

Syndicat Mixte du Bassin de Déplacements de la Région de Versailles

PLAN LOCAL DE DÉPLACEMENTS Programme d'actions



Version finale, approuvée par le Comité syndical du SMBDRV du 05 décembre 2011

Dates clés de l'élaboration du Plan Local de déplacements (PLD)

Novembre 2006	Création du Syndicat Mixte du Bassin de Déplacements de la Région de Versailles (SMBDRV)
Octobre 2007	Lancement de l'étude PLD
Mai 2009	Rapport de diagnostic du PLD
Décembre 2010	Finalisation du programme d'actions
12 janvier 2011	Arrêt du projet de PLD (programme d'actions)
9 février – 9 mai 2011	Avis des personnes publiques associées
28 mai – 28 juin 2011	Enquête publique
10 novembre 2011	Rapport et conclusions de la commission d'enquête
05 décembre 2011	Approbation du PLD par le SMBDRV

Préambule

Le **Syndicat Mixte du Bassin de Déplacements de la Région de Versailles** a été créé en 2006 pour animer la démarche d'élaboration du projet de PLD sur un territoire regroupant les communes de la Communauté d'agglomération de Versailles Grand Parc, ainsi que : Les Clayes-sous-Bois, Bailly, Châteaufort, Le Chesnay et Vélizy-Villacoublay.

La Communauté d'agglomération de **Versailles Grand Parc** regroupait alors les communes suivantes d'ouest en est : Bois d'Arcy, Fontenay-le-Fleury, Saint-Cyr-l'École, Versailles, Rocquencourt, Buc, Toussus-le-Noble, Les-Loges-en-Josas, Viroflay, Jouy-en-Josas et Bièvres, soit plus de 173 000 habitants. Depuis, les communes de Bailly, Noisy-le-Roi et Renne-moulin ont intégré la Communauté d'agglomération au 1^{er} janvier 2011.

Le territoire du **bassin de déplacements de la Région de Versailles** – qui compte **près de 240 000 habitants et plus de 130 000 emplois** - se caractérise principalement par :

- son intégration dans la zone urbaine de l'agglomération parisienne

Bien que l'urbanisation soit établie en continu avec la zone dense dans les vallées, le bassin de déplacements est clairement séparé de l'agglomération centrale à l'est par une ceinture végétale : forêts domaniales des Fausses Reposes, de Meudon et de Verrières. Cette ceinture végétale est complétée par la Plaine de Versailles à l'ouest et par la forêt de Marly au nord-ouest.

A l'ouest, le territoire est limitrophe de l'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines ; l'urbanisation est continue entre les communes les plus occidentales du bassin de déplacements et le territoire de l'ancienne ville nouvelle, important pôle d'emploi et d'habitat.

Au sud, le territoire du PLD jouxte le plateau de Saclay, pôle de recherche et d'enseignement supérieur faisant l'objet d'une Opération d'Intérêt National (OIN). L'OIN Paris-Saclay et le projet du SDRIF 2008 visent à développer les synergies entre zones d'emplois et centres de recherche situés sur le plateau de Saclay et à lier davantage zones d'emplois et de logements. Le périmètre a donc été élargi à d'autres intercommunalités dont celle de Versailles Grand Parc et à des communes isolées comme Vélizy-Villacoublay compte tenu de l'importance de leurs zones d'emplois. Il porte aujourd'hui sur 368 km². Pour préparer un projet de territoire et alimenter la concertation en vue de la création d'un Etablissement Public, la mission de préfiguration a conduit un ensemble de réflexions thématiques et un concours d'idées international en 2007.

En termes de politique de déplacements, le constat a été fait d'une carence de liaisons nord-sud sur le territoire de l'OIN. De surcroît, les zones les moins bien desservies se situent sur cet axe nord-sud (Vélizy-Villacoublay, Satory...). Le besoin d'une desserte structurante est-ouest semble confirmé.

Le secrétariat d'Etat chargé du développement de la région capitale a présenté en novembre 2008 les orientations retenues pour l'OIN. Le projet vise à développer un cluster scientifique à vocation mondiale, en se basant sur le réseau de laboratoires déjà présents sur le site. Il s'appuiera sur les pôles de compétitivité System@tic, MOVEO et MEDICEN. En termes de déplacements, le projet comprend la réalisation d'un tram-train entre Massy et Versailles via le plateau de Saclay et la création de plusieurs lignes de TCSP.

- un relief conditionnant l'urbanisation et les infrastructures

- les voies ferrées en provenance de Paris (Saint-Lazare et Montparnasse) ainsi que les deux branches du RER C se nichent dans les vallées et les interstices issus de l'érosion des plateaux avant de se rejoindre à Versailles au pied du plateau de Satory, le long du parc du Château, pour ensuite se séparer en deux branches vers Mantes-la-Jolie et Evreux au nord, vers Saint-Quentin-en-Yvelines et Chartres au sud. Ainsi, aucune liaison ferroviaire ne permet des déplacements nord-sud au sein du territoire. Seuls les trains du réseau de la gare Saint-Lazare permettent de se déplacer vers le nord, en direction de La Défense.
- les autoroutes ont été conçues pour des déplacements orientés est-ouest, entre Paris et la province. Le territoire du PLD est « cadré » par un rectangle de voies rapides : A13 (Paris-Rouen) au nord, RN12 et A86 (périphérique de l'Ile-de-France) au sud, RN118 (Boulogne – Les Ulis) à l'est et A12 (Saint-Cyr – Triangle de Rocquencourt) à l'ouest. Ces axes, inscrits au réseau magistral du PDUIF, permettent

essentiellement des itinéraires est-ouest vers Paris et la province, dans une moindre mesure au sein du territoire. Peu d'axes routiers permettent des déplacements nord-sud, notamment en raison du relief qui contraint l'aménagement de ce type d'infrastructures. Parmi les axes du réseau magistral desservant le territoire, seules l'A12 et la RN118 sont orientées nord-sud et parmi les axes du réseau principal desservant le territoire, seul l'axe constitué de la RN186 et de la RD91 est orienté nord-sud. En dehors des réseaux viaires magistraux et principaux, d'autres axes permettent toutefois ponctuellement les déplacements nord-sud (RD7, RD98, RD182...). Enfin, le tunnel de bouclage de l'A86 a été achevé et mis en service début 2011 : il constitue un axe nouvel nord-sud (Rueil – Vaucresson A13 – Versailles pont Colbert).

- des espaces marqués par un important patrimoine naturel et paysager

Le territoire du PLD est fortement marqué par l'alternance entre des espaces urbains denses et le milieu naturel, essentiellement des forêts domaniales ainsi que des espaces agricoles résiduels dans la plaine de Versailles (classée) et sur le plateau de Saclay. En particulier, d'importants espaces liés au Château de Versailles et à son histoire ne sont pas urbanisés à Versailles, Bailly, Fontenay-le-Fleury, Saint-Cyr-l'École et Rocquencourt : parc du château et forêts domaniales adjacentes.

- des densités contrastées et des ensembles urbains fragmentés

Les zones urbanisées sont très fragmentées : le cœur du territoire est constitué par une zone dense et continue, regroupant les communes de Versailles, du Chesnay, de Rocquencourt et de Viroflay, elle-même intégrée dans le corridor d'urbanisation inséré entre le Bois de Meudon et la forêt des Fausses Reposes en continuité avec Chaville et les autres communes de l'agglomération Arc-de-Seine/ Val de Seine .

La commune de Vélizy-Villacoublay est située sur un plateau séparé des communes du PLD par les vallées mais relativement proche en revanche des communes voisines à l'est (Meudon-la-Forêt, Clamart).

A l'ouest, les communes de Fontenay-le-Fleury, Saint-Cyr-l'École et Bois d'Arcy forment un ensemble urbain séparé du reste du territoire par les espaces naturels et agricoles, mais dont l'urbanisation est continue avec l'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines. Le tissu urbain de la commune des Clayes-sous-Bois n'est pas relié de manière continue avec le reste du territoire du PLD. Cette commune forme en revanche une entité urbaine avec les communes voisines de Plaisir et de Villepreux.

Au nord de ce territoire et à l'ouest de la zone agglomérée de Versailles, se trouve la Plaine de Versailles. Ce vaste espace naturel classé est en partie dédié à l'agriculture. Il marque le passage progressif d'un territoire aux caractéristiques urbaines du cœur de l'agglomération parisienne à un territoire de seconde couronne de l'agglomération parisienne, moins dense et en partie constitué d'espaces naturels et agricoles.

Au sud du territoire, l'urbanisation suit la vallée de la Bièvre en une succession de communes moins denses que dans le reste du territoire : Les Loges-en-Josas, Jouy-en-Josas, Bièvres. Trois des communes du PLD sont situées sur le plateau de Saclay, au cœur d'un espace ouvert de grande ampleur.

La commune de Buc marque la transition entre la zone agglomérée de Versailles (secteur de Buc Ville) et le plateau de Saclay (Haut Buc).

Au nord, la zone urbaine de Bailly forme un ensemble urbain autonome avec la commune voisine de Noisy-le-Roi, située hors du périmètre du PLD.

- des projets structurants et impactant sur les conditions de déplacements

- Malgré le potentiel foncier relativement contraint sur le territoire du PLD (seul 1% de la surface de Versailles Grand Parc est inscrit en zone AU dans les documents d'urbanisme), la plupart des communes du territoire du PLD mènent ou supportent des projets de développement urbain, d'envergure plus ou moins importante.
- Le projet de développement le plus important du territoire est celui portant sur la zone de Satory. Ce projet s'inscrit dans le cadre de l'OIN Massy – Saclay – Palaiseau – Versailles – Saint Quentin en Yvelines. Une partie du pôle de compétitivité MOVEO serait notamment accueillie dans ce secteur. Ce

projet est encore en cours de définition. A terme, 6 000 à 10 000 nouveaux emplois pourraient être implantés dans ce secteur. Le STIF mène actuellement une réflexion pour améliorer la desserte en transport en commun du site, notamment depuis Versailles Chantiers, Saint-Quentin-en-Yvelines, Saint-Cyr-l'École.

Hormis les zones de Satory et des Chantiers, les projets de développement importants sont concentrés à l'ouest du territoire : activités et logements à Bois d'Arcy dans le cadre de la ZAC de la Croix Bonnet, projet de logement et de développement économique à Saint-Cyr dans le cadre de la ZAC de la Caserne Renard et de la ZAC Santos Dumont, ZAC du Levant à Fontenay-le-Fleury, projet de développement économique aux Clays-sous-Bois.

A l'est du territoire, seules deux communes ont des projets de relativement grande ampleur : projets de logements à Vélizy-Villacoublay et projet de développement économique du Val Sygrie à Bièvres. Dans le reste du territoire (communes situées au nord et au sud), les projets menés sont plus ponctuels.

La rareté du foncier à l'est du territoire et le fait que la vallée de la Bièvre soit classée sont des facteurs d'explication de la rareté et de la relative faible ampleur des projets de développement dans ces territoires.

Par ailleurs, de nombreux projets d'infrastructures et autres projets liés aux conditions de déplacements sont menés sur le territoire du PLD :

- **projets liés aux transports en commun** : tangentiels, TCSP, pôles d'échanges et projets d'amélioration de l'offre.

Parmi ces projets, les plus structurants et les plus avancés sont :

- le tramway Châtillon-Vélizy-Villacoublay-Viroflay (début des travaux en 2008) qui permettra de désenclaver la commune de Vélizy-Villacoublay et son importante zone d'activité
- le pôle de Versailles Chantiers qui comprend une restructuration complète de la gare et de ses abords, une ouverture côté sud et qui est lié à un projet d'aménagement.

Au-delà, les élus du territoire affirment leur volonté de voir **renforcée l'attractivité des réseaux ferrés** avec :

- **L'amélioration de la qualité de l'offre du RER C**, tant en ce qui concerne la fréquence que l'amplitude et la régularité mais aussi la sécurité des usagers, en particulier la branche Versailles - Massy
 - La **réalisation de la tangentielle Ouest** ou TGO avec, dans la mesure du possible, l'étude d'une connexion à Versailles Chantiers, avec insertion sur le faisceau des voies existantes jusqu'à Versailles Chantiers
 - La **réalisation du tram-train Versailles-Massy-Evry**
- **projets de circulations douces** : Schémas Directeurs (SD Versailles Grand Parc pour les liaisons de type loisir sur le territoire de la Communauté d'agglomération et aux abords, SD et ceinture verte de Versailles) et projets ponctuels menés localement
 - **projets d'infrastructures routières** : création de voies, aménagement d'échangeurs, suppression de passages à niveau
Parmi ces projets, le bouclage de l'A86 apparaît comme particulièrement structurant. Ce projet comprend trois phases : un raccordement Rueil – A13 (barreau « VL1 ») et un raccordement A13 – pont Colbert (barreau « VL2 ») qui sont maintenant réalisés, ainsi qu'un éventuel raccordement Rueil – A12 (échéance non encore fixée)¹.

Le comité syndical considère que les évolutions envisagées du système de transports ferroviaires sur l'ensemble du territoire du SMBDRV sont de nature à modifier une très large partie des actions du PLD en matière de transports routiers. Le document soumis à l'approbation du SMBDRV constitue un document d'étape antérieur, en particulier, au choix définitif des tracés à l'issue des deux débats publics relatifs au projet Arc Express et au projet de la Société du Grand Paris. De plus, l'installation possible de Roland Garros sur les Matelots, avec la réouverture de la gare des Matelots, est également de nature à modifier profondément le programme d'actions de ce PLD.

¹ La section Rueil – Pont Colbert est réservée aux véhicules légers ; la section Rueil – A12 (Bailly) concerne les véhicules légers et les poids lourds.

Les éléments à retenir du diagnostic

Un territoire contrasté, la nécessité d'une réflexion à l'échelle de secteurs

Le territoire du PLD est relativement vaste et regroupe des communes aux formes urbaines très diverses. Secteur charnière entre la zone dense de la première couronne parisienne et la seconde couronne francilienne, il ne peut être appréhendé en termes de déplacements comme un espace aux caractéristiques et enjeux uniformes.

La démarche d'élaboration du PLD s'est donc appuyée sur l'**identification de secteurs** aux caractéristiques relativement homogènes :

- secteur 1 : zone agglomérée de Versailles
- secteur 2 : pôle secondaire de Saint-Cyr-l'École
- secteur 3 : vallée de la Bièvre/ plateau de Saclay.

Quatre autres communes ont fait l'objet d'un traitement particulier, soit parce que leur territoire ne présente pas de continuité urbaine avec le reste du territoire du PLD (Vélizy-Villacoublay, Les Clayes-Sous-Bois, Bailly) soit parce qu'elles sont à la frontière entre deux secteurs (cas de Buc).

Les transports en commun : l'atout des 15 gares ferrées, l'hétérogénéité de l'offre en bus

Le territoire du PLD bénéficie d'une desserte ferrée structurée en un **réseau de 15 gares**. Ces gares présentent cependant un niveau d'attractivité très contrasté : alors que près de 700 trains desservent chaque jour Versailles Chantiers, les gares de la vallée de la Bièvre accueillent moins de 100 trains par jour.

Plus de 120 lignes régulières de transports en commun routiers (bus et cars) desservent le territoire du PLD. Au total, ces lignes assurent une offre moyenne de **35 km/an/habitant**, ce qui place le territoire du PLD au-dessus de la moyenne nationale des réseaux de 100 000 à 300 000 habitants (30 km/an/ habitant). Toutefois, là encore, l'hétérogénéité est la règle au niveau de la qualité de la desserte. Alors que les communes de la zone agglomérée de Versailles, Vélizy-Villacoublay ou encore les communes du plateau de Saclay bénéficient d'un niveau d'offre relativement élevé au regard de leur poids démographique, les communes de la vallée de la Bièvre, Viroflay et plus encore, les communes situées à l'ouest du territoire du PLD, ont un niveau d'offre inférieur, voire très inférieur, à la moyenne nationale.

A une échelle plus fine, des **carences de desserte** ont été identifiées à l'intérieur du territoire du PLD (à l'échelle de communes ou encore inter-secteurs) ainsi qu'en liaison avec l'extérieur du PLD. Ces lacunes peuvent être existantes ou à venir (cf. liaisons à prévoir vers les secteurs en développement).

En dehors de la question de la couverture géographique et du niveau d'offre, **d'autres dysfonctionnements limitent l'attractivité de l'offre en transports en commun** sur le territoire du PLD :

- manque d'intermodalité entre le train et l'offre routière, mais aussi entre les différents transporteurs routiers, notamment en termes de correspondances et d'informations
- vitesse commerciale faible et régularité dégradée dans les secteurs denses, notamment au niveau de la zone agglomérée de Versailles
- amplitude horaire insuffisante dans certains secteurs
- qualité de service perfectible, en particulier dans les secteurs les moins denses (information, aménagement des points d'arrêt, confort des véhicules...)
- problématique de l'intégration des nombreuses dessertes privées d'entreprises.

Des dysfonctionnements importants ont de plus été identifiés au niveau des **pôles d'échanges**, en particulier à Saint-Cyr-l'École, Versailles Chantiers ou encore Villepreux-les-Clayes.

Un accès au réseau viaire pénalisé par de nombreux points durs de circulation

A partir de la hiérarchisation figurant dans le PDUIF, trois niveaux ont été identifiés pour le réseau viaire du territoire du PLD : le réseau magistral, correspondant globalement au réseau national, le réseau principal, qui comprend les voies départementales les plus structurantes, ainsi que le réseau local.

Le **réseau magistral du territoire du PLD apparaît globalement saturé** : sur toutes les voies du réseau magistral, le trafic supporté est supérieur à 12 000 UVP/jour/file.

En dehors du réseau magistral, **d'autres points durs de congestion importants** sont identifiés sur des axes (RD182, RD91, RD11, RD938, RD186...) ainsi qu'aux abords de points singuliers (Place de la Loi, Versailles Chantiers, passage sous l'A86 à Saint-Cyr-l'École, abords de la RN118 à Vélizy-Villacoublay...).

Enfin, des **pratiques de shunt** sont identifiées dans certains quartiers : à Versailles, Le Chesnay, Saint-Cyr-l'École, Vélizy-Villacoublay ou encore dans les communes de la vallée de la Bièvre.

Le stationnement : des enjeux très différents selon les secteurs

Dans les **communes les plus denses**, et en particulier au niveau de la zone agglomérée de Versailles, une **saturation du stationnement** est identifiée auprès des polarités, notamment des centres-villes. Ces communes ont généralement mis en place une offre réglementée et l'un des enjeux du PLD est d'assurer la mise en cohérence de ces réglementations, à l'échelle communale dans un premier temps puis, dans un second temps, à l'échelle de plusieurs communes.

Hors des secteurs denses, des **points durs ponctuels** sont également identifiés (centres-villes et centres-bourgs).

Enfin, à l'échelle du territoire et des gares voisines, la **cohérence de l'offre en stationnement au niveau des pôles d'échanges** est perfectible : cohérence locale entre l'organisation du stationnement pour les rabatants et organisation du stationnement du quartier, mais aussi cohérence globale à l'échelle du réseau de gares. De plus, des dysfonctionnements ponctuels sont identifiés au niveau de certaines gares du territoire, notamment Saint-Cyr-l'École, Villepreux - Les-Clayes, ainsi qu'au niveau des gares de la zone agglomérée.

Le transport des marchandises : la nécessité d'une harmonisation des politiques communales

- En matière de transport de marchandises, le territoire du PLD présente à la fois **des atouts et des faiblesses** :
- des **réglementations** existantes quant au transport de marchandises sur tout le territoire du PLD... mais des réglementations prises à l'échelle communale et souvent à caractère défensif (plateau de Saclay, Saint-Cyr-l'École...).
 - des **aires de livraisons** existantes dans les secteurs à forte concentration d'activités commerciales, des retours d'expériences positifs sur certains types d'aménagement, des expériences intéressantes comme Versailles Portage, des emplacements livraisons intégrés sur emprise privée... mais des aires de livraison parfois non conformes à l'instruction interministérielle, des longueurs diverses et parfois trop petites, des conflits d'usage à régler.
 - une accessibilité aux **zones d'activités** facilitée par la présence d'infrastructures autoroutières et d'échangeurs... mais des problèmes de transit de poids lourds en zone urbaine en fin de déplacements. Plus localement, la question de l'accès au centre commercial du Chesnay ainsi qu'à la zone d'activité de Buc sont à traiter.

Le traitement des modes doux : des politiques aujourd'hui locales

Le traitement actuel des modes doux (piétons et cycles) sur le territoire du PLD résulte en grande partie de **politiques communales**.

La plupart des communes ont mené des **actions de reprise de l'espace public** pour améliorer la sécurité et le confort des déplacements doux : réglementation de quartiers en zone 30, aménagements pour limiter la vitesse de la circulation générale, création de mails réservés aux modes doux.... Ces traitements restent néanmoins relativement ponctuels et sont généralement ciblés sur un point dur ou un quartier.

Malgré ces traitements ponctuels, des **points durs d'accidentologie** demeurent sur le territoire du PLD, en particulier dans les zones denses : Versailles, mais aussi centre-ville du Chesnay, Vélizy-Villacoublay, RD10 à Viroflay. Des accidents sont également relevés hors zones denses, le long de certaines départementales (RD186, RD53, RD117...).

Les **aménagements cyclables** existants sont quantitativement limités par rapport à la taille du territoire (près de 60km, deux sens confondus) et sont pour moitié concentrés sur le territoire versaillais. Toutefois, plus de 150km de projets d'itinéraires ont été recensés. Ces projets relèvent de différentes maîtrises d'ouvrage : départementale, communale dans le cadre du Schéma Directeur des Liaisons Douces de Versailles Grand Parc (orienté vers les déplacements de loisir) et autres projets communaux. L'offre en stationnement cyclable est quasi systématiquement présente au niveau des pôles, mais, en revanche, peu de communes ont développé une offre hors de ces pôles d'échanges.

L'accessibilité PMR : une politique restant à enclencher

L'accessibilité des PMR au territoire relève, en termes de déplacements, de deux thématiques : **l'accessibilité à la voirie et aux espaces publics et l'accessibilité aux systèmes de transport en commun.**

L'accessibilité à la voirie et aux espaces publics est très partielle et concerne majoritairement les secteurs de centre-ville récemment traités ou encore les zones en développement. Une commission intercommunale d'accessibilité a été créée pour les communes de Versailles Grand Parc. Les communes de plus de 5 000 habitants doivent se doter d'une telle commission mais les programmations de mise en accessibilité de la voirie et aux espaces publics restent toutefois encore limitées à quelques communes seulement.

L'accessibilité aux systèmes de transport n'est globalement pas assurée sur le territoire du PLD. Au niveau des gares, l'accessibilité aux quais est limitée aux gares versaillaises (bien que ne garantissant pas l'accès au train). Pour les transports en commun routiers, l'accessibilité PMR est également meilleure dans la zone agglomérée de Versailles que dans le reste du territoire (cf. traitement des points d'arrêt et pourcentage de véhicules neufs). Toutefois, y compris dans la zone agglomérée, l'accessibilité est partielle et résulte essentiellement d'opportunités locales.

Les objectifs politiques du PLD

Les élus du Syndicat Mixte du Bassin de Déplacements de la Région de Versailles (SMBDRV) ont décidé d'élaborer un PLD pour **se doter d'une politique de déplacements et définir la stratégie** permettant sa mise en œuvre dans le contexte législatif actuel et dans la perspective de la décentralisation.

Aujourd'hui, même si le STIF est l'autorité organisatrice des transports en Ile-de-France, la communauté d'agglomération agit déjà sur l'organisation des transports sur son territoire notamment en participant financièrement au fonctionnement des lignes de bus.

Avec le PLD, le SMBDRV a choisi de **planifier des actions en partenariat** avec les acteurs concernés (usagers, maîtres d'ouvrage, financeurs) qui concourent aux objectifs nationaux (lois sur l'air, solidarité et renouvellement urbains) et à la résolution de dysfonctionnements locaux.

Le PLD assure la cohérence des actions relatives aux déplacements dans le temps, dans l'espace, avec d'autres démarches de planification (PDUIF, CPER...) et entre les modes de transport.

Pour répondre aux attentes des élus et participer aux objectifs du PDUIF, les actions prévues dans le PLD devront permettre de **rendre plus attractifs** et plus performants les **transports collectifs routiers** en clarifiant et améliorant l'offre. Les 15 gares du territoire du PLD (ligne C du RER, lignes L, N et U du réseau Transilien) sont desservies par les transports collectifs routiers sans véritable cohérence d'ensemble, ces lignes étant exploitées par une multiplicité d'opérateurs :

- SVTU, Kéolis Yvelines, centrés sur la communauté d'agglomération de Versailles Grand Parc
- SQYBUS, réseau de l'agglomération voisine de Saint-Quentin-en-Yvelines
- Le réseau départemental Trans'Essonne
- STAVO, essentiellement sur les communes de Fontenay-le-Fleury et Les Clayes-sous-Bois
- la RATP, principalement entre Vélizy-Villacoublay et le cœur de l'agglomération parisienne, ainsi que sur des lignes Noctilien
- Hourtoule sur les communes de Bois d'Arcy, Fontenay-le-Fleury et Saint-Cyr-l'Ecole
- SAVAC sur la vallée de la Chevreuse
- les différentes filiales de Véolia Transport : CSO, Montesson, Nanterre (réseau Traverciel), Ecquevilly et La Boucle
- Kéolis Devillairs à Vélizy-Villacoublay
- la SNCF pour une ligne Noctilien.

Le projet de PLD se structure autour de **trois actions fortes** :

- faire évoluer le **réseau de bus** vers un réseau restructuré et des niveaux de qualité de service renforcés, notamment pour certaines liaisons : fréquence, amplitude, confort, accessibilité...
Les objectifs fixés par le PLD seront mis en œuvre de manière progressive et concertée.
L'attractivité du réseau de bus s'appuiera sur :
 - o des actions d'amélioration de l'offre et de la qualité de service (temps de parcours, régularité, confort, accessibilité...)
 - o une amélioration des lieux d'intermodalité : réaménagement des gares et de leurs accès...
- aménager un **réseau cyclable structurant** à l'échelle du SMBDRV. Les aménagements seront adaptés à l'environnement traversé (pistes, bandes, zones 30, voire simple jalonnement...) et connectés aux itinéraires existants et programmés par les différentes collectivités (communauté d'agglomération de Versailles Grand Parc, Département des Yvelines, communes du SMBDRV...). Des actions complémentaires seront mises en œuvre : stationnement deux-roues, jalonnement, document d'information (plan)...

- **maîtriser :**

- **les conditions de circulation générale**, en hiérarchisant le réseau viaire, en tenant compte de la situation actuelle et des projets structurants ;
- **le stationnement**, dans une triple finalité : **optimiser** l'offre existante, donner la priorité aux chalands et visiteurs dans les zones centrales et **dissuader** l'usage de la voiture pour certains types de déplacements à courte distance. Concrètement, il s'agit de **simplifier** la réglementation en vigueur, de réajuster les zones destinées à la courte durée, d'envisager d'augmenter la rotation de l'occupation du stationnement dans les zones les plus contraintes lorsque des actions en faveur des modes alternatifs seront mises en œuvre, de faire évoluer le rabattement sur gares et enfin, de renforcer le contrôle effectif du stationnement ;
- **le transport et les livraisons des marchandises**, en hiérarchisant le réseau viaire pour définir les accès prioritaires aux zones d'activités et industrielles, ainsi qu'aux centres urbains.

Pour atteindre ces objectifs, les élus du SMBDRV s'engagent sur un programme d'actions multimodal dont l'essentiel sera mis en œuvre dans les 5 années à venir.

La réussite du PLD reposera notamment sur la **capacité de la communauté d'agglomération de Versailles Grand Parc** à animer la mise en œuvre et le suivi du programme d'actions.

Elle s'appuiera sur des structures et des organisations à même d'assurer la durabilité des engagements pris : charte d'aménagement de la voirie et des espaces publics à enrichir, tableau de bord à mettre à jour régulièrement, comités local et technique à réunir en tant que de besoin pour ajuster, préciser, finaliser et mettre en œuvre les actions...

Enfin, l'évolution des comportements modaux étant une tâche de longue haleine, un travail de sensibilisation diffus et récurrent auprès de tous les acteurs concernés (organismes des transports, employeurs, habitants, enfants...) accompagnera la mise en œuvre du PLD. Il se traduira par une incitation à la mise en place de plans de mobilité dans les établissements privés, publics et dans les écoles et par l'élaboration d'un plan de communication comprenant notamment l'organisation et la valorisation d'expérimentation lors de journées événementielles (journée des transports publics par exemple) conduites en partenariat (associations locales, ARENE...).

Le PLD du SMBDRV, déclinaison locale du PDU d'Ile-de-France

Apparus dans la loi d'orientation des transports intérieurs de 1982, les plans de déplacements urbains (PDU) sont rendus obligatoires pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants par la loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie en 1996.

Ils définissent les **principes de l'organisation des transports** de personnes et de marchandises, de la circulation et du stationnement, dans l'optique d'assurer un **équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité** et de facilité d'accès, d'une part et la **protection de l'environnement** et de la santé, d'autre part. Ils portent, dans la loi de 1996, sur un ensemble de thèmes :

- la diminution du trafic automobile ;
- le développement de l'usage des transports collectifs et des moyens de déplacements économes et les moins polluants, notamment la bicyclette et la marche ;
- l'aménagement et exploitation du réseau principal de voirie, afin de rendre plus efficace son usage, notamment en le partageant entre les différents modes de déplacement et en favorisant la mise en œuvre d'actions d'information sur la circulation ;
- l'organisation du stationnement sur le domaine public ;
- le transport et livraison des marchandises, de façon à réduire les impacts sur la circulation et l'environnement ;
- l'encouragement pour les entreprises et les collectivités publiques à favoriser l'utilisation des transports en commun et du covoiturage pour le transport de leur personnel.

Le PDUIF a pour ambition d'assurer un équilibre durable entre les besoins de mobilité des Franciliens et la protection de leur environnement et de leur santé. Il a été **approuvé en 2000**, dans le cadre réglementaire de la loi sur l'air et est **actuellement en cours de révision**.

Il vise, en 5 ans, à :

- une **diminution de 3% du trafic automobile** (en véhicules x kilomètres), différenciée selon les zones de l'agglomération et leur desserte en transports collectifs : diminution de 5% pour les déplacements à l'intérieur de Paris et des départements de la petite couronne et entre Paris et les autres départements et de 2% pour les déplacements internes à la grande couronne et entre la petite et la grande couronne. La part de la voiture particulière dans le nombre des déplacements motorisés internes à la grande couronne devra être ramenée à 85% des déplacements ;
- une **augmentation de 2% de l'usage des transports collectifs**, leur part modale devant représenter le tiers des déplacements domicile travail et domicile-école ;
- une **augmentation de 10% de la part de la marche** pour les déplacements inférieurs à 1 km et pour les trajets domicile-école ;
- le **doublement du nombre des déplacements à vélo** ;
- une augmentation de 3% de la part du transport des **marchandises par le fer et la voie d'eau**.

Ces objectifs se déclinent autour de **quatre axes** :

- préserver le fonctionnement métropolitain,
- imaginer une nouvelle urbanité,
- renforcer la centralité au-delà de la zone dense,
- offrir la rue pour tous et partager l'espace public.

Le PDUIF comprend donc un ensemble d'actions à mettre en œuvre, du quartier à l'ensemble de la métropole francilienne. Aussi, il est nécessaire d'en préciser un certain nombre localement : c'est l'objet du PLD. **Le PLD est l'occasion pour les élus locaux de définir, de manière concertée, une politique locale de déplacements et les moyens de sa mise en œuvre.**

La loi solidarité et renouvellement urbains (2000) fait figurer explicitement les PLD dans la loi d'orientation des transports intérieurs : « En région d'Ile-de-France, le plan de déplacements urbains peut être complété, en certaines de ses parties, par des plans locaux de déplacements qui en détaillent et précisent le contenu. Ils sont élaborés à l'initiative d'un établissement public de coopération intercommunale ou d'un syndicat mixte. »

Sommaire

Volet transports collectifs	14
Volet modes doux et Personnes à Mobilité Réduite.....	119
Volet circulation générale et stationnement, transport et livraisons de marchandises.....	170
Volet gouvernance, évaluation et suivi.....	206