

Cœur d'Yvelines



Compte rendu

**Commission
Transport et Mobilités**

Vendredi 15 novembre 2024

Commission Transport et Mobilités

Vendredi 15 novembre 2024

Ordre du jour

I- Rendu de l'Etude mobilités sur le territoire intercommunal

II- Consultation pour avis sur le PDMIF arrêté

III- Rapport d'activité 2023- Effia

IV- Évolution de la ligne N du Transilien

Étaient présents:

Françoise CHANCEL, Patricia CHARTON, Sylvain DURAND, Bertrand HAUET, Christiane METREAU, Laurent LOUESDON, Dominique NICCO, Hervé PLANCHENAULT, Denise PLANCHON, Michel RECOUSSINES, Elisabeth SANDJIVY.

Absent excusé:

Patrick LEMAITRE

Commission Transport et Mobilités

Rendu de l'Étude mobilités sur le territoire intercommunal

Monsieur Vincent LECAMUS, Directeur d'Immergis, rappelle les différentes étapes de l'élaboration de l'étude menée sur le territoire intercommunal, ainsi que le contexte dans lequel elle s'insère au niveau de la Région, Ile-de-France Mobilités (IdFM) étant l'Autorité Organisatrice de la Mobilité.

Suite au livrable du Diagnostic et à la validation antérieure de la Stratégie, le Directeur expose la seconde partie de l'étude : la réalisation du plan d'actions et de solutions opérationnelles.

Chaque axe est détaillé par fiche/action avec la faisabilité, les inconvénients/avantages, les partenariats, le coût, l'échéancier et des exemples extérieurs de réalisation.

Les actions explicitées sont intégrées dans le livrable final transmis au préalable aux membres de la commission, et transmis à nouveau avec le compte rendu.

Durant cet exposé, un échange s'effectue entre les membres de la commission:

- le Cabinet s'est bien appuyé sur toutes les données nationales, régionales et départementales existantes, de même qu'il a pris en compte l'existence des gares limitrophes de Plaisir et des Essarts-le-Roi et de leur utilisation par des habitants de la CCCY

- le Transport A la Demande (TAD) est certes une solution alternative de mobilité qui rencontre un certain succès, mais le manque de données sur son utilisation (prorata usagers/trajets, impact environnemental, impact sur le trafic routier), et sur sa rentabilité économique (prorata coût d'un trajet/coût fonctionnement/coût de l'investissement), ainsi que sur son devenir (IdFM déléguera-t-elle prochainement ce service aux EPCI et aux collectivités?), suppose de rester prudent. La CCCY doit-elle d'ores et déjà travailler sur un maillage du TAD davantage pertinent et efficace, ou alors attendre qu'IdFM se positionne clairement sur l'avenir de ce service?

La CCCY se rapprochera de la CC Gally Mauldre qui a conventionné avec IdFM sur ce sujet (avec une contrepartie financière) afin d'avoir un retour d'expérience

Commission Transport et Mobilités

Rendu de l'Étude mobilités sur le territoire intercommunal

- Les navettes autonomes ne pourraient-elles être une solution de rabattement vers les gares? Des premières recherches, retours d'expérience et discussions avec des opérateurs (Ex: Navya et Easy Mile) soulèvent de premiers obstacles liés notamment à la réglementation :
 - La vitesse: 25km/heure. Question sur le partage des voies allant de 50 à 80km/heures avec les autres véhicules
 - Si la voie est dédiée à la navette, coût de l'investissement pour la création de cette nouvelle voie
 - Obligation d'avoir une personne « chauffeur » à l'intérieur de la navette si celle-ci ne circule pas sur une voie dédiée
 - La voirie existante doit être adaptée afin de « reconnaître les navettes ». Le système de « radars » ne permet pas encore un franchissement en toute sécurité des intersections, des passages piétons, des ronds-points et des arrêts
 - L'opérateur fournit la navette mais ne se charge pas de son exploitation et son utilisation
- La vigilance des élus sur le maintien et le développement des lignes « structurantes » est indispensable.
- La CCCY doit être l'interlocuteur des communes du territoire auprès IDFM.

Commission Transport et Mobilités

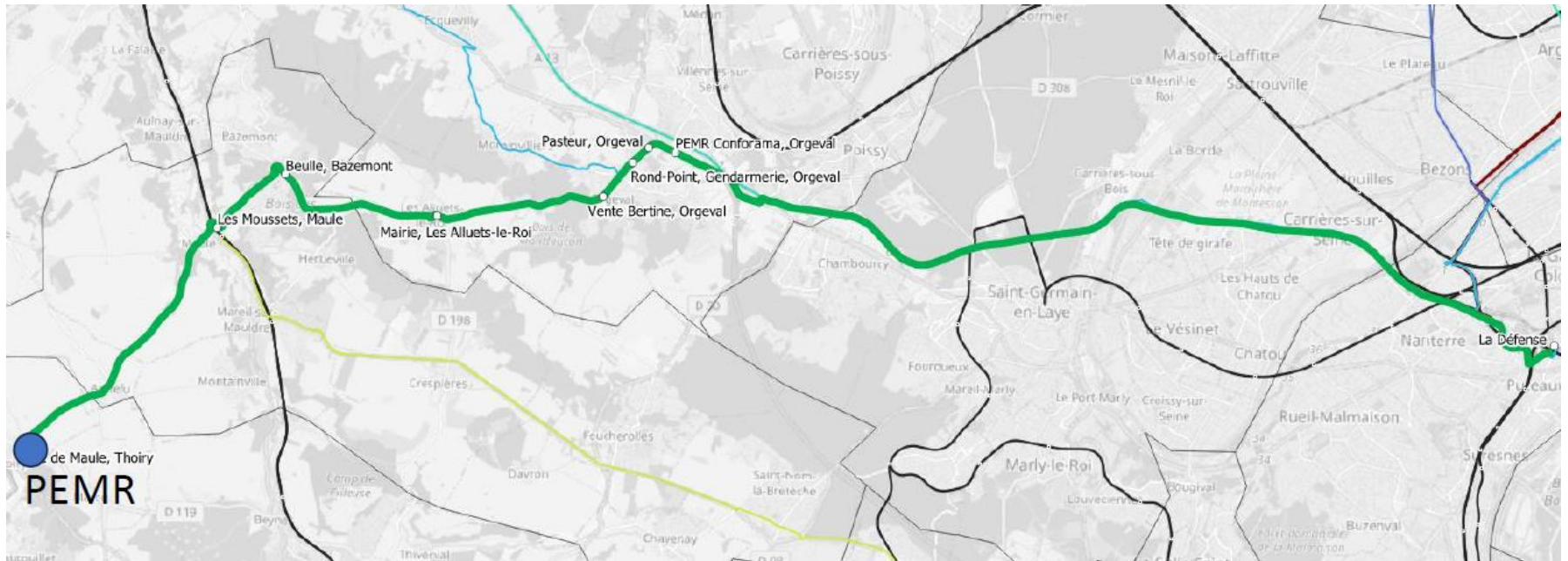
Rendu de l'Etude mobilités sur le territoire intercommunal

- La ligne Thoiry ↔ La Défense

La création de cette nouvelle ligne Express intégrée dans le Schéma Directeur est prévue en 2026 mais devra encore faire l'objet d'une étude d'opportunité.

Les Communes desservies sont Thoiry, Andelu, Maule, Bazemont, Les Alluets-le-Roi, Orgeval, Puteaux

Les Correspondances offertes: RER A , RER E , Transiliens U et L , M 1 , Tramway T2 (2027), M 15



Commission Transport et Mobilités

Rendu de l'Étude mobilités sur le territoire intercommunal

- L'Action 11 de l'étude « FAVORISER LES CHEMINEMENTS PIÉTONS ET VÉLOS SÉCURISÉS ET TRAITEMENT DES POINTS NOIRS DU RÉSEAU EXISTANT -ITINÉRAIRES INTERCOMMUNAUX », est une action qui répond aux besoins des habitants, mais doit être pensée entre plusieurs communes, et non être des projets isolés.

Un travail technique et financier est à réaliser

Si cette étude mobilité n'est pas un Plan Local des Mobilités au sens de la loi (procédure réglementée), elle a vocation à être un équivalent, soit un document stratégique du projet de territoire dans le domaine des différentes mobilités.

Afin que les élus puissent à présent prioriser les actions à mener à court, moyen et long termes, il est décidé de:

- 1) Transmettre aux Maires le livrable définitif en leur demandant de faire remonter les thématiques prioritaires
- 2) Présenter cette étude lors d'une Conférence des Maires pour échanger sur ces retours et valider les actions et leurs priorités
- 3) Délibérer ensuite sur cette étude et la transmettre à Ile-de-France Mobilités

Commission Transport et Mobilités

Consultation pour avis sur le PDMIF arrêté

Juin 2024: courrier de la Région adressé au Président de la CCCY et aux Maires, sur la consultation pour le projet PDMIF.

[Article L1214-25 - Code des transports - Légifrance \(legifrance.gouv.fr\)](https://legifrance.gouv.fr/Article/L1214-25)

Le Plan des mobilités en Île-de-France (PDMIF) est le nouveau nom du Plan de déplacements urbains d'Île-de-France (PDUIF) 2010-2020.

Il fixe les principes régissant l'organisation de la mobilité des personnes et du transport des marchandises, la circulation et le stationnement pour la période 2020-2030.

La mise en révision du PDUIF a été décidée par le conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités le 25 mai 2022, après une évaluation menée en 2021.

Commission Transport et Mobilités

Consultation pour avis sur le PDMIF arrêté

Les enjeux du Plan des mobilités en Île-de-France

Répondre aux besoins de mobilité des Franciliens

- Développer les transports collectifs et les modes actifs
- Optimiser l'usage de la voirie et le rendre plus durable
- Améliorer l'accès aux emplois et aux pôles économiques
- Équilibrer les besoins de mobilité

Proposer des solutions de mobilité adaptées aux contextes territoriaux

- Accompagner la région polycentrique
- Assurer l'accès à la mobilité des territoires prioritaires : quartiers en politique de la ville, territoires peu denses

Assurer le droit à la mobilité pour tous

- Améliorer l'accès à la mobilité des personnes à mobilité réduite
- Améliorer l'accès à la mobilité des personnes en difficulté sociale

Orienter la mobilité des touristes vers des pratiques plus durables

- Proposer une offre adaptée, améliorer l'expérience voyageur
- Orienter vers des modes décarbonés
- Limiter les nuisances liées à la sur-fréquentation

Soutenir une mobilité des marchandises efficace tout en réduisant ses impacts environnementaux

- Réorganiser l'armature logistique vers plus de sobriété
- Développer les modes alternatifs à la route
- Mieux intégrer la logistique dans l'espace urbain
- Accélérer la transition énergétique des véhicules

Préserver l'environnement, la santé et la qualité de vie

- Enjeux majeurs : qualité de l'air, gaz à effet de serre, énergie, santé / sécurité routière, continuités écologiques / biodiversité
- Enjeux importants : adaptation au changement climatique, artificialisation, insertion paysagère / coupures, risques naturels, consommation de matériaux

Améliorer la cohérence et l'efficacité des politiques de mobilité

- Affirmer le rôle central du Plan des mobilités et des Plans locaux de mobilité pour assurer la cohérence entre politiques thématiques et entre territoires
- Rechercher l'efficacité et assurer la pérennité du financement du système de mobilité

Commission Transport et Mobilités

Consultation pour avis sur le PDMIF arrêté

Un plan d'action en quatorze axes, se déclinant en quarante-six actions au total

- | | |
|--|---|
| Développer les modes alternatifs à la voiture solo | <ul style="list-style-type: none">1. Poursuivre le développement de transports collectifs attractifs2. Placer le piéton au cœur des politiques de mobilité3. Etablir une nouvelle feuille de route pour l'accessibilité de la chaîne de déplacements4. Conforter la dynamique en faveur de l'usage du vélo5. Développer les usages partagés de la voiture |
| Partager la voirie et l'espace public entre les modes | <ul style="list-style-type: none">6. Renforcer l'intermodalité et la multimodalité7. Rendre la route plus multimodale, sûre et durable8. Mieux partager la voirie urbaine9. Adapter les politiques de stationnement aux contextes territoriaux |
| Agir sur la logistique | <ul style="list-style-type: none">10. Soutenir une activité logistique performante et durable |
| Faire évoluer les véhicules | <ul style="list-style-type: none">11. Accélérer la transition énergétique des parcs de véhicules |
| Changer les comportements | <ul style="list-style-type: none">12. Coordonner une politique publique partagée en matière de mobilité solidaire13. Agir en faveur d'une mobilité touristique plus durable14. Renforcer le management de la mobilité pour faire évoluer les comportements |

Commission Transport et Mobilités

Consultation pour avis sur le PDMIF arrêté

La grande majorité des actions du Plan des mobilités constituent des recommandations. Toutefois, le plan comporte cinq mesures prescriptives s'imposant aux documents d'urbanisme.

Quatre prescriptions présentes dans le PDUIF sont renforcées:

- 1) Renforcer les normes plafond de stationnement voiture dans les PLU pour les bureaux pour le cœur de l'Île-de-France, en cohérence avec l'évolution de la desserte en transports collectifs (Grand Paris Express)
- 2) Fixer des normes de stationnement vélo dans les PLU plus ambitieuses, mais cohérentes avec celles du Code de la construction et de l'habitation
- 3) Définir un objectif de nombre de places de stationnement vélo dans l'espace public plus ambitieux
- 4) Assurer la priorité aux tramways et aux lignes de Bus à Haut Niveau de Service dans la gestion des carrefours

Une nouvelle prescription est ajoutée concernant les axes bus prioritaires:

- 5) Sur les axes de voirie empruntés par plus de 300 bus par jour, deux sens confondus, la réalisation d'aménagements de voirie doit intégrer la résorption des points durs de circulation bus identifiés sur l'axe concerné. En outre, sur ces axes, les gestionnaires de voirie assurent la priorité des lignes de bus aux carrefours.

Commission Transport et Mobilités

Consultation pour avis sur le PDMIF arrêté

Le plan d'action recouvre l'ensemble des thématiques liées à la mobilité.

Les actions y sont déclinées en mesures concrètes, dont certaines contiennent des préconisations, tantôt techniques, tant organisationnelles, permettant aux collectivités de se saisir des sujets, et selon les types de territoire: dense, ville moyenne, petite ville, commune rurale.

Si le PDMIF est un document peu contraignant pour les collectivités, il prescrit des mesures à prendre en compte dans les documents d'urbanisme pour :

- Permettre le développement des réseaux de surface et en améliorer la performance ;
- Accroître et sécuriser l'offre de stationnement vélo ;
- Réguler l'offre de stationnement automobile dans le domaine privé.

Commission Transport et Mobilités

Consultation pour avis sur le PDMIF arrêté

Le Plan des mobilités s'impose aux documents d'urbanisme locaux dans un rapport de compatibilité, afin d'en assurer la bonne mise en œuvre dans le respect des spécificités locales.

- Prescription : norme (de stationnement) à reprendre *a minima* dans le PLU, ce dernier pouvant être plus contraignant.
- Recommandation : norme qu'il est conseillé de reprendre dans le PLU
- Suggestion : proposition de déclinaison de l'action dans PLU, que la collectivité est libre de suivre ou non.

Commission Transport et Mobilités

Consultation pour avis sur le PDMIF arrêté

Le Plan des mobilités en Île-de-France est complété par des **Plans Locaux de Mobilité (PLM)** qui en détaillent et précisent le contenu. Leur élaboration est obligatoire pour la Ville de Paris, les EPT, les communautés d'agglomération et la communauté urbaine.

Les communautés de communes ne sont pas soumises à cette obligation. Elles peuvent toutefois élaborer un PLM à titre volontaire et doivent alors suivre la même procédure d'élaboration que pour les autres EPCI.

Le PLM est avant tout un programme d'actions opérationnel, qui décline et territorialise les actions du Plan des mobilités régional, avec des objectifs de court terme, mesurables et évaluables.

Un horizon à cinq ans pour la programmation des actions d'un PLM apparaît donc souhaitable. Ces actions ne relèvent pas seulement de l'instance intercommunale qui porte le PLM, mais aussi de l'ensemble des acteurs de la mobilité sur le territoire concerné

Commission Transport et Mobilités

Consultation pour avis sur le PDMIF arrêté

Evocation du territoire de la CCCY dans le PDMIF

ACTION 10.1 AMÉLIORER LA PERFORMANCE DE L'ARMATURE LOGISTIQUE

MESURE 10.1.3



Maintenir les sites d'accès multimodal et les entrepôts existants et faciliter leur réhabilitation logistique et leur densification

- Privilégier la densification des emprises logistiques existantes afin de permettre de contenir l'étalement des zones logistiques, notamment le long des axes routiers.
- Réhabiliter les entrepôts existants qui deviendront obsolètes, mais conserver leur fonction logistique en assurant notamment une meilleure intégration écologique et paysagère.
- Préserver et développer le site multimodal logistique de Méré-Montfort-Galluis (enjeux de connectivité routière, de transition énergétique,...).

Commission Transport et Mobilités

Consultation pour avis sur le PDMIF arrêté

Evocation du territoire de la CCCY dans le PDMIF

ACTION 11.1 DÉVELOPPER LE RÉSEAU D'INFRASTRUCTURES DE RECHARGE POUR VÉHICULES ÉLECTRIQUES

MESURE 11.1.1



Compléter le réseau de bornes de recharge électriques d'accès public

- Atteindre 100 000 points de charge d'accès public en Île-de-France en 2030 (équivalents 24kW) soit une multiplication par 5,5 par rapport à mai 2023
- Coordonner les différents maîtres d'ouvrages et leurs stratégies actuels pour la construction d'un réseau adapté sur l'ensemble du territoire
- Pour la CCCY, nombre de point de charge cibles à horizon 2030: **250**
- Encourager le développement de l'installation de bornes de recharge dans les espaces privés afin ne pas faire porter une part trop importante de ce besoin à l'espace public.

Commission Transport et Mobilités

Consultation pour avis sur le PDMIF arrêté

Comme indiqué dans le PDMIF pour l'ensemble de la Région

Enjeux partagés pour le territoire de la CCCY

- Baisser les déplacements motorisés
- Augmenter la fréquentation des transports en commun
- Augmenter de manière significative les déplacements en vélo
- Augmenter la part de véhicules électriques
- Encourager le covoiturage

Points de vigilance

- Créer et multiplier les gares en pôles d'échanges multimodaux: développer l'intermodalité qui assure la connexion des différents modes de transport (voiture, bus, train, vélo, covoiturage). Position de la CCCY à faire remonter: privilégier une vision de maillage de l'offre et de cohérence territoriale, et non un rabattement vers un seul point centralisant tout type de déplacement
- Modifier les lignes express existantes et créer des lignes de cars express impactant donc l'offre, en réduisant les dessertes, en privilégiant le gain de temps, le confort de cars équipés, au détriment de besoins inter-territoire et sur une plus petite échelle de bassin de vie et d'emplois. Faire remonter l'opposition des élus à l'instar de la ligne 78 express.

Demande

- **les territoires doivent être partenaires d'IdFM et construire ensemble l'offre.**

Améliorer les dessertes et en aucun cas les réduire

Commission Transport et Mobilités

Rapport d'activité délégation gestion des parcs de stationnement- Effia

Rappels

- DSP débutée le 1^{er} janvier 2019 pour une durée de 10 ans
- Gare de Montfort-Méré
 - P1 (416 places pour les abonnés et clients horaires)
 - Dépose-minute 18 places
 - P2 (84 places pour les abonnés et clients horaires)
- Gare de Villiers-Neauphle-Jouars
 - P3 (101 places pour les abonnés)
 - Parking voirie (117 places- trois horodateurs)
- Payants du lundi au vendredi de 8h30 à 18h30. Gratuits le soir et le week-end

Commission Transport et Mobilités

Rapport d'activité délégation gestion des parcs de stationnement- Effia

Tarifs

- Gare de Montfort-Méré
 - Résident CCCY Mensuel: 19,40€ (voiture) et 9,70€ (Moto)
 - Hors résident CCCY Mensuel: 39,80€ (voiture) et 19,40€ (Moto)
 - + tarif par heure + forfait journée 5,70€

- Gare de Villiers-Neauphle-Jouars
 - Etudiant Mensuel: 11,40€
 - Mensuel: 22,80€
 - + tarif par heure+ tarif demi-journée 6,00€+ forfait journée 9,00€

Commission Transport et Mobilités

Rapport d'activité délégation gestion des parcs de stationnement- Effia

Fréquentation abonnés par mois en moyenne

	Nombre de places	Abonnements en 2022	Abonnements en 2023
Montfort-l'Amaury- Méré			
Parking P1	416	569	618
Parking P2	84	93	93
Part des abonnés résidents CCCY	89,80%		
Part des abonnés hors CCCY	10,30%		

Villiers-St-Frédéric			
Parking clos	110	98	82
Voirie (pas d'abonnement)	117		

Baisse due à la résiliation d'un abonné "grand compte" à la fin de son chantier

Une augmentation de 4,5% des abonnements commercialisés en 2023 sur l'ensemble des parkings de la DSP par rapport à l'année 2022.

Cette augmentation est réalisée grâce aux nouvelles souscriptions d'abonnements enregistrées le parking P1 à Montfort-Méré.

Commission Transport et Mobilités

Rapport d'activité délégation gestion des parcs de stationnement- Gares- Effia

Fréquentation horaire

Gare de Montfort-Méré

Augmentation de la fréquentation en nombre de paiements horaire sur les deux parkings par rapport à 2022.

Majorité de la durée de fréquentation de la clientèle horaire de 7 à 12 heures.

Et sur le dépose-minute (gratuité jusqu'à 1h45)

Gare de Villiers-Neauphle-Jouars

Parking clos: réservé aux abonnements

Voirie: majorité de la durée de fréquentation de 2 heures (gratuité jusqu'à 2h00) et sur la demi-journée (forfait de 6€ pour 6h00)

Commission Transport et Mobilités

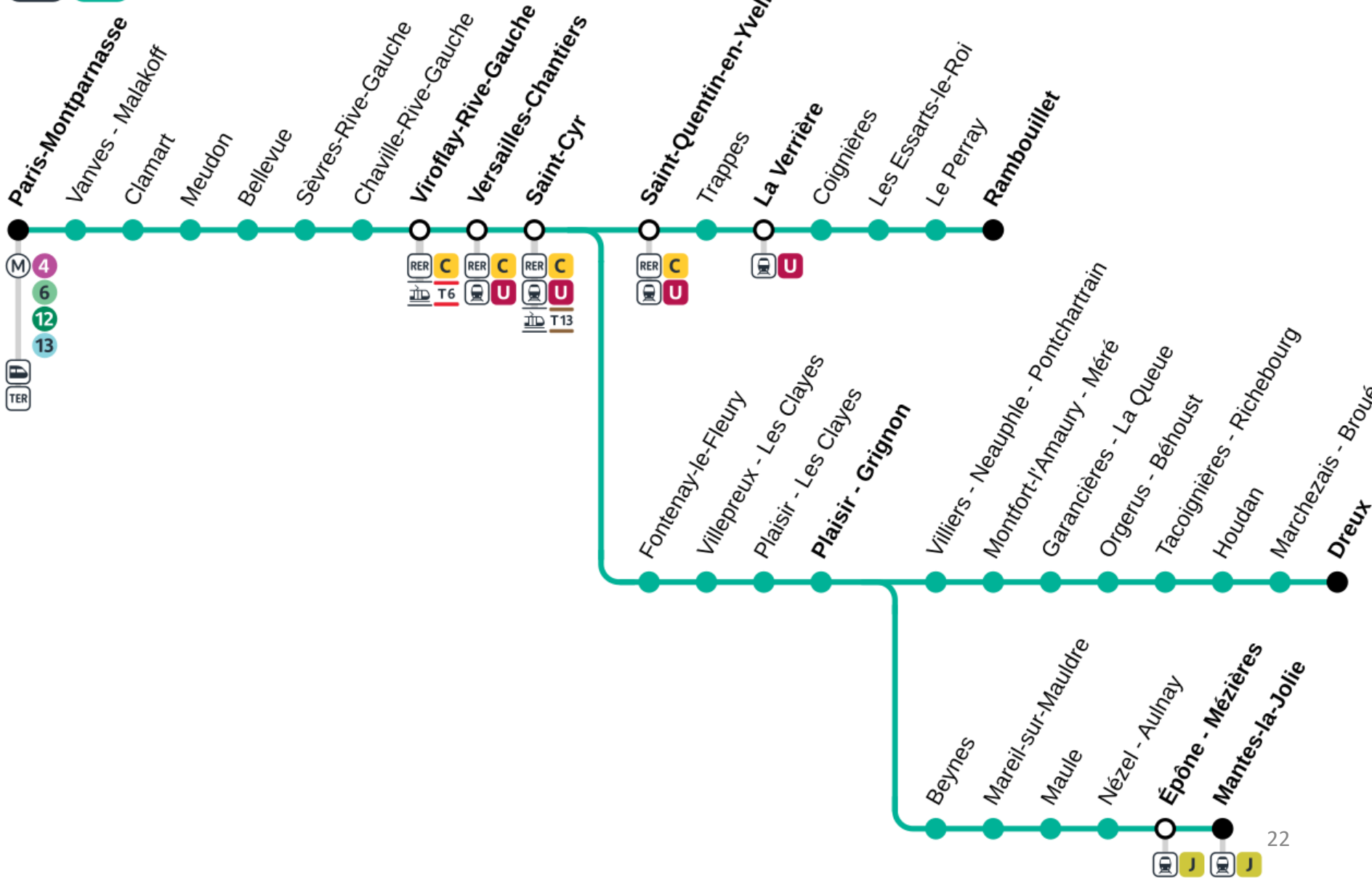
Rapport d'activité délégation gestion des parcs de stationnement- Gares- Effia

Manquements relevés en 2023

- Microcoupures électriques perturbant le matériel des barrières et le service de paiement
- Informations sur le nombre de places disponible à l'entrée sur parcs
- Entrées et sorties des deux parkings de Montort-Méré pas suffisamment fluides provoquant l'encombrement de la voirie
- Temps d'attente avant prise en charge et réponse insuffisamment satisfaisante aux bornes d'appels d'urgence

Commission Transport et Mobilités

Évolution de la ligne N du Transilien



Commission Transport et Mobilités

Évolution de la ligne N du Transilien

Visio du 17 octobre 2024 menée par Ile-de-France Mobilités et la SNCF, afin de proposer **un travail de concertation** sur les futures évolutions de la ligne N à horizon 2027, avec les territoires et les associations d'usagers.

Objectif indiqué par IdFM et la SNCF: **amélioration de l'offre de transport pour les voyageurs** suivant ces trois axes principaux:



la faisabilité technique : robustesse d'exploitation, adéquation entre l'offre et la capacité de l'infrastructure, maintien voire amélioration de la ponctualité



la pertinence au regard des enjeux territoriaux actuels et à venir (bassins de vie et/ou d'emploi)



les enjeux financiers

Or, force est de constater lors de la présentation, que des données socio-économiques, des perspectives d'évolution du territoire, et des principes d'ajustements de l'offre ont déjà été actés.

Commission Transport et Mobilités

Évolution de la ligne N du Transilien

Un retour pour le 31 octobre 2024 a été demandé (cf. lettre transmise à tous les maires). Dans ce courrier en réponse, et dans un premier temps, la CCCY a formulé les remarques suivantes:

➤ **Sur les caractéristiques de la ligne N**

Elle dessert les 4 gares présentes sur la CCCY

Elle représente un point de départ important d'actifs et de jeunes vers les pôles d'emplois, et les pôles scolaires et universitaires

Depuis de nombreuses années, elle souffre d'irrégularités de fonctionnement (travaux, suppressions de trains dues aux intempéries, etc.)

➤ **Sur les perspectives d'évolution de la ligne N**

Elles ne doivent pas être axées uniquement sur un gain de temps mais sur un développement de l'offre de liaison entre les pôles d'emplois, de services, de centres universitaires, que ce soit en semaine, en week-end, en journée ou en soirée.

➤ **Sur l'organisation de la concertation**

Un réel travail de co-construction est à initier avec la CCCY et les usagers, qu'ils soient habitants de Cœur d'Yvelines ou venant de l'extérieur.