

Syndicat mixte  
du bassin de  
déplacements  
de la Région  
de Versailles

# Plan local de déplacements



CODRA<sup>®</sup>

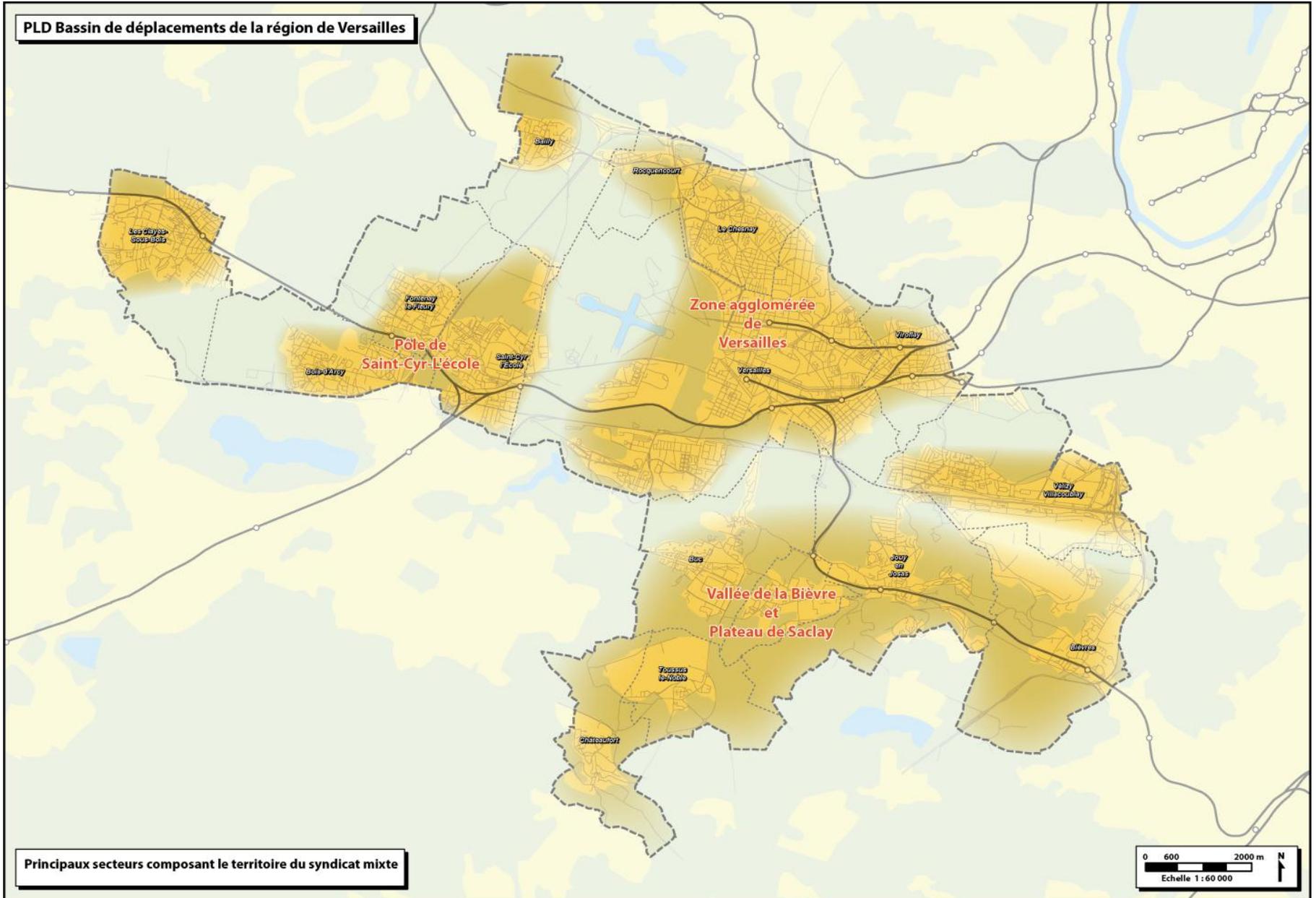
interface transport

## Restitution des ateliers

Phase 2 - comité local intermédiaire

7 mai 2009

# Les secteurs qui composent le PLD





## 1. LE TRANSPORT DE PERSONNES

- 1.1. la desserte en transports en commun
  - la restructuration de l'offre, basée sur la vocation des gares
    - > 2 scénarios évolutifs
  - les autres évolutions de l'offre
  - l'amélioration des conditions de circulation des bus
- 1.2. la place accordée à la voiture dans la politique de déplacements
  - l'organisation de la circulation générale
  - l'organisation du stationnement
- 1.3. la politique en faveur des circulations douces
  - rappel du schéma directeur
- 1.4. la prise en compte des PMR

## 2. LE TRANSPORT DE MARCHANDISES

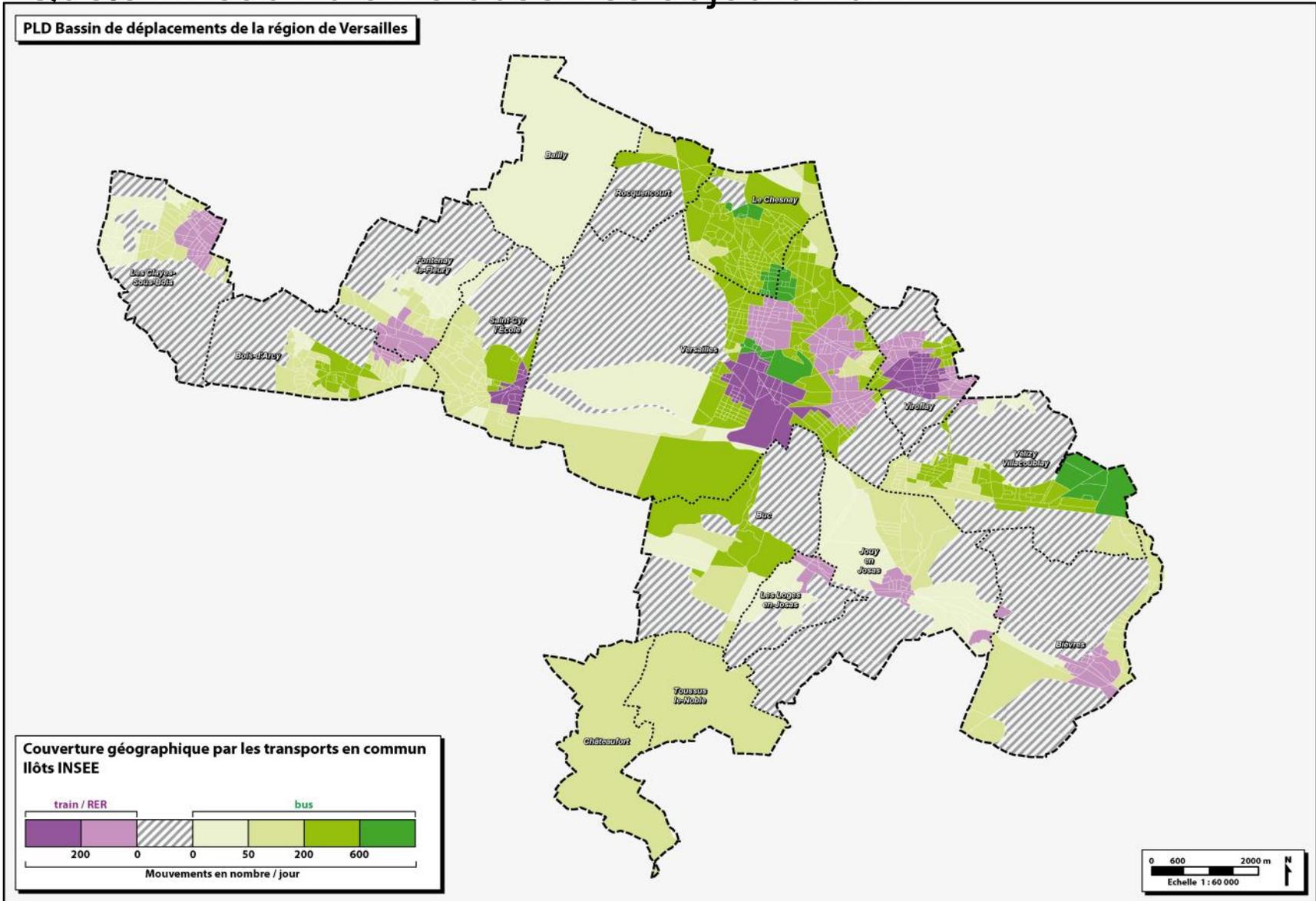
- 2.1. vers une harmonisation réglementaire
- 2.2. vers un meilleur accueil des véhicules

## 3. L'ORCHESTRATION DE LA POLITIQUE DE DEPLACEMENTS

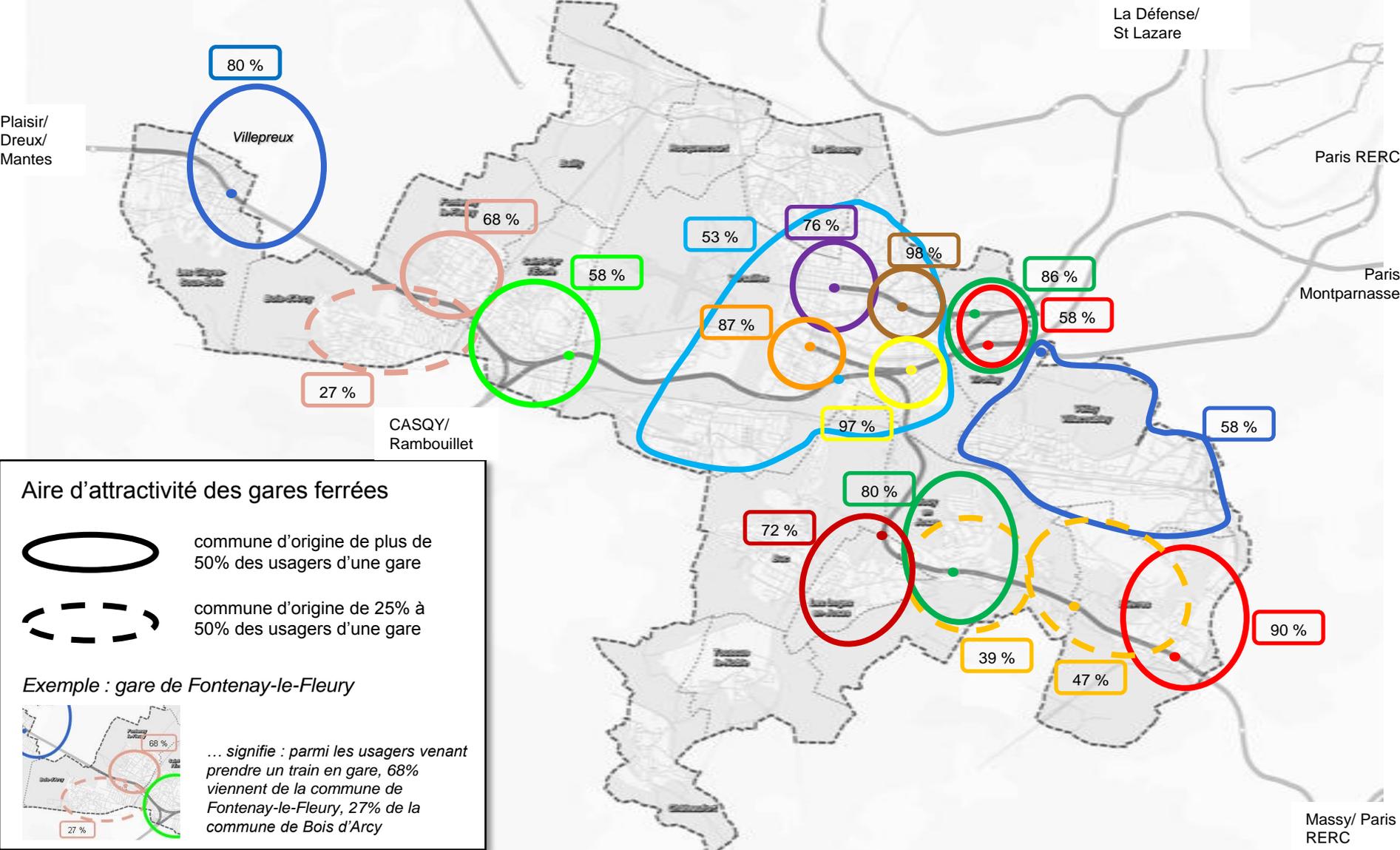
- 3.1. inciter et accompagner les démarches locales
- 3.2. développer les pratiques de covoiturage
- 3.3. orchestrer l'organisation des déplacements

# 1. LE TRANSPORT DE PERSONNES

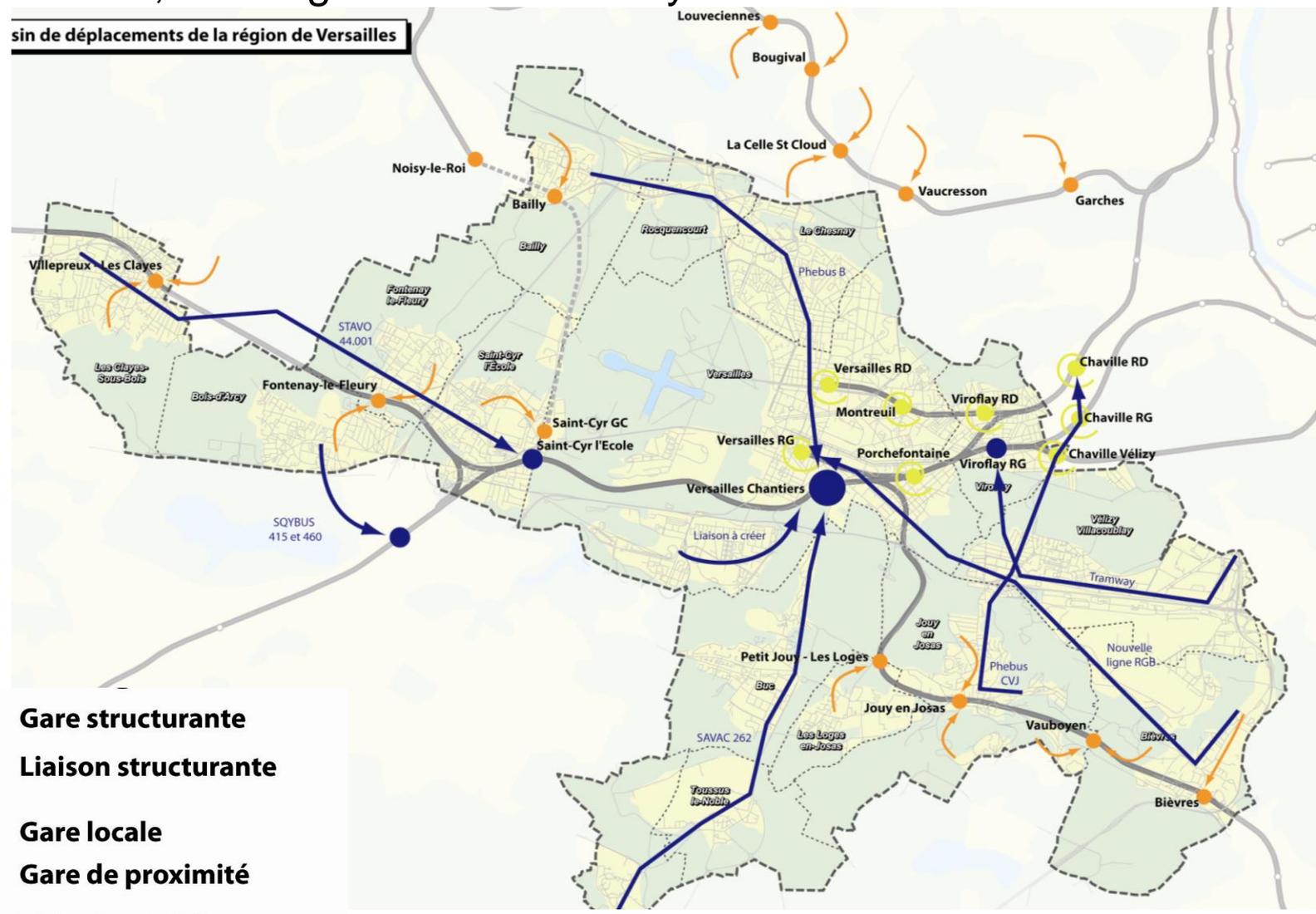
- Quels niveaux d'offre observés aujourd'hui ?



## Quelles aires d'attractivité pour les gares observées aujourd'hui ?



- L'appui sur le réseau lourd :
  - scénario 1, envisageable à court-moyen terme



- Scénario 1 : le réseau de gares structurantes :
  - définition :
    - gare bénéficiant d'un fort niveau d'offre (>200 mouvements/jour environ)
    - gare attractive à l'échelle du PLD et connaissant une fréquentation élevée (> 5 000 montants/jour environ)
    - gare desservie par une liaison structurante en bus ou car drainant des usagers en provenance de plusieurs communes alentours (liaison >75% standards mobiliens)
  - objectifs de parts modales de rabattement (hors correspondances train x train)
    - rabattement en transports en commun > 35%
    - rabattement en voiture <15%

	Montants (hors correspondances train x train)	Parts modales de rabattement			Objectifs principaux
		Marche	TC	Voiture	
<b>Versailles Chantiers</b>	25885	46%	42%	6%	Renforcement des liaisons structurantes en rabattement Suivi du projet de pôle avec un objectif de maintien des parts modales
<b>Saint-Cyr</b>	6960	43%	34%	<b>23%</b>	Création d'une liaison structurante en rabattement Objectif de réduction de la part de la voiture Résorption des dysfonctionnements
<b>Viroflay Rive Gauche</b>	<b>4153</b>	72%	<b>10%</b>	<b>18%</b>	Accompagnement de l'arrivée du tramway : augmentation de la fréquentation de la gare, amélioration de l'offre bus en rabattement et report de la voiture vers les transports en commun

Donnée destinée à évoluer dans le cadre du scénario proposé

XXX

- Scénario 1 : les gares locales:
  - définition :
    - gare bénéficiant d'un niveau d'offre moyen ou faible (<200 mouvements)
    - gare attractive à l'échelle de la commune et des communes limitrophes et connaissant une fréquentation moyenne ou faible (< 5 000 montants/jour environ)
    - gare située en zone peu dense
  - objectifs de parts modales de rabattement (hors correspondances train x train)
    - rabattement en transports en commun > 20%
    - rabattement en voiture <20%

	Montants (hors correspondances train x train)	Parts modales de rabattement			Objectifs principaux
		Marche	TC	Voiture	
Villepreux - Les Clayes	3540	61%	14%	24%	Réduction du report en voiture particulière depuis Villepreux, résorption des dysfonctionnements locaux
Fontenay-le-Fleury	2000	64%	21%	13%	Maintien des parts modales
Jouy-en-Josas	1120	59%	24%	16%	Maintien des parts modales
Bièvres	730	74%	11%	12%	Maitien des parts modales
Vauboyen	220	87%	1%	11%	Organisation du rabattement en voiture
Petit Jouy - Les Loges	170	77%	0%	19%	Organisation du rabattement en voiture

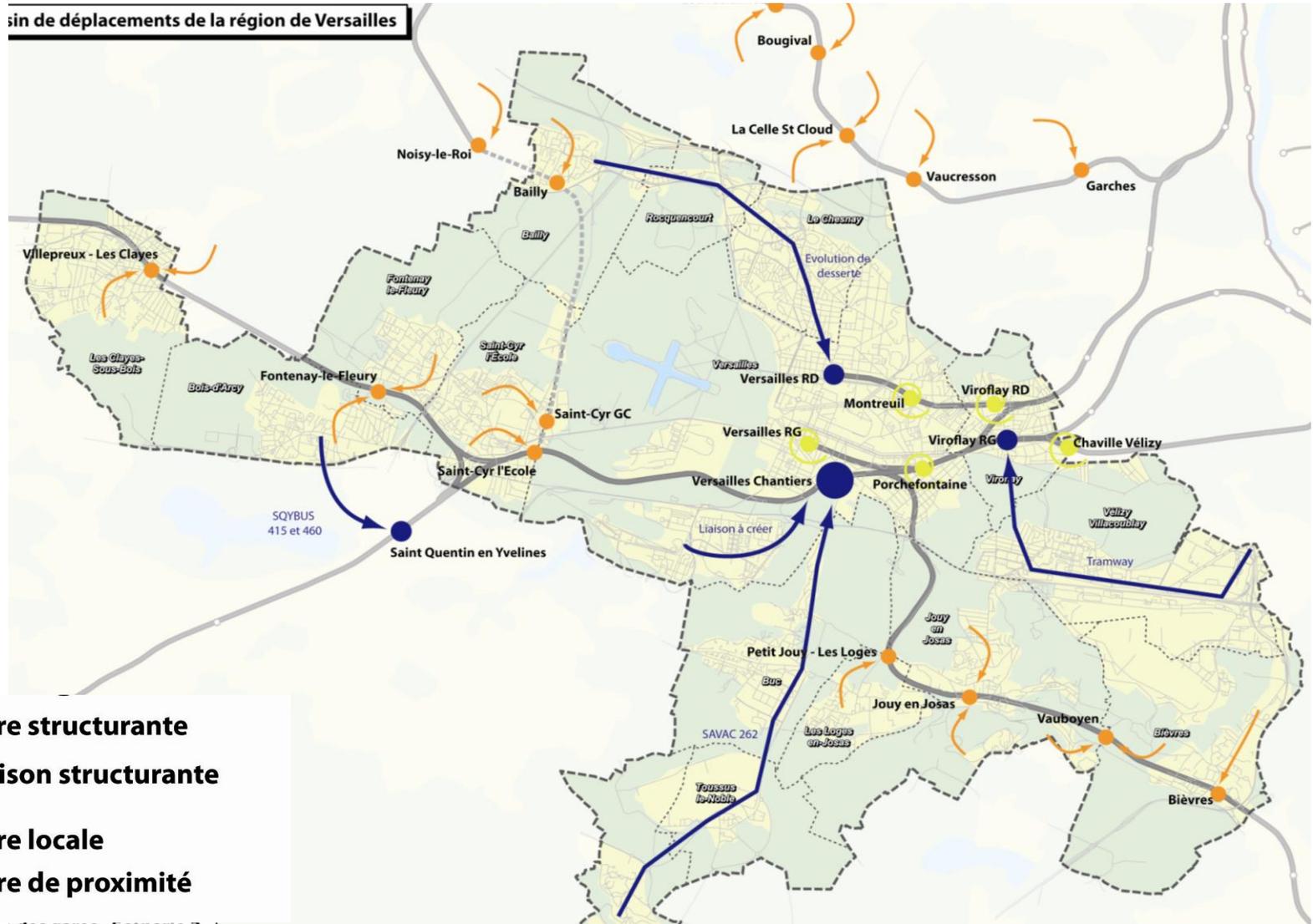
Donnée destinée à évoluer dans le cadre du scénario proposé

XXX

- Scénario 1 : les gares de proximité :
  - définition :
    - gare bénéficiant d'un niveau d'offre moyen ou faible (<200 mouvements)
    - gare attractive à l'échelle du quartier et connaissant une fréquentation moyenne ou faible (< 5 000 montants/jour environ)
    - gare située en zone dense
  - objectifs de parts modales de rabattement (hors correspondances train x train)
    - rabattement en transports en commun > 20%
    - rabattement en voiture <10%

	Montants (hors correspondances train x train)	Parts modales de rabattement			Objectifs principaux
		Marche	TC	Voiture	
<b>Versailles Rive Droite</b>	<b>9480</b>	52%	37%	9%	Maintien des parts modales; Diminution de fréquentation à prévoir dans le cadre d'un renforcement de la fréquentation de Versailles Chantiers
<b>Versailles Rive Gauche</b>	<b>8680</b>	65%	21%	<b>13%</b>	Gare devant bénéficier d'un traitement particulier du fait de la fréquentation touristique Limitation du rabattement en voiture
<b>Montreuil</b>	3670	79%	9%	<b>11%</b>	Limitation du rabattement en voiture
<b>Chaville - Vélizy</b>	3260	52%	25%	<b>21%</b>	En articulation avec l'arrivée du tramway à Viroflay Rive Gauche, réduction de la fréquentation et du rabattement en voiture
<b>Viroflay Rive Droite</b>	2390	73%	<b>9%</b>	<b>15%</b>	Réduction de la part de la voiture au profit des transports en commun en articulation avec une amélioration de la desserte locale en bus
<b>Porchefontaine</b>	1270	91%	2%	6%	Améliorations des conditions de rabattement en modes doux

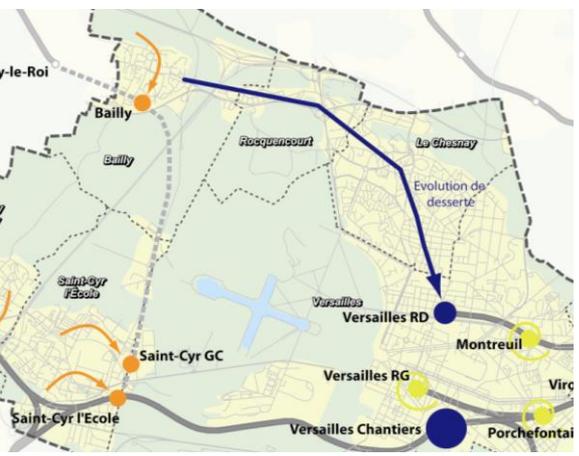
- L'appui sur le réseau lourd :
  - scénario 2, à maturité



- Au nord du territoire, trois variantes envisageables :

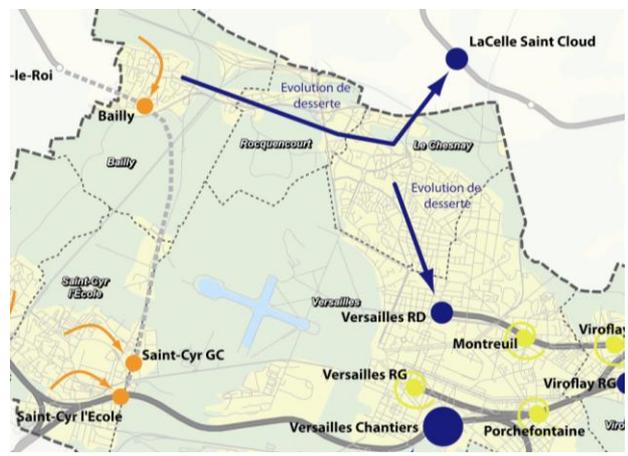
### Variante 1 :

prioriser un rabattement pour toutes les communes du PLD vers une gare structurante du PLD (Versailles Rive Droite par exemple)



### Variante 2 :

pour les territoires situés les plus au nord du PLD, améliorer la desserte vers une gare structurante de la ligne de St Nom la Bretèche (la Celle St Cloud, Vaucresson...)



### Variante 3

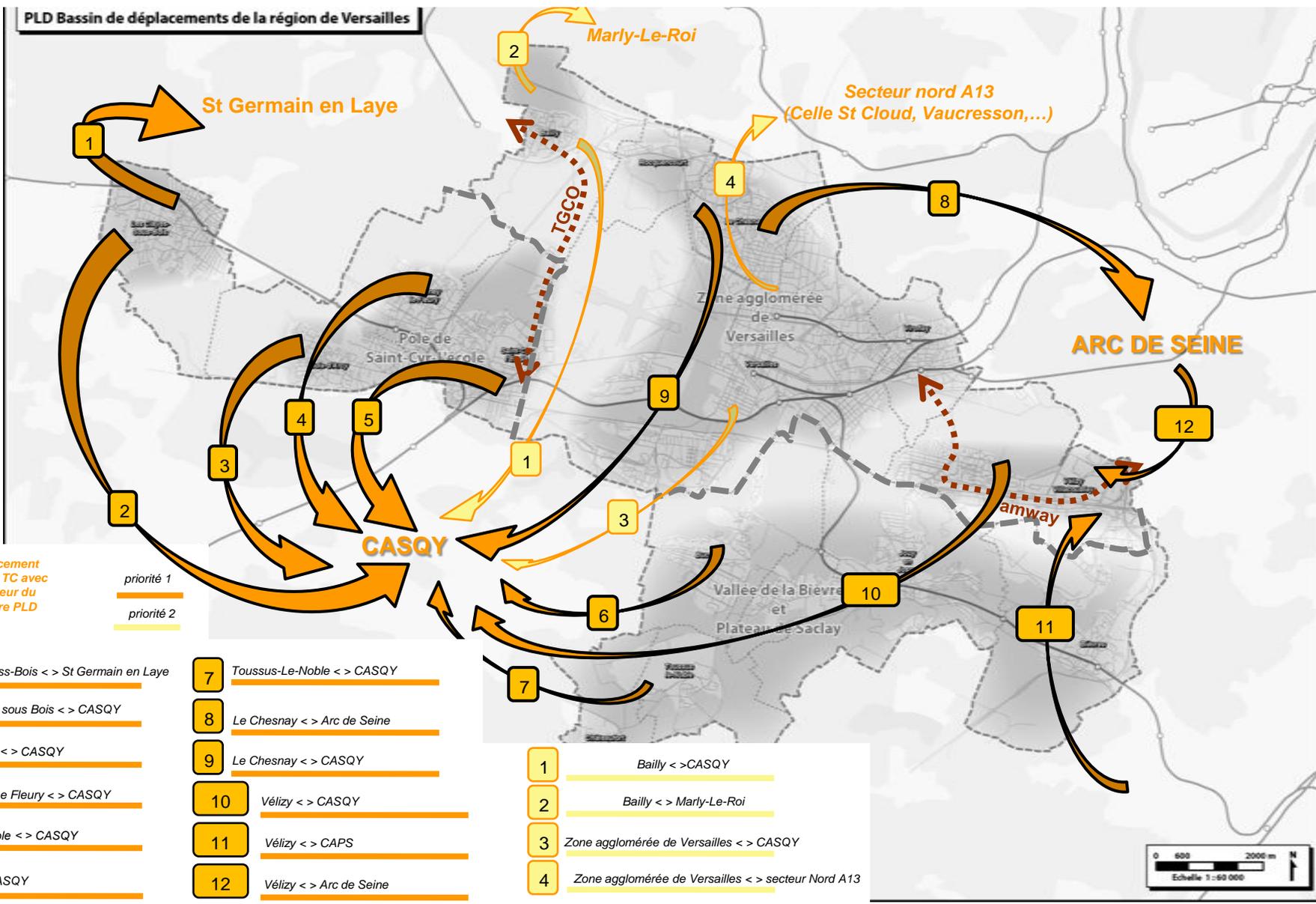
Répartir le rabattement sur l'ensemble des gares locales et de proximités situées aux abords :



# 1.1. La desserte en transports en commun

- Scénario 2 :
  - une mise à profit de l'ensemble des gares du PLD :
    - un réseau limité de gares structurantes :
      - Versailles Chantiers, Versailles Rive Droite, Viroflay rive gauche
    - de nombreuses gares locales
      - à l'ouest : Saint Cyr, Villepreux les Clayes, Fontenay-le-Fleury
      - les gares de la vallée de la Bièvre
    - des gares de proximité en secteur dense
      - à Versailles et Viroflay
  - des « liaisons structurantes » reportées sur l'offre en train (RER C, ligne de Plaisir...)
  - des objectifs pour les gares similaires à ceux du sc. 1 excepté pour :
    - Versailles Rive droite : un objectif de gare structurante dans l'hypothèse de l'amélioration de la ligne Transilien vers St Lazare
    - Saint Cyr : une gare destinée en priorité aux rabatants locaux

## Les carences de desserte : liaisons vers l'extérieur du PLD

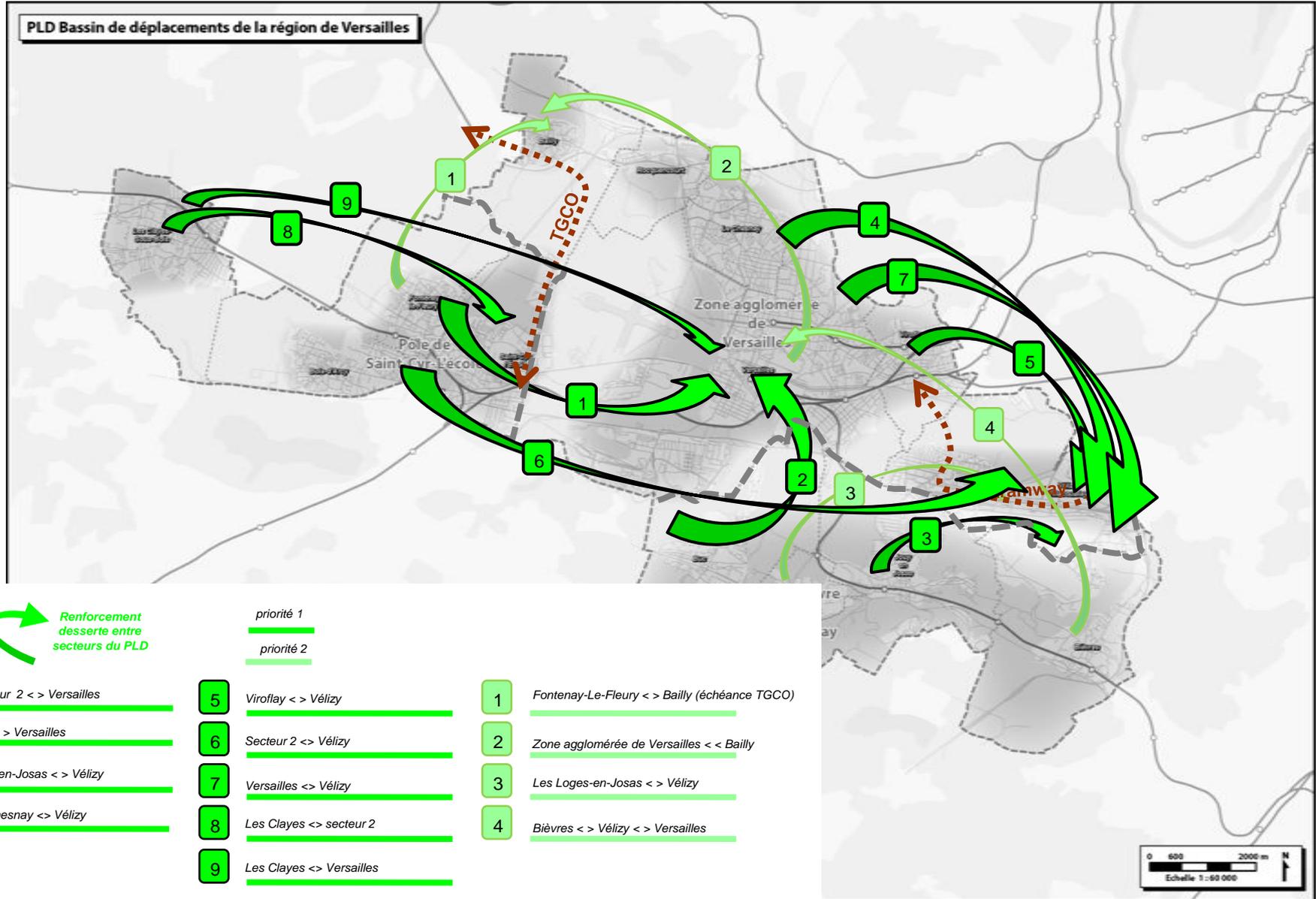


- 1 Les Clayes-ss-Bois < > St Germain en Laye
- 2 Les Clayes sous Bois < > CASQY
- 3 Bois d'Arcy < > CASQY
- 4 Fontenay Le Fleury < > CASQY
- 5 St Cyr L'Ecole < > CASQY
- 6 Buc < > CASQY

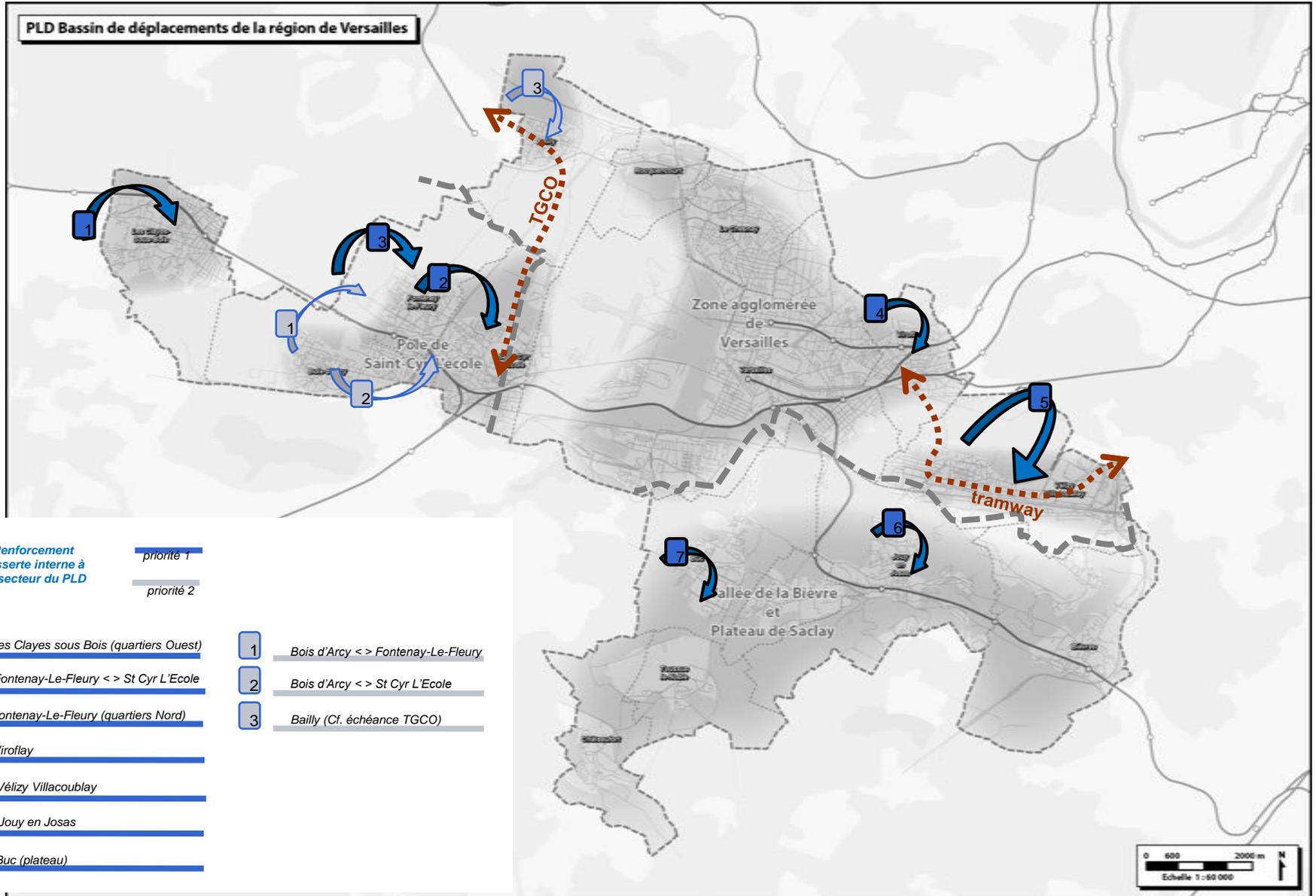
- 7 Toussus-Le-Noble < > CASQY
- 8 Le Chesnay < > Arc de Seine
- 9 Le Chesnay < > CASQY
- 10 Vélizy < > CASQY
- 11 Vélizy < > CAPS
- 12 Vélizy < > Arc de Seine

- 1 Bailly < > CASQY
- 2 Bailly < > Marly-Le-Roi
- 3 Zone agglomérée de Versailles < > CASQY
- 4 Zone agglomérée de Versailles < > secteur Nord A13

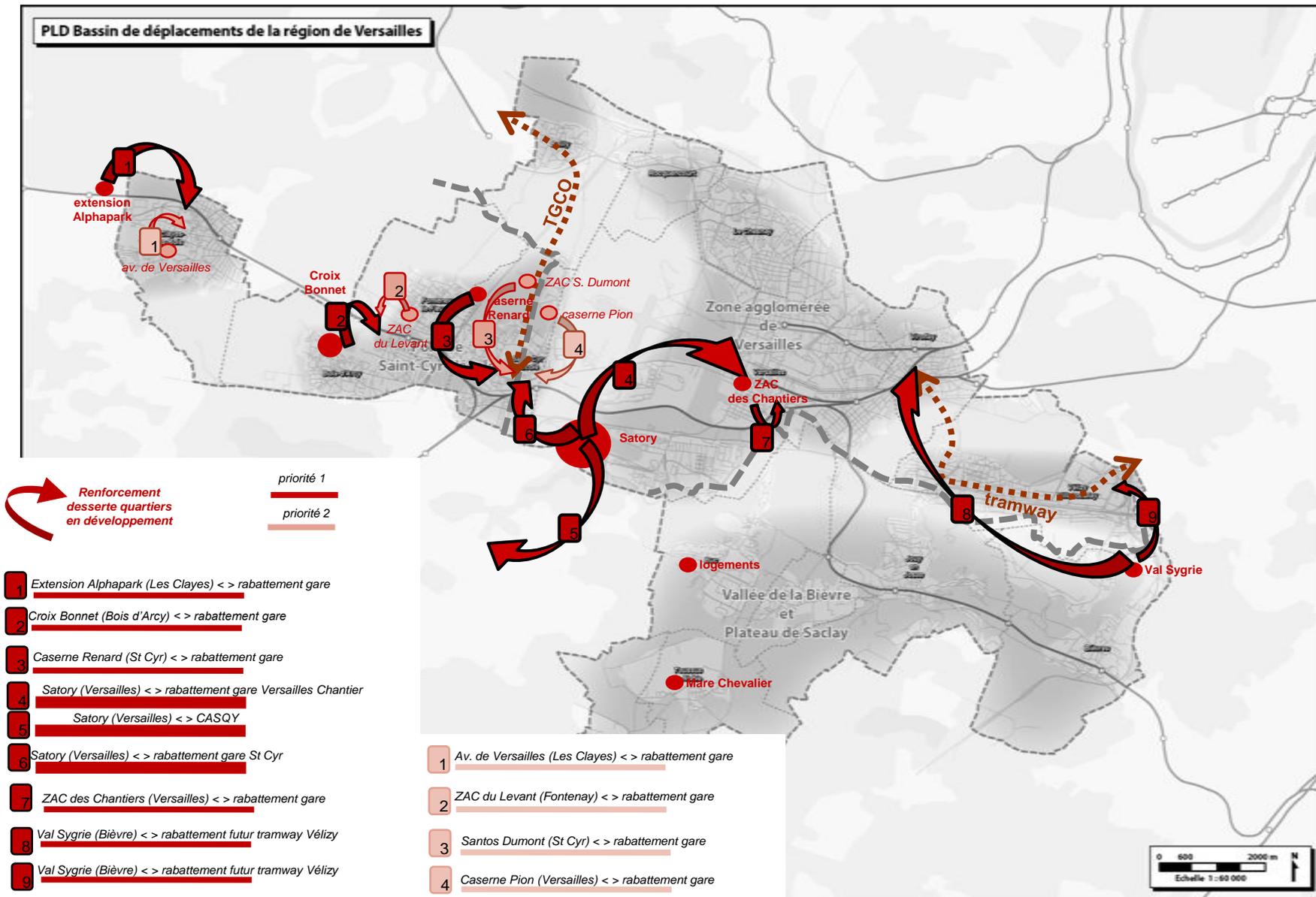
## Les carences de desserte: liaisons inter-secteurs



- Les carences de desserte: dessertes internes aux secteurs

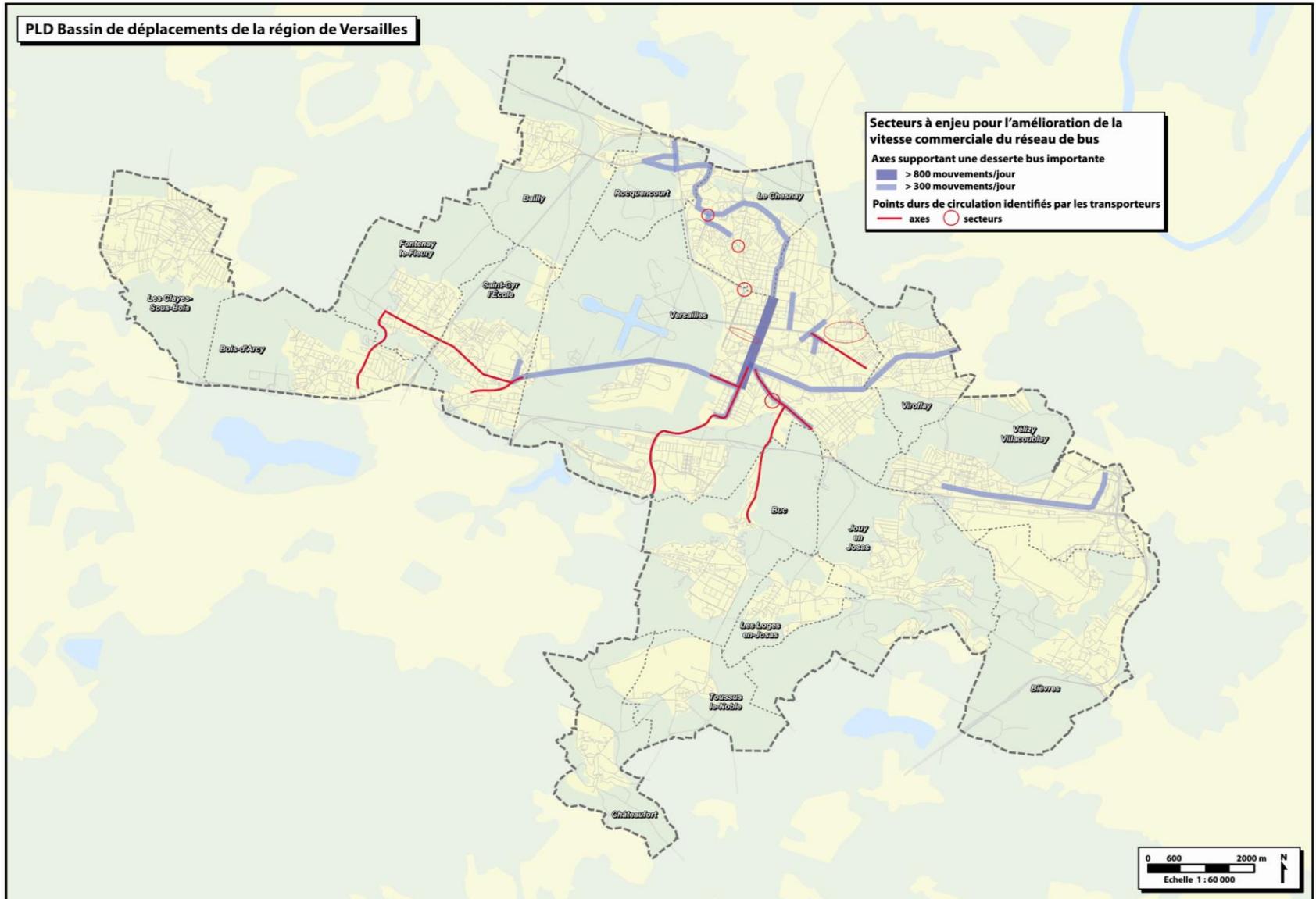


## Les carences de desserte : desserte des quartiers en développement



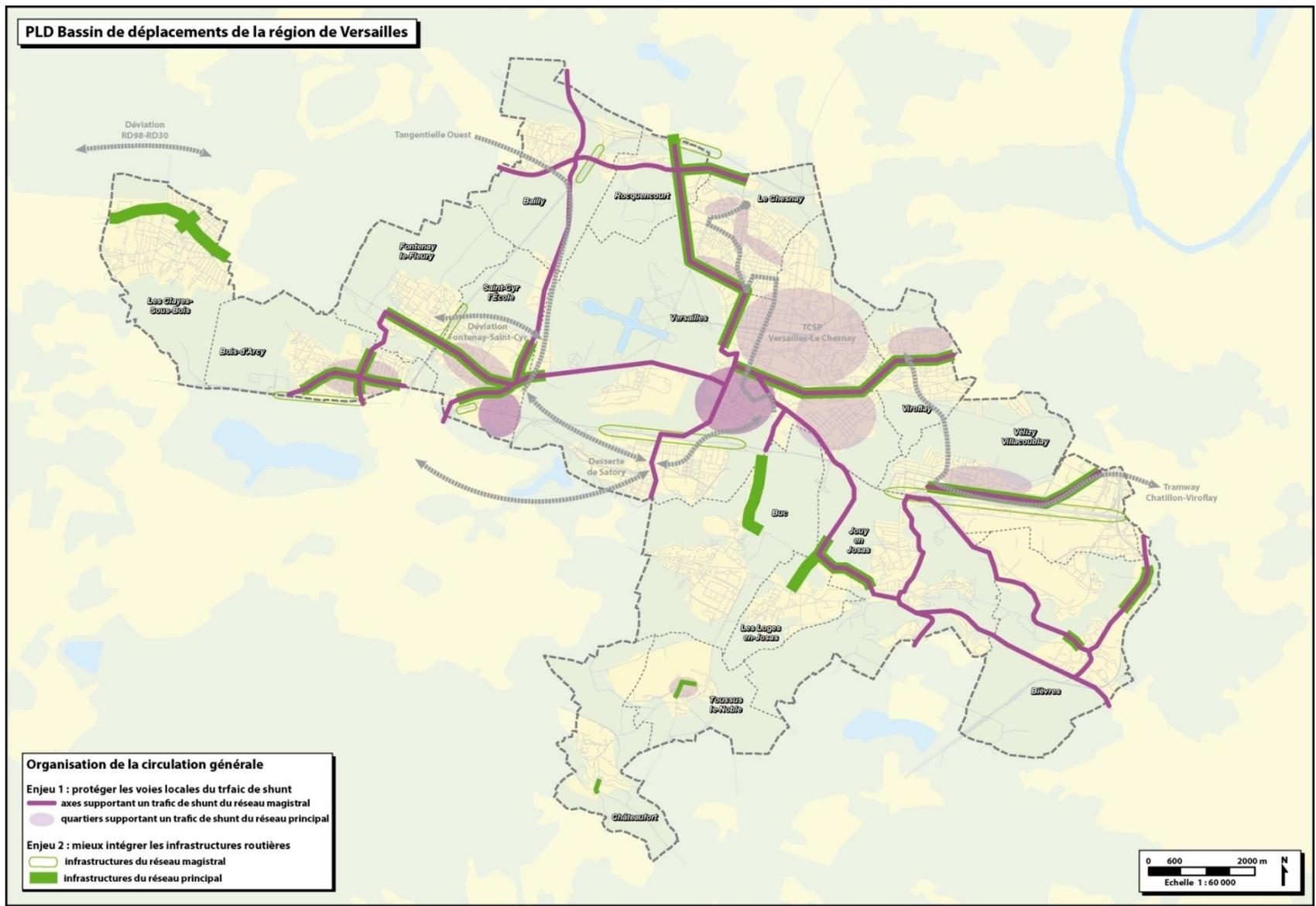
- Les moyens envisageables pour combler les carences :
  - appui sur l'offre ferrée : cf. vocation des gares
    - *exemple : liaison Les Clayes sous Bois <> Versailles*
  - évolution de l'offre bus existante :
    - renforcement d'offre
      - *exemple : liaison Buc <> Versailles par la ligne SAVAC 262*
    - évolution de tracés
      - *exemple : restructuration du réseau de Vélizy à l'horizon du tramway*
  - création d'une nouvelle desserte bus :
    - *exemple : liaison Le Chesnay <> Arc de Seine*

- L'amélioration des conditions de circulation des bus



- Les actions complémentaires au renforcement d'offre :
  - amélioration de l'intermodalité (bus/train et bus/bus)
    - amélioration des conditions de correspondances dans les pôles d'échange :
      - traitement des cheminements (cf. détails par pôle)
      - coordination des horaires
      - pour aller plus loin... : procédures pour permettre de gérer les correspondances en cas d'aléas
    - diffusions d'informations à l'échelle des territoires et non des transporteurs :
      - plans de réseaux communs à plusieurs transporteurs
      - information bus dans les gares
      - pour aller plus loin... : site internet à l'échelle du territoire du PLD
  - amélioration de la qualité de service :
    - traitement des points d'arrêts dans un souci de sécurité, lisibilité et confort (articulation avec le SDA)
    - accélération du renouvellement du matériel (articulation avec le SDA)
    - dans la zone agglomérée :
      - déploiement d'un SAEIV
      - lancements d'actions innovantes (bus propres...)

## ■ L'organisation de la circulation générale



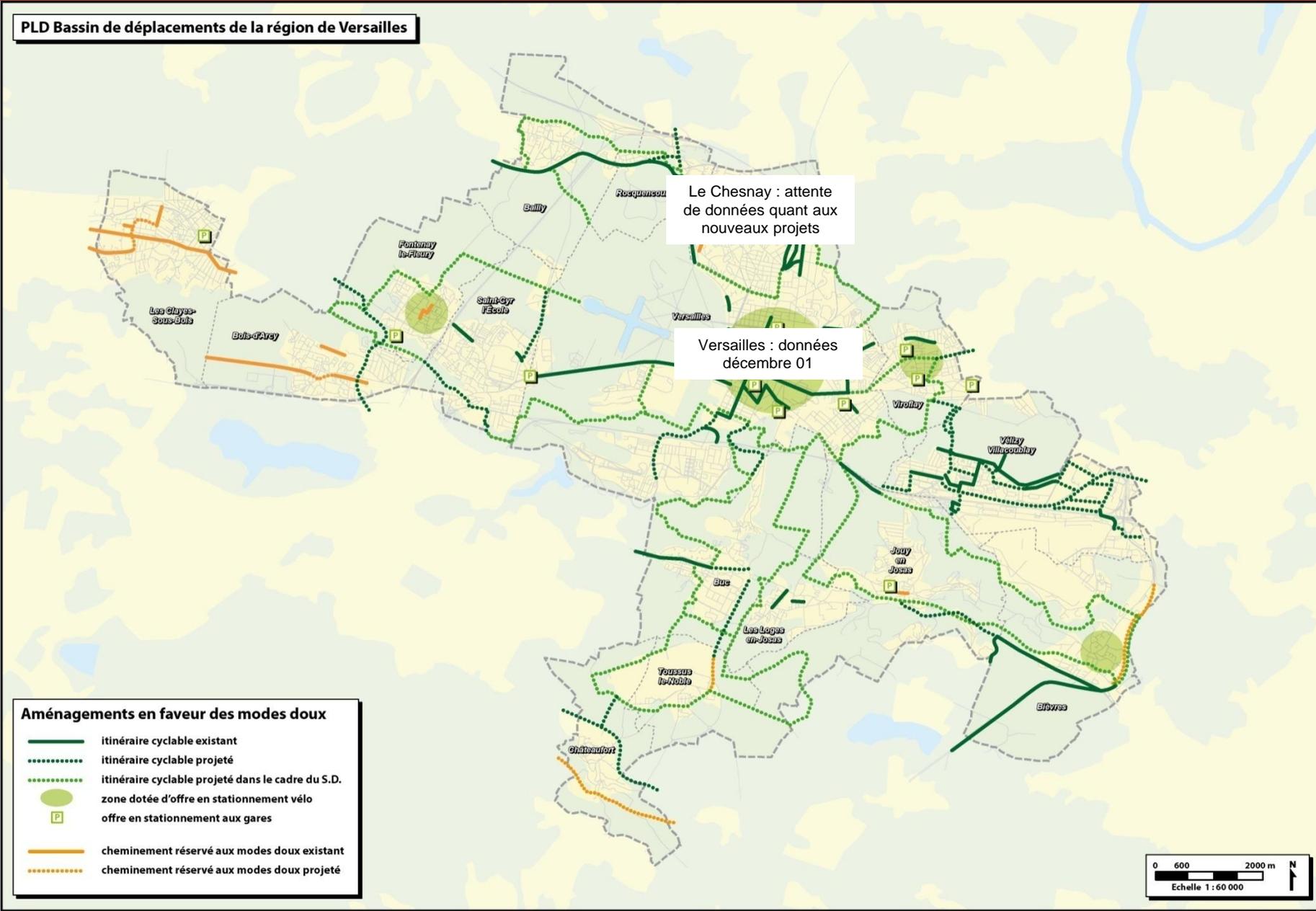
### ■ Mise en cohérence des politiques de stationnement

Différents degrés de mise en cohérence :

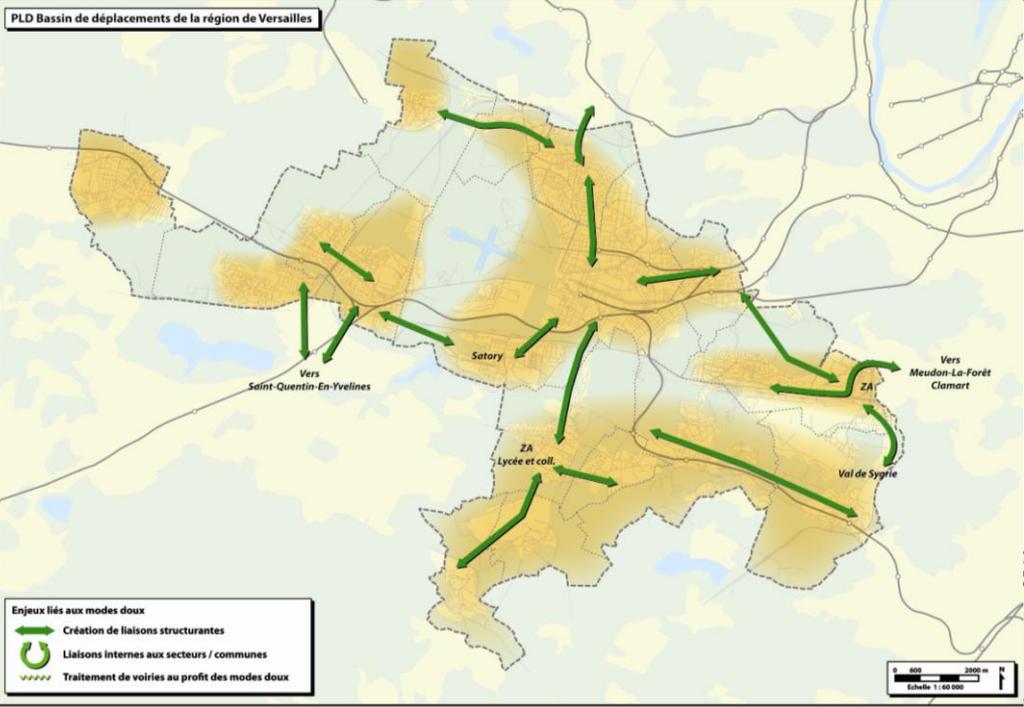
- **au niveau des gares** : des évolutions des offres en stationnement en lien avec les vocations des gares (structurantes, locales,...)
- **à l'échelle de chacune des communes**, des mises en cohérence
  - entre les différents secteurs des communes
  - en tenant compte du niveau de desserte en transport en commun existant et à venir
  - entre les différentes vocations : parkings/voirie, visiteurs/actifs/résidents...
- **à l'échelle de la zone agglomérée de Versailles**, vers une politique de stationnement cohérente
  - des secteurs réglementés (durée limitée/ payant) définis à l'échelle de la zone agglomérée
  - une même politique tarifaire
  - des normes de stationnement dans les PLU cohérentes

La nécessaire résorption de dysfonctionnements ponctuels :

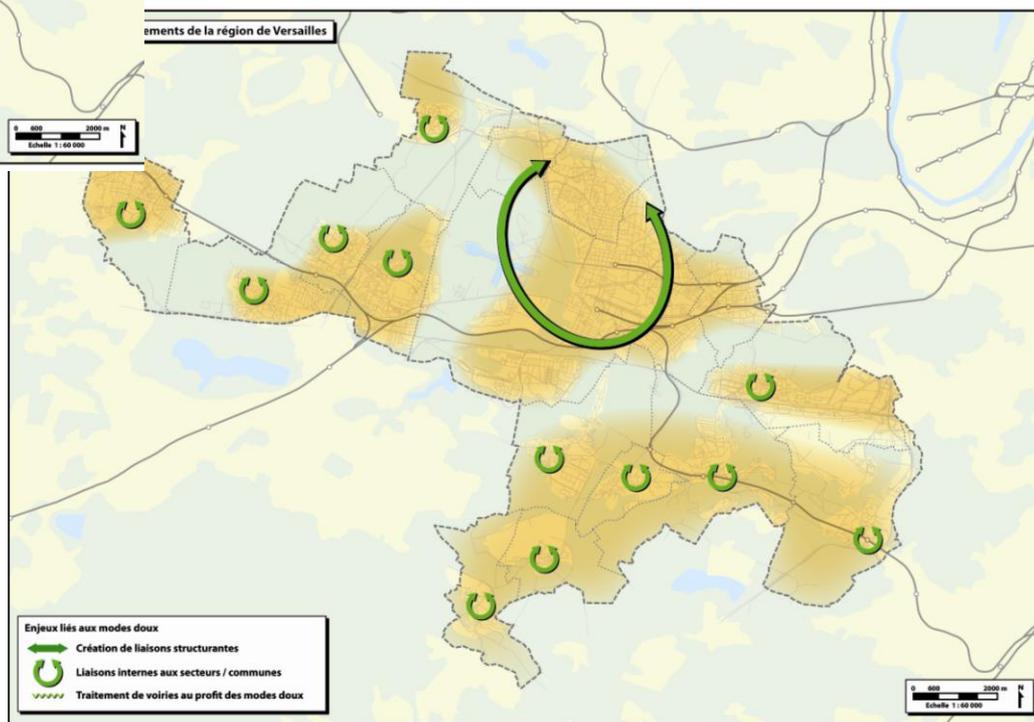
- évolution de la réglementation pour favoriser certains types de rabattement
- évolution quantitative de l'offre



- En faveur des piétons :
  - la réduction des coupures dues aux infrastructures
  - l'amélioration du rabattement sur gare
  - dans les centre-bourgs, amélioration de la sécurité des piétons
  - pour aller plus loin... : en zone agglomérée :
    - définition d'une charte d'aménagement de la voirie et des espaces publics
    - programmation d'aménagements qualitatifs sur les sites les plus fréquentés, aux abords des générateurs...
    - programmation des zones 30
- En faveur des cycles :
  - la définition d'un réseau de liaisons cyclables structurantes
  - des réseaux internes en complément, à l'échelle communale
  - amélioration du rabattement sur gare
  - pour aller plus loin.... : en zone agglomérée
    - définition d'une charte pour les aménagements cyclables
    - définition et programmation d'un réseau interne à la zone



Réseau structurant



Réseaux internes

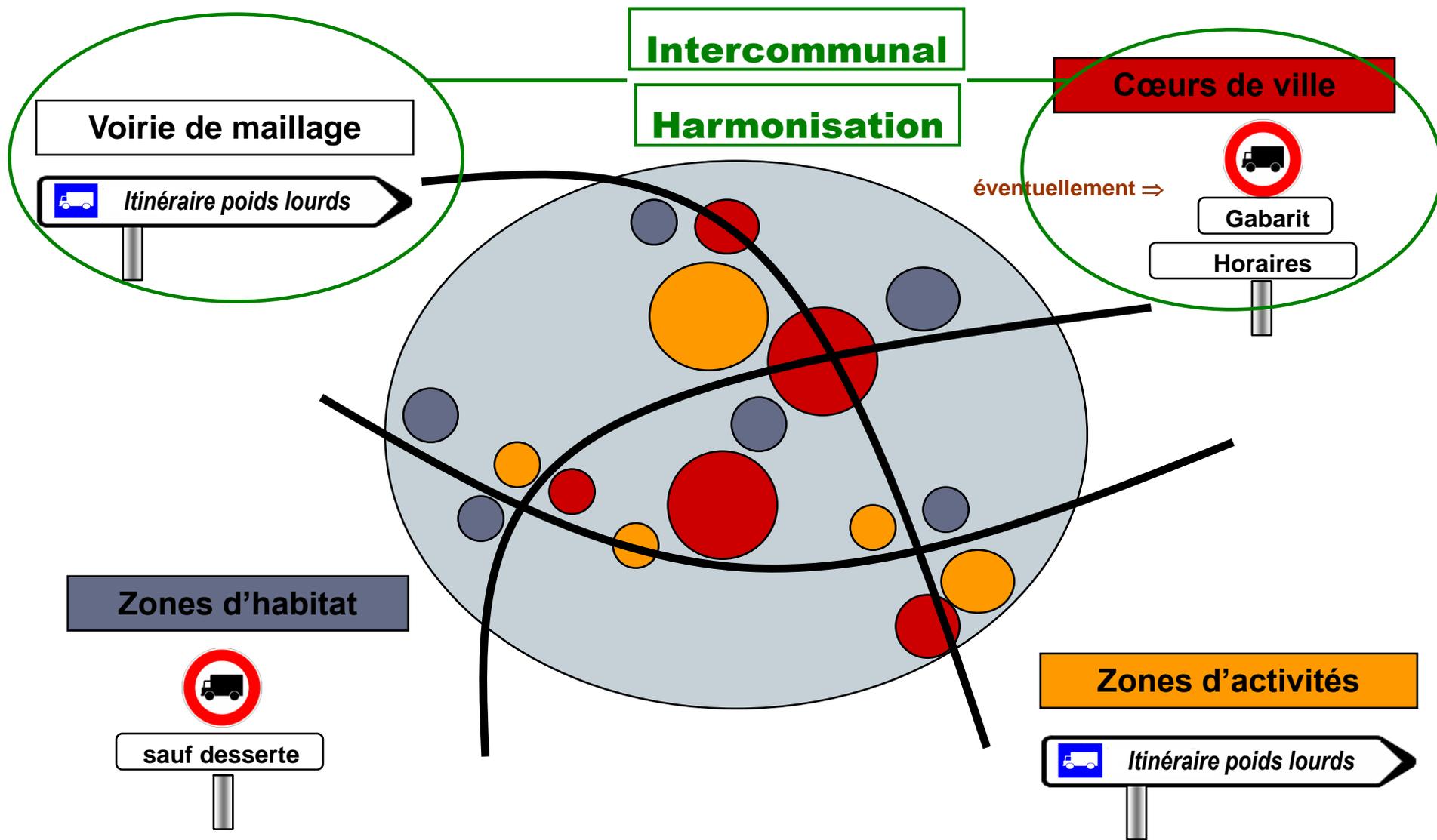
- Mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics :
  - la législation (loi du 11 février 2005 et décret du 21 décembre 2006)
    - programmation :
      - plan de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics
      - échéance : décembre 2009
      - compétence : Versailles Grand Parc et, hors VGP, communes
    - réalisation
      - pas de date limite
      - compétence : gestionnaires de voirie
  - les orientations pour le PLD :
    - réaliser les plans de mise en accessibilité de la voirie pour hiérarchiser et programmer la mise en accessibilité, en articulation avec les autres actions du PLD : requalifications de voiries, mise en accessibilité des points d'arrêt...
    - pour aller plus loin...
      - réaliser un plan de mise en accessibilité à l'échelle du territoire du PLD
      - établir une charte d'aménagement de voirie en fonction des typologies urbaines

- Mise en accessibilité des systèmes de transport :
  - la législation (loi du 11 février 2005 et directive du 13 avril 2006)
    - programmation :
      - Schéma Directeur d'Accessibilité (SDA)
      - échéance : février 2008
      - compétence : STIF
    - réalisation
      - février 2015
      - compétence : STIF
  - les orientations pour le PLD :
    - concertation avec le STIF et les transporteurs
    - intégrer le volet accessibilité dans les actions relevant des acteurs locaux :
      - articuler la mise en accessibilité des points d'arrêts avec la mise en accessibilité de la voirie
      - intégrer le volet accessibilité lors de la mise en œuvre de services connexes au transport (outils de communication par exemple)

## **2. LE TRANSPORT DES MARCHANDISES**

Atouts	Faiblesses
<b>Cadre réglementaire du transport de marchandises</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Réglementation marchandises existante sur tout le territoire du syndicat mixte</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Réglementations à caractère défensif.</li> <li>○ Réglementations prises à l'échelle communale sans réflexion globale</li> </ul>
<b>Accueil des véhicules de livraisons</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Existence d'aires de livraison dans les secteurs à forte concentration d'activités commerciales</li> <li>○ Des emplacements d'aires de livraison à encourager (devant une entrée charretière, en lincoln, en début de tronçon)</li> <li>○ Intégration des emplacements réservés à la livraison sur emprise privée</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Des aires de livraison non-conformes à l'instruction interministérielle</li> <li>○ Longueurs d'aires très diverses et parfois trop petites (moins de 10 m)</li> <li>○ Conflits d'usages liés à l'occupation des aires par des véhicules en stationnement</li> </ul>
<b>Accessibilité et circulation des véhicules utilitaires</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Présence d'infrastructures autoroutières et de nombreux échangeurs pour assurer l'accessibilité des zones d'activités du territoire</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Problème de transit de poids lourds en zone urbaine pour accéder à certaines zones d'activités</li> </ul>

- **Deux principaux enjeux** identifiés à l'échelle du syndicat mixte :
  - **l'harmonisation réglementaire** et la définition des itinéraires d'accès et de contournement
  - **la gestion de l'accueil des véhicules** utilitaires en centre urbain dense



- Vers une harmonisation réglementaire...

Objectif	Actions proposées
<b>Repenser les itinéraires Poids Lourds</b>	Identifier des itinéraires de déviation pour le trafic de transit et des itinéraires d'accès. Optimiser la voirie départementale pour la desserte des pôles générateurs du syndicat mixte
<b>Définir les conditions d'accès dans les centres-villes</b>	Mettre en place des réglementations d'accès sur le transport de marchandises basées sur des critères communs. Définir les paramètres réglementaires et les créneaux horaires
<b>Rapprocher les réglementations communales afin d'en améliorer la lisibilité et le respect</b>	Mettre à disposition des communes un guide d'aide à la rédaction des arrêtés

## ▪ Vers un meilleur accueil des véhicules...

Objectif	Action proposée
<b>Partage des aires de livraison</b>	<p>Réserver un emplacement aux livraisons dans un créneau horaire restreint (aires multi-usages).</p> <p><i>Remarque : système mis en place par Versailles en juin 2008.</i></p> <p><i>Il s'agira donc d'harmoniser les réglementations des aires de livraison sur le territoire du syndicat mixte pour plus de lisibilité auprès des chauffeurs-livreurs</i></p>
<b>Implantation de nouvelles aires et mises en conformité</b>	<p>Retenir des principes de signalisation, de dimensionnement et de positionnement des aires de livraison. Elaborer un audit des aires de livraisons afin de dimensionner leur mise en conformité et leur localisation en lien avec le linéaire commercial</p>
<b>Intégrer des normes de livraisons dans les PLU</b>	<p>Ajouter une mention du type "<i>obligation de construire les emplacements nécessaires pour assurer toutes les opérations de chargement, déchargement et manutention. Ces emplacements doivent permettre (accessibilité, taille) l'accueil de véhicules de tel type de gabarit</i>".</p> <p>Prévoir les conditions d'un contrôle et introduire l'obligation d'aménager des zones de livraison pour les établissements déjà existants</p> <p>Art. R. 111-4 du Code de l'urbanisme</p>
<b>Créer des points d'accueil des livraisons (ELU)</b>	<p>Etudier la faisabilité d'une offre de ce type sur le territoire du Syndicat mixte (en privilégiant les secteurs à forte concentration d'activités commerciales, quartiers versaillais et Le Chesnay par exemple).</p>

# **3 : LA GOUVERNANCE ET LA SENSIBILISATION DES HABITANTS ET VISITEURS**

## ▪ La gouvernance et la sensibilisation :

**- faire évoluer les pratiques vers les modes de transports alternatifs à la voiture individuelle**

- > faciliter le covoiturage domicile-travail, le systématiser pour les déplacements professionnels*
- > favoriser l'utilisation des transports collectifs existants pour les trajets domicile-travail*
- > offrir des conditions appropriées d'utilisation des modes doux (vélo, marche...)*
- > sensibiliser aux enjeux environnementaux, sociaux et économiques de la mobilité*

**- développer un savoir-faire qui puisse être valorisé au service d'autres établissements**, pour tendre à l'exemplarité des administrations et collectivités en matière d'approche durable des déplacements

Objectif 1 : inciter et accompagner les démarches locales (entreprises,...)

Objectif 2 : orchestrer la politique des déplacements sur l'ensemble du territoire (voire au-delà)

Objectif	Action
<b>Objectif 1 : inciter et accompagner les démarches locales</b>	
Organiser les initiatives privées d'amélioration des conditions de desserte	identifier les dessertes privées concurrentes de l'offre en transport public
	inciter et accompagner les générateurs à inscrire les dessertes privées pertinentes dans des démarches de planification globales des déplacements (« plans de mobilité »)
Perfectionner le service de covoiturage de Versailles Grand Parc	Faire connaître le service
	Inscrire la pratique du covoiturage dans la « chaîne de déplacements » : - aménager des parkings dédiés au covoiturage, si possible à proximité des axes de voiries structurants - inscrire le service de covoiturage comme composante des plans de mobilité
<b>Objectif 2 : orchestrer la politique des déplacements sur l'ensemble du territoire</b>	
Organiser la concertation entre VGP et les collectivités membres	Mettre en place un groupe de travail réunissant les techniciens de chaque collectivité et se tenant à un rythme régulier à définir (une fois par trimestre, par exemple)
Suivre et évaluer le PLD	Mettre en place un outil de suivi de la mise en œuvre du PLD

# SUITE DE LA MISSION

Validation  
février  
2009

## PHASE 1 : DIAGNOSTIC

*Validé le 6 février 2009*



Février à juin  
2009

## PHASE 2 : ORIENTATIONS

Etape 1 : identification des orientations



Etape 2 : consolidation et évaluation

Etape 3 : validation des orientations et  
d'une stratégie de mise en œuvre

Présentation des orientations (6 ateliers) 

Comité local intermédiaire (7 mai 2009) 

Séminaire avec les associations (14 mai 2009)

Validation en comité local (17 juin 2009)

Juin à octobre  
2009

## PHASE 3 : ETABLISSEMENT DU PLD

Etape 1 : programme d'actions

Formalisation du programme d'action, fiches actions, groupes de travail, présentation en comité local

Etape 2 : consolidation

Séminaire, entretiens avec les communes, validation en comité local