dans ce secteur.

Voies réservées sur autoroutes et voies rapides

La DIRIF et le STIF ont mené de 2012 à 2014 des études d'opportunité et de préfaisabilité pour examiner les potentialités d'ouverture de voies réservées aux autocars, et éventuellement aux taxis et aux covoitureurs, sur les autoroutes et voies rapides en Ile-de-France. Outre la RN 118 (amélioration de l'accès à la zone d'emploi et de commerces de Vélizy-Villacoublay depuis le pont de Sèvres), seule l'autoroute A 12 a été retenue en priorité 1 par l'Etat, le STIF et la Région pour la réalisation de voies réservées aux bus parmi les demandes du Conseil départemental des Yvelines (A 13, N 118, A 12, N 12-A 86…).

Le Département attend de l'Etat, de la Région et du STIF que les projets d'aménagements de voies dédiées non seulement sur l'A12 et la RN118, mais aussi sur le corridor A 13 entre Mantes et Rocquencourt, pour lequel il existe un réel besoin, puissent aboutir dans les meilleurs délais.

1.4 LES OPERATIONS D'AMENAGEMENT DU RESEAU ROUTIER DEPARTEMENTAL

Voie Nouvelle Départementale à Sartrouville et Montesson (96,6 M€)

La DUP de l'opération de Voie nouvelle Départementale à Sartrouville et Montesson a été prononcée par le préfet le 7 mars 2008 et prorogée jusqu'au 7 mars 2018. Les travaux ont été engagés en 2010 et se poursuivront jusqu'en 2018.

Aménagement et doublement de la RD30 à Plaisir et Elancourt (78,53 M€)

La DUP de l'opération d'aménagement et de doublement de la RD30 à Plaisir et Elancourt a été prononcée par le préfet le 9 octobre 2007 et prorogée jusqu'au 9 octobre 2017. Les travaux préparatoires de dévoiement de réseaux concessionnaires ont été entrepris fin 2011 et les travaux principaux, débutés en janvier 2015, se dérouleront jusqu'en 2017. Cette opération a été inscrite dans l'avenant au CPRD 2007-2013 avec une participation de la Région Ile-de-France à hauteur de 33 M€ (dont 4,5 M€ pour les mobilités douces, 3,5 M€ pour les protections acoustiques et 25 M€ au titre des opérations routières).

Déviation et aménagement sur place de la RD307 à Saint-Nom-la-Bretèche, Noisy-le-Roi et Villepreux (42,29 M€)

La DUP de l'opération de déviation et d'aménagement sur place de la RD307 à Saint-Nom-la-Bretèche et Noisy-le-Roi a été prorogée en 2009 jusqu'au 30 novembre 2014. Des travaux préparatoires pour les dévoiements de réseaux concessionnaires ont été entrepris début 2012 et les travaux principaux, débutés fin 2014, se dérouleront jusqu'en 2016. Cette opération a été inscrite dans l'avenant au CPRD 2007-2013 avec une participation de la Région Ile-de-France à hauteur de 0,5 M€ au titre des protections acoustiques. Elle a fait l'objet d'une réévaluation par délibération du 11 juillet 2014.

Déviation de la RD 154 à Verneuil-sur-Seine et Vernouillet (24 M€)

La DUP de la déviation de la RD 154 à Verneuil-sur-Seine et Vernouillet a été prorogée en 2009 jusqu'au 25 avril 2015. Une nouvelle enquête parcellaire a été menée mi-2012, suite au rejet par le Conseil d'Etat du pourvoi d'une association en mars 2012. Les premiers travaux d'aménagement du giratoire RD 154/RD 59/déviation ont débuté au printemps 2015 et les travaux principaux sont prévus de 2016 à 2018.

Liaison RD 30 RD 190 Pont à Achères (120 M€)

Ce projet permettra :

- d'assurer un maillage des routes départementales,
- de créer une desserte routière Ouest-Est avec un nouveau franchissement de la Seine,
- de délester le pont de Poissy par la réalisation d'un pont supplémentaire sur la Seine et favoriser ainsi le développement des transports en commun,

- d'offrir de bonnes conditions de desserte et d'accessibilité au territoire de la Boucle de Chanteloup qui doit accueillir de grands projets de développement économique et résidentiel structurants pour l'O.I.N. Seine Aval.

Le projet de liaison entre la RD 190 à Triel-sur-Seine et la RD 30 à Achères, avec un nouveau franchissement de Seine, a été soumis à l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique début 2012 et a fait l'objet d'un avis défavorable du commissaire enquêteur. Des réponses ayant été apportées aux différentes critiques du commissaire enquêteur, l'Assemblée départementale a délibéré le 13 juillet 2012 pour approuver définitivement le projet, le déclarer d'intérêt général et le Préfet a signé le 8 février 2013 l'arrêté déclarant le projet d'utilité publique.

Le Département réaffirme l'intérêt de ce projet en soulignant que la liaison entre la RD 30 et la RD 190 n'a aucune vocation à se substituer à l'A 104 mais est complémentaire et absolument nécessaire pour la Boucle de Chanteloup. Il est à noter que la RD 154 ne sera pas aménagée entre Orgeval et Vernouillet et qu'un échangeur entre la RD 154 et l'A 13 à Orgeval, n'est pas envisagé.

Le planning prévisionnel prévoit un démarrage des travaux en 2020.

Requalification à 2 x 2 voies de la RD 190 entre le nouveau pont à TRIEL et le pont de POISSY (17,8 M€)

Ce projet, qui accompagne la liaison Pont d'Achères-RD30, vise à améliorer les conditions de circulation et la sécurité de la RD 190 dans la Boucle de Chanteloup en facilitant ainsi son développement et sa desserte ainsi que celle du pôle de Poissy (rabattement sur la gare actuelle de Poissy ainsi que sur les futures gares TGO et EOLE). Suite à l'aboutissement de réflexions sur le développement de la Boucle de Chanteloup, le Département a repris les études en 2010 en collaboration avec l'EPAMSA (ZAC centralité) et les collectivités concernées pour intégrer un TCSP au projet de requalification de la section urbaine. La Région Ile-de-France et le STIF ont acté en 2013 la délégation de la maîtrise d'ouvrage du TCSP au Département. L'objectif est de réaliser les enquêtes publiques en 2017. Cette opération a été inscrite dans l'avenant au CPRD 2007-2013 avec une participation à parité du Département et de la Région Ile de France à hauteur de 40% chacun et de 20% pour les collectivités concernées.

Liaison A 13/RD 28 (Liaison Seine Aval/Cergy – Pontoise C13 – F13) (200 M€)

Le SDY de 2007 avait inscrit la réalisation d'une liaison Seine-Aval – Cergy-Pontoise (C13 – F13) entre l'autoroute A 13 à Epône et Cergy-Pontoise dans le Val d'Oise, afin de mettre en relation l'agglomération de Mantes et plus largement le territoire de l'O.I.N. Seine-Aval, à celle de Cergy-Pontoise et, au-delà, à l'aéroport Roissy-Charles de Gaulle. Cette liaison est une condition de la réussite de l'O.I.N. Seine-Aval. Le projet de liaison entre l'autoroute A 13 à Epône et la RD 28 à Tessancourt correspond à la partie Yvelinoise de la liaison Seine Aval/Cergy-Pontoise.

Ce projet, qui ne saurait se substituer à la Francilienne (A104), comporte un nouveau franchissement de Seine à hauteur de Gargenville. Il a pour vocation de détourner de la RD190, de la RD922 et de la RD28, aux caractéristiques inadaptées, le trafic de transit, notamment poids lourds, sources d'importantes nuisances dans les traversées de nombreuses communes, de participer à la désaturation des franchissements de Seine et de contribuer aux rabattement des véhicules vers la nouvelle gare EOLE à Epône. Le projet de liaison A 13/ RD 28 a fait l'objet d'une délibération de l'Assemblée départementale en approuvant le principe le 23 octobre 2009. Les études préliminaires portant sur des variantes de tracés ont été présentées aux acteurs concernés de 2012 à 2014.

L'objectif du Département est d'arrêter un tracé pour prendre en considération en 2015 la totalité de la liaison. Cependant, compte tenu du coût global de l'opération de l'ordre de 200 M €TTC, le projet sera phasé en 2 tronçons opérationnels :

- un premier tronçon depuis l'A 13 jusqu'à la RD 190 donnant la priorité au franchissement de Seine du fait de la saturation des ponts de Seine et de l'arrivée d'EOLE en gare d'Epône pour lequel les procédures réglementaires de concertation et d'enquêtes publiques seraient engagées dès 2015 ;

- un deuxième tronçon de la RD 190 à la RD 28 pour lequel un tracé serait inscrit en emplacement réservé afin de préserver sa faisabilité à plus long terme.

Voies de raccordement à l'échangeur des Graviers sur A 13 (20,3 M€)

Ce nouvel échangeur, décrit ci-avant, s'il se réalise, s'accompagnera de voies de raccordement à la RD 113 et à la RD 110 et à des voies intercommunautaires qui seront réalisées sous la maîtrise d'ouvrage du Département. Cette nouvelle « liaison » entre la RD 113 et la RD 110 participera au désengorgement de la RD 113 à l'Ouest de Mantes-la –Jolie ainsi qu'à la desserte de la nouvelle zone de développement des Graviers, de l'éco- quartier et des zones économiques potentielles au Sud de l'A13. Elle est indissociable de la réalisation de l'échangeur même.

Prolongement du Boulevard de l'Europe à Poissy (RD308) (coût non estimé)

Ce projet a pour objectif de prolonger le Boulevard de l'Europe afin de faciliter et d'organiser le développement de l'urbanisation à Poissy en apportant une solution de desserte de la future ZAC Eoles dans le quartier Saint-Sébastien et favoriser l'accès au site PSA. Le SDY de 2007 envisageait l'étude d'un projet de passage souterrain à gabarit réduit dans le sens Sud-Nord (dénivellation de la RD190) pour soulager la place de L'Europe. Ces différents aménagements seront à réexaminer suite à la décision du STIF de retenir le tracé urbain de la TGO desservant Poissy RER et la future ZAC Eole via la RD 190.

Aménagement d'1/4 d'échangeur entre la RN 12 et la RD 912 à Houdan (1,7 M€)

Le Département souhaite compléter le demi-échangeur entre la RD 912 et la RN12 à l'Ouest de Houdan afin de dynamiser la ZAC de la Prévôté et délester la RD 912 dans la traversée de Houdan. Le projet a été pris en considération en 2008. Suite à l'avis favorable de l'Etat en octobre 2013 sur l'opportunité du projet, il a été soumis à l'approbation de l'Assemblée départementale en février 2015 pour engager les procédures réglementaires en vue d'un démarrage des travaux fin 2016.

Amélioration du réseau viaire dans la traversée de Saint-Cyr-L'Ecole (coût non estimé)

Dans le cadre d'une étude globale de circulation menée conjointement par le Département des Yvelines et la CAVGP en 2010 (sur le territoire des communes du canton de Saint-Cyr-l'Ecole et la partie Ouest de Versailles), des solutions d'aménagements routiers, permettant d'améliorer les conditions de circulation actuelles et d'absorber les trafics générés par les opérations de développement du secteur (notamment les Portes de Saint-Cyr, ZAC Renard, terrains Pion), ont été proposées :

- un contournement Nord de Saint-Cyr-l'Ecole, desservant la ZAC Renard, (étudié par l'AFTRP),
- une nouvelle liaison RD 7 – RD 10 (qui permettrait également de desservir la future station de la TGO),
- une bretelle d'entrée sur l'A 12 depuis la RD 7 vers Saint-Quentin-en-Yvelines à Bailly.

La CAVGP, à la demande et avec l'appui du Département des Yvelines, a lancé en 2013 une étude globale de desserte multimodale sur la base de ces projets d'aménagement, destinée à élaborer un schéma de voirie cohérent à l'échelle du secteur, et à définir une clé de financement entre les différents acteurs concernés (aménageurs, CAVGP, Saint-Cyr-l'Ecole, Conseil départemental). Ces dispositions seront par la suite transposées dans un protocole d'accord qui intégrera les 3 aménagements routiers évoqués ci-dessus.

Ces aménagements routiers n'étaient pas prévus au SDY de 2007 et sont conditionnés à l'aboutissement d'un protocole d'accord permettant d'associer les communes, intercommunalités et aménageurs à leur financement.

Requalification de la RD 113 entre Orgeval et Poissy (coût non estimé)

Cette section de la RD 113 traversant la zone commerciale des « 40 Sous » est le lieu de dysfonctionnements récurrents liés à une mauvaise organisation des circulations. Par ailleurs, les collectivités locales mènent des études urbaines visant à requalifier et à faire évoluer cette zone.

Un projet de requalification de la RD 113 (non inscrit au SDY de 2007) est dont à mener en coordination avec les réflexions urbaines. Un partenariat avec les collectivités locales, l'intercommunalité et les acteurs commerciaux est à envisager pour ce faire.

2 LES OPERATIONS DE TRANSPORTS COLLECTIFS ET D'INFRASTRUCTURES ROUTIERES IMPORTANTES A ENGAGER A MOYEN TERME (PRIORITES 2)

2.1 LES OPERATIONS MULTIMODALES

Le franchissement de la Seine par les transports en commun (TC) entre Meulan et Les Mureaux, entre Gargenville et Epône et entre Limay et Mantes

Un besoin d'amélioration du franchissement de la Seine par les transports en commun (TC) entre Meulan et Les Mureaux est identifié en situation actuelle et s'accentuera avec l'arrivée d'EOLE en gare des Mureaux. La route départementale RD 14 en traversée de la Seine (pont Rhin et Danube) entre Meulan et les Mureaux draine en effet un trafic important qui, aux heures de pointes, génère des difficultés de circulation. Une des réponses du Conseil départemental réside dans la réalisation du projet de liaison routière A13-RD28 qui permettra de délester ce pont. Néanmoins, des solutions de traitement de ce point dur pour les transports en commun doivent être recherchées à plus court terme.

De manière plus générale, des solutions d'améliorations des franchissements de Seine par les transports en commun entre Gargenville et Epône et entre Limay et Mantes seront étudiées dans l'optique d'un meilleur rabattement vers Eole.

Bouclage du TCSP RD 36 de Châteaufort à Magny-les-Hameaux

Le projet consiste à réaliser une liaison en site propre bus entre Massy et Saint-Quentin-en-Yvelines. Le TCSP a vocation à améliorer la fréquence en proposant un intervalle de passage est toutes les 5 minutes à l'heure de pointe et 15 minutes en heure creuse avec une fréquentation moyenne de 5 100 voyageurs par jour (données STIF 2010).

Le Conseil départemental a lancé une étude d'opportunité en janvier 2014, sur la section de la route départementale RD 36 ainsi que sur le prolongement jusqu'à la gare de Saint-Quentin-en-Yvelines (1,5km) du transport en commun en site propre (TCSP) existant, réalisé en 2000 s'inscrivant sur l'avenue de l'Europe de la RD36 à l'avenue Nicolas About (sur env. 4km).

La poursuite des études est de la compétence du STIF.

Le montant de cette opération est estimé à 5M€.

Prolongement duT2, du Pont de Bezons vers Sartrouville/Cormeilles-en-Parisis

Ce projet consiste à prolonger, vers Cormeilles-en-Parisis, le T2 qui relie la Défense au Pont de Bezons. Il pourrait être préfiguré, dans un premier temps par un TCSP le long de la RD392 et ainsi desservir l'est de Sartrouville.

2.2 LES INFRASTRUCTURES LOURDES DE TRANSPORT EN COMMUN

La Ligne nouvelle Paris-Normandie (LNPN) et la gare Confluence

Le projet de Ligne Nouvelle Paris-Normandie (LNPN) consiste à réaliser une ligne nouvelle intermédiaire entre le train classique et le Train Grande Vitesse (TGV) afin de proposer une vitesse adaptée aux territoires et améliorer les déplacements entre Paris et la Normandie.

Il s'agit d'une infrastructure ferroviaire entre Paris et Mantes-la-Jolie, où elle se sépare en deux liaisons, vers le Havre (via Rouen et Yvetot) et vers Cherbourg (via Evreux).

La ligne nouvelle doit permettre la désaturation de la liaison entre Paris et Mantes avec des temps de parcours entre Paris-Le Havre estimés à 1h42 et Paris-Rouen, à 1h03 (soit respectivement des gains de temps de 28 et 11 minutes en heure de pointe). Avec le projet LNPN, le temps de parcours entre Paris Saint-Lazare et Mantes sera de 26 minutes contre 37 actuellement. Cette liaison permettra également d'assurer une meilleure régularité des trains normands desservant le Mantois, ainsi qu'une meilleure robustesse du RER E (EOLE).

Le coût du projet entre Paris et Mantes est estimé, au stade des études préliminaires, à 4,56 Mds€ (CE 01/2012).

La LNPN représente un outil du Grand Paris au service d'un projet partagé d'aménagement de l'Axe Seine et une opportunité pour le développement de deux gares de maillage, Mantes-la-Jolie et Confluence dans le secteur d'Achères, importantes pour le développement de la Vallée de la Seine yvelinoise. Le projet s'inscrit en adéquation avec le prolongement du RER E à l'Ouest (EOLE).

Le tracé définitif retenu sera arrêté en 2017. Les travaux de la 4e voie LNPN entre Epône et Mantes démarreront en 2016, par anticipation dans le cadre du chantier EOLE.

La déclaration d'utilité publique du projet LNPN est prévue fin 2020 et la mise en service des trois sections prioritaires à l'horizon 2030.

La Tangentielle légère Nord ou Tram Express Nord jusqu'à Sartrouville

Le projet de prolongement de la Tangentielle légère Nord consiste à relier Sartrouville dans le département des Yvelines à Noisy-le-Sec dans le département de la Seine-Saint-Denis (28 kilomètres avec un temps de parcours estimé à 35 minutes) en train léger. La Tangentielle légère Nord représente un vecteur de renouvellement urbain, la mise en œuvre d'un maillage territorial en permettant des connexions avec les lignes ferroviaires du réseau Transilien, les RER A, B et C, les lignes 16 et 17 du Grand Paris Express, les tramways, et une réponse aux besoins de déplacements du secteur Nord de l'agglomération parisienne.

La Tangentielle Nord s'articule en deux grandes phases :

- La phase 1 entre Epinay-sur-Seine et Le Bourget sera mise en service en 2017.
- La phase 2 comporte le prolongement jusqu'à Sartrouville, horizon 2023.

Le Tram Express Nord permettra à terme, depuis Sartrouville, la desserte de l'aéroport Roissy-Charles de Gaulle par correspondance au Bourget (RER B).

La phase 3 de la Tangentielle Ouest: prolongement au Nord entre Achères et Cergy ou prolongement au Sud jusqu'à Versailles ou Saint-Quentin-en-Yvelines

La phase 3 de la Tangentielle Ouest englobe deux options de prolongement du tram-train. Une liaison vers Cergy au Nord (Département du Val-d'Oise) et/ou une liaison vers Saint-Quentin-en-Yvelines / Versailles au Sud permettant le maillage territorial structuré autour des grands pôles d'activité des Départements des Yvelines et du Val-d'Oise.

Le Département tient à souligner l'importance d'un prolongement vers Saint-Quentin-en-Yvelines et/ou Versailles au Sud et Cergy au Nord, afin de renforcer l'intérêt de l'extension de la Grande Ceinture Ouest. Il attend que le STIF engage sans tarder des études permettant de hiérarchiser les différentes options envisageables.

2.3 LES OPERATIONS D'AMENAGEMENT DU RESEAU ROUTIER NATIONAL

Le Département rappelle ses demandes anciennes relatives aux autres opérations nécessaires à l'amélioration du fonctionnement du réseau routier national dans les Yvelines, opérations qui n'ont connu aucune avancée concrète depuis 2007 :

- la mise à 2x3 voies de la RN12 entre Plaisir et Saint-Cyr l'Ecole,
- la mise à 2x4 voies de l'A86 entre l'accès au Duplex et le nouvel échangeur de Vélizy,
- la mise à 2x2 voies de la RN 10 à Rambouillet,
- l'aménagement de la RN184 entre Saint-Germain-en-Laye et Conflans-Sainte-Honorine,
- l'aménagement de la RN191 entre Ablis et Allainville,
- l'aménagement d'un échangeur avec l'A14, dans la boucle de Montesson.

Les solutions d'élargissement de la RN12, et de l'A86 dédiées à la circulation routière pourraient être comparées avec des solutions de voies dédiées aux bus et au covoiturage, voire aux taxis et aux véhicules

électriques, pouvant être aménagées sur les bandes d'arrêt d'urgence dans le cadre d'une approche globale des besoins de déplacements.

2.4 LES OPERATIONS D'AMENAGEMENT DU RESEAU ROUTIER DEPARTEMENTAL

Liaison entre la RD938 à Buc et la RD91 à Guyancourt (25 M€)

Le projet de maillage entre la RD938 et la RD91 avec la dénivellation du carrefour de la Minière à Guyancourt et Buc a fait l'objet d'une délibération de l'Assemblée départementale qui en a approuvé le principe le 19 février 2010. Cette nouvelle liaison permet de compléter le maillage du réseau départemental et de faciliter l'accès à l'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines et la desserte des territoires du Sud Est yvelinois entre la RN 12, la RD 36 et la RD 906.

Les études menées par le Département ont permis de confirmer l'attractivité de la liaison nouvelle RD 91/RD 938 qui, par son effet de maillage, permet d'absorber les nouvelles urbanisations prévues tant au Schéma Directeur de la Région Ile-de-France (OIN Paris-Saclay) que dans les plans de développement de la Communauté d'Agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines. Différentes variantes de tracé ont été étudiées puis adaptées suite à la délimitation en 2012 par l'Etablissement Public Paris-Saclay de la Zone de Protection Naturelle Agricole et Forestière (ZPNAF) préservée. Les emprises nécessaires à la réalisation du maillage ont bien été maintenues dans le décret en Conseil d'Etat relatif à la ZPNAF. La réalisation de la liaison est conditionnée, d'une part, par l'avancement significatif par l'Etat du projet d'échangeur RN 12-RD 91 qui constitue un préalable indispensable et d'autre part à une mobilisation significative des collectivités partenaires afin d'aboutir à un plan de financement réaliste.

3 LES OPERATIONS DE TRANSPORTS COLLECTIFS ET D'INFRASTRUCTURES ROUTIERES A PLUS LONG TERME OU ABANDONNEES (PRIORITES 3)

3.1 LES OPERATIONS MULTIMODALES

Le TCSP Versailles Pont Colbert – Versailles Chantiers – Le Chesnay (hôpital Mignot)

Le projet consiste à desservir les villes de Versailles et du Chesnay et s'inscrit dans la politique de développement des transports en commun. Le TCSP répond au programme des « points durs bus » qu'entreprend le Département afin de promouvoir une desserte intra-urbaine de l'agglomération versaillaise et une accessibilité facilitée aux grands équipements.

Il permettrait de desservir rapidement les trois principales gares de Versailles (pôle d'échange multimodal de Versailles-Chantiers, Rive gauche et Rive droite), les centres villes de Versailles et du Chesnay, le centre commercial de Parly II, sans oublier de nombreux équipements administratifs et scolaires. Aucune estimation financière n'a été définie pour cette opération.

3.2 LES INFRASTRUCTURES LOURDES DE TRANSPORT EN COMMUN

Le prolongement de la ligne du RER C à Coignières

Le prolongement du RER C à Coignières nécessiterait la création d'une 3e voie. Le montant de cette opération est estimé à 130 M€, hors coût d'acquisition de matériels roulants supplémentaires. Des études complémentaires dans le cadre des schémas de secteur et directeur des lignes permettront d'évaluer plus finement l'estimation du potentiel de trafic, la faisabilité des aménagements et la compatibilité de cette mesure avec les autres projets.

3.3 LES OPERATIONS D'AMENAGEMENT DU RESEAU ROUTIER NATIONAL

Le Conseil départemental prend acte de l'abandon par l'Etat :

- du prolongement de l'A 12 entre Montigny-le-Bretonneux et les Essarts-le-Roi,
- de l'A 126 entre Saint-Quentin-en-Yvelines et Massy,
- du tunnel accessible à tous les véhicules entre Rueil-Malmaison (RN 13) et Bailly (A 12) figurant initialement dans le SDRIF.

Ces projets ont pour la plupart été abandonnés en raison de leur impact socio-économique ou environnemental, de difficultés à en faire accepter le tracé par les populations concernées ou du fait d'un coût prohibitif. Néanmoins, ils répondent tous à de réels besoins de déplacements pour lesquels des solutions alternatives devront être recherchées sur le long terme.

3.4 LES OPERATIONS D'AMENAGEMENT DU RESEAU ROUTIER DEPARTEMENTAL

Liaison Seine aval – Saint-Quentin-en-Yvelines (300 M€)

Le projet de liaison Seine-Aval – Saint-Quentin-en-Yvelines (SASQY), dont le principe a été approuvé par délibération du 24 octobre 2008 a pour objectif de créer un nouvel axe Nord-Sud afin de mettre en relation le territoire de l'OIN Seine-Aval avec celui de l'OIN Paris-Saclay mais aussi de détourner le trafic de transit (notamment poids-lourds)de la RD 191 et soulager l'ensemble des voies départementales entre la RD 983 à l'Ouest et l'A 12 à l'Est. Le projet consiste à relier l'autoroute A 13 au Nord à la RN 12 au Sud par une route à 2 x 1 voie s'inscrivant en rive gauche de la vallée de la Mauldre, sur le plateau agricole.

Une phase préparatoire à la concertation publique a été menée par le Conseil départemental des Yvelines en 2008 et 2009, accompagnée d'une modélisation des trafics à horizon 2020 et d'une étude socio-économique.

Ce projet, à réaliser sur le plateau, devra être exemplaire en matière d'insertion environnementale (souplesse du tracé, mise en valeur des paysages, prise en compte des cheminements locaux, des impacts sur le territoire,...) et s'attachera à valoriser les modes de déplacements alternatifs avec notamment son utilisation pour les dessertes de pôles à pôles par bus.

Par ailleurs, le Département, conformément au SDADEY, devra s'assurer que toutes les dispositions seront prises, d'une part, en matière de maîtrise de la pression foncière afin de proscrire toute urbanisation sur les espaces agricoles, notamment à proximité des points d'échanges et, d'autre part, afin de préserver et de valoriser les sites paysagers et les milieux écologiques traversés.

Il est à noter qu'en aucun cas cette liaison, dont l'intérêt est avant tout départemental, ne s'inscrit dans le cadre d'un grand contournement de l'agglomération parisienne ou « 4ème rocade ». Elle ne sera pas prolongée au-delà de la RN12. D'autres voies en dehors du Département des Yvelines sont destinées à répondre aux échanges et trafics de transit longues distances à savoir, plus à l'ouest, la RN 154 et l'A 28.

Les études socio-économiques et de trafics confirment la pertinence d'un projet consistant à relier par une route à 2 x 1 voie les deux pôles économiques Seine-Aval / Saint-Quentin-en-Yvelines, projet qui constitue par ailleurs une solution efficace pour diminuer de manière notable le trafic de véhicules légers et de poids-lourds sur la RD 191 avec des impacts moindres que ne le feraient les déviations locales à flancs de coteaux. Toutefois, ces études ont également mis en avant, en particulier, la nécessité de résoudre les problèmes liés, d'une part, à l'augmentation du trafic sur les axes de raccordement à cette voie nouvelle et, d'autre part, à l'apport de trafic supplémentaire qui résulterait de cette situation sur le réseau au Sud de la RN 12 en direction de la ville nouvelle.

Aussi, il a été décidé de suspendre ce projet tant que des solutions permettant de redonner à la RN 12 et à la RN 10 leur fonction privilégiée de transit, n'auront pu être dégagées par l'Etat.

Il est également souligné que le projet de liaison Seine-Aval – Saint-Quentin-en-Yvelines ne figure pas au Schéma Directeur de la Région Ile-de-France (SDRIF) approuvé en décembre 2013.

Nouveau franchissement de Seine lié au contournement des Mureaux (coût non estimé).

Cette opération avait pour objectif d'améliorer les échanges de rive à rive et de soulager le pont actuel entre Meulan et les Mureaux, congestionné la plus grande partie de la journée ainsi que les conditions de circulation et de sécurité dans la traversée des Mureaux. Par délibération du 10 juillet 1998, le Conseil départemental des Yvelines avait décidé de poursuivre les études techniques, urbanistiques et environnementales d'une amélioration du franchissement de Seine et d'une voie de contournement des Mureaux dès que la réalisation de C13-F13 serait effective et que l'accord des communes serait obtenu. Ce projet, inscrit au SDY de 2007, n'ayant jamais recueilli de consensus local, est abandonné. Seul le barreau Est du contournement des Mureaux qui permettrait de raccorder la déviation de la RD154 à la RD43 et à l'autoroute A13 facilitant notamment l'accès vers le site de l'Aérospatiale et la base de loisirs du Val de Seine est maintenu ainsi qu'un aménagement de l'actuel pont franchissant la Seine pour améliorer la circulation des bus.

Déviation de la RD 308 entre Maison Laffitte et Saint Germain en Laye- La Frette sur Seine (Val d'Oise) (coût non estimé)

Ce projet, qui figurait au SDY de 2007, vise à proposer un nouvel itinéraire de transit Ouest-Est facilitant la traversée de la boucle de Saint-Germain-en-Laye depuis Triel vers la Petite Couronne. Cette opération n'est plus d'actualité car d'une part, elle ne dessert pas de site de développement stratégique du département et, d'autre part, son lancement nécessiterait des accords locaux préalables, notamment de la commune de la Frette-sur-Seine et du Conseil départemental du Val-d'Oise.

Déviation de la RD 58 au Mesnil Saint Denis (coût non estimé)

L'objectif de cette déviation, inscrite au SDY de 2007, liée au prolongement de l'autoroute A 12, était de contourner le centre-ville du Mesnil-Saint-Denis pour faciliter l'accès à la RN 10 en venant de l'Est (RD 13). La décision de l'Etat d'abandonner le prolongement de l'A12, conduit le Conseil départemental à abandonner ce projet de déviation d'agglomération.

Echangeur RD 113 x RD 321 à Bougival (coût non estimé)

Ce projet, inscrit au SDY de 2007, avait pour objectif de délester la voirie communale (rue du Général Leclerc) qui supporte un trafic d'échange entre la RD 13 et la RD 321 et de compléter l'échangeur. Compte tenu des contraintes urbaines, ce projet peut être considéré comme abandonné au profit d'un aménagement du carrefour RD 113/rue du Général Leclerc en cours d'étude.

4 LES MESURES D'ACCOMPAGNEMENT DE LA MOBILITE DURABLE

Les grands projets d'infrastructures de transports présentés ci-avant constituent une réponse indispensable à l'accroissement de la demande de déplacements dans les Yvelines (+0,34 déplacements/jour/personne entre 2001-2010). Néanmoins, parallèlement à leur mise en œuvre, il est important d'œuvrer pour réduire l'empreinte écologique des transports, sans pour autant contraindre les Yvelinois par des mesures dogmatiques stigmatisant par exemple l'usage de la voiture particulière, qui demeurera le mode de déplacement privilégié dans un département de Grande Couronne.

Pour cela, le Département entend poursuivre la mise en œuvre d'une palettes d'outils déjà esquissés dans le SDY de 2007 permettant de faire évoluer les comportements de nos concitoyens en matière de déplacements en améliorant la qualité des modes de transports les moins polluants, d'offrir des solutions de déplacements innovantes, de mettre au service de nos populations des infrastructures routières plus respectueuses des principes du développement durable.

4.1 L'EXPLOITATION ET LA SECURITE ROUTIERE

En matière d'exploitation de la route, il est souhaitable de renforcer l'action du Département dans le domaine de la lutte contre la congestion routière, notamment en :

- établissant une cartographie de la congestion routière dans les Yvelines ;

- renforçant la mise en place de coordinations, d'ondes vertes sur les routes départementales saturées ;
- développant des solutions « intelligentes » et innovantes de régulation des feux tricolores.

En matière de sécurité routière, l'action du Département se recentrera sur la résorption des zones d'accumulation d'accidents (sections de Route Départementale sur lesquelles on dénombre au moins 5 accidents corporels sur au moins 850 m). Celles-ci étant très souvent situées en agglomération, des partenariats avec les communes ou intercommunalités seront engagés afin de mener des études de manière conjointe et concertée.

4.2 LES SUPPRESSIONS DE PASSAGES A NIVEAUX (PN)

Le SDY initial prévoyait que le Département s'attacherait à l'amélioration de la sécurité des passages à niveau jugés préoccupants. Trois projets de suppression de passages à niveaux étaient ainsi inscrits au SDY initial :

- **Suppression de l'aménagement du PN 7 à MARLY-LE-ROI** : sa sécurisation a été obtenue par l'aménagement d'un carrefour à feux sans dénivellation.

- **Suppression du PN 8 à CHANTELOUP-LES-VIGNES** : sa sécurisation a été obtenue par l'aménagement d'un carrefour à feux sans dénivellation. Si ce PN devait être fermé, il serait rétabli par la liaison RD 22 /RD 55 prévue dans le cadre du projet RD 30-RD190/Pont d'Achères.

- **Suppression du PN 65 à Jouy-en-Josas** : l'objectif est de supprimer le passage à niveau existant sur la RD 446 par la création d'un passage inférieur sous les voies du RER C. Les études préliminaires ont bien été engagées en 2007 mais n'ont pas abouti à une solution validée par l'ensemble des acteurs. Néanmoins, RFF a exprimé la volonté de préserver la possibilité de cette suppression, notamment dans le cadre du futur projet de tram train Evry - Massy – Versailles.

Le PN 7 et le PN 8 n'ont pas été supprimés comme prévu initialement mais sécurisés. SNCF Réseau a exprimé la volonté de préserver la faisabilité de la suppression du PN 65.

4.3 L'ENTRETIEN ECORESPONSABLE DE LA ROUTE

Le Conseil départemental s'est investi dans l'entretien écoresponsable des routes départementales :

- **Les enrobés à froid (ECF) et enduits superficiels d'usure (ESU) :** Les Enrobés Coulés à Froid et les Enduits Superficiels d'Usure sont particulièrement adaptés pour restaurer les caractéristiques de rugosité et d'adhérence des couches de roulement ainsi que leur imperméabilité. Ce sont des produits élaborés à froid avec des émulsions, des granulats, d'eau et des additifs spécifiques. Ces techniques sont respectueuses de l'environnement en terme de bilan carbone : l'élaboration et la mise en œuvre d'ECF ou d'ESU rejette 5 fois moins de CO2 / m² qu'un béton bitumineux à chaud et 4 fois moins qu'un enrobé tiède. Leur utilisation sera développée, notamment sur les routes départementales supportant de faibles niveaux de trafic.

- **Les enrobés tièdes et semi-tièdes :** Un enrobé classique « à chaud » est fabriqué à 160-180°C pour obtenir la maniabilité nécessaire lors de son épandage sur la chaussée. Un enrobé tiède est fabriqué à une température comprise entre 90 et 120°C par l'ajout d'additifs et des modifications sur le poste de fabrication. Un enrobé semi tiède est fabriqués à moins de 100°C. Lors de l'élaboration, le gain énergétique est supérieur à 20% et la diminution des émissions de gaz à effet de serre supérieure à 30% par rapport à un enrobé à chaud. Ils permettent également une amélioration des conditions de travail à la mise en œuvre grâce à la diminution des émissions de fumées de bitume. Le Département des Yvelines entend généraliser leur mise en œuvre sur les routes départementales hors agglomération.

- **Préservation des ressources non renouvelables :** L'objectif est à la fois d'ordre économique et environnemental (par la diminution du transport routier des granulats et des matériaux : économie de carburant, moindre sollicitation du réseau routier, diminution des nuisances sur les populations) et en terme de gestion durable de la ressource, (préservation des matériaux naturels en privilégiant le recyclage ou les techniques alternatives). Le Conseil départemental des Yvelines recourt depuis longtemps à des procédés de traitement des sols en place, valorise les produits de démolition de chaussées (agrégats) et les bétons recyclés, et utilise, si possible, des matériaux à base de mâchefers. Ainsi, des expériences de retraitement des chaussées en place, à froid, ont été menées et seront renouvelées.

- **Le fauchage raisonné :** Le Département des Yvelines a désormais recours au fauchage raisonné, un nouveau mode de gestion recherchant le meilleur compromis entre sécurité routière et respect de l'environnement, qui permet le développement d'une flore variée le long des routes et de respecter la faune qui y vit. Ces pratiques seront poursuivies.

- **Le salage :** Le salage des routes départementales permet de maintenir la viabilité de nos chaussées en cas de neige ou de verglas. Cependant les fondants routiers ont un impact non négligeable sur l'environnement (notamment pollution des milieux aquatiques). Le Département des Yvelines entend poursuivre la modernisation des sites de stockage des fondants afin de minimiser l'écoulement d'eau chargée en sel dans le milieu naturel, et la modernisation des matériels afin de minimiser la quantité de sel utilisée.

- **Zéro emploi de produits phytosanitaires :** Les produits phytosanitaires étaient utilisés pour désherber les zones difficiles d'accès. Ils pouvaient constituer un risque en matière de santé publique ainsi qu'une atteinte à l'environnement. Depuis 2006, le Département des Yvelines s'est engagé dans une démarche de réduction de leur usage pour procéder au désherbage des abords des infrastructures routières et aujourd'hui ils ne sont plus utilisés.

4.4 LE PROGRAMME DE CIRCULATIONS DOUCES

Le Département poursuivra son engagement en faveur de la promotion des circulations douces en repositionnant ses interventions dans le contexte des nouvelles intercommunalités, et en les recentrant sur la desserte des collèges et des gares sur les territoires plus urbains. En territoire rural, le Département continuera à soutenir les projets locaux de circulations douces de manière appuyés. C'est le sens de la délibération du 25 septembre 2015.

4.5 LE PROGRAMME D'ACTION POINTS DUR BUS

Un premier programme a été adopté le 9 juillet 2010 visant principalement les lignes routières du label Mobilien. Après examen préalable d'une trentaine de points durs bus en 2009, le programme a ciblé 11 points durs bus, répartis sur les territoires à dominante urbaine. Ce programme a permis notamment la réalisation d'un TCSP entre Saint-Germain-en Laye et Poissy.

Dans le cadre d'un second programme, un recensement a été réalisé en 2013 sur toutes les lignes interurbaines et a permis d'identifier 6 points durs bus qui seront traités sur la période 2016-2020, en fonction des résultats des études de faisabilité.

4.6 LE PROGRAMME D'ACTIONS DES PARCS RELAIS ET GARES ROUTIERES

Le Schéma Départemental des Equipements Intermodaux (SDEI) sera élaboré et développera un plan d'action volontariste en matière de développement des équipements d'intermodalité.

La question du stationnement en gare est un axe important de ce schéma.

Par ailleurs, le Département définira un plan d'action visant à développer de nouveaux services dans ou à proximité des gares : crèches ou micro-crèches, espaces de co-working,…

4.7 LA MOBILITE ELECTRIQUE

En tant que premier département français du secteur automobile, avec plus de 45 000 emplois liés à cette industrie dans plus de 150 entreprises, le Département des Yvelines concentre depuis longtemps le cœur de la recherche automobile française et entend devenir le territoire d'expérimentation des véhicules du futur.

Pour atteindre cet objectif, le Conseil départemental a collaboré, en dehors de toute obligation légale, aux actions, expérimentations et dispositifs suivants :

L'expérimentation SAVE : Seine Aval Véhicule Electrique : Dans le cadre du déploiement des véhicules électriques au niveau national, le Conseil départemental et ses partenaires (Alliance Renault-

Nissan, l'EPAMSA, la RIF et EDF) ont réalisé une expérimentation de la mobilité électrique sur le territoire Seine Aval.

L'institut de recherche VeDeCom (Véhicule Décarboné Communicant et de sa Mobilité) **:** VeDeCom, installé sur le site de Versailles Satory, a pour vocation de devenir la future référence de la mobilité individuelle durable en matière d'électrification des véhicules, de délégation de conduite et de la connectivité des véhicules et de mobilité partagée. Labellisé « programme d'investissement d'avenir » en 2012 par l'Etat, il bénéficiera d'un investissement de 300 millions d'euros et devrait créer, dans les 10 prochaines années, près de 50 000 emplois. En 2014, le Conseil départemental a décidé d'investir 20M€ sur 10 ans.

4.8 LE TRANSPORT A LA DEMANDE ET COVOITURAGE

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

Pour cela, le Département développe les actions suivantes :

- **Le covoiturage**

Le covoiturage consiste à regrouper plusieurs personnes de foyers différents, dans une même voiture, pour effectuer un trajet en commun. Les principaux objectifs poursuivis sont les suivants :

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

Dans le cadre de sa politique de développement durable, le Département des Yvelines propose un site internet dédié aux agents du Conseil départemental et d'autres administrations yvelinoises qui souhaitent partager leurs frais de transports sur une partie ou sur l'intégralité de leurs trajets *via* le covoiturage.

Le Schéma Départemental des Equipements Intermodaux permettra de définir l'implication du Département en faveur du covoiturage.

Le Transport à la Demande

Le transport à la demande (TAD) est défini à l'article 26 du décret du 16 août 1985 relatif aux transports urbains de personnes et aux transports routiers non urbains de personnes comme étant un « *service public de transport de personnes […] actionné seulement s'il y a réservation préalable de l'usager* ».

Ainsi, pour les territoires ruraux et périurbains mal desservis par les transports collectifs du fait d'une densité de population plus faible ne justifiant pas la mise en place ou le maintien d'une offre de transports en commun régulière, le transport à la demande peut être une alternative adaptée. Pour autant, le STIF ne finance pas suffisamment ce mode de transport pourtant complémentaire aux lignes régulières.

A ce titre, le Département soutient depuis 2010 les collectivités yvelinoises dans le développement de services de transport à la demande existant ou à créer, par un appui financier aux collectivités locales pour l'acquisition du matériel roulant et la mise en place de centrales de réservation. Depuis novembre 2012, le Conseil départemental apporte un soutien complémentaire en participant au financement des études d'opportunité et de faisabilité pour la mise en œuvre d'un TAD (hors services réguliers locaux) au bénéfice des intercommunalité. Le Département confirme son implication sur le transport à la demande en faveur des territoires ruraux.

Par ailleurs, le Département a mis en place un service départemental de transport à la demande dédié aux personnes handicapées et âgées, le PAM 78, depuis octobre 2006.

Le Département demande au STIF de revoir sa politique de financement des transports à la demande à la hausse ainsi que le financement des dispositifs transport à la demande existants dans les Yvelines (Mantois, Saint-Cyr-l'Ecole) ou en projet (Pays Houdanais, …).

Pour conforter son action, le Conseil départemental attend aussi du STIF une aide financière plus importante pour le PAM 78.

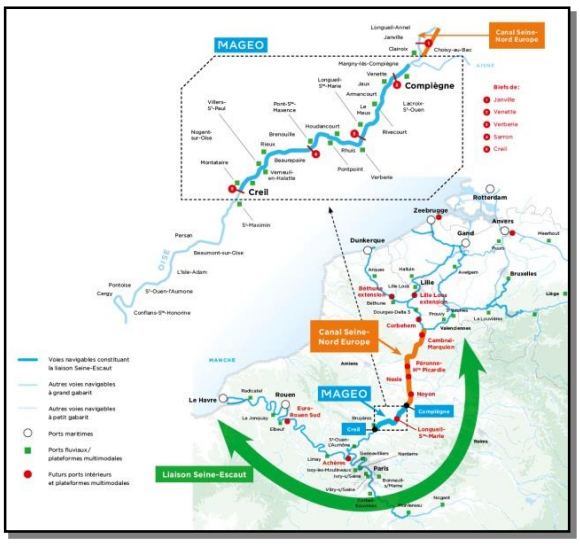
4.9 TRANSPORT DE MARCHANDISES

De grandes infrastructures à réaliser pour accompagner le report modal et favoriser le développement de l'intermodalité fleuve/fer/route

La performance du système portuaire et logistique appelé à se déployer sur l'Axe Seine dépendra dans une large mesure de la qualité des liaisons terrestres développées entre le port du Havre et son hinterland pour répondre à l'enjeu de la massification des flux logistiques. Elle s'appuie sur l'amélioration de l'interface portuaire (aménagement de terminaux multimodaux) et la réalisation des grandes infrastructures fluviales, ferroviaires et routières qui contribueront à renforcer la desserte terrestre de l'hinterland du port du Havre et rendront les conditions du report modal optimales en facilitant la mise en place de solutions de transport massifié.

Dans cette perspective, la décision des pouvoirs publics de relancer le projet de canal Seine Nord Europe, maillon structurant de la future liaison fluviale à grand gabarit Seine – Escaut, pourrait être de nature à consolider le positionnement de la place portuaire du Havre, dotée d'un certain nombre d'atouts (situation géographique avancée, port en eaux profondes, réserves capacitaires,…), parmi les escales reconnues par les armateurs sur les grandes routes maritimes en contribuant, avec l'extension de son hinterland, au désenclavement du bassin de la Seine.

Source : Voies Navigables de France (VNF)



Source : Voies Navigables de France (VNF)

Figure 25: Le canal Seine-Nord Europe: Un grand projet d'infrastructure s'inscrivant dans le cadre de la future liaison Seine-Escaut, au service de l'extension de l'hinterland des ports de l'Axe-Seine

Elle doit néanmoins s'accompagner d'un programme de fiabilisation et de modernisation des ouvrages hydrauliques sur la Seine (barrages, écluses)[10] et de la réalisation des connexions indispensables (écluses,

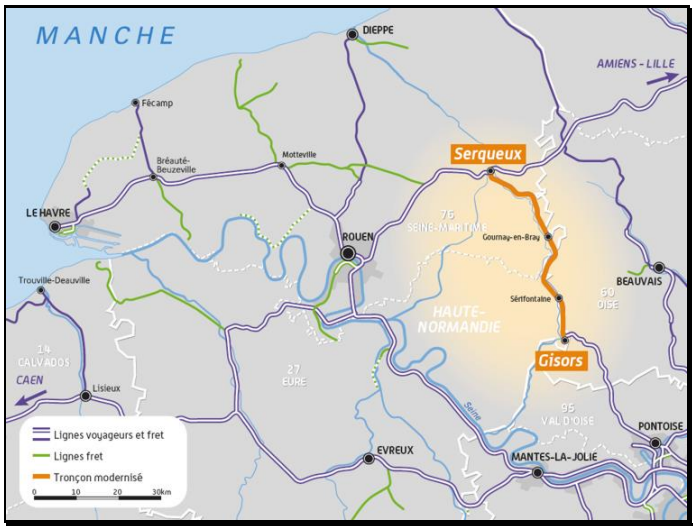
[10] : 79 M€ de crédits inscrits au CPIER de la Vallée de la Seine 2015-2020

chenal d'accès au canal de Tancarville)[11] entre Port 2000 et son arrière-pays, pour lesquels des crédits sont proposés au titre du CPIER de la Vallée de la Seine 2015 – 2020, qui permettront d'exploiter pleinement le potentiel de la Seine pour le transport de fret fluvial.

Cette décision doit pouvoir être assortie également d'une prise de conscience sur le caractère d'urgence et la nécessité absolue d'agir pour structurer un corridor de fret ferroviaire à l'échelle de l'Axe Seine qui puisse compléter et renforcer la desserte terrestre de l'hinterland du port normand dans un contexte où les ports du Range nord-européen sont déjà dotés ou sur le point de se doter de ce type de desserte massifiée[12] et pourraient accroître leur position dominante sur le marché du transport conteneurisé.

C'est en ce sens que la réalisation du projet de Ligne Nouvelle Paris Normandie[13] revêt un caractère primordial par les capacités en sillons qui seront libérées sur l'itinéraire classique Paris – Le Havre par Rouen en faveur de la circulation de trains de fret et concourront à renforcer la desserte ferroviaire de l'hinterland du port du Havre, au service de l'amélioration de la compétitivité des ports de l'Axe Seine.

Elle trouve aussi à travers la modernisation de la ligne Serqueux – Gisors[14], en vue de créer un itinéraire de fret ferroviaire complémentaire entre le Havre et l'Ile-de-France, la confirmation de la nécessité de renforcer la desserte ferroviaire du port du Havre dans la course engagée avec les ports du Range nord-européen pour la maîtrise totale du trafic de conteneurs[15].



Source : SNCF Réseau

Figure 26: Modernisation de la ligne Serqueux - Gisors / Création d'un itinéraire de fret ferroviaire complémentaire de l'itinéraire historique par Mantes et Rouen, au service de l'amélioration de la desserte terrestre du port du Havre

La loi du 3 juin 2010 relative au Grand Paris avait reconnu que « la mise en place d'un réseau à haut niveau de performance prioritairement affecté au fret ferroviaire entre les grands ports maritimes du Havre et de Rouen, qui constituent la façade maritime du Grand Paris, et le port de Paris » était « un objectif d'intérêt national ».

Dans cette perspective, il est impératif que le Comité de pilotage du projet LNPN, chargé des études préalables à l'enquête publique, puisse s'emparer pleinement de son volet « fret » au regard des enjeux que le débat public avait plus particulièrement mis en exergue concernant le report modal et la question du raccordement et de la connexion des ports normands aux grands itinéraires ferroviaires de fret massifié.

[11] : 20 M€ de crédits inscrits au CPIER de la Vallée de la Seine pour l'accès fluvial à Port 2000.
[12] : a l'instar de Betuwe Line reliant le port de Rotterdam à l'Allemagne ou bien du projet de liaison ferroviaire que les autorités du port d'Anvers envisagent de créer avec l'Ile-de-France.
[13] : 98 M€ de crédits réservés au CPIER de la Vallée de la Seine pour les études préalables à l'enquête publique et les études et mesures conservatoires liées à EOLE.
[14] : 260 M€ inscrits au CPIER de la Vallée de la Seine.
[15] : la compétitivité du port du Havre se jouera aussi sur la réalisation du contournement ferroviaire de l'Ile-de-France permettant d'étendre son hinterland à l'ensemble du territoire français, voire au-delà.

A l'échelle des Yvelines, c'est principalement l'enjeu de l'amélioration de la desserte routière des sites portuaires et logistiques, notamment dans la perspective de l'implantation du grand projet d'infrastructure portuaire de Port Seine Métropole, qui doit concentrer toutes les attentions avec l'achèvement de la Francilienne à l'Ouest par le bouclage de l'A 104, entre Orgeval et Méry-sur-Oise, dont la réalisation a été reportée après 2030 à la suite des recommandations formulées par la Commission « Mobilité 21 » en juin 2013.

Des décisions sont donc attendues des pouvoirs publics pour relancer dans les meilleurs délais la concertation sur ce projet dont la réalisation sera indispensable au développement de Port Seine Métropole, avec son extension sur 300 hectares à l'Est dédiée aux activités logistiques, et qui contribuera à décharger les voies locales et départementales du transit de poids lourds généré par l'activité de la nouvelle plate-forme multimodale.

Concernant les accès routiers aux installations relevant de HAROPA – Ports de Paris dans les Yvelines, le Conseil départemental s'engagera aux côtés des acteurs portuaires pour accompagner le développement des ports par la réalisation des projets d'infrastructures qui concourront à l'amélioration de leur desserte, tels que le projet de liaison nouvelle RD 30 – RD 190 avec nouveau franchissement de Seine à Achères en lien avec les projets d'Eco-port des Deux Rives de Seine et de Port Seine Métropole.

La question des accès ferroviaires à la plate-forme multimodale d'Achères et de la desserte d'un éventuel terminal combiné implanté sur le site de Port Seine Métropole devra, pour sa part, trouver sa réponse à travers la réalisation d'un raccordement au réseau national nécessitant notamment l'aménagement, parallèlement au RER A, d'une voie supplémentaire dédiée au fret et reliée au triage de Grand Cormier reconverti pour partie dans la formation des trains.

Des partenariats institutionnels et opérationnels à construire pour soutenir la relance du fret ferroviaire et fluvial

Le Département n'exerce pas de compétence spécifique dans le domaine du fret qui relève de logiques d'acteurs privés, intervenant dans le champ des activités concurrentielles liées au secteur du transport et de la logistique, et d'acteurs publics, notamment dans le cadre des politiques nationales et européennes en matière de réalisation des grandes infrastructures de communication.

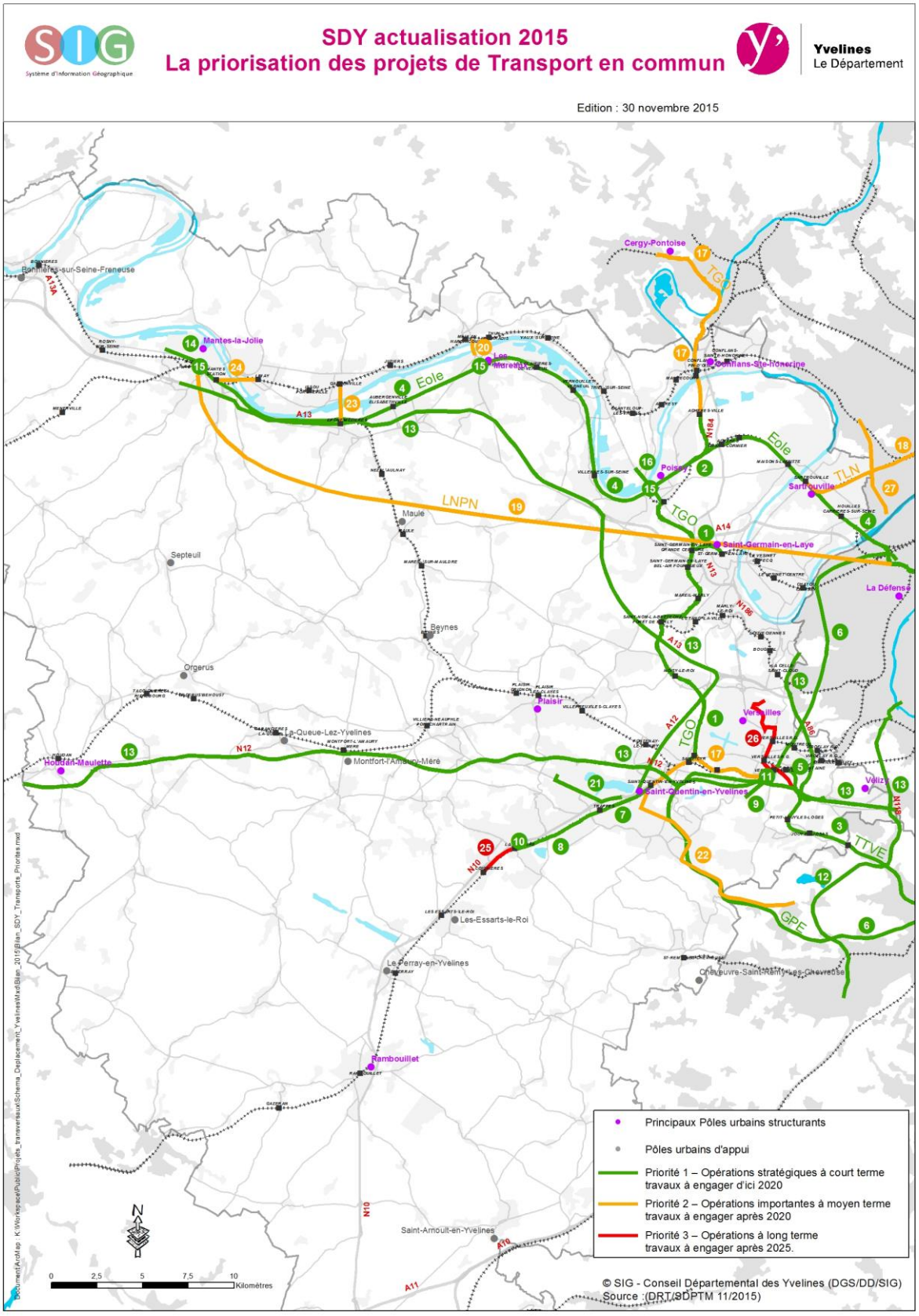
Toutefois, comme acteur local, soucieux d'un développement équilibré de son territoire et en sa qualité de gestionnaire de voirie, le Département ne peut se désintéresser de la question du fret et de la logistique qui impacte directement l'aménagement du territoire à travers la localisation des implantations logistiques, influence les dynamiques de construction et l'évolution du parc d'immobilier logistique et peut orienter les choix de la collectivité départementale, en matière d'investissements routiers en vue d'améliorer les conditions de circulation et de mieux maîtriser l'organisation des déplacements sur le réseau dont celle-ci assure la gestion et l'exploitation.

Dans la continuité des rapprochements opérés avec le Groupe SNCF, à travers la Charte de partenariat conclue en 2012 comprenant un volet dédié au fret ferroviaire, et la Chambre de Commerce et d'Industrie Versailles – Yvelines, en 2013, sur des actions conjointes de lobbying en faveur des grands projets d'infrastructures, l'implication du Département pourrait passer par la voie d'un renforcement des partenariats institutionnels et opérationnels avec les grands acteurs du transport de marchandises visant à promouvoir le report modal à travers des solutions de fret massifié faisant appel aux modes alternatifs (voie d'eau, rail).

Dans cette perspective et compte tenu du potentiel que représente la Seine pour le transport de fret fluvial dans le contexte du renforcement du système portuaire et logistique de l'Axe Seine, des liens auraient tout avantage à être noués avec Ports de Paris qui entend mettre en œuvre un plan d'action partagé avec l'ensemble des acteurs territoriaux pour accompagner le développement de son réseau portuaire dans le cadre du Schéma de Services Portuaires d'Ile-de-France.

ANNEXE A : LA PRIORISATION DES PROJETS DE TRANSPORT EN COMMUN

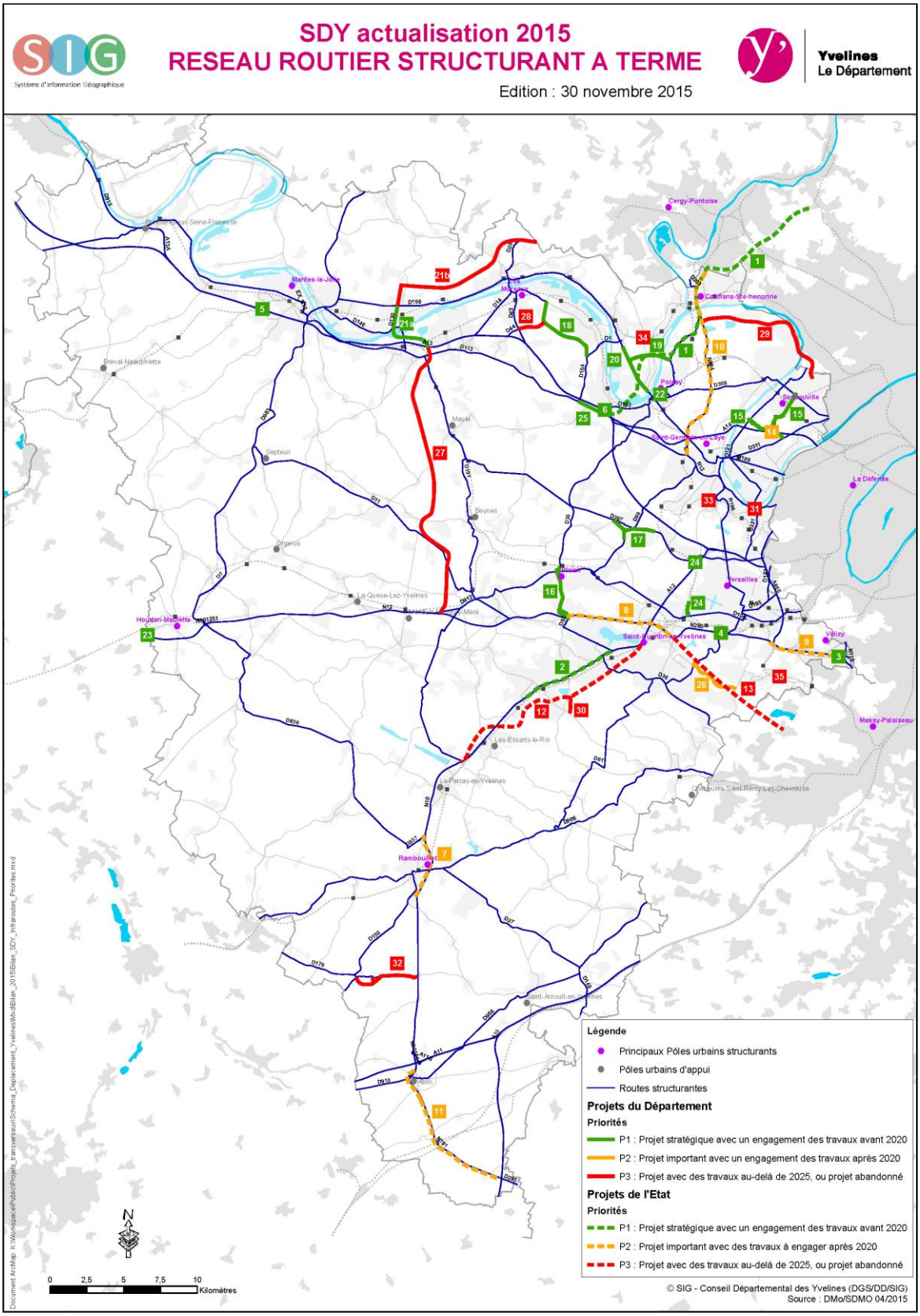
(Légende et liste des projets pages suivante)



Projets de Transports en Commun	
1	TGO Phase 1 (prolongement à St-Cyr RER C et à SGL RER A)
2	TGO Phase 2 (prolongement à Achères)
3	TTVE (Tram-Train Versailles-Evry) - Prolongement du TTME (Tram Train Massy-Evry) jusqu'à Versailles
4	Prolongement RER E (EOLE)
5	Résorption du "point noir" de Porchefontaine
6	Ligne 18 du réseau Grand Paris Express
7	Amélioration de la qualité de service: RER C
8	Amélioration de la qualité de service: ligne U
9	TCSP Gare des Chantiers – Gare de Satory
10	TCSP Trappes – La Verrière (Phase 1: Doublement du Pont Schuller)
11	PEM Versailles Chantiers
12	TCSP Pont de Sèvres-Vélizy
13	Voies multimodales inter OIN A13, A12, RN12, A86
14	TZen du Mantois
15	Aménagement des Pôles d'échange multimodaux (PEM) de Poissy, Les Mureaux et Mantes-la-Jolie
16	TCSP RD190 à Carrières-sous-Poissy
21	Liaison gare de SQY à la ZA la Clé Saint-Pierre à Elancourt (RD912)
17	TGO Phase 3 (prolongement Nord entre Achères et Cergy / prolongement sud jusqu'à Versailles ou SQY)
18	Tangentielle Légère Nord (ou Tram Express Nord jusqu'à Sartrouville)
19	Ligne Nouvelle Paris-Normandie (LNPN) et Gare Confluence Seine-Oise
20	Franchissement de la Seine en TC entre Meulan et Les Mureaux
21	Liaison gare de SQY à la ZA la Clé Saint-Pierre à Elancourt (RD912)
22	TCSP Massy - SQY (Bouclage du TCSP RD 36 de Châteaufort à Magny-les-Hameaux)
23	Franchissement de la Seine entre Gargenville et Epône
24	Franchissement de la Seine entre Limay et Mantes
27	Prolongement du T2 vers Cormeilles en Parisis
25	Prolongement du RER C jusqu'à Coignières
26	TCSP Versailles Pont Colbert - Versailles Chantiers - Le Chesnay

ANNEXE B : RESEAU ROUTIER STRUCTURANT A TERME

(Légende et liste des projets pages suivante)



LEGENDE	
Maitre Ouvrage : Etat	
1	A104 - bouclage de la francilienne à l'ouest, entre Méry-sur-Oise et Orgeval
2	Requalification de la RN10 entre Trappes et La Verrière
3	Nouveau diffuseur sur l'A86 à Vélizy-Villacoublay
4	Echangeur RN12 x RD91 à Versailles Satory
5	A13 - Problématique du péage de Buchelay
6	Réaménagement de l'échangeur A13/RD153 à Orgeval
7	Mise à 2x2 voies de la RN10 à Rambouillet
8	RN12 - mise à 2x3 voies entre Plaisir et Saint-Cyr-l'école (Epi d'or) ou voies dédiées
9	A86 - Mise à 2x4 voies entre le Pont Colbert et la RN118 ou voies dédiées
10	RN184 - Aménagement entre Saint Germain-en-Laye et Conflans-Ste-Honorine
11	RN191 Aménagement entre Ablis et Allainville
14	A14 – Echangeur de la boucle de Montesson
12	A12 - Prolongement entre Montigny-le-Bretonneux et la Verrière (abandonné par l'état)
13	A126 - Desserte du plateau de Massy-Saclay-St-Quentin-en-Yvelines (abandonné par l'état)
Maitre Ouvrage : Departement des Yvelines	
15	RD121 - Voie Nouvelle Départementale à Sartrouville et Montesson
16	Aménagement et doublement de la RD30 à Plaisir et Elancourt
17	Déviation et aménagement sur place de la RD307 à Saint-Nom-la-Bretèche, Noisy-le-Roi et Villepreux
18	Déviation de la RD154 à Verneuil-sur-Seine et Vernouillet
19	Liaison RD30 - RD190 (Triel-sur-Seine / Achéres)
20	Requalification à 2x2 voies de la RD190 entre le pont de Triel-sur-Seine et le Pont de Poissy
21a	Liaison A13 - RD28 (tronçon A13/RD190)
22	RD308 - Prolongement du boulevard de l'Europe à Poissy
23	Aménagement d'un quart d'échangeur entre la RN12 et la RD912 à Houdan
24	Amélioration du réseau viaire de Saint-Cyr-l'Ecole : liaison RD7/RD10 – bretelle d'entrée sur A12 depuis la RD7 (maîtrise d'ouvrage Etat)
25	Requalification de la RD113 entre Orgeval et Poissy
26	Liaison RD938/RD91 à Buc et Guyancourt
21b	Liaison A13 - RD28 (tronçon RD190/RD28)
27	Liaison Nouvelle Seine aval - Saint-Quentin-en-Yvelines
28	Contournement des Mureaux (liaison déviation de la RD154 à la RD43 et à l'A13 - abandon du nouveau franchissement de Seine)
29	Déviation de la RD308 entre Maison-Laffite et St Germain-en-Laye - La Frette-sur-Seine (Val d'Oise) - (abandonnée)
30	Déviation de la RD58 au Mesnil-Saint-Denis (abandonnée)
31	Echangeur RD113 x RD321 à Bougival (abandonnée)
32	RD176 - Déviation d'Orphin (abandonnée)
33	Suppression du PN7 à MARLY-LE-ROI (sécurisation du PN réalisée)
34	Suppression du PN8 à Chanteloup-les-Vignes (sécurisation du PN réalisée)
35	Suppression du PN65 à Jouy-en-Josas

TABLE DES ILLUSTRATIONS

Figure 1 : Répartition actuelle de la population par bassin de mobilité 5
Figure 2 : Répartition actuelle de l'emploi par bassin de mobilité 5
Figure 3 : Evolution des déplacements motorisés dans les Yvelines 2001-2010 7
Figure 4 : Flux externes générés vers/depuis les Yvelines 8
Figure 5 : Classes de distance suivant le mode 8
Figure 6 : Modes de rabattement sur les gares en 2010 9
Figure 7 : Part modale des déplacements internes aux Yvelines par bassins de vie en 2010 9
Figure 8 : Flux d'échanges avec les Yvelines en 2010 selon le mode 10
Figure 9 : Flux de déplacements générés par les Yvelines en 2010 10
Figure 10 : Répartition des flux d'échanges entre OIN par motifs 11
Figure 11 : Les principales Origines-Destinations générées par les Yvelines 12
Figure 12 : Evolution des accidents corporels dans les Yvelines 2006-2012 13
Figure 13 : Evolution des accidents en France 2006-2012 13
Figure 14 : Temps de parcours moyens sur un JOB à vide et à l'HPM calculés avec Sytadin pour des OD vers Paris 19
Figure 15 : Temps perdu dans les embouteillages à l'HPM (en minutes) pour des OD vers Paris 19
Figure 16 : Evolution des dynamiques socio-économiques et des mobilités dans les Yvelines 21
Figure 17 : Evolution des déplacements en Ile-de-France entre 2005 et 2030 21
Figure 18 : Différence de charge sur le réseau TC entre 2030 et la situation actuelle 23
Figure 19 : Différence de charge (véhicules/h) sur le réseau routier entre 2023 (avec A 104) et la situation actuelle (2009) 24
Figure 20: Un trafic conteneurisé largement dominé par les grandes places portuaires de l'Europe du Nord 39
Figure 21: Un système portuaire et logistique en construction dont la performance se jouera sur la capacité à mettre en synergie les ports maritimes et fluviaux de l'Axe Seine 41
Figure 22: Répartition modales des trafics de conteneurs en 2007: des acheminements terrestres très largement dominés par le mode routier, des externalités négatives certaines et peu de retombées économiques pour les territoires 42
Figure 23 : Port de Limay-Porcheville: une extension du terminal en projet pour accroître les capacités de traitement des conteneurs en provenance du port du Havre 43
Figure 24: Port Seine Métropole Ouest, première étape d'un projet à long terme de hub portuaire et logistique au service du Grand Paris 43
Figure 25: Le canal Seine-Nord Europe: Un grand projet d'infrastructure s'inscrivant dans le cadre de la future liaison Seine-Escaut, au service de l'extension de l'hinterland des ports de l'Axe-Seine 62
Figure 26: Modernisation de la ligne Serqueux - Gisors / Création d'un itinéraire de fret ferroviaire complémentaire de l'itinéraire historique par Mantes et Rouen, au service de l'amélioration de la desserte terrestre du port du Havre Source : SNCF Réseau 63