

6.6. Synthèse des enjeux liés au patrimoine



L'aire d'étude révèle une richesse patrimoniale extraordinaire avec la présence en particulier du domaine classé à l'UNESCO du domaine du château de Versailles, également classé au titre des Monuments Historiques.

Globalement, de nombreux monuments historiques sont inscrits et/ou classés au sein de la zone d'étude. On peut en particulier citer également le Château de Saint-Germain-en-Laye situé en terminus nord du projet.

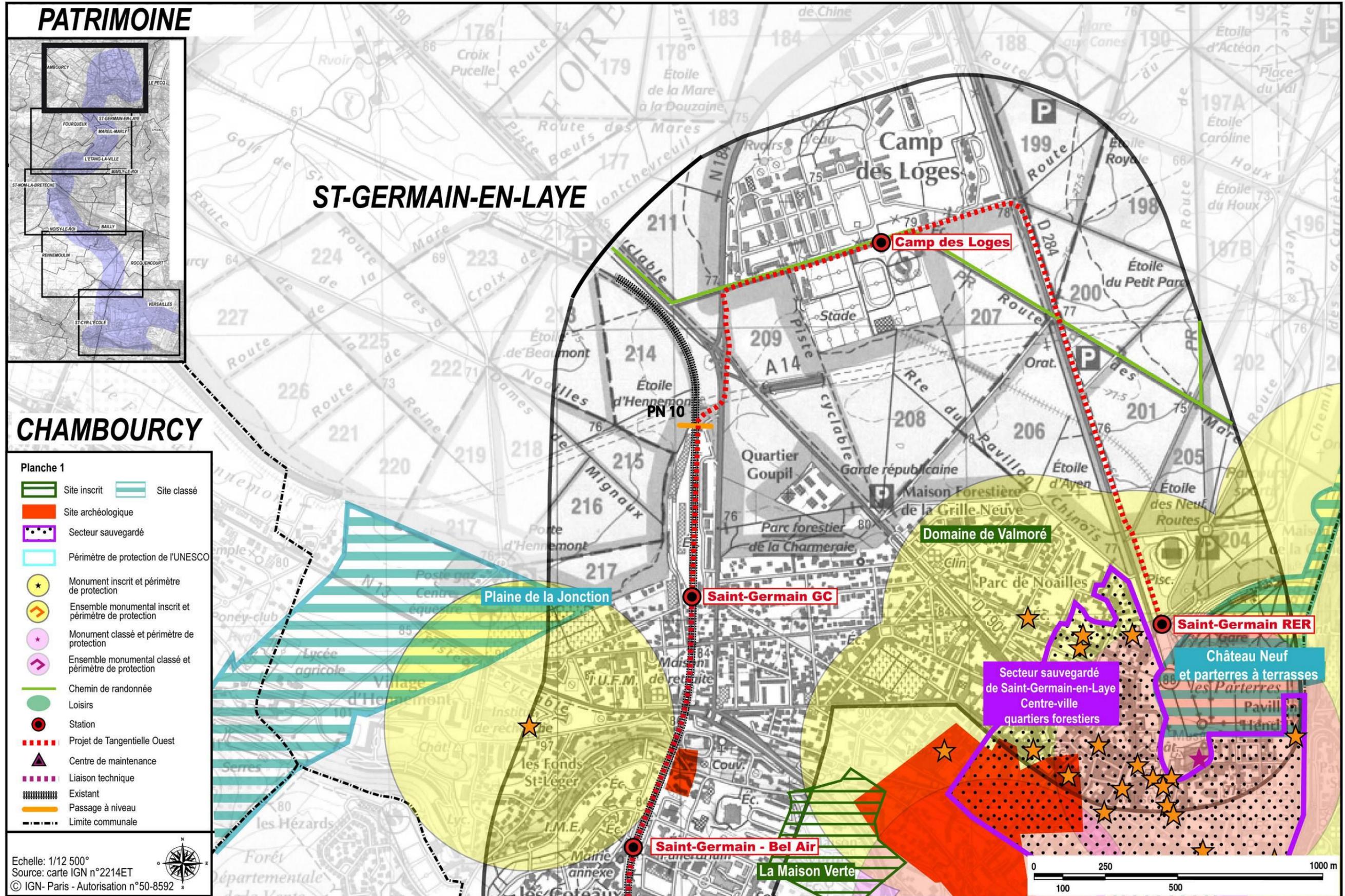
En outre la Plaine de Versailles est un site classé. Ainsi, plusieurs secteurs du projet ont fait l'objet d'un passage devant la Commission Nationale des Monuments Historiques.

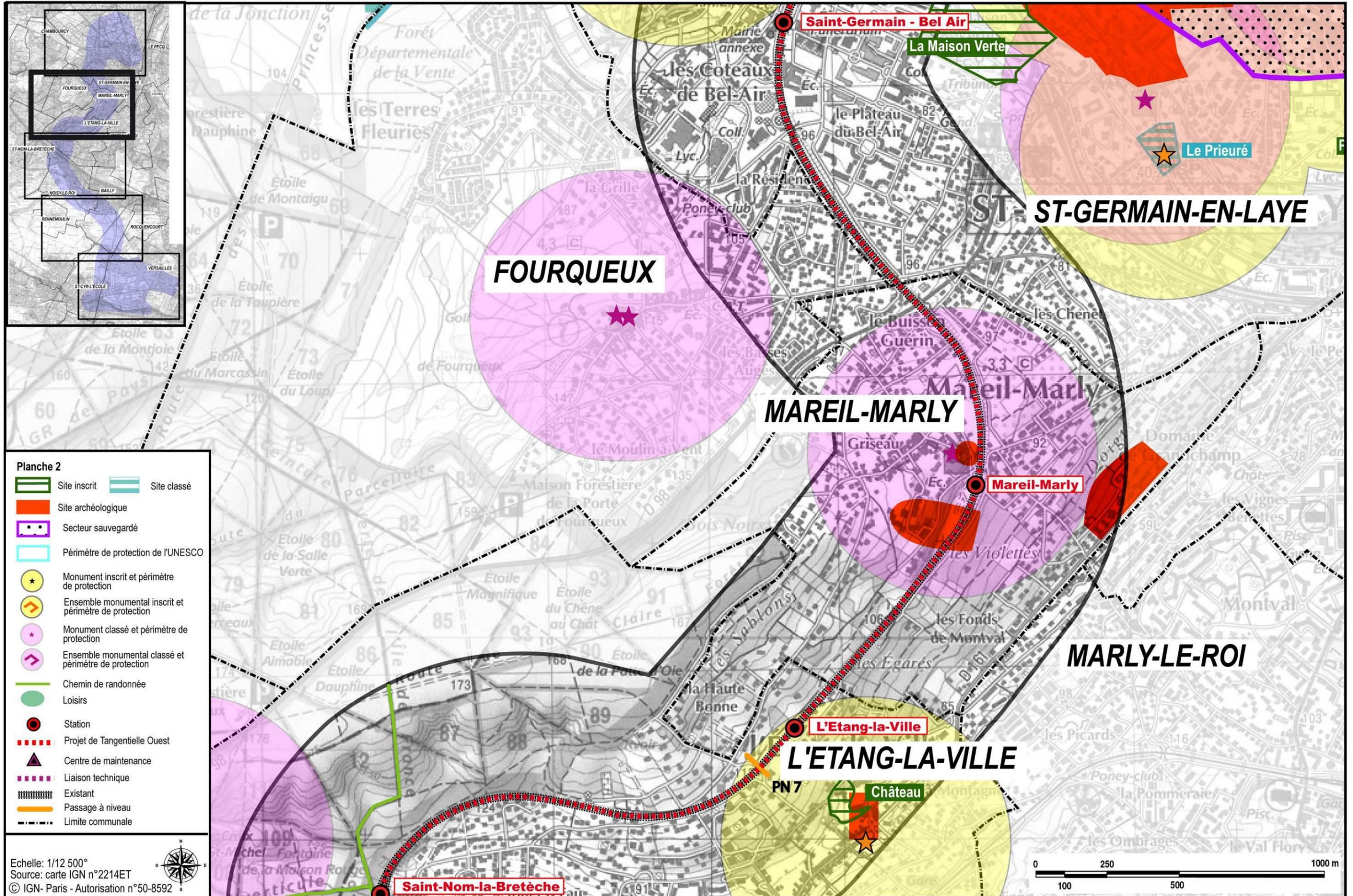
Lors des études Avant-Projet, les maîtres d'ouvrage ont poursuivi la concertation avec l'ABF et l'Inspecteur des sites.

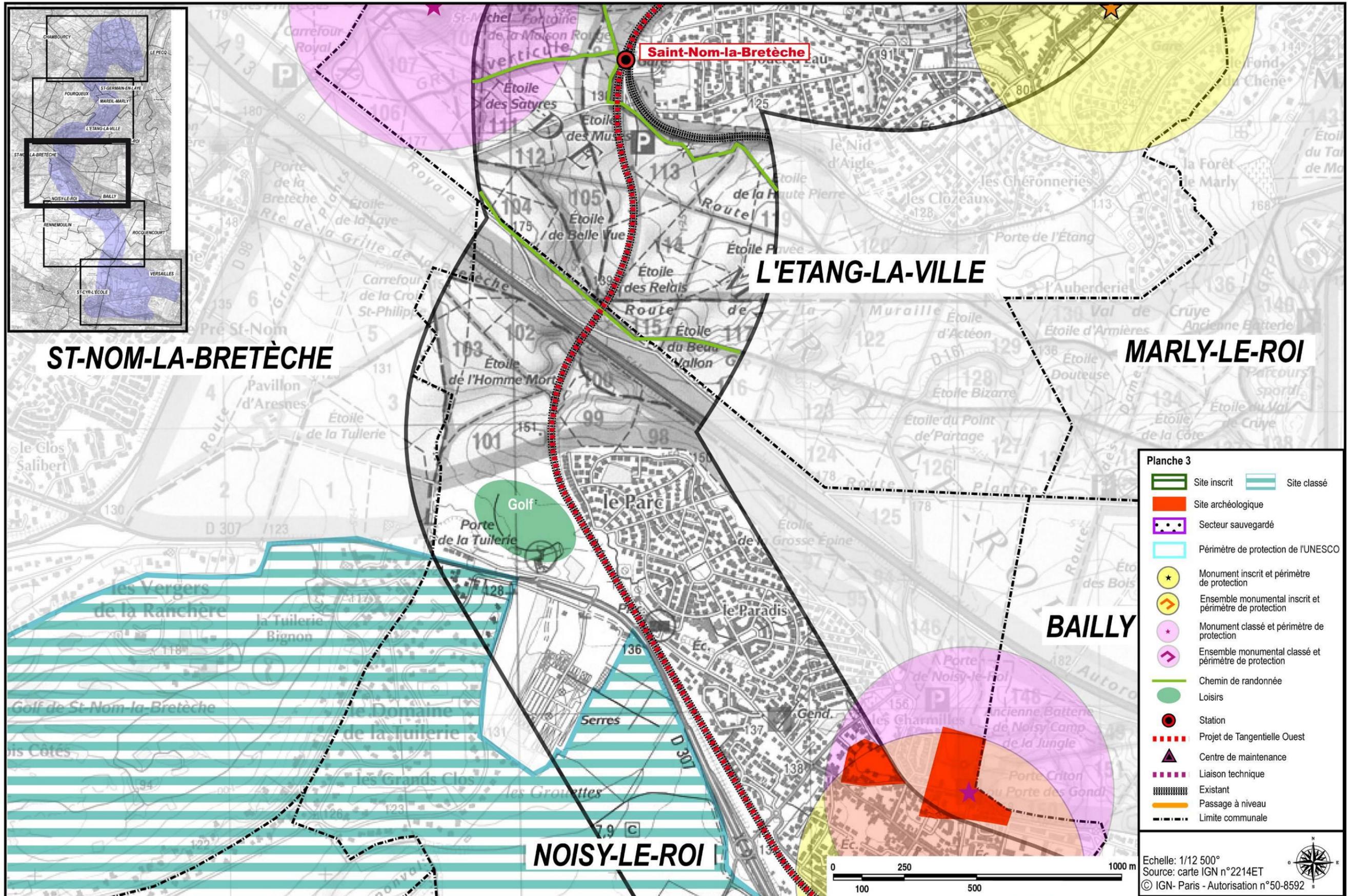
Le projet a été présenté en CDNPS le 7 avril 2015. Une autre présentation sur les aménagements dans le site classé de la Plaine de Versailles est prévue à l'automne 2015.

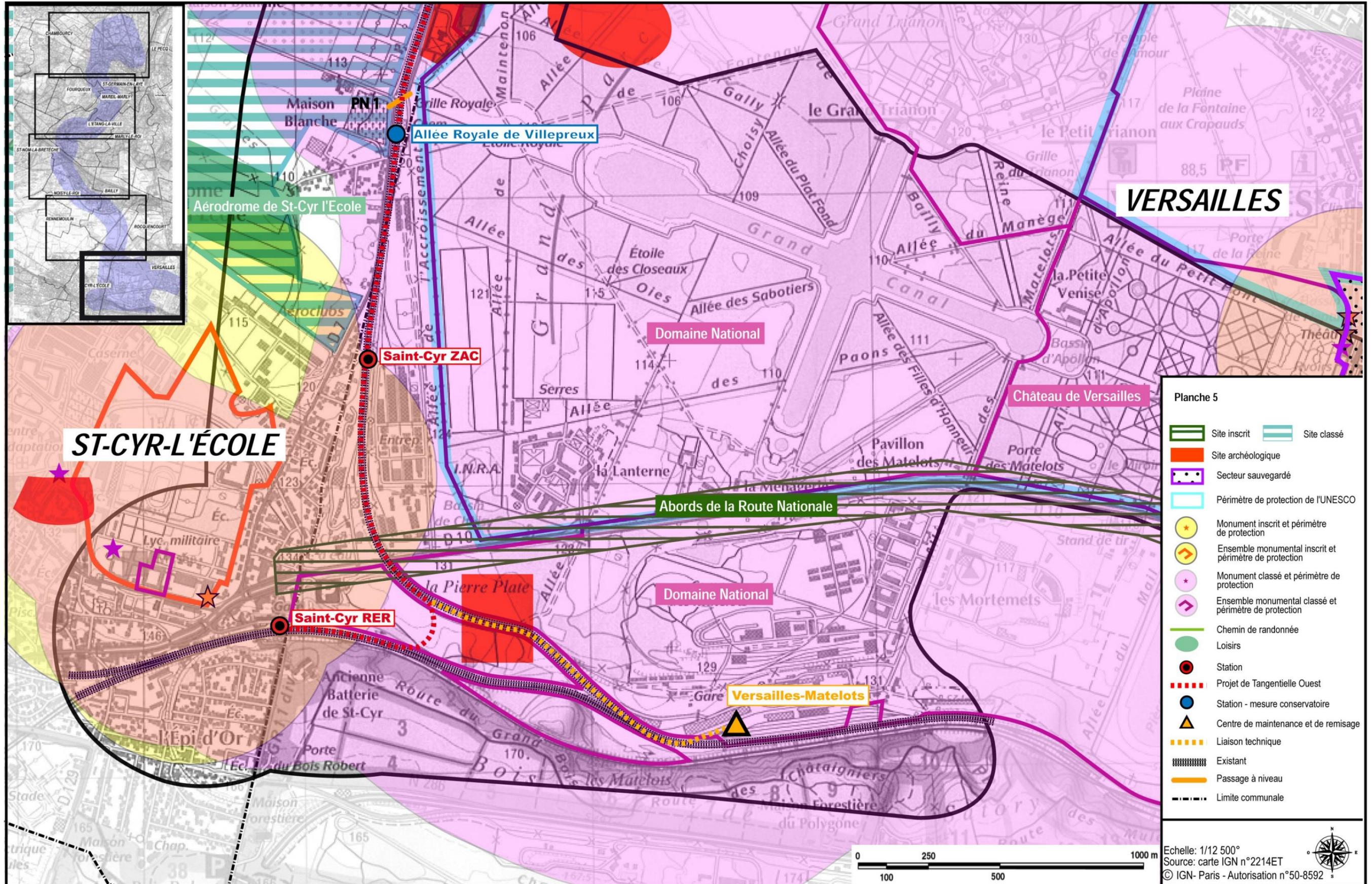
Concernant l'archéologie préventive, les maîtres d'ouvrage **ont saisi les services de la préfecture de région en septembre 2013. Aucun diagnostic archéologique n'a été** prescrit par la Direction Régionale des Affaires Culturelles.

Les différents avis sont présentés en Annexe.









7. PAYSAGE

Le projet de la Tangentielle Ouest traverse un territoire peu urbanisé, une variété d'entités géographiques et présente des paysages variés. Ces derniers, construits ou non, colorent les différents lieux traversés d'une ambiance spécifique et permettent de définir des entités de paysage.

Bien que s'appuyant sur des éléments géographiques et descriptifs, la définition d'entités de paysage renvoie à des notions culturelles et prend une dimension subjective. La cartographie qui résulte d'une telle analyse donne une information dite "sensible" du paysage. Son intérêt est de prendre en considération l'impression, le ressenti de l'observateur. Elle renvoie ainsi à l'image du lieu, au sentiment qu'il suscite et permet d'appréhender la part de subjectivité qui forge l'image d'un lieu.

Dans un premier temps, il convient de s'intéresser aux caractéristiques globales du territoire, puis, dans un second temps, d'analyser séquentiellement les entités paysagères traversées du Nord au Sud par le projet de la Tangentielle Ouest.

☞ Ceinture Verte en Ile de France ?

Anneau compris entre 10 et 30 kilomètres du centre de l'agglomération parisienne offrant environ 60% « d'espaces ouverts », c'est-à-dire boisés, agricoles ou naturels.

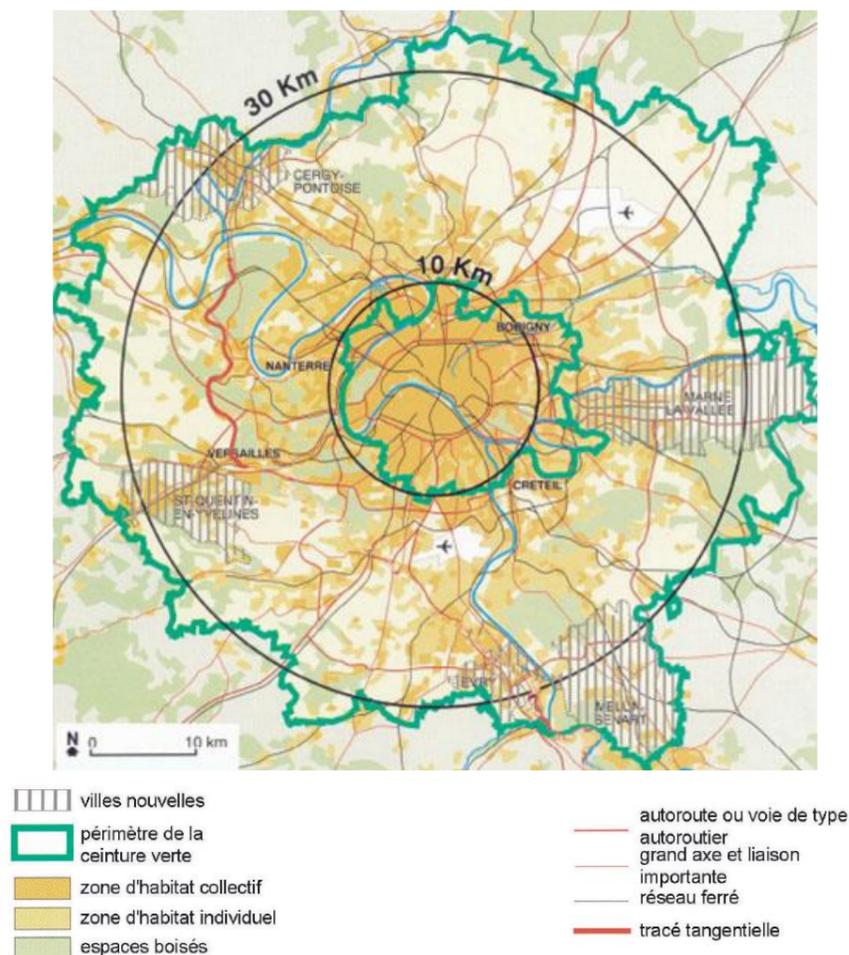


Figure 233 : Localisation de la Ceinture Verte en Ile de France

7.1. Délimitation de la zone d'étude paysagère

La carte de situation ci-contre présente le faisceau concerné par le projet de la Tangentielle Ouest sur le tronçon Saint-Germain-en-Laye - Saint-Cyr-l'Ecole. La zone d'étude du projet a été modifiée et adaptée afin de correspondre au cas d'une analyse paysagère selon des critères géographiques, historiques, urbanistiques et culturels qui reflètent la sensibilité du site vis-à-vis du nouvel aménagement projeté. **C'est pourquoi il a été notamment ajouté au territoire d'analyse l'allée de Villepreux située dans le prolongement de la grande perspective du château de Versailles.**

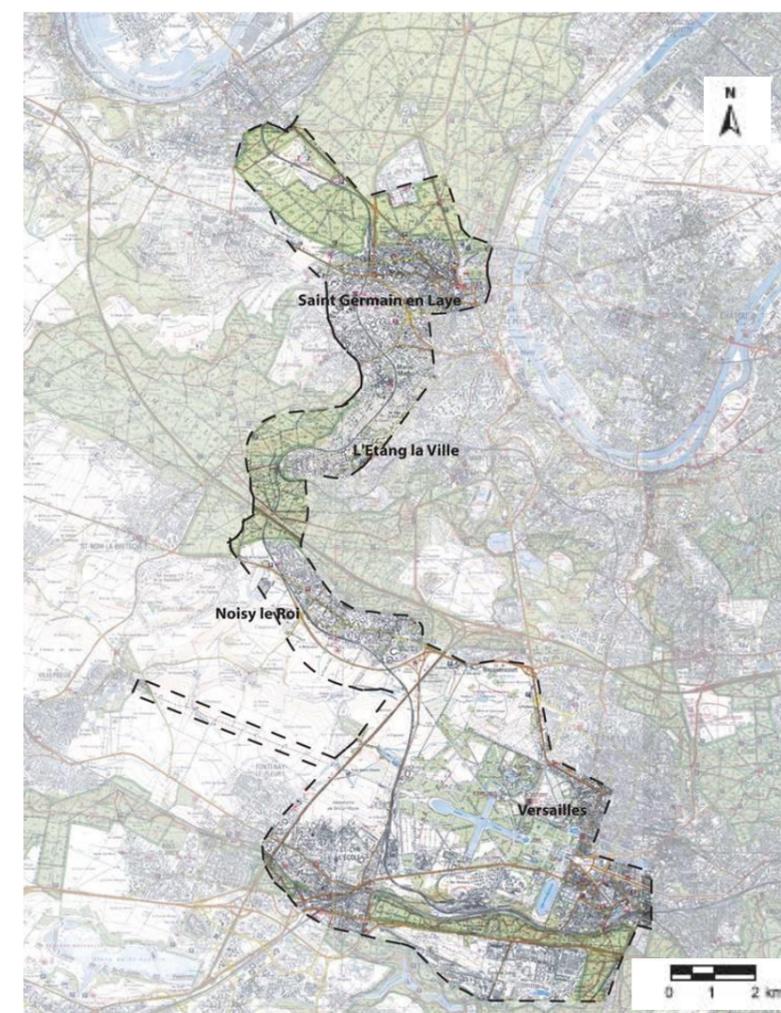


Figure 234 : Délimitation de la zone d'étude paysagère

7.2. Caractéristiques des paysages traversés

7.2.1. Un paysage préservé

Il est nécessaire dans un premier temps de s'attarder sur les caractéristiques de l'ensemble de la zone d'étude. Ce territoire dénote par son état de préservation d'une urbanisation dense et par ses paysages diversifiés et originaux. Il est par ailleurs intéressant d'étudier un élément récurrent que sont les gares le long du tracé ferré. Elles sont identitaires et méritent une attention particulière.

Notre territoire d'étude est inclus dans la "Ceinture Verte". C'est une couronne localisée entre 10 Km et 30 Km du centre de Paris. La distance des 10 Km correspond à une nette diminution de la densité urbaine et celle des 30 Km permet d'englober l'ensemble de la zone agglomérée; et notamment les villes nouvelles. Elle s'étend de la sorte essentiellement sur les quatre départements de la grande couronne : Seine et Marne, Yvelines, Essonne et Val d'Oise.

L'intérieur de la Ceinture Verte correspond à la banlieue pavillonnaire, l'urbanisation y est encore compacte bien que moins dense que celle du cœur de l'agglomération. Les espaces ouverts y sont enclavés, discontinus, d'où l'importance de maintenir ou créer des connections entres eux. Elle se distingue aussi par l'apparition des premiers ensembles boisés autour de Paris.

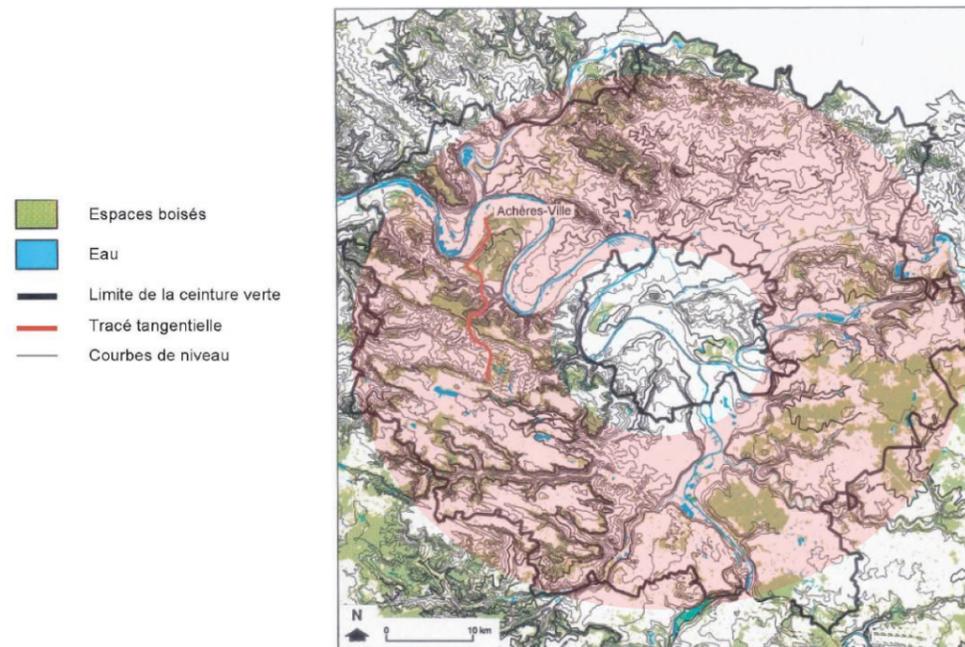


Figure 235 : Espaces boisés d'Ile-de-France

Vers l'extérieur de la couronne, les paysages évoluent. De larges zones naturelles (*boisées ou agricoles*) alternent avec une urbanisation le long des vallées et des axes de communication.

Le tracé de la Grande Ceinture traverse de nombreux espaces naturels (*massifs forestiers notamment*) dont la qualité paysagère varie (*zones naturelles d'équilibres, zones classées*). Aussi, et bien que sur la majeure partie de son tracé, le projet Tangentielle Ouest utilisera des emprises ferroviaires existantes, la question du paysage constitue un élément important au regard des zones concernées. Cela dans le sens où l'apport d'un matériel roulant (*et de tous les aménagements qui y sont associés*) apporte un élément nouveau sur le territoire et par conséquent le modifie.

Une attention liée à la préservation des qualités existantes est indispensable, il y a également une volonté de donner à voir cette richesse. **Le projet de la tangentielle ne doit pas seulement être vu comme un élément perturbateur mais également comme un moyen de découverte et d'ouverture à un nombre croissant de regards.**

Les paysages observés le long de la Grande Ceinture sont nombreux et identitaires. Cette qualité, due notamment à la topographie, mérite d'être mise en valeur.

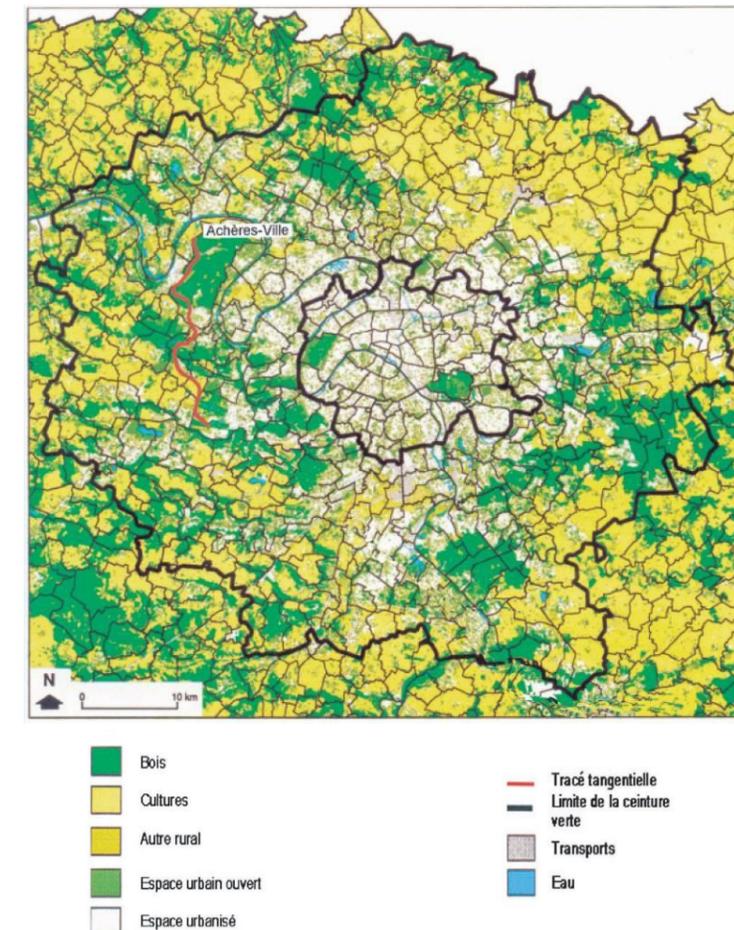


Figure 236 : Paysages d'Ile-de-France

7.2.2. Des paysages riches et variés

L'itinéraire présente la particularité de traverser des paysages variés, qu'ils soient urbains, industriels, forestiers ou encore agricoles.

Se distinguent notamment les grands espaces boisés de Saint-Germain-en-Laye et de Marly-le-Roi, ainsi que le site classé de la plaine de Versailles (*extrémité de la perspective majeure du parc du château de Versailles*). Il est notable que ces paysages sont, ou tout du moins seront, visibles du matériel roulant projeté.

La topographie irrégulière en vallées et en plateaux le long de la zone d'étude paysagère génère une variété de paysages et d'inscription de la voie dans le site : encaissée, en surplomb, à niveau, inscrite dans la pente...l'ensemble de ces caractéristiques permet à l'usager des transports ferrés d'avoir une hauteur d'observation variable sur le paysage.

Le paysage de la zone d'étude est non seulement perçu par les usagers (*actuels ou futurs*) de la ligne - comme déjà évoqué précédemment -, mais il est également vécu par les riverains. La voie ferrée peut être visible ou non, se trouver en situation de voisinage ou, au contraire, être un élément du paysage lointain. La présence de végétation, les variations de terrain et les choix d'altimétrie peuvent la rendre invisible ou la révéler.

Parmi les paysages rencontrés, les zones urbanisées sont les plus imposantes visuellement.

Paysages construits

Ces paysages sont, soit des paysages urbains, soit des paysages d'activités. Le bâti est réparti de façon plus ou moins dense et est d'architecture distincte selon la zone traversée.

Les constructions ont la caractéristique d'arrêter le regard ou bien de composer une succession de plan.

Paysages agricoles et forestiers

Souvent connotés plus positivement que les précédents, les paysages boisés et agricoles offrent diverses ambiances.

L'itinéraire au sein des massifs forestiers se traduit par un espace cadré où la vue est arrêtée à la lisière de la forêt. Cette situation perdure même lorsque la voie s'élève au dessus du terrain naturel. La vue qui s'offre au passager se situe alors au niveau des frondaisons des arbres.

Lors de la traversée des vallées ou des plateaux agricoles, la vue est plus ou moins large en fonction du relief du terrain naturel, d'une part, et de la position de la voie ferrée par rapport au sol, d'autre part. Il faut aussi indiquer que dans certains cas, la végétation qui demeure en bordure de la voie ferrée masque le paysage alentour.



Figure 237 : Paysage construit à Noisy-le-Roi



Figure 238 : Noisy-le-Roi



Figure 239 : L'Etang la Ville



Figure 240 : Paysage agricole et végétation masquant le paysage depuis la voie ferrée

Outre ce rapide aperçu des paysages rencontrés le long du tracé de la Grande Ceinture, nous soulignons qu'un élément assure la continuité et l'harmonie le long de la voie ferrée. Il est présent, ponctuellement mais régulièrement, et selon les mêmes codes visuels. Celui-ci correspond aux gares et stations empruntées par le matériel roulant de la Grande Ceinture.

7.2.3. Les gares, éléments récurrents



Figure 241 : Station de Mareil-Marly

Jalons sur l'itinéraire de la Grande Ceinture, les gares sont des éléments importants à plusieurs titres : non seulement vis à vis du fonctionnement et de la relation aux usagers, mais également en terme de relation aux riverains et au paysage.

La gare est à la fois le lieu de destination et de départ, c'est à dire l'élément à partir duquel on change de registre entre acteur et spectateur. C'est le lieu de prise de contact avec la réalité. La gare est ambivalente.

Elle porte également l'image du transport lui-même. C'est pourquoi une réelle attention doit être portée d'une part à l'inscription dans le site, d'autre part à la qualité intrinsèque de la construction et enfin à l'ambiance qui peut lui être associée.

Différents types de gares se rencontrent le long de l'itinéraire de la Grande Ceinture. D'autres types peuvent être rencontrés dans la zone d'étude paysagère.

Certaines sont anciennes, d'autres récentes, certaines sont à réhabiliter tandis que d'autres l'ont déjà été dans le cadre de la réouverture de la Grande Ceinture Ouest.

Au-delà de la qualité architecturale des bâtiments on peut distinguer plusieurs "familles" de gares de par leur paysage, les ambiances qu'elles véhiculent ou leurs fonctions.

Par leurs ambiances, leurs paysages

Les gares anciennes réhabilitées

Témoins d'une fréquentation passée, ces gares s'identifient par leur style de construction et les matériaux utilisés (*alternance pierres et briques autour des ouvertures, plaque d'émail bleu et blanc indiquant les noms...*).

Elles sont le signe d'une appartenance à une même entité. Elles confèrent une image forte à la ligne et s'inscrivent dans un cadre rural ou forestier. Leur réhabilitation et leur réouverture dans le cadre du futur projet nous ancrent dans une continuité certaine et traduit une volonté, une attention vis à vis de la mémoire du lieu.



Figure 243 : Gare de Noisy-le-Roi



Figure 244 : Gare de Saint-Germain-en-Laye GC



Figure 242 : Gare de Saint-Cyr

Les gares contemporaines

Il en est de deux sortes. Celles où la fonctionnalité semble avoir été le maître mot et celles où l'on a voulu d'une architecture affirmée.

Elles se situent le plus souvent au sein de l'urbanisation mais l'on en trouve également en limite de zone urbanisée.



Figure 245 : Gare de Saint-Germain-en-Laye-Bel-Air - Fourqueux



Figure 246 : Gare de Saint-Nom-la-Bretèche - Forêt de Marly

Par leurs fonctions

Ce sont, soit des arrêts simples sur l'itinéraire (*des stations*), soit des lieux de correspondance entre plusieurs lignes du réseau ferré (*des gares*).

Les premières sont très simples et de dimensions modestes (*par exemple les stations Bel Air ou Mareil-Marly*). Elles présentent en général un seul bâtiment et un passage supérieur ou inférieur pour rallier l'une ou l'autre des directions. D'un caractère souvent désuet, **elles témoignent d'une desserte de proximité.**

Les secondes, de dimensions plus importantes, peuvent présenter plusieurs quais et lorsque le site devient très étendu (*la gare de Saint-Cyr en est l'exemple*), les passages souterrains ou les passerelles sont de rigueur.

Les rénovations successives leur ont souvent conféré un caractère hétéroclite. La fonctionnalité ayant semblé-t-il être le maître mot au détriment de l'unité, de la qualité. L'ensemble des gares s'accompagne d'un parking pour les usagers. Celui-ci peut être constitué de quelques emplacements ou prendre des dimensions impressionnantes. Plus la gare se situe loin des espaces urbains, plus les usagers peuvent venir de loin et plus l'offre de stationnement est élevée.

Ces espaces font également parti de la gare au sens large et participent à son image. La même attention de qualité doit donc leur être portée. Au-delà du stationnement *stricto sensu*, l'espace alloué aux transports en communs et aux cycles doit également être réfléchi avec la même attention.

7.3. Les entités paysagères



Figure 247 : Piscine olympique

L'ensemble de l'analyse du site permet de définir différents types d'ambiance au sein de l'aire d'étude, que l'on nomme "entités paysagères". Celles-ci sont relatives à la qualité intrinsèque du site et à la façon dont il est perçu. Elles permettent de prendre en considération des notions d'impression, de ressenti et traduisent une appréciation qualitative des lieux.

L'aire d'étude se situe en limite de l'urbanisation de l'agglomération parisienne et des territoires plus ouverts localisés au delà de la Grande Ceinture. Cette situation est source de paysages variés où la végétation et la topographie ont une grande importance.

De Saint-Germain-en-Laye à Versailles, les entités paysagères suivantes se succèdent :

- la forêt de Saint-Germain-en-Laye,
- la ville de Saint-Germain-en-Laye,
- les coteaux de Mareil-Marly et de l'Etang-la-Ville,
- la forêt de Marly-le-Roi,
- la plaine de Versailles,
- la ville de Versailles,
- le camp des matelots.



Figure 248 : Garde Républicaine

7.3.1. Entité 1 : La forêt de Saint-Germain-en-Laye

La forêt de Saint-Germain-en-Laye est une forêt domaniale de 3 500 hectares qui occupe une boucle de la Seine à vingt kilomètres environ à l'Ouest de Paris. Cette superficie importante fait de cette forêt le deuxième massif forestier des Yvelines après la forêt de Rambouillet.

Cette ancienne forêt de chasses royales se trouve en totalité dans le territoire de la commune de Saint-Germain-en-Laye. Elle est désormais entourée par des zones urbanisées et très morcelée par des voies de communication : routes importantes, autoroute A14 en partie enterrée et voies ferrées. Elle est peuplée d'arbres centenaires, essentiellement des chênes rouvres et des hêtres.

Un réseau très fourni d'allées, routes et pistes cavalières mènent à des points caractéristiques et identitaires de la forêt de Saint-Germain-en-Laye :

- des croix qui ont été pour certaines placées comme repères et guides, pour d'autres dans un esprit de mémoire d'événements ou en l'honneur de personnages célèbres,
- des oratoires abritant des statuettes et placées en forêt au cours du temps,
- des stations découvertes, dont les tables de lecture décrivent les richesses d'un écosystème forestier,
- des points d'eau : la Mare aux Canes (*route du Houx*), l'Etang du Corra.



Figure 249 : Croix de la pucelle



Figure 250 : Forêt de Saint-Germain



Figure 251 : Passerelles en lisière de forêt

Au sud-est, on débouche sur la terrasse créée par Le Nôtre pour les deux châteaux de Saint-Germain-en-Laye.



Figure 252 : Terrasse Le Nôtre

Au cœur de la forêt, des zones non boisées se distinguent :

- entre l'infrastructure ferroviaire de la Grande Ceinture et l'avenue des Loges, le Camp des Loges est un vaste espace non boisé occupé par des installations militaires et sportives (*camp d'entraînement du Paris-Saint-Germain*), il est traversé par la route de l'Etoile des Loges,
- en face du Camp des Loges prend place quelques installations sportives (*terrains de football et rugby, tennis, lancer de poids, hockey, athlétisme*),
- les bâtiments de la Garde Républicaine (quartier Goupil),
- la Piscine Olympique Intercommunale de Saint-Germain-en-Laye, ouverte depuis 1970.



Figure 253 : Quartier du Camp des Loges - vue des tennis
Installations sportives de la ville - Stade municipal George Lefevre

Ces espaces sont peu perceptibles du fait des boisements qui les entourent et n'ont par conséquent que peu d'impact visuel sur leur lieu d'implantation. Le principe est identique pour le projet de la Tangentielle Ouest.

Dans le cas où le tram-train est voué à emprunter des voies existantes, il n'y a que peu de nuisances visuelles envisagées puisque les voies sont noyées dans

la végétation. Si au contraire, un nouvel aménagement est projeté, une étude d'impact plus approfondie sera nécessaire pour en évaluer les conséquences selon le tracé supposé.

La forêt de Saint Germain en laye est aujourd'hui un lieu de promenade et de loisir d'une très grande renommée.

7.3.2. Entité 2 : La ville de Saint-Germain-en-Laye

La ville de Saint-Germain-en-Laye est constituée d'un centre historique autour du château qui s'est progressivement étendu de manière centrifuge, jusqu'à occuper tout l'espace avec pour limite, la plaine de Jonction, et le fond de la vallée du Ru de Buzot.

La zone d'étude concerne plus particulièrement les quartiers suivants :

Le secteur du château

Le cœur historique de la ville s'est construit sur un site dominant la vallée de la Seine. Cette situation en terrasse a été favorable au développement du premier château fortifié de Saint-Germain-en-Laye et du premier bourg. **Ce secteur est aujourd'hui sauvegardé.**

Les vues depuis le château permettent d'apercevoir la vallée de la Seine en contrebas, le Pecq et Port Marly et encore plus loin, la Défense.



Figure 254 : Vue depuis le Château de Saint-Germain-en-Laye

Il convient de noter deux vues intéressantes sur le château neuf :

- ✓ la première depuis l'avenue des Loges, qui est une entrée sur la ville soulignée par un double alignement végétal. Cette allée cavalière est une image forte de la ville, et une perspective de plus de 2 Km,
- ✓ la deuxième se fait depuis l'avenue Thiers et présente la façade sud du château, des arbres de hautes tiges et les douves. Cette perspective constitue d'ailleurs un site inscrit.



Figure 255 : Avenue des Loges

Contrairement à son environnement immédiat, ce secteur est d'une topographie plane, implantée sur le haut du coteau nord de la vallée du Ru de Buzot. Premier foyer d'urbanisation de la ville, le secteur présente une grande richesse architecturale. L'ensemble des rues de ce centre convergent vers le château. Les rues sont étroites avec un bâti dense et ancien. On recense de nombreux hôtels particuliers bâtis pour une grande part entre le 17^{ème} et le 18^{ème} siècle.

Ce quartier peut-être décomposé en deux catégories :

- ✓ le quartier résidentiel des 17^{ème} et 18^{ème} siècles à proximité du château,
- ✓ le quartier bourgeois et commerçant de la même époque, qui constitue toujours le centre commerçant de la ville actuelle.



Figure 256 : Avenue Thiers



Figure 258 : Vue depuis l'Avenue des Loges



Figure 259 : St Germain en Laye



Figure 257 : Collectif dans le quartier Bel-Air

Le secteur Nord

Il est situé à proximité immédiate de l'hypercentre avec la forêt comme limite Nord et s'étend à l'Ouest jusqu'à la Grande Ceinture. Anciennement occupé par le domaine de chasse royal, puis par le parc de Noailles, il a été urbanisé par une procédure de lotissement.

Gardant les traces de son passé arboré et de sa proximité avec la forêt, c'est un secteur verdoyant où l'on retrouve de nombreux spécimens de beaux arbres.

Son tissu urbain a aujourd'hui subi de nombreuses modifications par la mise en place de bâtiments collectifs de standing ou d'équipements publics, il reste cependant un quartier assez pavillonnaire dans sa partie Ouest. L'habitat qui en résulte est non homogène.



Figure 261 : Rue Pereire



Figure 262 : Vue de la rue du Parc de Noailles depuis la Forêt

Les logements construits en lisière de forêt disposent la plupart du temps d'une entrée vers l'espace public boisé. De nombreuses passerelles permettent de traverser les fossés qui sont souvent présents entre l'emprise publique et l'emprise privée. Celles-ci sont de formes et de tailles variées, elles sont très originales et procurent au lieu un intérêt supplémentaire.

Le secteur du Ru de Buzot

Au sud des deux secteurs précédents et traversé par le ru de Buzot, ce quartier a une topographie accidentée. Il occupe le versant nord du ru et le fond de la vallée. La pente permet quelques vues plongeantes vers le fond de la vallée. Autrefois essentiellement occupé par des champs, il est aujourd'hui totalement urbanisé : maisons individuelles, habitat collectif, équipements et tissu pavillonnaire plus lâche en fond de vallée.



Figure 263 : Résidence collective dans le quartier du ru de Buzot

Le quartier Bel-Air

Situé au sud du secteur du ru de Buzot, le quartier de Bel-Air occupe les coteaux sud de la vallée du ru et le plateau. Les coteaux, séparés du reste de la ville par la RN13 et la voie ferrée de la Grande Ceinture Ouest, ont été urbanisés par des procédures de ZUP (zone à urbaniser en priorité) et de ZAC (zone d'aménagement concerté). Ils sont donc essentiellement constitués de collectif des années 1970, tours, barres et centre commercial. Le plateau a été urbanisé par une procédure de ZAC plus récente. Il y règne une ambiance de modernité créée par l'architecture récente où la mixité fonctionnelle a été recherchée : bureaux, habitat collectif et individuel et espace public.

7.3.3. Entité 3 : Les coteaux de Mareil-Marly et de l'Etang-la-Ville

Les communes de Mareil-Marly et de l'Etang-la-Ville occupent le versant Est de la vallée du ru de l'Etang. Le tissu pavillonnaire assez lâche et très planté occupe l'emplacement d'anciens vergers. Les constructions sont hétérogènes mais restent tout de même en harmonie avec le site grâce à une végétation très présente.

Il reste toutefois de nombreuses parcelles non bâties, elles sont, soient plantées de vergers, vestiges du passé, soient en cours de mutation et sont actuellement en friche.

La topographie offre des perspectives intéressantes sur les villes de Saint-Germain-en-Laye et de Marly-le-Roi. Elles sont pour le moment maintenues grâce à des lotissements peu denses et des bâtiments de hauteur contrôlée.

Les constructions bordant la voie mais également une végétation dense masque le plus souvent la vue. Il existe cependant des ouvertures visuelles ponctuelles. C'est le cas par exemple au niveau de la gare de Mareil-Marly où une perspective vers l'Est est notable, mais aussi tout le long du tracé lorsque des friches ou bien des vergers peuvent être aperçus brièvement.



Figure 264 : Vergers



Figure 265 : Vue sur Marly-le-Roi



Figure 266 : Friche, l'Etang-la-Ville

7.3.4. Entité 4 : La forêt de Marly-le-Roi

Cette ancienne forêt consacrée aux chasses royales (*comme presque toutes les forêts préservées de la région*) est aujourd'hui encore enclose de murs sur une partie de son pourtour. Elle se caractérise, sur le plateau, par de grandes allées rectilignes formant des étoiles. La gestion de l'ONF (*Office National des Forêts*) se fait essentiellement en futaie, bien que l'on trouve encore quelques vieux taillis sous futaies. Elle s'étend sur le plateau vallonné (*les Alluets*) couvert principalement de chênes et de châtaigniers.

Une autre particularité de cette forêt porte sur les coteaux abrupts qui la bordent. Le paysage y est souvent dissymétrique où le regard est orienté. On s'y adosse, on s'y confronte ou on s'y inscrit. Se situant au pied ou à flanc de coteau, soit le regard est arrêté et l'on perçoit le relief comme un front, soit le regard le longe et le coteau devient une direction, soit on s'y adosse en une situation de balcon.



Figure 267 : Mur d'enceinte d'origine



Figure 268 : Mur d'enceinte restauré



Figure 269 : Chemin de randonnée



Figure 270 : Mur d'enceinte restauré

7.3.5. Entité 5: La plaine de Versailles



Figure 271 : Château de Versailles

Crédit photo : Etablissement public de Versailles, C. Millet

Le paysage de la plaine de Versailles contraste fortement avec les entités forestières et mêmes urbaines qui constituent la zone d'étude au nord ; et ce d'autant plus que l'on y débouche brutalement. Il s'agit d'un paysage ouvert, ample. L'impact que prend le ciel est ici primordial, il donne toute la dimension à l'espace. Cette entité est très clairement définie par la topographie environnante : deux versants boisés l'identifient très clairement. Celui au nord est plus découpé et tourmenté que celui au sud. Ces deux reliefs limitent la plaine, que draine le ru de Gally dont le cours planté d'arbres marque le fond.

La plaine de Versailles est également un site chargé culturellement, à la valeur patrimoniale essentielle. C'est l'axe de la perspective majeure du parc du château de Versailles, c'est à dire qu'il s'agit d'un paysage mis en scène, pièce d'un ensemble plus vaste. D'autre part, sa notoriété ne suppose aucune remise en cause de son intégrité. De ce fait, encore davantage que les autres paysages, il appartient à tous car il est porteur d'une identité forte. Il fait partie intégrante du monument qu'est le château. C'est pourquoi la plaine de Versailles est un site classé.

Du sud de la plaine, on accède à Versailles par la RD10 qui longe le Grand Parc. Site inscrit depuis 1947, elle relie l'ancienne porte de Saint-Cyr à l'aile sud du château. Les abords de cette route, devenue axe routier très fréquenté, sont protégés sur une largeur de 100 m de part et d'autre. Le maintien de l'alignement d'arbre est impératif.

La plaine de Versailles est un site très sensible à la réouverture de la Grande Ceinture pour des raisons historiques, c'est pourquoi ce secteur a été particulièrement approfondi an phase d'élaboration du projet.



Figure 272 : Avenue de Sceaux



Figure 273 : Avenue de Paris



Figure 274 : Plaine de Versailles

7.3.6. Entité 6: La ville de Versailles

L'histoire de Versailles est celle d'une ville ou du moins d'un village relativement ancien qui a vu sa tranquille évolution basculer au XVII^e siècle par le hasard des choix des monarques français.

C'est l'aménagement du château de Versailles qui donna naissance à la ville historique bien connue aujourd'hui. Ce dernier fut la résidence des rois de France Louis XIV, Louis XV et Louis XVI. Ce monument, dont le parc s'étend sur 815ha, compte parmi les plus remarquables de France tant par sa beauté que par les événements dont il fut le théâtre. Ce château est devenu un symbole de l'apogée de la royauté française.

La ville classique, fondée sur les traces du château, est caractérisée par les anciens quartiers de la ville et notamment par le quadrillage géométrique des rues du quartier Saint-Louis. Ce maillage est également souligné par l'existence de nombreux jardins intérieurs dans les cours des immeubles, renforçant le caractère "vert" du site.

Cette valeur architecturale et historique a conduit à l'insertion de ce quartier au sein du secteur sauvegardé de la ville.

Le paysage est majoritairement urbain ; néanmoins, le milieu naturel, ou du moins les espaces verts et boisés à proximité, ainsi que les doubles alignements d'arbres des grandes artères, constituent une thématique importante, notamment du point de vue de la préservation et de la mise en valeur des perspectives.

A ce propos, les perspectives visuelles de l'Avenue de Sceaux, Avenue de Paris et Avenue de Saint-Cloud depuis le château de Versailles font l'objet d'une protection au titre des monuments historiques.



Figure 275 : Avenue de St Cloud

LEGENDE

- Paysage urbanisé
- Paysage urbain ouvert
- Paysage forestier
- Paysage agricole

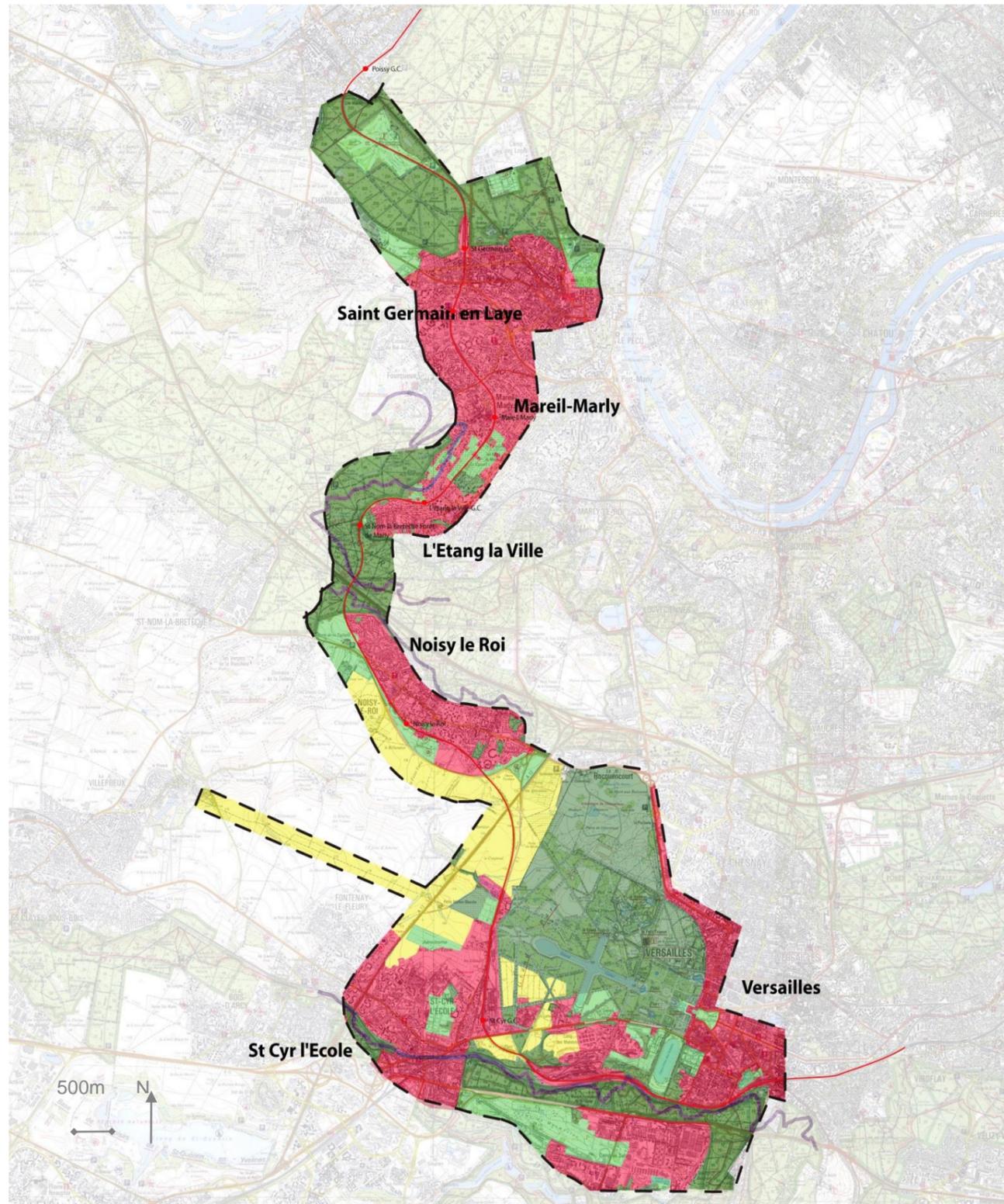
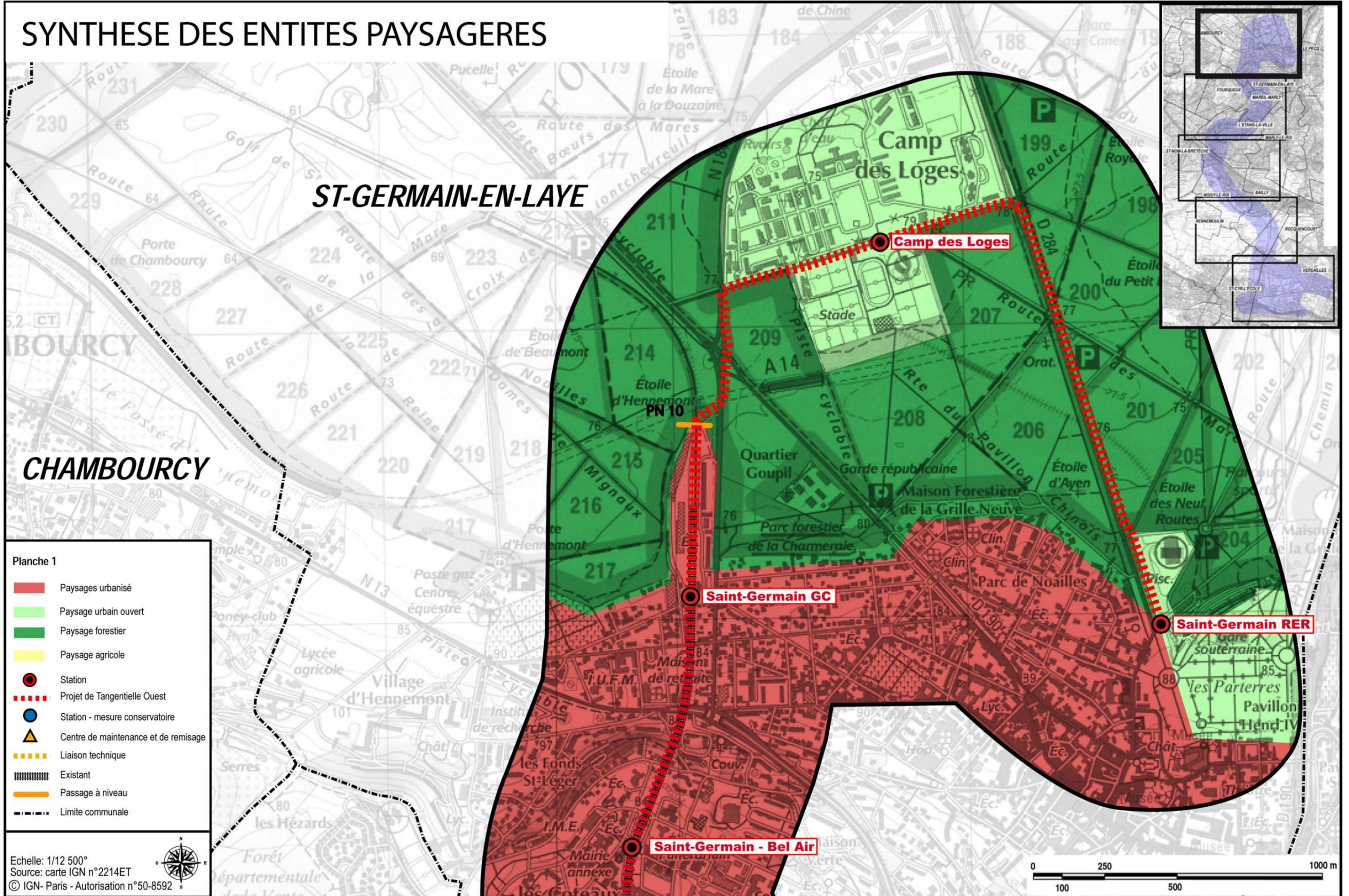
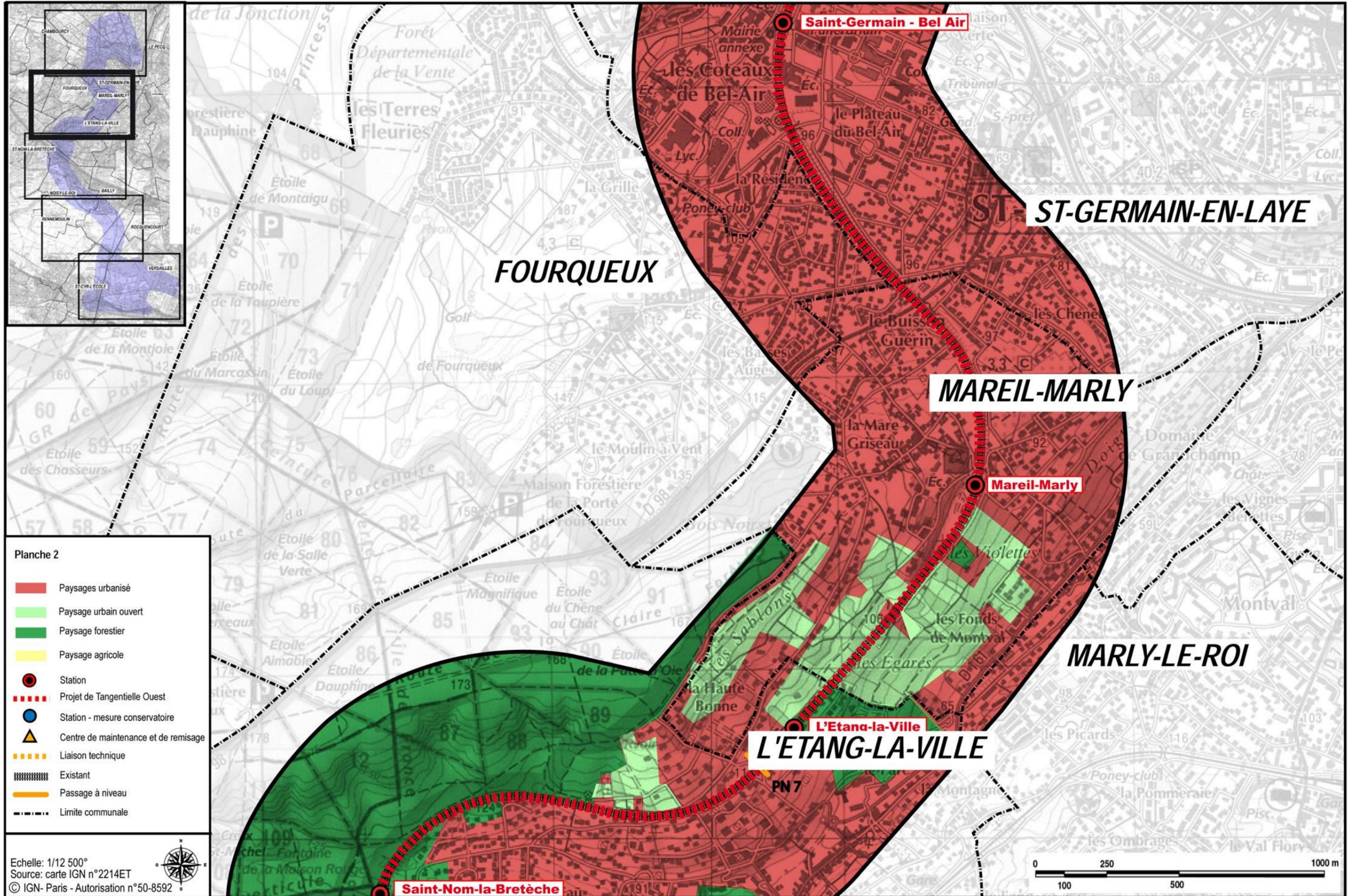
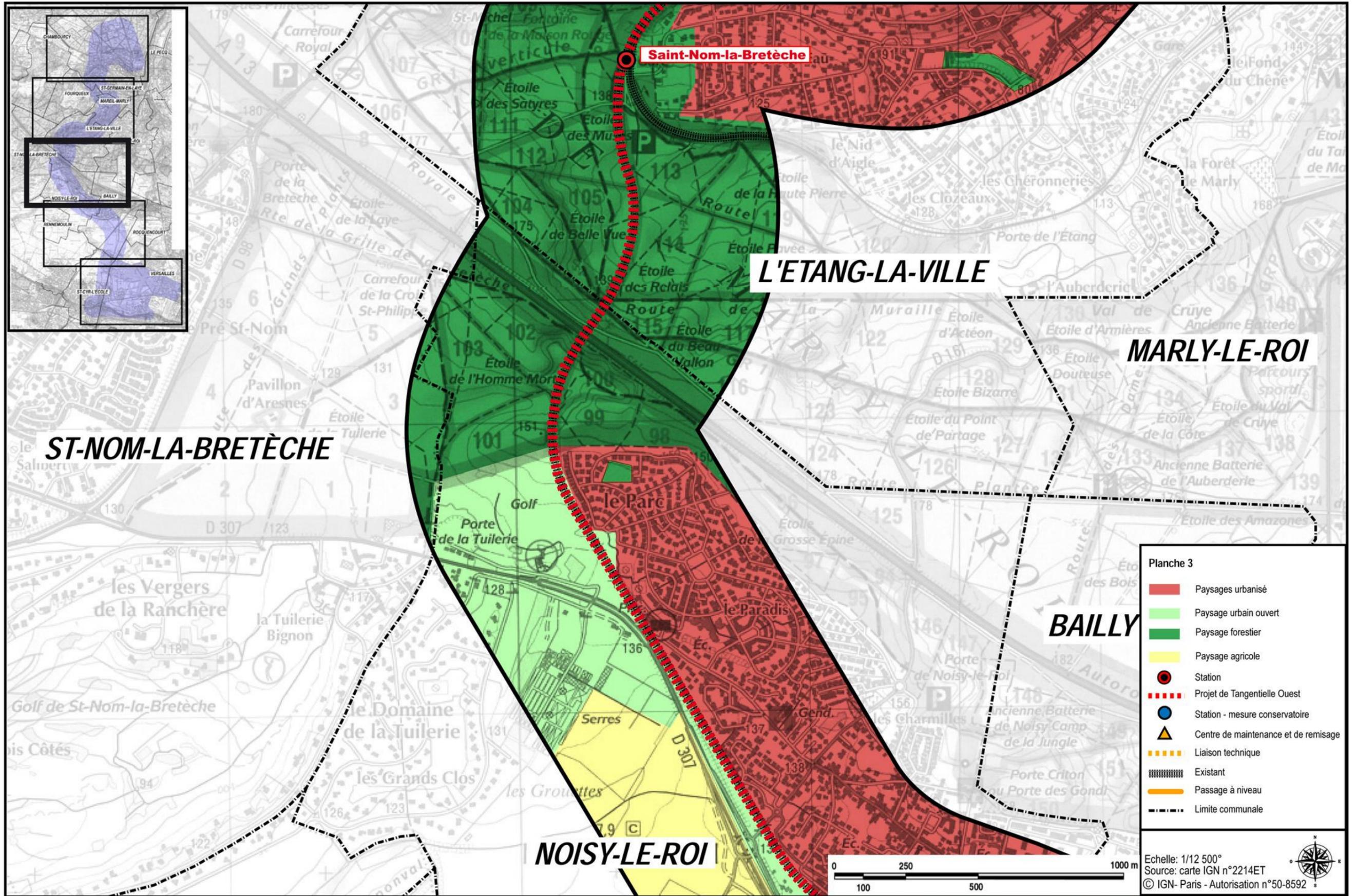


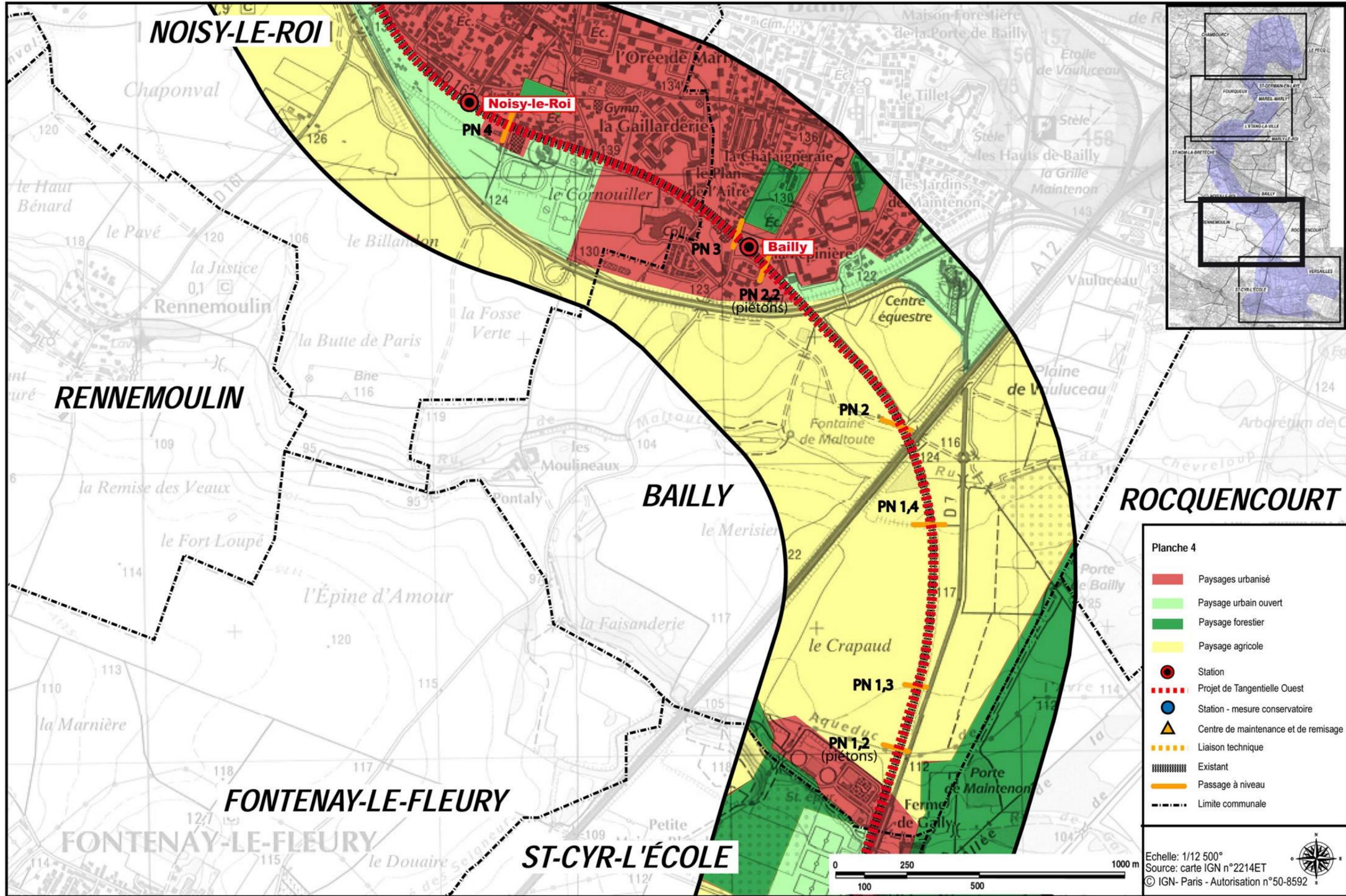
Figure 276 : Carte de synthèse des entités paysagère (en rouge le tracé de la Grande Ceinture)

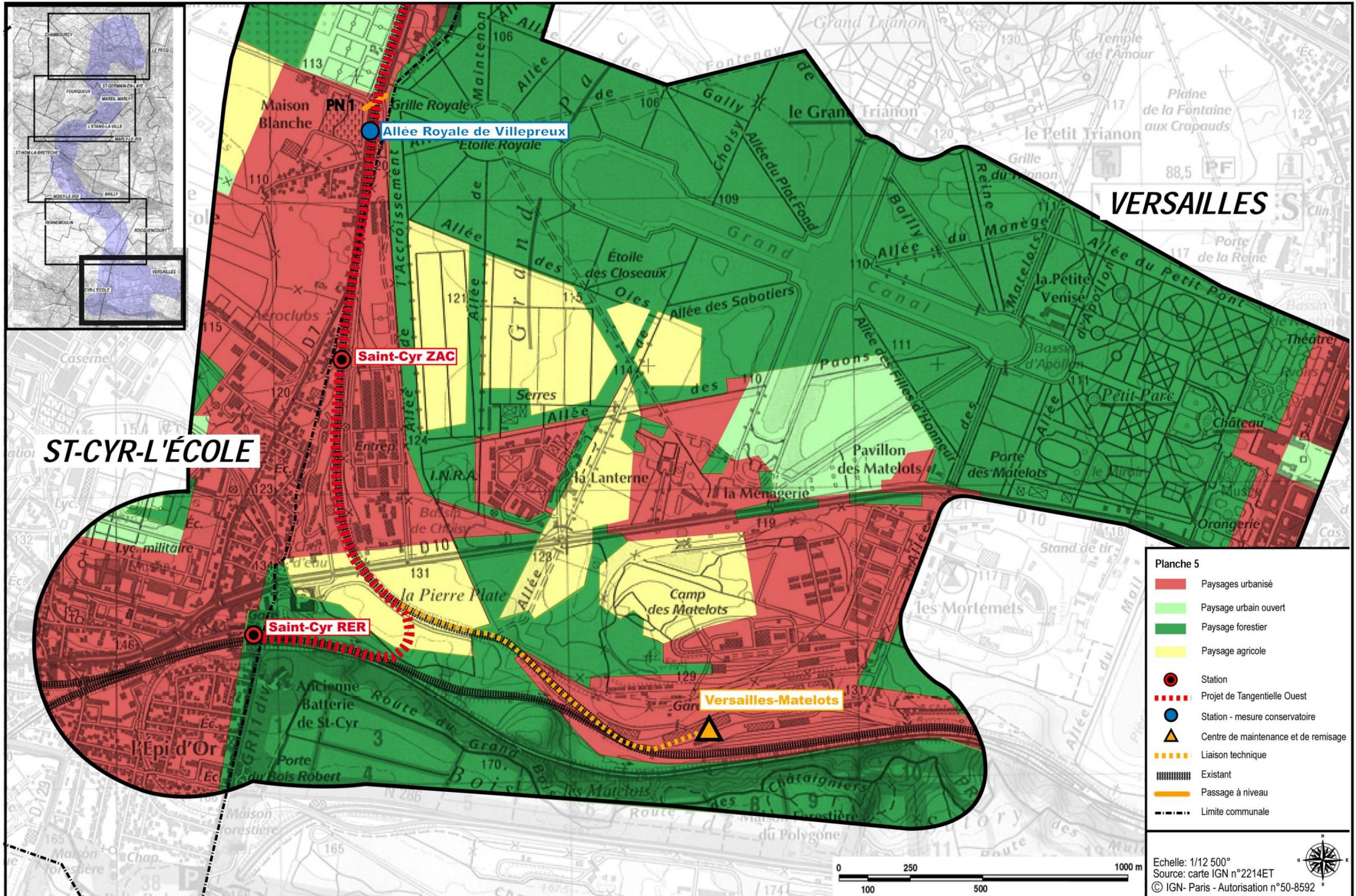
SYNTHESE DES ENTITES PAYSAGERES











7.4. Sensibilité de la zone d'étude au projet

Il est possible à l'aide de l'inventaire précédent des entités paysagères, de répertorier les zones les plus sensibles au projet de la Tangentielle Ouest. Cela en considérant les critères suivants :

- Le type de paysage traversé. Une forêt ou une plaine agricole sont plus sensibles au passage d'une voie ferrée qu'une zone déjà urbanisée. Logiquement, les grands espaces boisés de Saint-Germain-en-Laye, de Marly-le-Roi et de Versailles sont absolument à préserver. On inclut dans cette catégorie le parc du château de Versailles qui est soumis à une protection stricte.
- L'existence d'une circulation ferroviaire sur la Grande Ceinture. Il paraît évident que dans le cas où un matériel roulant empreinte déjà cette voie, les impacts provoqués par la Tangentielle Ouest sont restreints aux conséquences d'un changement de matériel roulant, excepté si un élargissement de voies est envisagé.

Le tableau suivant est établi selon ces caractéristiques. Un + dans la colonne "type de paysage" signifie qu'il s'agit d'un espace écologiquement et visuellement sensible au projet de la Tangentielle Ouest. Selon le même raisonnement, le + de la colonne suivante indique l'absence de circulation actuelle sur la grande ceinture et donc un impact de la Tangentielle Ouest plus important. Le bilan correspond à la somme de ces signes et détermine le degré de sensibilité. C'est ainsi qu'un site noté ++ est très sensible alors qu'il est peu sensible à la Tangentielle Ouest dans le cas d'une notation --.

	Type de paysage	Tracé ferré absent	Bilan de sensibilité du paysage
Forêt St Germain	+	+	++
Ville de St Germain	-	-	--
Les coteaux de Mareil-Marly et de l'Etang-la-Ville	-	-	--
Forêt de Marly	+	-	+-
Plaine de Versailles	+	+	++
Ville de Versailles : Quartier historique	+	+	++
Camp des Matelots	+	-	+-

Tableau 75 : Sensibilité de paysages dans la zone d'étude

PAYSAGES SENSIBLES

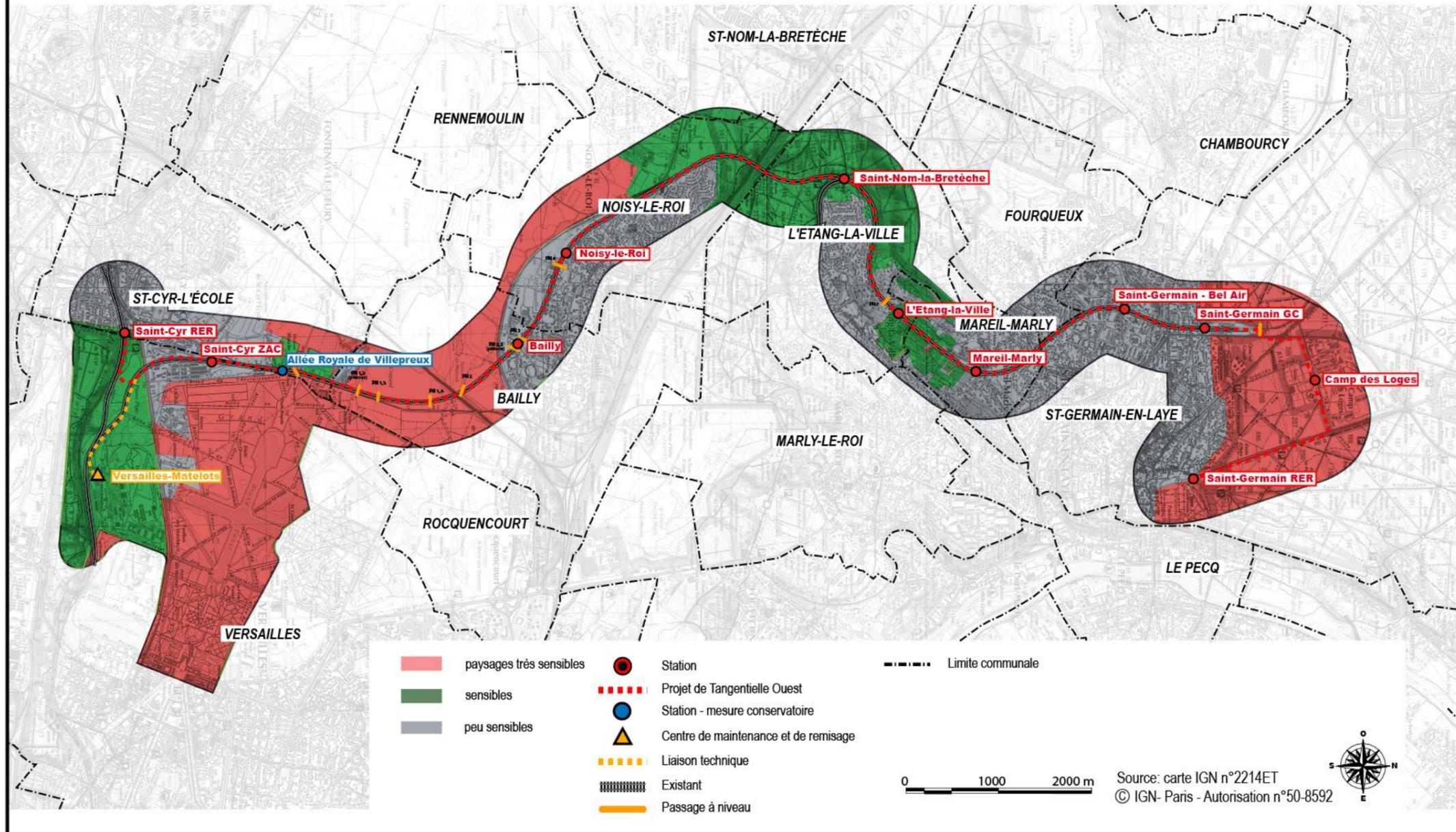
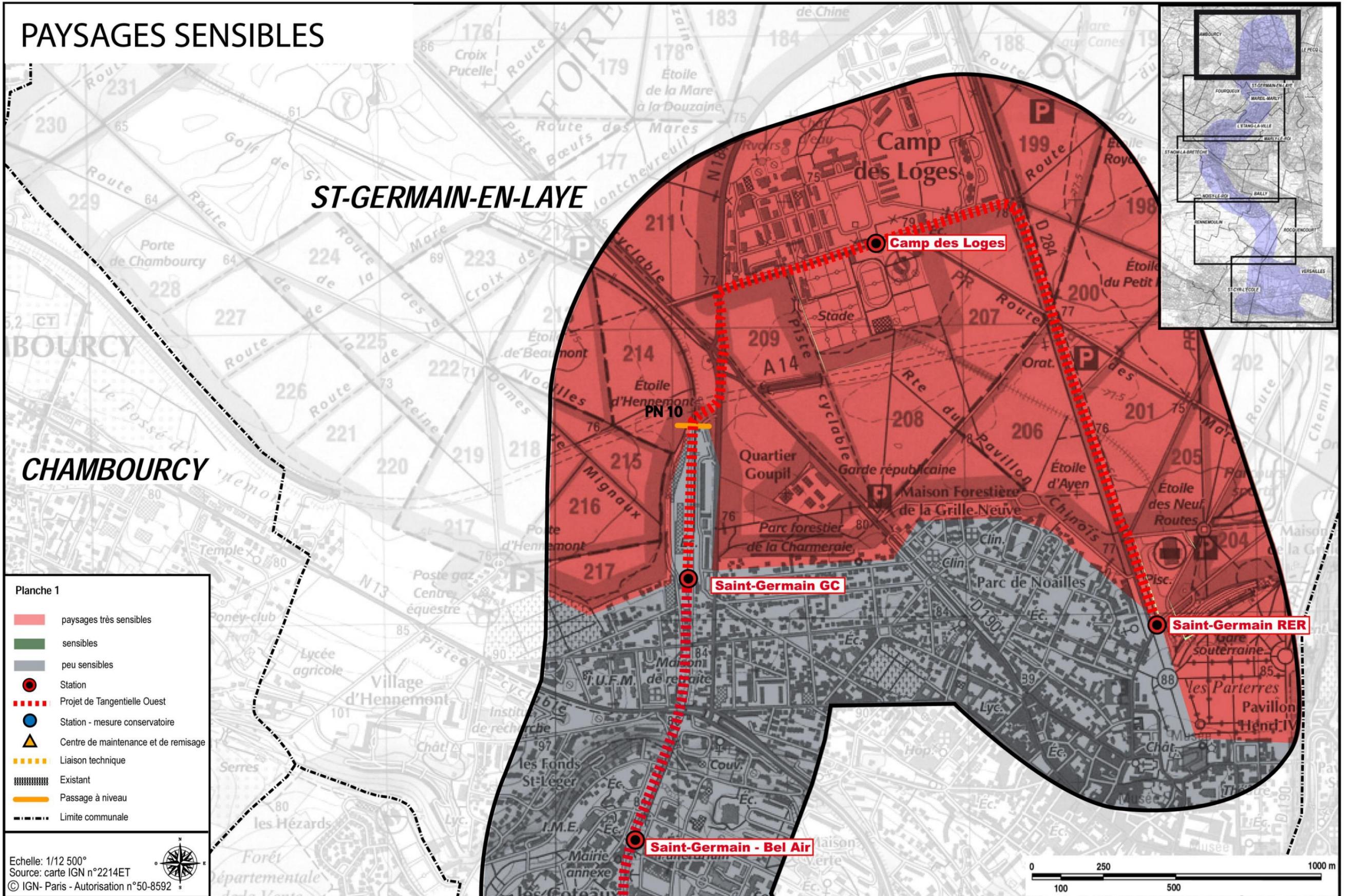


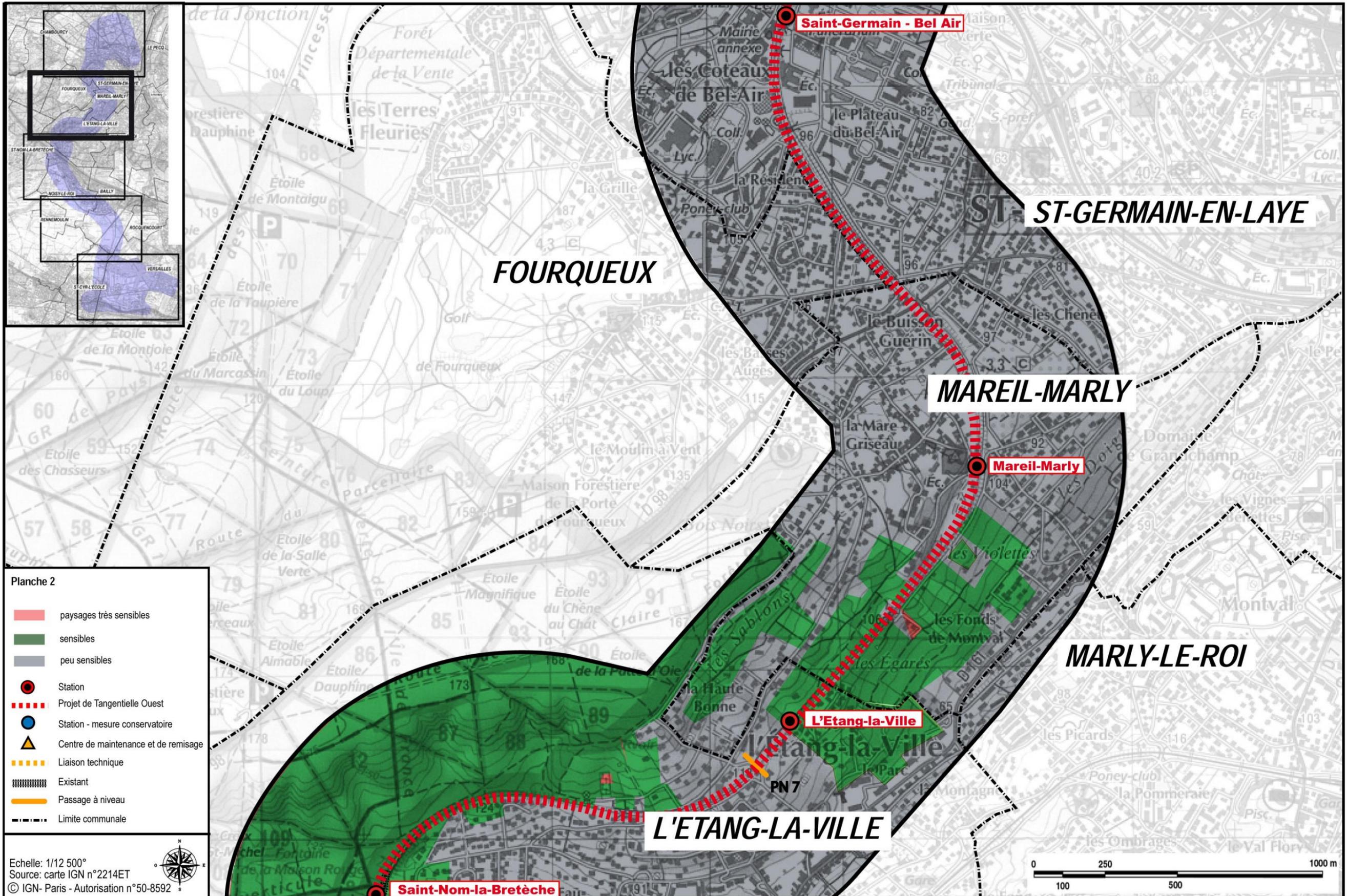
Figure 277 : Carte de synthèse des sensibilités paysagère (en rouge le tracé de la Grande Ceinture)

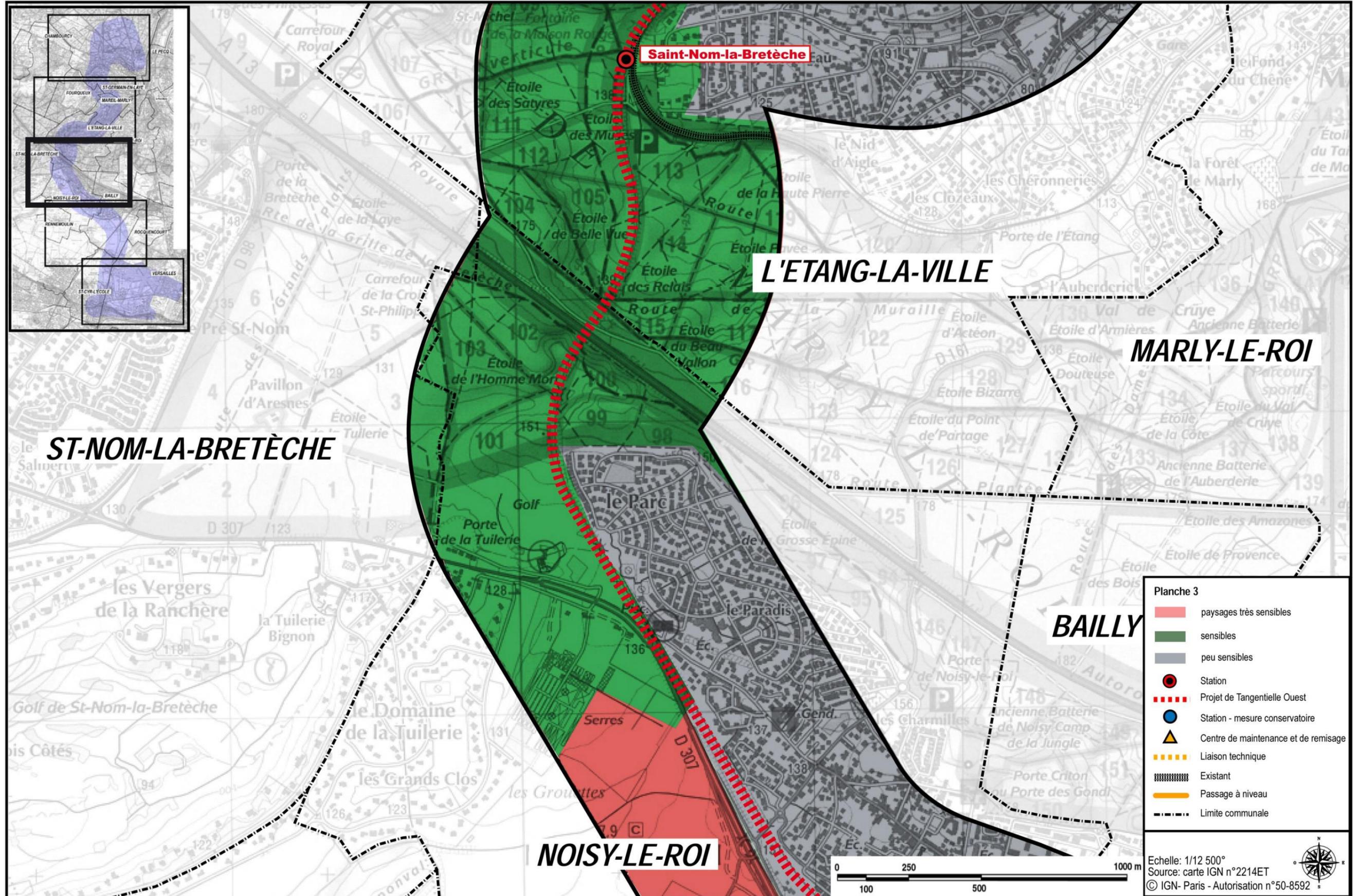
PAYSAGES SENSIBLES

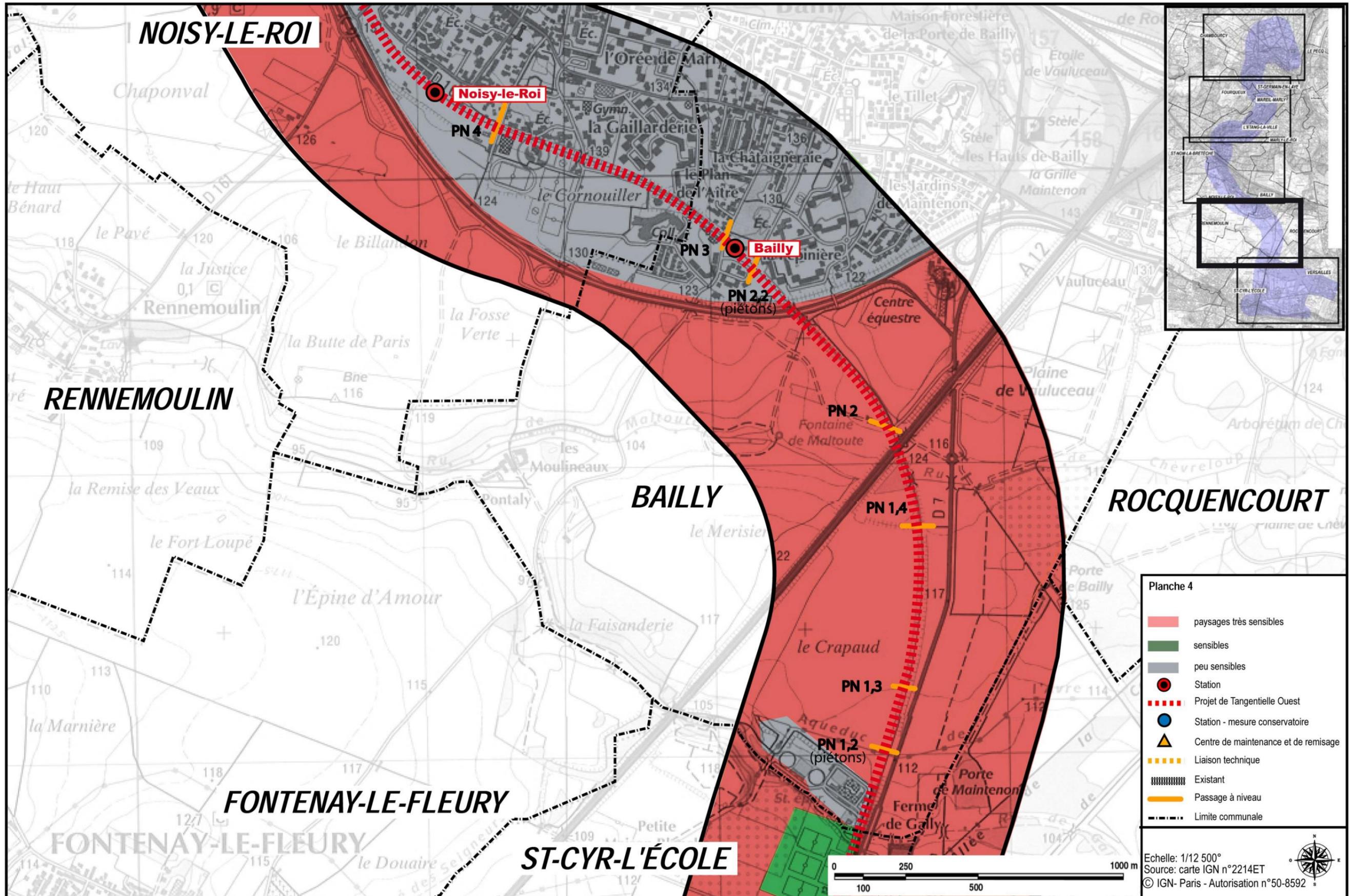


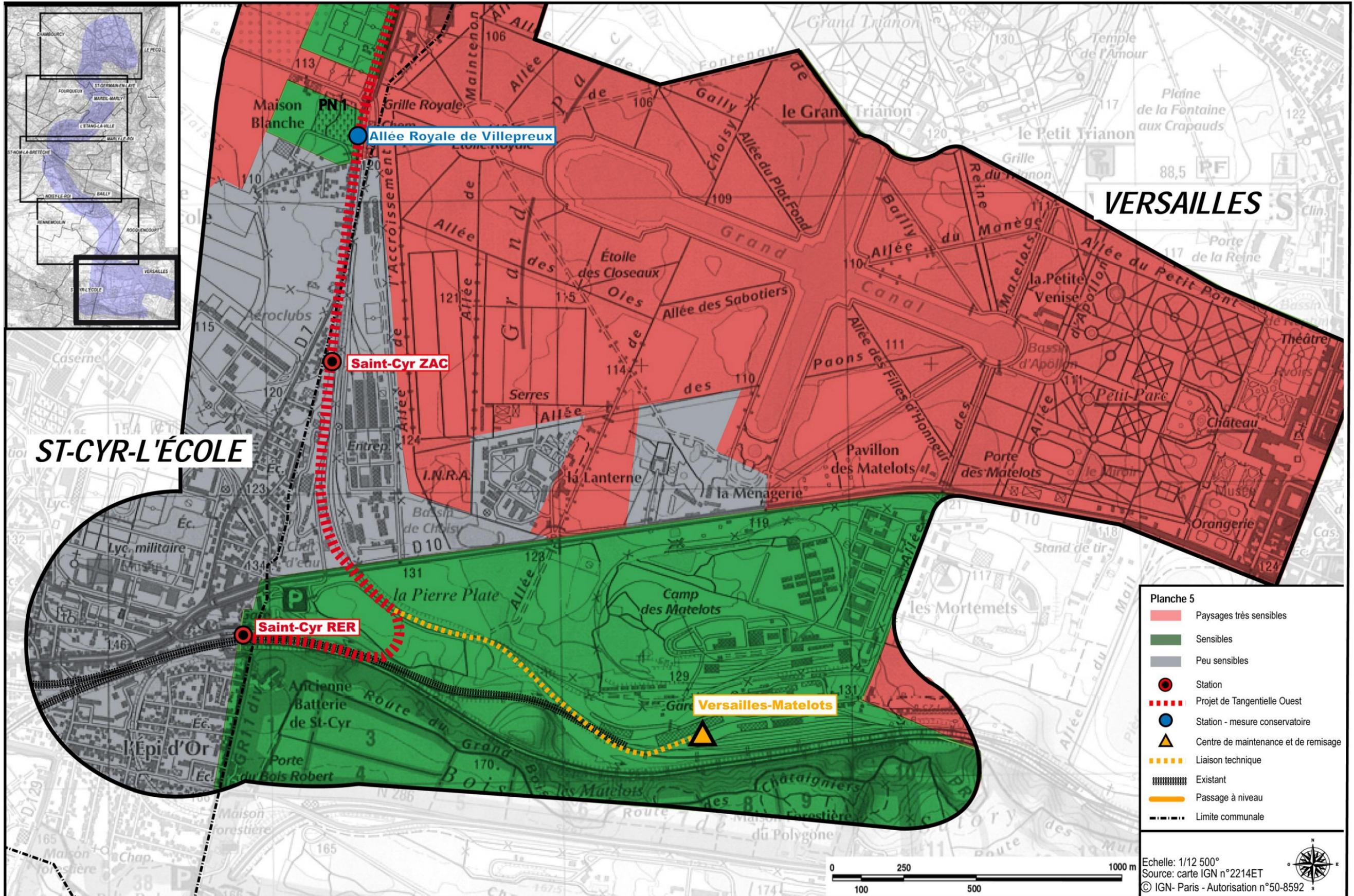
- Planche 1
- paysages très sensibles
 - sensibles
 - peu sensibles
 - Station
 - Projet de Tangentielle Ouest
 - Station - mesure conservatoire
 - Centre de maintenance et de remisage
 - Liaison technique
 - Existant
 - Passage à niveau
 - Limite communale

Echelle: 1/12 500°
Source: carte IGN n°2214ET
© IGN- Paris - Autorisation n°50-8592









7.5. Synthèse des enjeux paysagers

L'ensemble de l'analyse du site permet de définir différents types d'ambiance au sein de l'aire d'étude, que l'on nomme "entités paysagères". Celles-ci sont relatives à la qualité intrinsèque du site et à la façon dont il est perçu. Elles permettent de prendre en considération des notions d'impression, de ressenti et traduisent une appréciation qualitative des lieux.

L'aire d'étude se situe en limite de l'urbanisation de l'agglomération parisienne et des territoires plus ouverts localisés au-delà de la Grande Ceinture. Cette situation est source de paysages variés où la végétation et la topographie ont une grande importance.

La qualité des paysages actuels et les enjeux d'insertion du projet sont recensés dans le tableau ci - après.

	Type de paysage	Tracé ferré absent	Bilan de sensibilité du paysage
Forêt St Germain	+	+	++
Ville de St Germain	-	-	--
Les coteaux de Mareil-Marly et de l'Étang-la-Ville	-	-	--
Forêt de Marly	+	-	+-
Plaine de Versailles	+	+	++
Ville de Versailles : Quartier historique	+	+	++
Camp des Matelots	+	-	+-

Tableau 76 : Sensibilité de paysages dans la zone d'étude

8. ORGANISATION DES DEPLACEMENTS ET OFFRE DE TRANSPORT

☞ CPER ?

Un Contrat de Projets Etat-Région est un document par lequel l'Etat et une région s'engagent sur la programmation et le financement pluriannuels de projets importants. D'une durée de sept ans, ils succèdent aux contrats de plan.

8.1. Rappel du principe du Plan de Déplacement Urbains d'Ile-de-France

En application de la loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie (LAURE) de 1996, le premier Plan de Déplacements Urbains d'Ile-de-France (PDUIF) a été approuvé par arrêté inter-préfectoral le 15 décembre 2000, à l'issue de près de trois ans d'élaboration en concertation avec les différents acteurs impliqués dans la gestion et l'organisation des transports et des déplacements dans la région. Depuis une démarche de révision fut lancée en 2007, l'objectif étant d'aboutir à un plan plus opérationnel avec, pour chaque action projetée, un responsable identifié, un calendrier de mise en œuvre et des modalités de financement clairement arrêtées.

Adopté à l'issue d'une procédure d'enquête publique, il a le statut de document d'urbanisme opposable à des documents de niveau de compétence inférieur, comme les Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) ou les Schémas de Cohérence Territoriale (SCOT). A l'inverse, le PDUIF doit être compatible avec le Schéma Directeur de la Région Ile-de-France (SDRIF), actuellement en cours de révision sous l'égide du conseil régional. A la différence des agglomérations de province, le PDU d'Ile-de-France a été élaboré et mis en œuvre jusqu'en 2005 sous l'autorité de l'Etat, et porte sur l'ensemble du territoire régional. Depuis la promulgation en 2004 de loi sur les responsabilités et libertés locales, la responsabilité de l'élaboration et de l'évaluation du PDUIF a été transférée au STIF.

8.1.1. PDUIF de 2000

☞ PLD ?

Autre spécificité du PDUIF, introduite par la loi solidarité et renouvellement urbain de 2001, les plans locaux de déplacements (PLD) ont été créés afin d'être l'instrument de déclinaison du PDUIF au niveau local. Pilotés par les intercommunalités, ils transposent les orientations régionales du document dans la planification locale et augmentent sa portée opérationnelle en programmant des actions complémentaires aux programmes des aménagements de pôles et d'axes.

A l'instar du constat qui avait été dressé au niveau national, quelques années auparavant, et qui avait conduit la LAURE à rendre obligatoires les PDU des agglomérations de plus de 100 000 habitants, le diagnostic francilien réalisé en 2000 a mis en évidence un ensemble de tendances préoccupantes observées depuis plusieurs décennies :

- la croissance irrésistible de l'usage de l'automobile, corrélée à un allongement des trajets et à la forte augmentation des déplacements de périphérie à périphérie,
- la stagnation de la part de marché des transports en commun dans les déplacements,
- le net recul de la pratique des modes actifs (*marche, vélo*) pour les déplacements courts,
- la suprématie écrasante du mode routier pour le transport de marchandises.

Pour inverser ces tendances, il est apparu que le PDU devait se positionner comme un outil complémentaire des grands programmes d'investissements du Contrat de Projet Etat - Région (CPER).

Dans cette logique, deux principes fondamentaux ont été retenus et déclinés par le PDUIF :

- ✓ **L'action à court terme, complémentaire avec les grands projets de Contrat de Projet Etat - Région, en visant des actions pragmatiques d'amélioration de l'existant**
Améliorer l'intermodalité et l'attractivité des transports en commun, en traitant les interfaces des réseaux et les conditions de rabattement vers les gares, est apparu une réponse nécessaire à une faiblesse structurelle du réseau francilien et à un déficit de coordination des opérateurs intervenant sur un même territoire. Parallèlement, face à un réseau ferré essentiellement radial, dynamiser un sous-ensemble du réseau de bus afin qu'il réponde aux enjeux des déplacements de banlieue à banlieue est apparu une solution pertinente pour répondre aux besoins de mobilité des habitants de l'agglomération.
- ✓ **Une mise en œuvre décentralisée sur le plan institutionnel et décloisonnée sur le plan technique**
Si le PDUIF a été élaboré sous l'autorité de l'Etat, il était logique, pour plus d'efficacité et de légitimité des actions à entreprendre, que sa mise en œuvre relève d'une démarche décentralisée et volontaire des partenaires concernés (*conseils généraux, communes, opérateurs ...*). Le principe de concertation avec le monde associatif et des représentants de la vie économique, retenu pour la phase de rédaction du Plan devait également être prolongé en phase de mise en œuvre autour de chaque projet qui serait discuté localement. Sur le plan technique, le décloisonnement des mondes de la voirie, de l'urbanisme et des transports s'est également imposé comme une ligne directrice du document : les services de l'Etat, ceux des collectivités ou les transporteurs seraient donc encouragés à mutualiser leurs expertises au sein des instances d'élaboration des projets.

Afin de mobiliser les acteurs opérationnels sur les objectifs du PDUIF, les rédacteurs du Plan ont rassemblé sous formes de "fiches actions" un ensemble de propositions et recommandations en direction des collectivités et opérateurs portant sur les différents aspects de la gestion de la voirie et des déplacements. Ces propositions ont suscité les projets de collectivités ou d'opérateurs souhaitant œuvrer dans le sens des orientations du PDU ces dernières années.

A titre d'exemple, on peut citer :

- des mesures de gestion du stationnement conduisant à étendre le stationnement résidentiel dans de nombreuses communes,
- le développement d'aménagements de type "zones 30" ou espaces piétonniers,
- le développement des parcs vélos aux abords des gares RER.

Des guides techniques ont été également réalisés afin de guider les différents acteurs dans leurs démarches de mise en œuvre des actions du PDUIF, que ce soit pour créer un pôle d'échanges, un Plan Local de Déplacement (PLD), une politique de stationnement,...

Comité de Pôle ?

Les comités de pôles ont pour mission de formaliser des projets en « contrats de pôles », protocoles d'accords financiers sur des programmes d'investissements réalisables à court terme.

Le pilotage des comités est confié aux collectivités locales, en étroite collaboration avec le STIF qui apporte une assistance dans le pilotage des études préliminaires et dans l'animation de la démarche au niveau régional.

Leur rôle est principalement :

- de clarifier les enjeux par un diagnostic des besoins à satisfaire et des contraintes à prendre en compte ;
- de structurer les attentes des différents acteurs impliqués et des usagers ;
- d'établir les grandes lignes du projet d'aménagement du pôle ;
- de piloter les études complémentaires à mener pour vérifier la faisabilité du projet et en estimer le coût ;
- de formaliser le projet en « contrat de pôle »
- de constituer l'instance de coordination des maîtres d'ouvrages dans les phases de réalisation des projets.

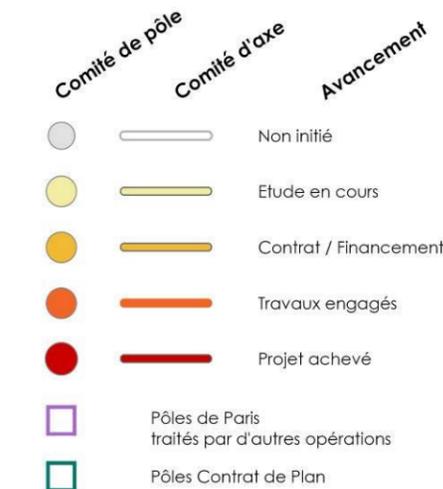
Mobilien ?

Parallèlement au développement des réseaux lourds de transport, le Conseil du STIF a voté, lors des Conseils du 5 juillet 2006 et 11 juillet 2007, le renforcement d'offre sur un réseau structurant régional de bus : le réseau Mobilien. Ce réseau de surface est composé de lignes existantes ou à créer qui, de manière complémentaire aux réseaux radiaux lourds (train et RER) et aux lignes de bus de Paris intra-muros, propose aux voyageurs une offre de rocades, de liaisons de pôle à pôle, de banlieue à banlieue, et une offre de liaison entre Paris et la petite couronne. Ce réseau s'appuie sur deux composantes essentielles :

Au total en Ile-de-France, il existe 105 Comités de Pôle dont 16 dans le département des Yvelines. Dans la bande d'étude, 1 Comité de Pôle est recensé à Saint-Germain-en-Laye.

Dans la bande d'étude, certaines actions du PDUIF de 2000 ont d'ores et déjà été engagées. Les paragraphes ci-dessous présentent certaines de ces actions.

Plans de Déplacements Urbains



Plans Locaux de Déplacements



Autres



Sources :
Données transport : STIF, 2008
Occupation du sol, limites administratives : IGN-Geofia, 2002
Réalisation : STIF-DE-IPDU, Mai 2008

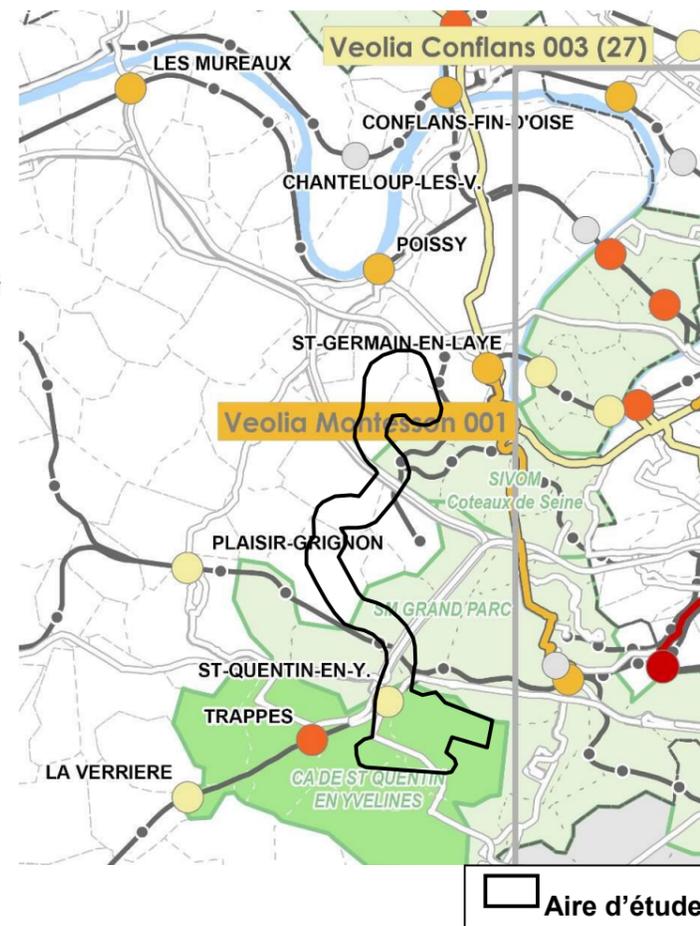


Figure 278 : Extrait de l'état d'avancement des Axes, Pôles et PLD (PDUIF 2000) en Grande Couronne

Source : STIF, mai 2008

Pôle d'échanges de Saint-Germain-en-Laye

La gare RER A de Saint-Germain-en-Laye est également concernée par un projet d'aménagement dans le cadre du PDUIF. Depuis 2002, le Comité de Pôle a engagé des études aboutissant à 6 actions :

- réaménagement de la rue de la Surintendance (amélioration de la sécurité et du confort des piétons, modification du partage de la voirie en faveur des transports en commun),
- réaménagement des gares routières (mise en accessibilité Personnes à Mobilité Réduite des quais et des circulations, sécurisation des traversées),
- réorganisation de la rue Thiers (modification du partage de la voirie),
- prise en compte des besoins en stationnement (identification des zones de dépose-minute, stationnement de rabattement avec un projet de Parc Relais automobile des Loges),
- rénovation de la gare RER (amélioration du confort, de l'ambiance des lieux, projet de stationnement 2 roues),
- amélioration de la signalétique (pôle bus, en station RER, jalonnement piétonnier dans le centre-ville et information dynamique).

Plan Local de Déplacements du Syndicat Mixte du Bassin de Déplacements de la Région de Versailles (SMBDRV)

Au total en Ile-de-France, 34 Plans Locaux de Déplacements sont actuellement en étude ou déjà mis en œuvre.

Dans la zone d'étude, le Syndicat Mixte du Bassin de Déplacements de la Région de Versailles, qui regroupe la Communauté d'Agglomération de Versailles Grand Parc et les communes du Chesnay, Vélizy, Châteaufort et Les Clayes Sous Bois, a élaboré un **Plan Local de Déplacements, approuvé le 05 décembre 2011**. Les communes concernées dans le périmètre d'étude sont : Saint-Cyr-l'École, Versailles, Bailly et Noisy-le-Roi.

Plan Local de Déplacements du Syndicat Intercommunal à Vocation Multiple (SIVOM) des Coteaux de Seine

Le Syndicat Intercommunal à Vocation Multiple des Coteaux de Seine (Noisy-le-Roi fait partie de ce SIVOM) a initié les études concernant l'élaboration d'un Plan Local de Déplacements. Il convient de noter que les communes de Bailly et Noisy-le-Roi ont rejoint la communauté d'agglomération de Versailles Grand parc au 1^{er} janvier 2011.

Deux axes "Mobilien" sont également recensés et concernent 2 lignes de bus exploitées par le groupe Veolia transport (cf. chapitre 5.3.5. Lignes fortes du réseau bus et intermodalité au droit des gares et stations). Elles desservent la gare RER de Saint-Germain-en-Laye.

8.1.2. PDUIF



Le PDUIF adopté en 2000 par l'Etat, a, pour la première fois dans un document de planification régionale, prôné la réduction de l'usage de la voiture.

Le STIF a proposé un projet de nouveau PDUIF à l'horizon 2020. Il a pour objectif d'assurer un équilibre durable entre les besoins de mobilité d'une part, et la protection de l'environnement et la santé d'autre part.

Le projet de PDUIF a été présenté au Conseil du STIF le 9 février 2011. Cette première version a évolué pour intégrer le projet du Grand Paris Express défini par l'acte motivé de la Société du Grand Paris en date du 26 mai 2011. Le Conseil Régional d'Île-de-France a ensuite arrêté le projet de PDUIF le 16 février 2012.

Les communes, les départements et les groupements de collectivités territoriales compétents en matière de transport ont été consultés et ont pu donner leur avis sur le projet jusqu'en novembre 2012. L'avis de l'autorité environnementale a été rendu le 25 mars 2013.

Le projet de PDUIF a ensuite été soumis à enquête publique du 15 avril au 18 mai 2013, annexé des avis des personnes publiques consultées ainsi que de celui de l'autorité environnementale.

Le projet, modifié suite à l'enquête publique, a été soumis à l'avis de l'Etat. Par courrier du 5 juin 2014, le Préfet de la région Île-de-France a émis un avis favorable sur le projet de PDUIF et les modifications proposées.

Le PDUIF a définitivement été approuvé par vote du Conseil régional d'Île-de-France le 19 juin 2014.

Afin de respecter les réglementations en matière de qualité de l'air et l'engagement national de réduire de 20% les émissions de gaz à effet de serre d'ici 2020, le PDUIF vise, dans un contexte de croissance globale des déplacements estimée à 7% :

- une croissance de 20 % des déplacements en transports collectifs ;
- une croissance de 10 % des déplacements en modes actifs (marche et vélo) ;
- une diminution de 2 % des déplacements en voiture et deux-roues motorisés.

Cette diminution de l'usage des modes individuels motorisés est en nette rupture avec l'évolution tendancielle (hors mise en oeuvre des mesures du PDUIF) qui conduirait à une hausse de 8% de ces déplacements.

Pour atteindre ces objectifs, le PDUIF fixe les défis à relever par les politiques de déplacement.

Le PDUIF fixe neuf défis à relever pour y arriver, s'adressant à la fois aux conditions de déplacement et au changement de nos comportements. Ainsi, 9 défis subdivisés en 34 actions concrètes ont été déterminées pour atteindre ces objectifs.

Défi 1 : Construire une ville plus favorable aux déplacements à pied, à vélo et en transports collectifs

La manière dont la ville est organisée et structurée est un des déterminants majeurs des besoins et des pratiques de déplacement. Agir sur les formes urbaines et sur l'aménagement est la condition préalable pour permettre une mobilité durable.

Défi 2 : Rendre les transports collectifs plus attractifs

L'usage des transports collectifs doit continuer à croître massivement dans les dix années à venir. Il est nécessaire de les conforter là où leur usage est déjà important et de les développer là où ils manquent. Rendre les transports collectifs plus attractifs, c'est aussi renforcer la qualité du service offert. **Le projet de création de la Tangentielle Ouest participe clairement à cette volonté.**

Défi 3 : Redonner à la marche de l'importance dans la chaîne de déplacement

La marche est un chaînon de tous les déplacements ; pourtant, sa pratique n'est pas toujours aisée : cheminements difficilement praticables, coupures urbaines, cohabitation difficile avec la circulation générale découragent trop fréquemment le piéton. Bien souvent oubliée dans les politiques de déplacements, la marche est bien un mode de déplacement à part entière.

Défi 4 : Donner un nouveau souffle à la pratique du vélo

Sa pratique était tombée en désuétude en Île-de-France comme dans beaucoup d'autres villes françaises. Aujourd'hui, le vélo possède un fort potentiel de développement à condition de mettre en oeuvre les conditions nécessaires à son essor.

Défi 5 : Agir sur les conditions d'usage des modes individuels motorisés

Pour réduire l'usage des modes individuels motorisés, voiture et deux-roues motorisés, il est essentiel d'améliorer les modes de déplacement alternatifs (transports collectifs, modes actifs). En parallèle, il est aussi nécessaire d'utiliser les leviers possibles de régulation de l'usage des modes individuels motorisés tel que le stationnement et d'encourager les usages partagés de la voiture.

Défi 6 : Rendre accessible l'ensemble de la chaîne de déplacement

Pour que les personnes à mobilité réduite puissent participer à la vie sociale, c'est l'ensemble de la chaîne de déplacement qui doit être rendue accessible, voirie et transports collectifs.

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

L'usage de la voie d'eau et du fret ferroviaire doit être développé. Cependant, la route restera le mode de transport prépondérant dans les années à venir. Les mesures à prendre doivent permettre de limiter les nuisances environnementales qui lui sont liées et de faciliter le transport des marchandises.

Défi 8 : Construire un système de gouvernance responsabilisant les acteurs pour la mise en œuvre du PDUIF

La mise en œuvre du PDUIF repose sur la mobilisation de tous les acteurs des politiques de déplacements. Le système de gouvernance proposé va permettre de concrétiser l'ambition du PDUIF.

Défi 9 : Faire des Franciliens des acteurs responsables de leurs déplacements

Il est nécessaire que chacun prenne conscience des conséquences de ses choix de déplacement sur l'environnement et sur le système de transport. L'objectif de ce défi est de permettre cette prise de conscience par tous les Franciliens et d'éclairer leurs choix.

Face à l'immensité des besoins, le PDUIF propose une stratégie d'action pragmatique et réaliste, la seule possible et soutenable notamment par les collectivités franciliennes. Les actions proposées sont pour beaucoup déjà mises en œuvre en certains endroits de la région, mais c'est leur généralisation qu'il faut viser.

Le PDUIF définit une stratégie d'actions adaptée à la diversité des territoires franciliens. Parce que les besoins et les contraintes de mise en œuvre sont différents selon que l'on se trouve dans des territoires denses ou dans l'espace rural, parce que la ville n'est pas la même en cœur d'agglomération ou dans une agglomération secondaire, les actions du PDUIF sont territorialisées lorsque cela est nécessaire, c'est-à-dire que leurs modalités d'application sont différenciées selon les territoires.

Le PDUIF comprend en tout 34 actions. La très grande majorité de ces actions sont des recommandations à destination des acteurs concernés.

Ainsi, le PDUIF propose une politique ambitieuse de développement des transports collectifs et d'amélioration de leur qualité de service. **La création de la Tangentielle Ouest fait partie d'un des projets de l'action 2.1 « un réseau ferré renforcé et plus performant ».**

En effet, le PDUIF mentionne le projet de Tangentielle Ouest. **Ainsi l'action 2.1 : « un réseau ferroviaire renforcé et plus performant » se décline en deux points.** Il y est notamment proposé qu'en agglomération centrale, des lignes performantes de tram-train en rocade soient créées grâce à de nouvelles structures. A l'Ouest, la Tangentielle Ouest, ligne exploitée en tram-train en prolongement de la grande ceinture Ouest : de Saint-Cyr RER à Saint-Germain-en-Laye RER, y apparaît.

De plus, l'action 2.5 : « aménager des pôles d'échanges multimodaux de qualité » fait figurer les grands pôles de correspondance et les pôles d'accès au réseau ferré depuis les bassins de vie, en 2010. Il est possible d'identifier sur le futur tracé de la Tangentielle Ouest : 1 grand pôle multimodal de correspondance et 4 pôles d'accès au réseau ferré.

DÉFI 1 : Construire une ville plus favorable aux déplacements à pied, à vélo et en transports collectifs
Action 1.1 • Agir à l'échelle locale pour une ville plus favorable à l'usage des modes alternatifs à la voiture
DÉFI 2 : Rendre les transports collectifs plus attractifs
Action 2.1 • Un réseau ferroviaire renforcé et plus performant
Action 2.2 • Un métro moderne en cœur d'agglomération
Action 2.3 • Tramway et T Zen : une offre de transport structurante
Action 2.4 • Un réseau de bus plus attractif
Action 2.5 • Aménager des pôles d'échanges multimodaux de qualité
Action 2.6 • Améliorer l'information voyageurs dans les transports collectifs
Action 2.7 • Faciliter l'achat des titres de transport
Action 2.8 • Faire profiter les usagers occasionnels du passe sans contact Navigo
Action 2.9 • Améliorer les conditions de circulation des taxis et faciliter leur usage
DÉFI 3 : Redonner à la marche de l'importance dans la chaîne de déplacement
DÉFI 4 : Donner un nouveau souffle à la pratique du vélo
Action 3/4.1 • Pacifier la voirie pour redonner la priorité aux modes actifs
Action 3/4.2 • Résorber les principales coupures urbaines
Action 3.1 • Aménager la rue pour le piéton
Action 4.1 • Rendre la voirie cyclable
Action 4.2 • Favoriser le stationnement des vélos
Action 4.3 • Favoriser et promouvoir la pratique du vélo auprès de tous les publics
DÉFI 5 : Agir sur les conditions d'usage des modes individuels motorisés
Action 5.1 • Atteindre un objectif ambitieux de sécurité routière
Action 5.2 • Mettre en œuvre des politiques de stationnement public au service d'une mobilité durable
Action 5.3 • Encadrer le développement du stationnement privé
Action 5.4 • Optimiser l'exploitation routière pour limiter la congestion
Action 5.5 • Encourager et développer la pratique du covoiturage
Action 5.6 • Encourager l'autopartage
DÉFI 6 : Rendre accessible l'ensemble de la chaîne de déplacement
Action 6.1 • Rendre la voirie accessible
Action 6.2 • Rendre les transports collectifs accessibles
DÉFI 7 : Rationaliser l'organisation des flux de marchandises et favoriser l'usage de la voie d'eau et du train
Action 7.1 • Préserver et développer des sites à vocation logistique
Action 7.2 • Favoriser l'usage de la voie d'eau
Action 7.3 • Améliorer l'offre de transport ferroviaire
Action 7.4 • Contribuer à une meilleure efficacité du transport routier de marchandises et optimiser les conditions de livraison
Action 7.5 • Améliorer les performances environnementales du transport de marchandises
DÉFI 8 : Construire un système de gouvernance qui responsabilise les acteurs dans la mise en œuvre du PDUIF
DÉFI 9 : Faire des Franciliens des acteurs responsables de leurs déplacements
Action 9.1 • Développer les plans de déplacements d'entreprises et d'administrations
Action 9.2 • Développer les plans de déplacements d'établissements scolaires
Action 9.3 • Donner une information complète, multimodale, accessible à tous et développer le conseil en mobilité
ACTIONS À CARACTÈRE ENVIRONNEMENTAL
ENV1 • Accompagner le développement de nouveaux véhicules
ENV2 • Réduire les nuisances sonores liées aux transports

Figure 279 : Les 34 actions du PDUIF

Source : STIF

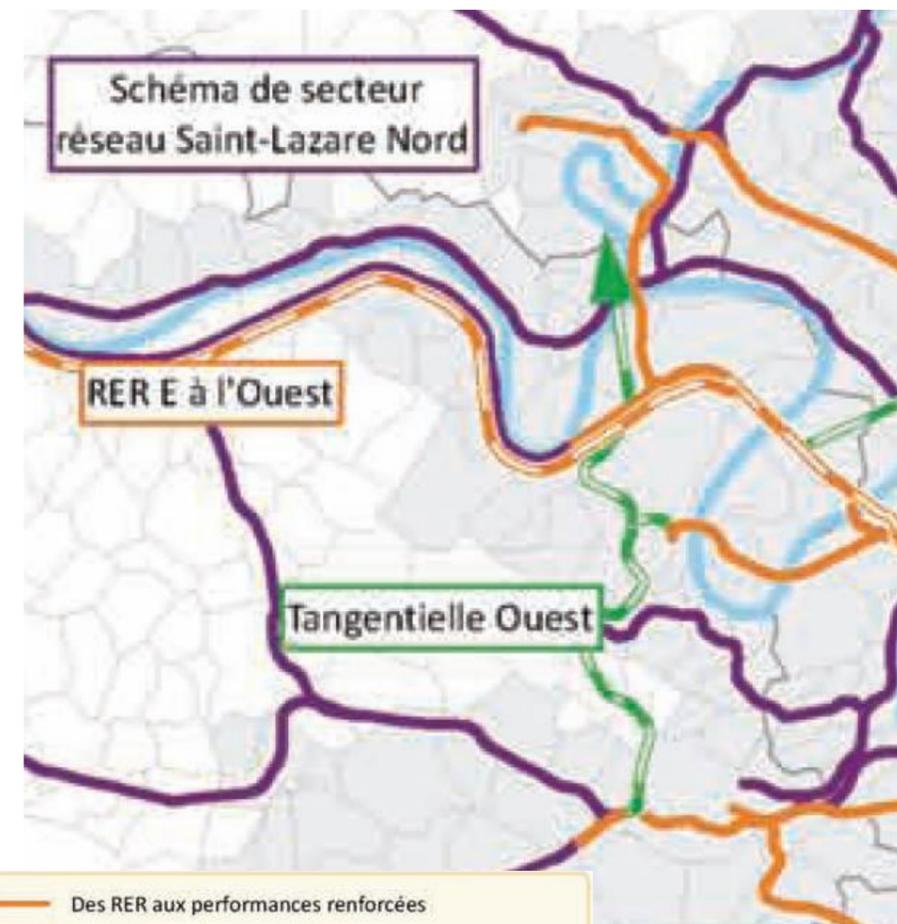


Figure 280 : Défi 2 du PDUIF, action 2.1 : un réseau ferroviaire renforcé et plus performant

Source : PDUIF

8.1.3. Plan Local de Déplacements (PLD)



L'élaboration de plans locaux de déplacements (PLD) est une spécificité du PDU en Île-de-France prévue par l'article L. 1214-30 du code des transports.

Les Plans locaux de déplacements (PLD) sont une spécificité prévue en Île-de-France par le code des transports.

Compte tenu de l'échelle régionale du PDUIF, les PLD ont pour vocation de le compléter en précisant son contenu au niveau local. Ils sont élaborés à l'initiative des EPCI ou des syndicats mixtes qui ont ainsi la possibilité de développer une politique globale concernant la mobilité sur leur territoire.

Parce que les PLD sont l'instrument privilégié de la mise en oeuvre du PDUIF à l'échelle des territoires, il est essentiel qu'ils soient conçus comme de véritables programmes d'action à cinq ans.

Le PDUIF de 2013 pérennise le rôle de ces documents.

Les nouveaux PLD devront en priorité décliner douze actions parmi les trente-quatre que comporte le projet de PDUIF. Ces actions constituent le volet socle des PLD parce que leur réalisation repose principalement sur la responsabilité des EPCI ou des communes.

Au sein des communes de l'aire d'étude, l'on recense le Plan Local de déplacements de Versailles - Grand Parc

⇒ Plan Local de Déplacements de la Communauté d'agglomération de Versailles - Grand Parc

Dans la zone d'étude, la Communauté d'agglomération de Versailles - Grand Parc a élaboré un Plan Local de Déplacements, approuvé le 05 décembre 2011. Les communes concernées dans le périmètre d'étude sont : Saint-Cyr-l'Ecole, Versailles, Bailly et Noisy-le-Roi.

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'Ecole, 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 Rennemoulin ont intégré la Communauté d'agglomération au 1^{er} janvier 2011.

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 :
 - des actions d'amélioration de l'offre et de la qualité de service (temps de parcours, régularité, confort, accessibilité...)
 - 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 oeuvre, 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.

A noter que les PLD doivent être mis en compatibilité avec le PDUIF révisé dans un délai de 3 ans.

☛ LOTI ?

La Loi d'Orientation des Transports Intérieurs est la loi fondamentale d'organisation des services publics de transport en France. Elle affirme un droit au transport devant permettre de se déplacer « dans des conditions raisonnables d'accès, de qualité et de prix ainsi que de coûts pour la collectivité ».

☛ EPCI ?

Un Etablissement Public de Coopération Intercommunale regroupe des communes ayant choisi de développer plusieurs compétences en commun, comme les transports en commun, l'aménagement du territoire, ou la gestion de l'environnement.

☛ SMBDRV ?

Syndicat Mixte du Bassin de Déplacements de la Région de Versailles.

Enquête Global Transport (EGT) ?

L'enquête globale transport est une enquête de grande ampleur sur les déplacements franciliens réalisée environ tous les 10 ans depuis 1976. Elle permet de suivre et d'interpréter les évolutions des pratiques des habitants de la région Ile-de-France en matière de déplacements. Elle offre une description précise des déplacements des Franciliens afin d'anticiper les besoins futurs et prévoir les investissements à réaliser.

Déplacement ?

Un déplacement est un mouvement d'une personne entre deux lieux (une origine et une destination), chacun étant caractérisé par une activité (motif) ; il peut être effectué avec un ou plusieurs moyens de transport. L'EGT 2010 recense tous les déplacements des Franciliens âgés de 5 ans et plus.

Mobilité ?

Nombre de déplacements par personne de 5 ans et plus, et par jour.

8.2. Caractéristiques des déplacements franciliens et du secteur de la Tangentielle Ouest

Sources : Enquêtes Globales Transport (1976 à 2010)

Le secteur d'étude se situe principalement dans l'agglomération centrale (agglomération parisienne définie par l'INSEE en 1999).

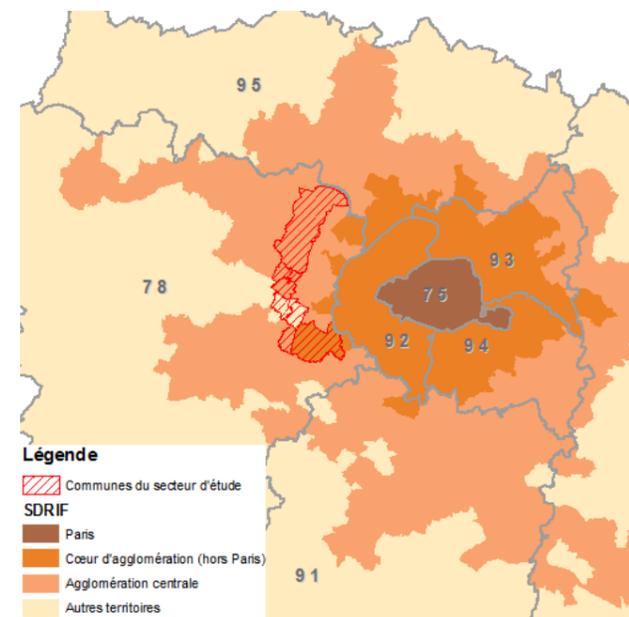


Figure 281 : Découpage morphologique de l'Ile-de-France

8.2.1. Caractéristiques des déplacements franciliens

Les résultats de la nouvelle Enquête Globale Transport (EGT), réalisée entre 2009 et 2011 auprès de 18 000 ménages franciliens, montrent que les franciliens réalisent chaque jour 41 millions de déplacements.

Ces déplacements se répartissent suivant trois principaux modes de transport :

- **la marche**, mode de déplacement urbain par excellence représentant environ 15,9 millions de déplacements par jour ;
- **la voiture particulière (VP)** avec 15,5 millions de déplacements par jour ;
- **les transports collectifs (TC)** totalisant environ 8,3 millions de déplacements par jour.

Au cours de la dernière décennie, les transports collectifs ont crû de 21% alors que l'usage de la voiture s'est stabilisé au niveau régional.

Par ailleurs, les motifs de déplacements ont continué à évoluer : on réalise de plus en plus de déplacements pour motifs personnels (moins d'un tiers des déplacements sont liés au travail).

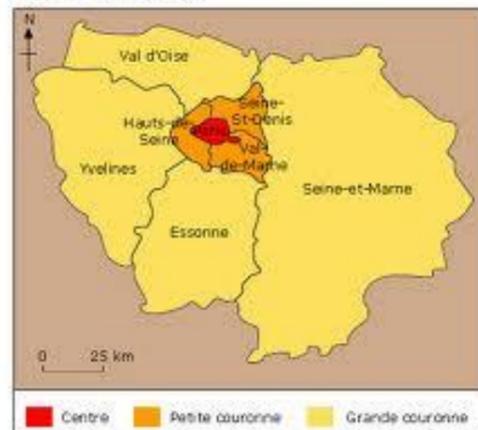
Petite Couronne ?

Cette appellation désigne les espaces formés par Paris, ainsi que ses trois départements limitrophes que sont les Hauts-de-Seine, la Seine-Saint-Denis et le Val-de-Marne.

Grande Couronne ?

Comprend les autres départements franciliens situés à l'extérieur de la petite couronne : Val d'Oise, Yvelines, Essonne et Seine-et-Marne.

Paris et sa banlieue



Un accroissement des déplacements dans l'agglomération centrale

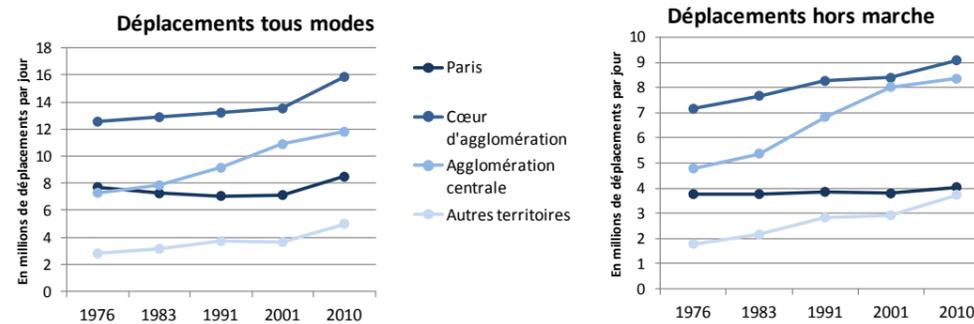


Figure 282 : Nombre de déplacements quotidiens des Franciliens selon leur lieu de résidence

Depuis 1976, la croissance de la population a entraîné une forte augmentation des déplacements en dehors de Paris. La croissance des déplacements hors marche a été particulièrement élevée depuis 1976 :

- +27% dans le cœur d'agglomération ;
- +74% dans l'agglomération centrale ;
- Doublement du nombre de déplacements dans les autres territoires.

Une répartition modale des déplacements différente selon les secteurs

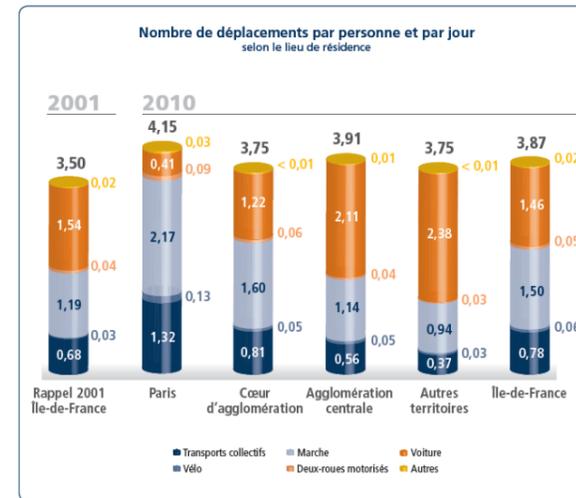


Figure 283 : Mobilité par mode et par zone de résidence

La répartition modale des déplacements selon les territoires franciliens met en exergue des pratiques différentes. A Paris, du fait de la compacité urbaine et de la densité du réseau de transports collectifs, la marche et le transport en commun représentent les modes les plus usités. Au fur et à mesure de l'éloignement de la capitale, la part modale de ces deux modes s'effrite progressivement à la faveur de la voiture particulière.

Dans l'agglomération centrale, l'usage des transports collectifs reste très minoritaire face à la voiture

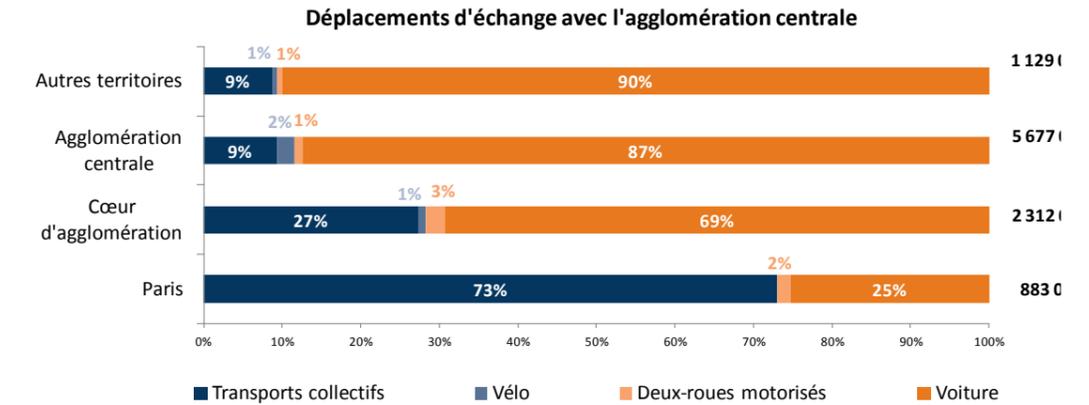


Figure 284 : Répartition modale des déplacements (hors marche) d'échange avec l'agglomération centrale

Si l'on considère les déplacements en lien avec l'agglomération centrale pour les seuls modes de déplacements motorisés :

- les trois quarts des déplacements radiaux vers Paris sont réalisés en transports collectifs ;
- la part modale des transports collectifs décroît, en revanche, fortement pour les déplacements en lien avec le cœur d'agglomération (moins d'un tiers) ;
- elle est marginale pour les déplacements au sein de l'agglomération centrale ou avec les autres territoires.

Caractéristiques des déplacements dans les Yvelines

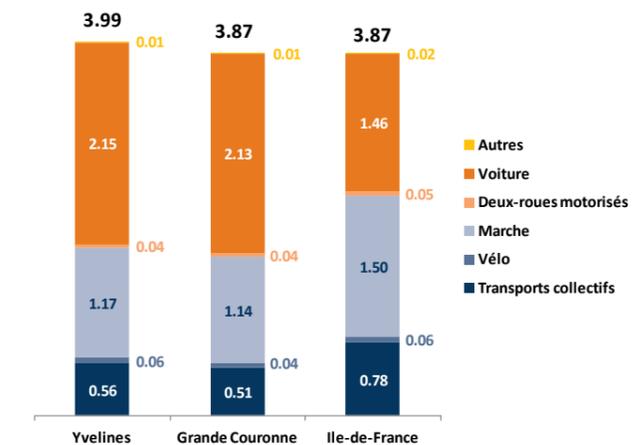


Figure 285 : Mobilité par mode et par zone de résidence

Le département des Yvelines se différencie légèrement des autres départements de grande couronne par la mobilité individuelle de ses habitants qui réalisent en moyenne 4 déplacements par jour.

Les habitants des Yvelines réalisent, tous modes confondus, plus de 5,1 millions de déplacements quotidiens dont 2,8 millions sont effectués en automobile et 0,7 million en transports en commun. Près de 80% de ces déplacements sont internes au département.

Ainsi, à l'instar des résidents des autres départements de la Grande Couronne, les Yvelinois privilégient l'automobile pour leurs déplacements. Ainsi, avec 54 % des déplacements, ce mode de transport est le plus utilisé loin devant la marche (29 %) et les transports en commun (14 %). La part modale de la voiture a tout de même baissé depuis 2001 (57% des déplacements des Yvelinois étaient alors réalisés en voiture).

Le taux de motorisation est élevé et continue d'augmenter ; en 2010, un ménage résidant dans les Yvelines possède en moyenne 1,40 véhicule (contre 1,36 en 2001). Les ménages des Yvelines sont effectivement parmi les mieux équipés : plus de 41 % des ménages des Yvelines ont au moins deux véhicules à leur disposition et seulement 10,2 % n'en possèdent pas.

8.2.2. Déplacements au sein du secteur de la Tangentielle Ouest

Source : DOCP, Tangentielle Ouest, STIF, juillet 2006 et recensement général de l'INSEE, 2008

▪ Des flux de déplacements internes organisés en trois bassins

L'analyse des navettes Domicile/Travail et Domicile/Etudes échangées entre les communes dans un périmètre d'influence élargi (*tenant compte des potentialités de rabattement au droit des gares existantes*) montre que celui-ci est composé de trois bassins de vie dissociés :

- **un bassin Nord composé des communes de Saint-Germain-en-Laye et d'une partie des communes de la Forêt de Marly (Fourqueux, Mareil-Marly).**

Ce bassin se révèle fortement polarisé par le centre de Saint-Germain-en-Laye.

- **un bassin Médian composé des communes de la Forêt de Marly soit l'Etang la Ville, Saint-Nom-la-Bretèche, Marly-le-Roi, Noisy-le-Roi et Bailly.**

Les communes de ce bassin, éloignées à la fois de Versailles et de Saint Germain-en-Laye, sont de type "multipolarisé", leurs centres d'attraction étant répartis entre plusieurs communes (*Marly-le-Roi, Versailles, communes voisines...*).

- **un bassin Sud composé des communes de Rocquencourt, Saint-Cyr-l'Ecole, Fontenay-le-Fleury, Buc, Versailles et Le Chesnay.**

Ce bassin est centré sur Versailles et Le Chesnay qui fonctionnent comme une ville-centre unique.

Les flux des navettes Domicile/Travail et Domicile/Etudes échangées se révèlent faibles pour les raisons suivantes :

- l'éloignement géographique (*environ 15-20 km entre Saint-Germain-en-Laye et Versailles*),
- la coupure créée par la Plaine de Versailles et la Forêt de Marly,
- et les choix de localisation résidentielle probablement adaptés au lieu de travail dans ce secteur géographique où le niveau de vie est relativement élevé par rapport au reste de la Région Ile-de-France.

L'amélioration des conditions de déplacements entre ces deux bassins extrêmes du périmètre par une infrastructure de transport attractive induira progressivement un développement des échanges.

Ainsi, en terme de besoins de navettes générées à court/moyen terme par les communes du périmètre d'étude, il est observé l'existence de besoins de liaisons internes à chacun des trois bassins de vie.

Les bassins Nord et Sud sont, de ce point de vue, prépondérants, car ils présentent un volume important de population et une répartition assez bien concentrée autour des infrastructures de transport.

▪ Organisation des déplacements au sein du périmètre d'étude

Nota : L'analyse des déplacements, présentée ci-après, est basée sur les données de migrations alternantes INSEE du recensement général de la population de 2008.

➤ Navettes domicile – travail

Près de la moitié des migrations pendulaires émises par le périmètre correspondent à des échanges internes dont 61% sont des déplacements de courte distance (interne à la commune d'origine). Ces échanges internes sont fortement orientés vers deux pôles d'emplois principaux : Saint-Germain-en-Laye et Versailles-Le Chesnay. Les communes desservies par la GCO échangent majoritairement avec Saint-Germain-en-Laye et les communes limitrophes de Versailles avec le secteur Versailles-Le Chesnay.

Malgré la présence de la GCO, la part modale Transport en Commun (TC) est particulièrement faible sur les échanges avec Saint-Germain-en-Laye (10 à 17%). A l'inverse les réseaux bus et ferrés qui relient Versailles aux villes voisines semblent plus attractifs avec une part modale TC de 29 à 41%.

Au-delà du secteur d'étude, les déplacements se font majoritairement avec le reste des Yvelines, les Hauts de Seine et Paris. Les communes actuellement desservies par une offre de transport structurante (Saint-Germain-en-Laye, Versailles, Poissy) sont celles qui échangent le plus avec ces départements.

Il existe des besoins forts de rabattement vers les pôles d'emplois de Saint-Germain-en-Laye et Versailles ainsi que vers les gares du secteur permettant d'accéder à Paris et au département des Hauts de Seine. La mise en place d'une liaison de Transport en Commun en Site Propre (TCSP) fiable, régulière et connectée devrait permettre de développer l'attractivité des TC pour les échanges avec Saint-Germain-en-Laye et offrira de nouvelles opportunités de mobilité à l'ensemble des habitants du secteur.

Sens Nord – Sud :

Il apparaît au vu des données de migration alternantes INSEE du recensement général de la population de 2008, que :

- Environ 280 flux de navettes Domicile – Travail s'effectuent du Nord (Saint-Germain-en-Laye) vers le Sud (Saint-Cyr-l'Ecole) : ils travaillent principalement à Bailly (120), Mareil-Marly (60), Noisy-le-Roi (50).
- A partir de la correspondance de Saint-Germain RER, 340 personnes en navettes Domicile – Travail, en provenance de Paris et des Hauts-de-Seine, sont susceptibles de prendre la correspondance TGO en direction de Saint-Cyr-l'Ecole.
- 1300 personnes environ en navettes Domicile-Travail, en provenance des communes de Saint-Germain-en-Laye à Bailly, sont susceptibles d'emprunter la correspondance à Saint-Cyr-l'Ecole en direction de Versailles et Saint-Quentin-en-Yvelines.

Au total, on observe un flux d'environ 2000 navettes Domicile-Travail directes ou en correspondance du Nord (Saint-Germain-en-Laye) vers le Sud (Saint-Cyr-l'Ecole) et au-delà (Versailles et Saint-Quentin-en-Yvelines).

Sens Sud – Nord :

Par ailleurs, il apparaît également que :

- Environ 600 flux de navettes Domicile – Travail s'effectuent du Sud (Saint-Cyr-l'Ecole) vers le Nord (Saint-Germain-en-Laye) : les lieux de travail principaux sont à Saint-Germain-en-Laye (480), Noisy-le-Roi (84) et Bailly (30)
- A partir de la correspondance de Saint-Cyr-l'Ecole RER, 550 personnes en navettes Domicile – Travail, en provenance de Versailles et Saint-Quentin-en-Yvelines, sont susceptibles de prendre la TGO pour aller en direction de Saint-Germain-en-Laye (380), Bailly (100) et Noisy-le-Roi (65).
- **5700 personnes environ, en navettes Domicile-Travail en provenance des communes du Sud (Saint-Cyr-l'Ecole), sont susceptibles d'emprunter la correspondance à Saint-Germain-en-Laye RER en direction de Paris et des Hauts-de-Seine.**

Au total, on observe un flux d'environ 6700 navettes Domicile-Travail directes ou en correspondance du Nord (Saint-Germain-en-Laye) vers le Sud (Saint-Cyr-l'Ecole) et au-delà (Versailles et Saint-Quentin-en-Yvelines).

➤ Navettes domicile - études

La structure des navettes domicile-études internes au périmètre est relativement proche de la structure des navettes domicile-travail : prédominance des flux internes aux communes et échanges avec Saint-Germain-en-Laye et Versailles. Cette structure des migrations pendulaires Domicile-Etudes s'explique par la présence d'un grand nombre d'établissements d'enseignement notamment supérieur sur ces deux communes.

Ces deux pôles (Saint-Germain-en-Laye et Versailles) attirent également de nombreux déplacements de tout le département des Yvelines – 87% des élèves/étudiants du périmètre d'étude sont originaires des Yvelines.

Sens Nord – Sud :

Il apparaît au vu des données de migration alternantes INSEE du recensement général de la population de 2008, que :

- Environ 120 flux de navettes Domicile – Etudes s'effectuent du Nord (Saint-Germain-en-Laye) vers le Sud (Saint-Cyr-l'Ecole), dont 80 étudient à Bailly et 20 Noisy-le-Roi.
- A partir de la correspondance de Saint-Germain RER, 50 personnes en navettes Domicile – Etudes, en provenance de Paris et des Hauts-de-Seine, étudient à Noisy-le-Roi ou Bailly.
- **600 personnes environ, en provenance des communes de Saint-Germain-en-Laye à Bailly, empruntent la correspondance à Saint-Cyr-l'Ecole en direction de Versailles et Saint-Quentin-en-Yvelines, lors d'une navette Domicilie-Etudes.**

Au total, on observe un flux d'environ 770 navettes Domicile-Etudes du Nord (Saint-Germain-en-Laye) vers le Sud (Saint-Cyr-l'Ecole) et au-delà (Versailles et Saint-Quentin-en-Yvelines).

Sens Sud – Nord :

Par ailleurs, il apparaît également que

- **Environ 1100 flux de navettes Domicile – Etudes s'effectuent du Sud (Saint-Cyr-l'Ecole) vers le Nord (Saint-Germain-en-Laye), essentiellement vers Saint-Germain-en-Laye (980) et Noisy-le-Roi (120).**
- En utilisant la correspondance potentielle de Saint-Cyr-l'Ecole RER, 570 personnes en navettes Domicile – Etudes, en provenance de Versailles et Saint-Quentin-en-Yvelines, sont susceptibles d'aller en direction de Saint-Germain-en-Laye (500 à Saint-Germain-en-Laye, 40 à Bailly et 35 dans les autres communes)
- 900 personnes environ, en provenance des communes du Sud (Saint-Cyr-l'Ecole), sont susceptibles d'emprunter la correspondance à Saint-Germain-en-Laye RER en direction de Paris et des Hauts-de-Seine lors d'une navette Domicilie-Etudes.

Au total, on observe un flux d'environ 2570 navettes Domicile-Etudes du Nord (Saint-Germain-en-Laye) vers le Sud (Saint-Cyr-l'Ecole) et au-delà (Versailles et Saint-Quentin-en-Yvelines).

Principaux flux intra-communes (Domicile / Travail et Domicile / Etudes)

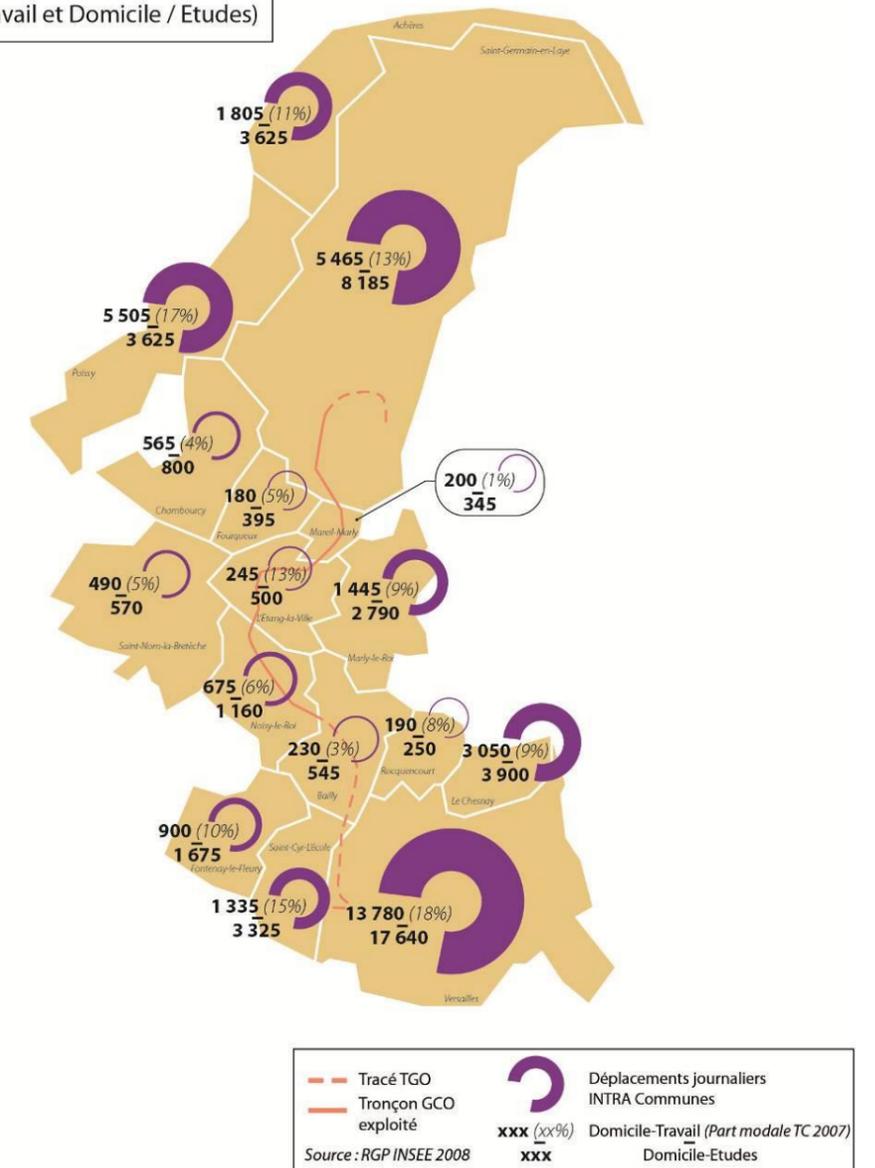


Figure 286 : Principales navettes intra-communes (navettes domicile-travail et domicile-études)

Principaux flux Domicile / Travail dans la zone d'étude

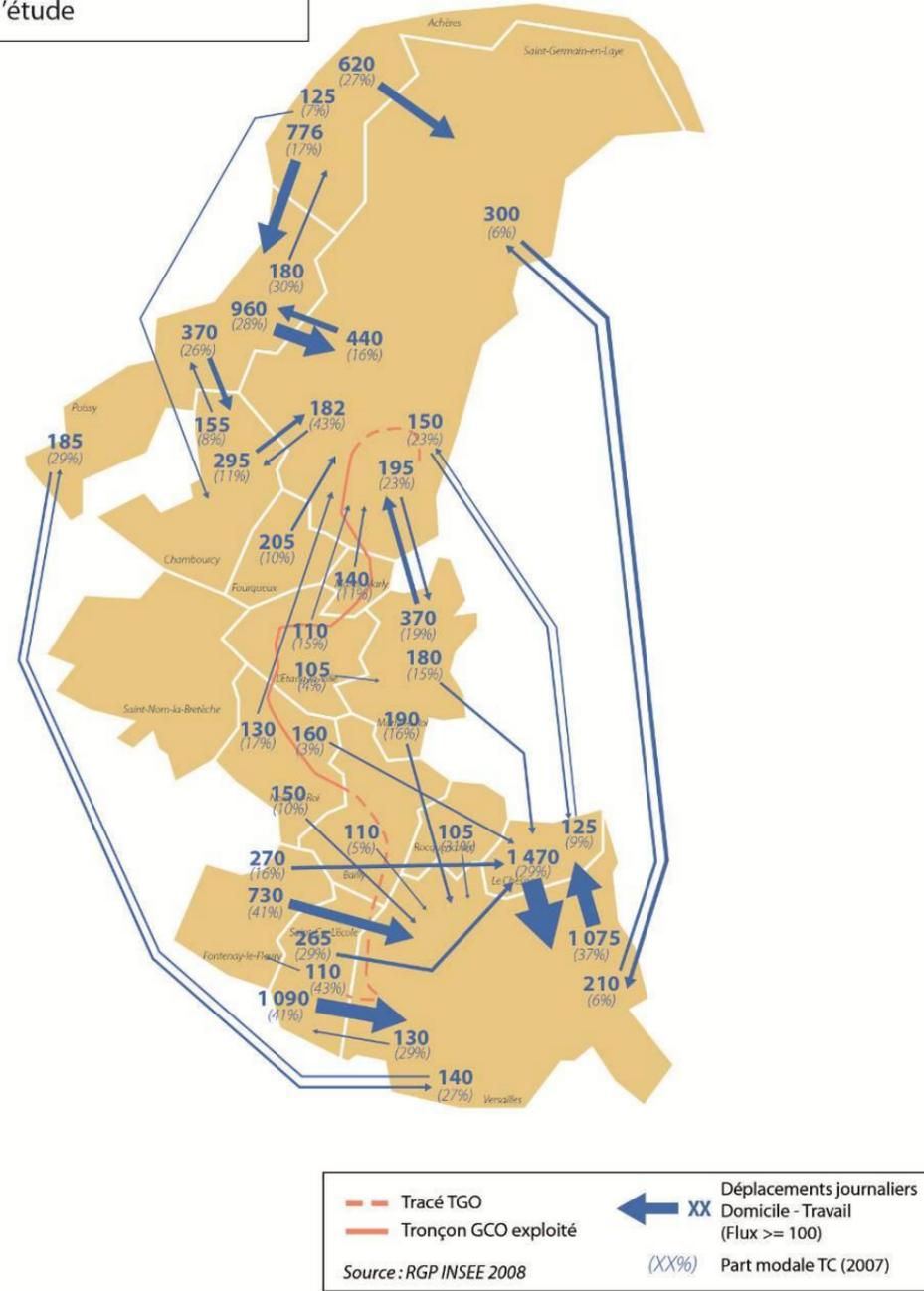


Figure 287 : Principales navettes domicile-travail dans la zone d'étude

Principaux flux Domicile / Travail entre départements et les communes de la zone d'étude

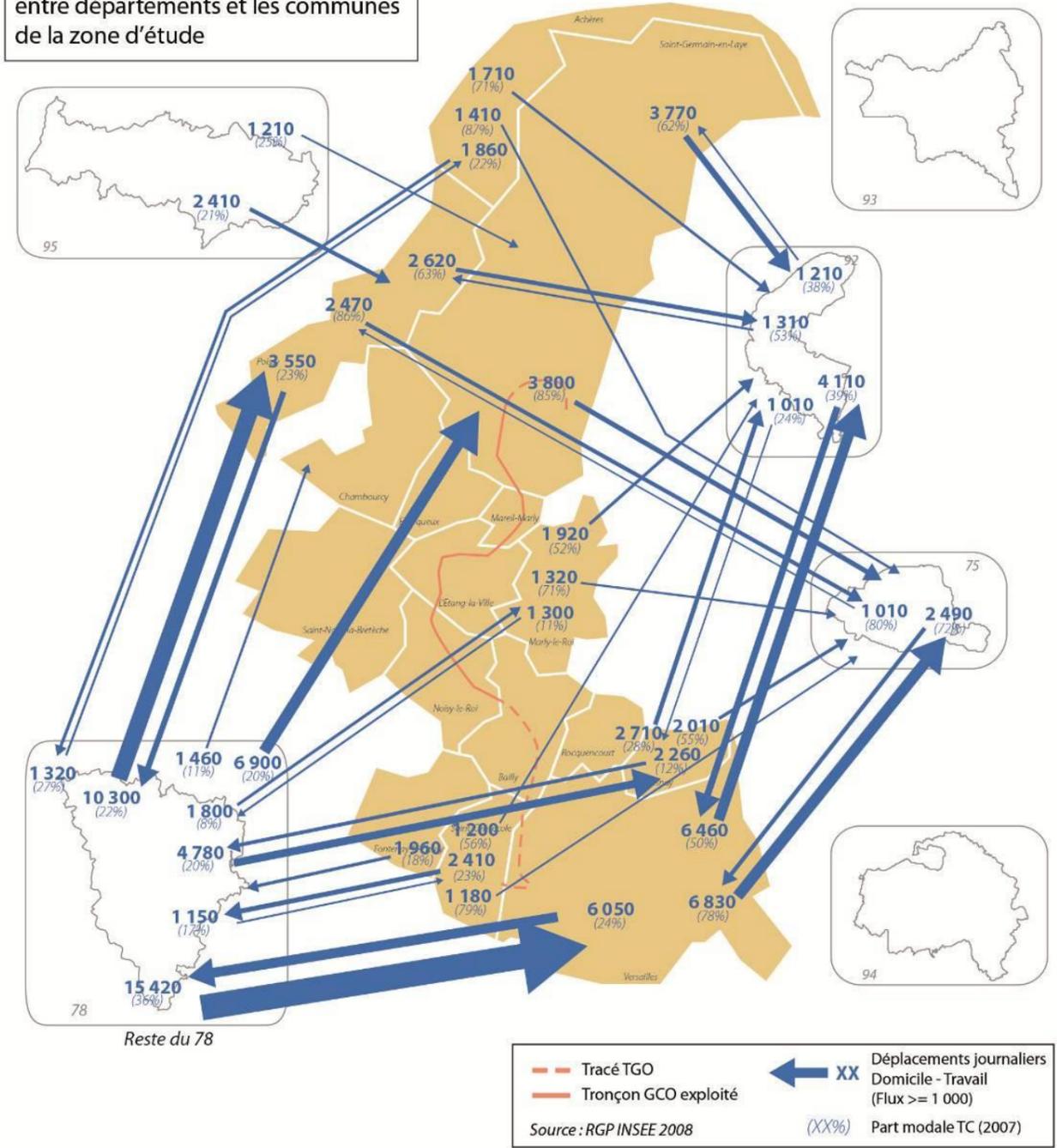


Figure 288 : Principales navettes domicile-travail entre départements et les communes de la zone d'étude

Principaux flux Domicile / Etudes dans la zone d'étude

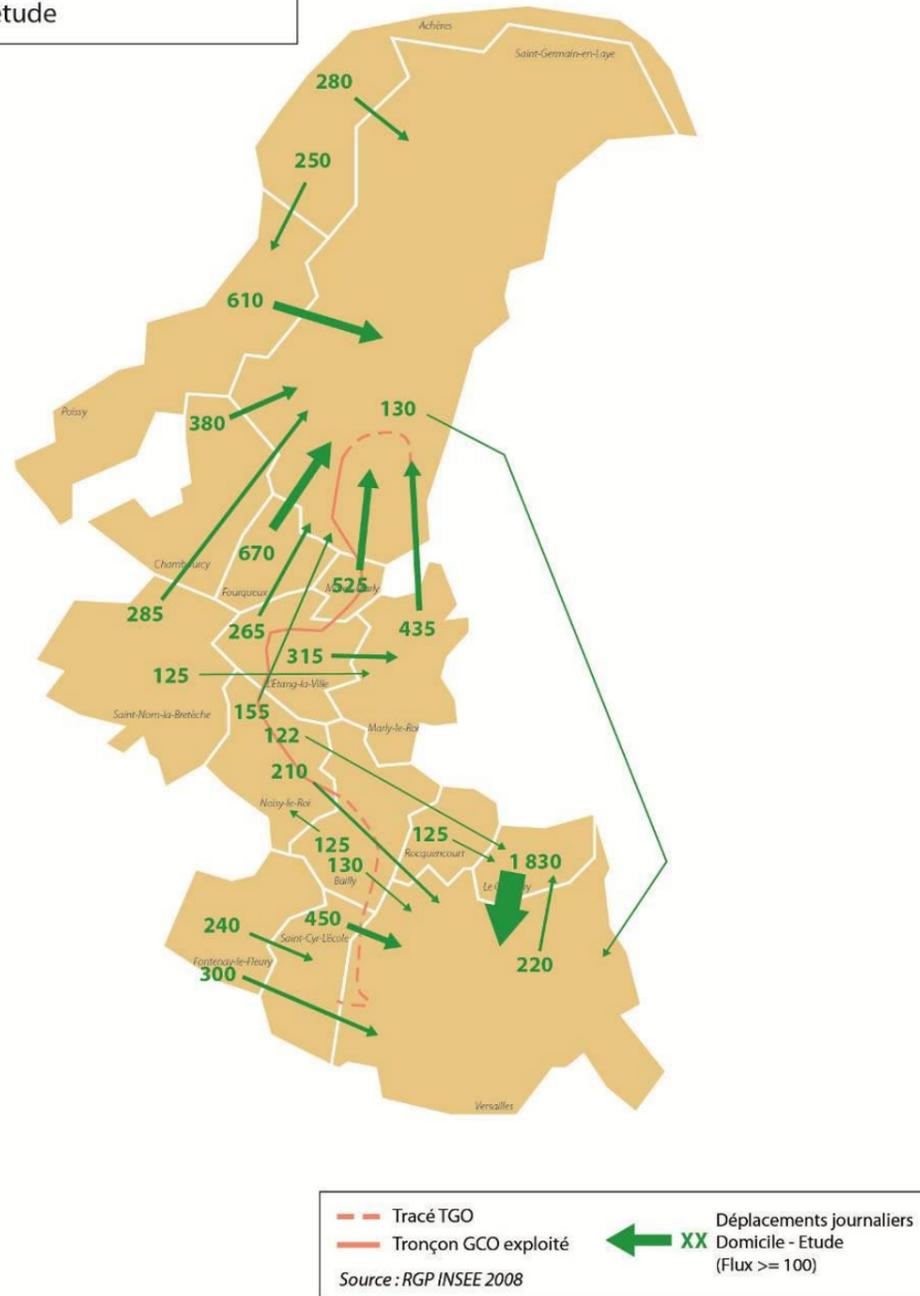


Figure 289 : Principales navettes domicile-études dans la zone d'étude

Principaux flux Domicile / Etudes entre départements et les communes de la zone d'étude

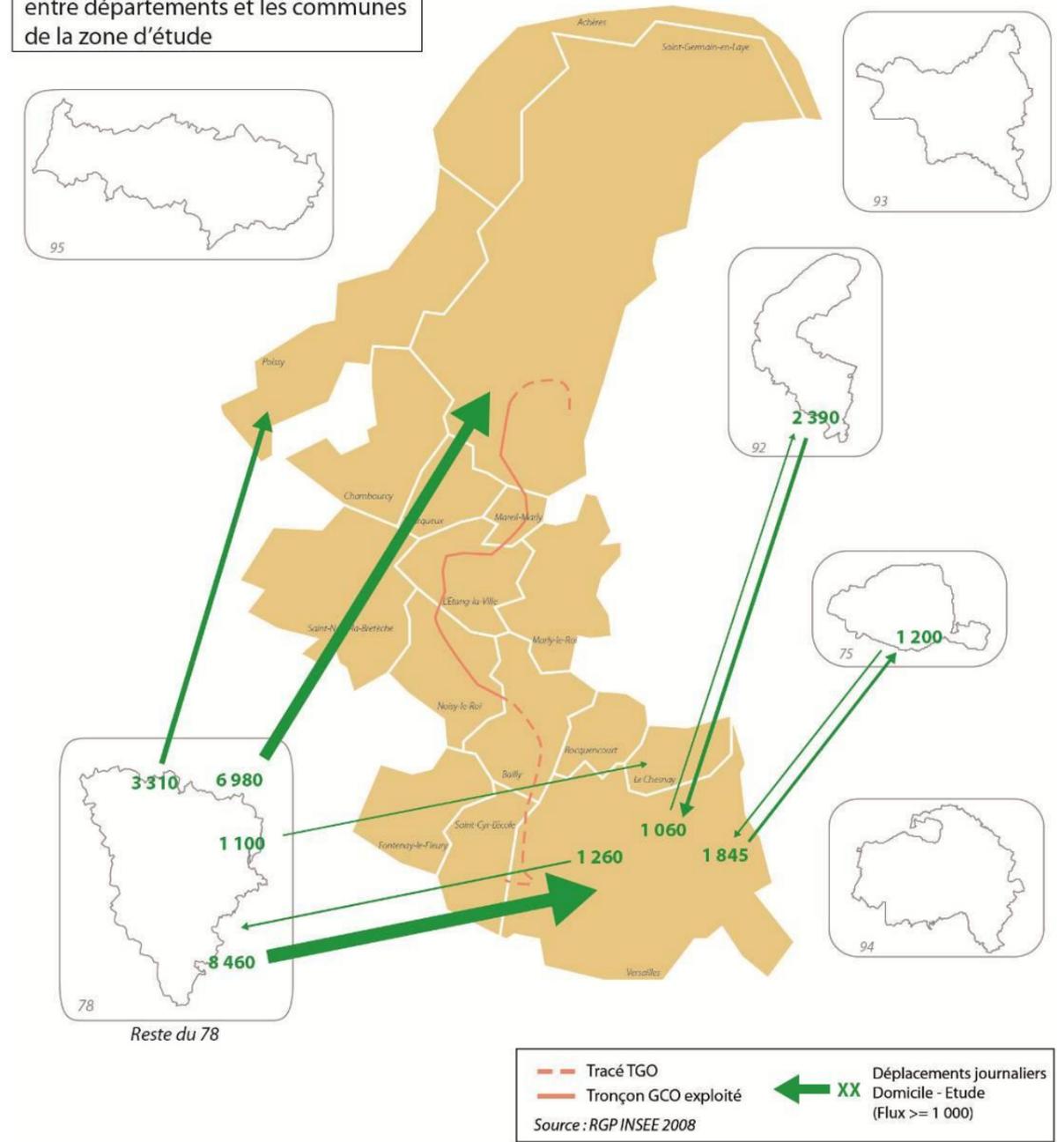


Figure 290 : Principales navettes domicile-études entre départements et les communes de la zone d'étude

8.2.3. Les besoins de liaison

Le diagnostic permet de mieux cibler les besoins de liaisons dans le secteur de la Tangentielle Ouest. Ces besoins se décomposent en trois sous-ensembles (cf. schéma ci-contre) :

- **des besoins de liaisons internes au secteur du projet**

Ces liaisons sont importantes sur les deux bassins Nord et Sud polarisés, pour le premier, par le centre de Saint-Germain-en-Laye et, pour le second, par le centre urbain de Versailles / Le Chesnay.

- **des besoins de raccordement aux liaisons ferroviaires radiales (maillage) en direction des pôles de la Défense et Paris centre : RER A et C, réseaux SNCF Saint-Lazare et Montparnasse.**

Ces raccordements peuvent être organisés au niveau des gares de Saint-Germain-en-Laye RER A, de Saint-Cyr (RER C et Transilien N et U), qui sont les plus proches de la liaison Grande Ceinture Ouest actuelle. Ils peuvent être étendus au niveau des gares de Poissy et Achères (RER A, Transilien N et J) la gare de Versailles Chantiers (RER C et réseau SNCF Montparnasse) selon les possibilités techniques et/ou les choix de maillage / correspondance.

- **des besoins de liaisons avec les pôles périphériques voisins**

Le département du Val-d'Oise, notamment la Ville Nouvelle de Cergy, présente un potentiel d'échanges relativement important avec les pôles du bassin Nord (Saint-Germain-en-Laye) ; au-delà, les distances importantes découragent les déplacements.

Versailles et la Ville Nouvelle de Saint-Quentin-en-Yvelines, du fait du nombre important d'emplois proposés, attirent des actifs de l'ensemble du périmètre d'étude et notamment du bassin médian (Noisy-le-Roi, Bailly, Rocquencourt).

Cette liaison peut être assurée par correspondance entre la Tangentielle Ouest et les dessertes RER C et Transilien de Saint-Quentin-en-Yvelines au niveau de la gare de Saint-Cyr (liaison directe avec le pôle de la gare de Saint Quentin et Trappes).

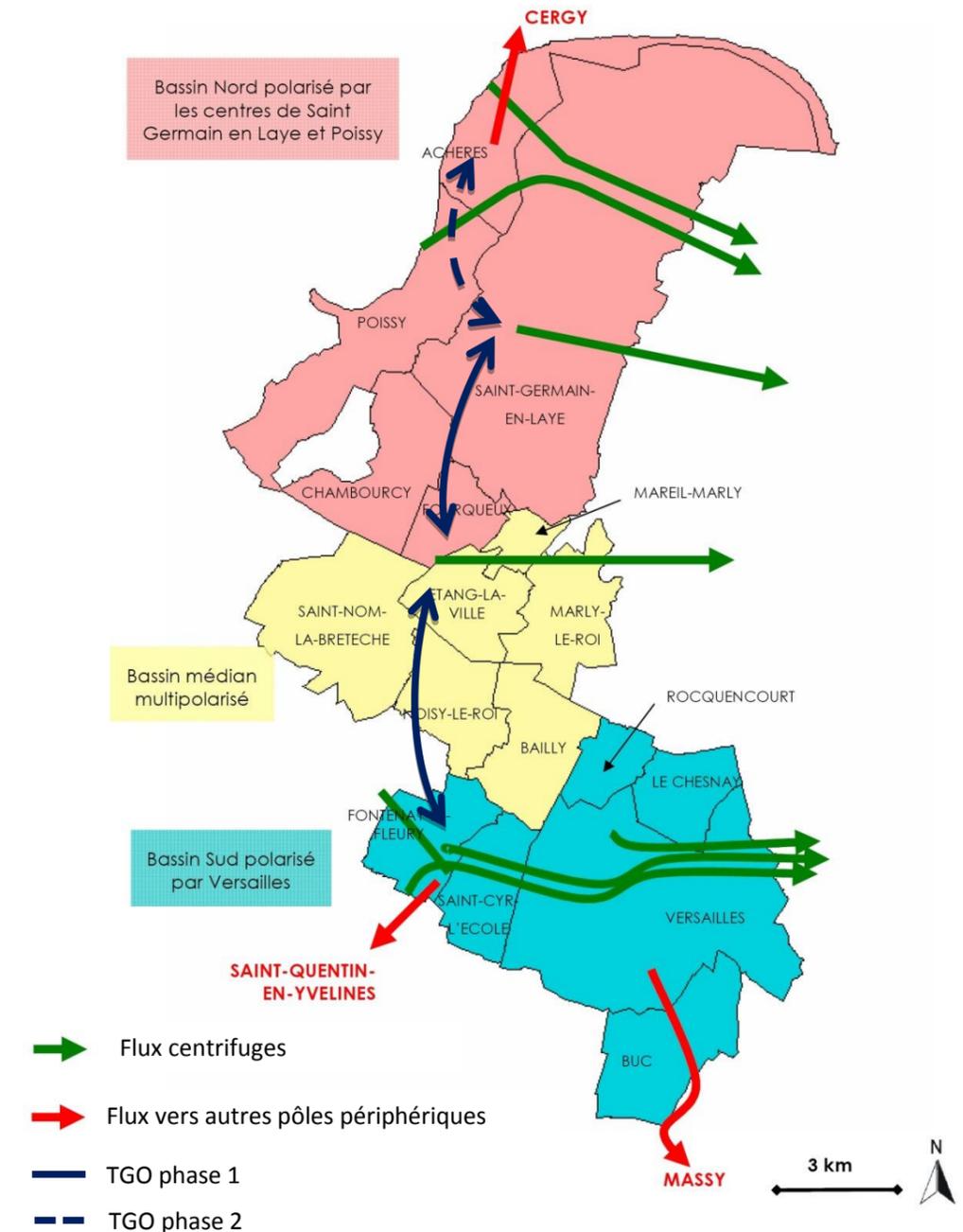


Figure 291 : Synthèse des besoins de liaisons TGO : Rabattement sur 3 axes structurants vers La Défense et Paris

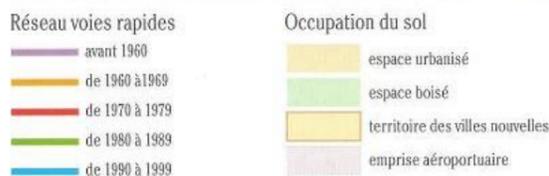
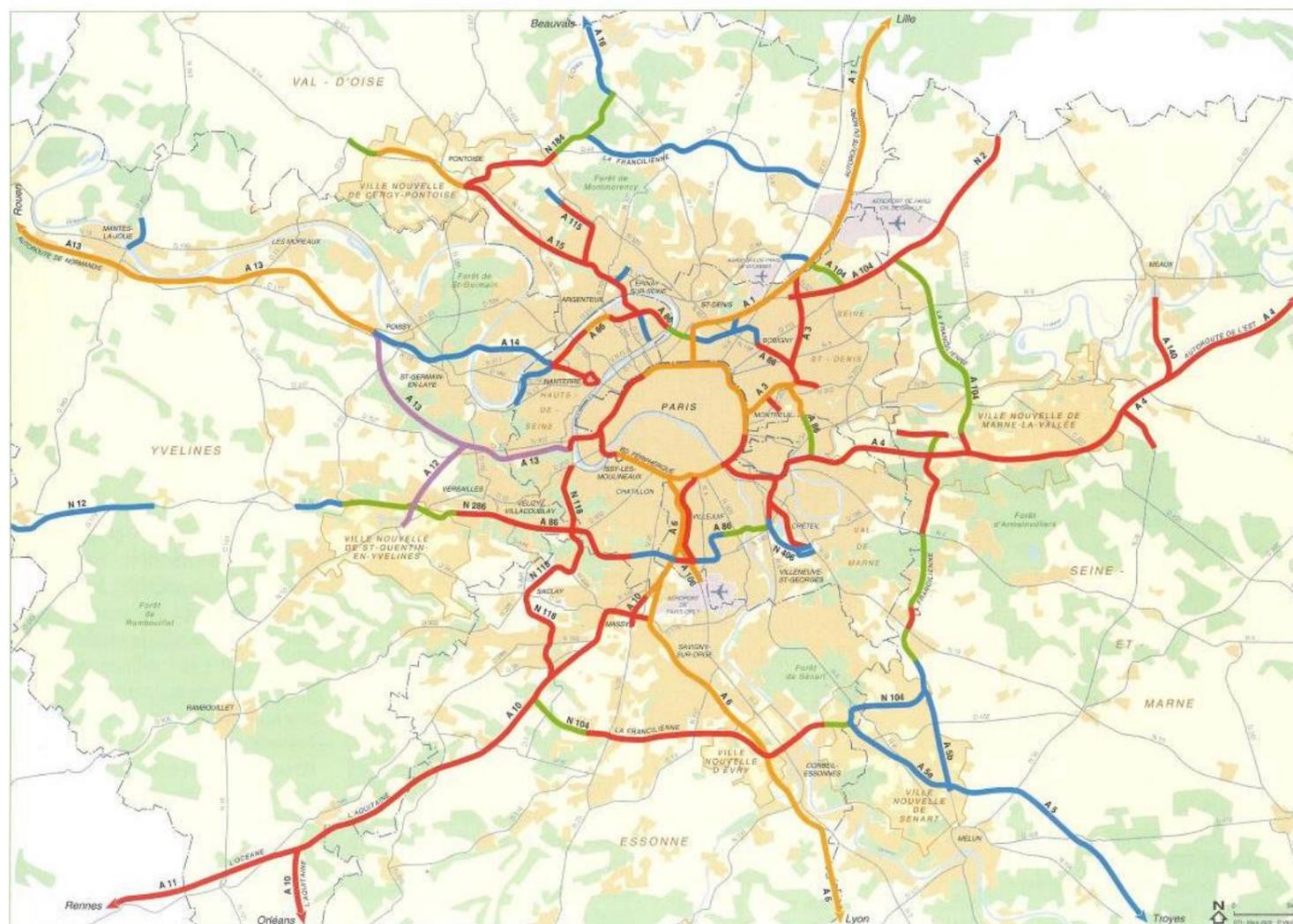
8.3. Infrastructures routières

8.3.1. Evolution de l'organisation du réseau viaire francilien

A l'instar du réseau ferré, le réseau viaire francilien a présenté à l'origine un développement radial (voies pénétrantes de la Province vers Paris). Cependant, la croissance du trafic à partir des années 60 a favorisé la naissance de trois couronnes de voies de rocades routières (voies de contournement de l'agglomération parisienne) que sont le périphérique, l'A86 et la Francilienne.

Figure 292 : Evolution du réseau de voies rapides d'Ile-de-France

Source : IAURIF, Atlas des Franciliens, Tome 1, 2000



Les radiales ont bénéficié d'un important développement entre 1960 et 1980 et sont directement héritées des anciennes routes nationales convergeant historiquement vers Paris, notamment les RN2, RN3, RN4, RN7, RN13, RN19 et RN20.

Jusque dans les années 60, le réseau routier francilien était donc composé de voies radiales de type nationales, seules les autoroutes A13, de Saint-Cloud à Orgeval (mise en service en 1946), et l'A12 en direction de Trappes (réalisée vers 1950) formaient le réseau autoroutier. La RN186 formaient alors l'unique rocade autour de Paris.

A partir de 1960 et jusqu'en 1980, de nombreuses radiales autoroutières furent mises en service telles l'A6 (autoroute du Sud) en 1960, l'A1 (autoroute du Nord) en 1964, l'A13 jusqu'à Paris en 1973, l'A10/A11 (autoroutes de l'Ouest) en 1973, l'A4 (autoroute de l'Est) en 1976 et enfin l'A15 vers Cergy-Pontoise en 1977.

Les dernières radiales réalisées (A16 en 1994, A5 en 1995 et A14 en 1996) ne constituent pas des pénétrantes réelles mais rejoignent les rocades extérieures telles que l'A86 ou la Francilienne.

La RN186 a constitué pendant longtemps l'unique rocade de l'agglomération parisienne. Son tracé est aujourd'hui repris par l'A86 qui constitue le deuxième niveau de rocade de l'agglomération, le premier niveau étant constitué par le périphérique (réalisé entre 1956 et 1973).

La réalisation de l'A86 a démarré plus tardivement et a été induite par l'extension de l'urbanisation autour de la capitale. Débutée en 1963, elle représente aujourd'hui un linéaire de 79 km dans un rayon de 10 km autour du cœur de Paris.

Depuis le 9 janvier 2011, il est possible d'effectuer le tour complet de la capitale en autoroute ou voie express grâce au Duplex conçu, construit et exploité par Cofiroute, dans le cadre d'une concession passée avec l'Etat, entre Rueil-Malmaison (92) et le pont Colbert à Jouy-en-Josas (78), en limite de Versailles. L'autoroute reste cependant inachevée sur plusieurs sections exploitées par la DIR Ile-de-France qui sont trop étroites ou pas aux normes autoroutières, par exemple au niveau de Colombes (92).

Le prolongement de l'A86 jusqu'à l'A12 à hauteur de Bailly est l'objet d'études complémentaires et sera probablement réalisé à plus long terme.



Figure 293 : Vue du tunnelier utilisé lors de la réalisation du tunnel A86 Ouest

La construction de la Francilienne (A 104) commencée en 1970, constitue le troisième niveau de rocade dans un rayon de 30 à 40 km du cœur de Paris. Anciennement réalisée à l'Est de l'agglomération puis plus récemment au Nord (section Cergy-Pontoise / Roissy Charles-de-Gaulle), elle représente un linéaire actuel d'environ 100 km cependant son maillage n'est pas encore complet car il manque sa partie Ouest de Cergy-Pontoise (95) jusqu'à l'A10 au niveau des Ulis (91).

8.3.2. Hiérarchisation du réseau viaire local et trafics en présence

Sources : Carte IGN2214ET, carte des trafic sur les réseaux routiers national et départemental 2009 du CG78
Carte du recensement de la circulation en 2010 – DIRIF

Le réseau routier se caractérise par une forte densité de routes de différents gabarits. **Plusieurs grands axes** sont présents dans la zone d'étude. Il s'agit des autoroutes et routes nationales suivantes :

- **l'autoroute A14 entre Poissy et la Défense** qui passe en tunnel sous la forêt domaniale de Saint-Germain-en-Laye et présente un trafic moyen journalier d'environ 28 700 véhicules/jour (*recensement DIRIF 2010 à hauteur de la RD157*),
- **l'autoroute A13 entre Paris et Caen** qui passe à Noisy-le-Roi et qui compte 82 600 véhicules par jour (*comptage permanent SIREDO de 2008 au niveau pont RD30*),
- **l'autoroute A12 qui permet de relier Saint-Quentin-en-Yvelines à l'autoroute l'A13 au triangle de Rocquencourt** et qui traverse Bailly présente un trafic moyen journalier d'environ 132 300 véhicules/jour (*recensement DIRIF 2010*),
- **la RN13 entre Chambourcy, Saint-Germain-en-Laye et Port-Marly** qui traverse la bande d'étude à Saint-Germain-en-Laye supporte un trafic d'environ 18 000 véhicules/jour à hauteur du passage de la voie ferrée de la Grande Ceinture Ouest (*recensement DIRIF 2010*). Plus à l'Est au niveau du raccordement avec la RD98 le trafic s'élève à 42 100 véhicules/jour (*recensement DIRIF 2010*),
- **la RN184 qui traverse la forêt de Saint-Germain-en-Laye**, comptabilise un trafic moyen journalier (*comptage permanent SIREDO de 2008*) d'environ 34 500 véhicules/jour au Nord de la forêt à hauteur de la RD30, environ 25 700 véhicules/jour au niveau de la RD308 (*recensement DIRIF 2010*) et environ 10 900 véhicules/jour entre la RD190 et la RN13 (*comptage permanent SIREDO de 2008*),
- **la RN12 au niveau de Versailles** compte quant à elle un flux de 86 300 véhicules/jour d'après le recensement effectué par la DIRIF en 2010.

Les routes départementales permettent de connecter l'ensemble des communes. Les principales départementales à signaler dans la zone d'étude sont :

- **la RD190 qui traverse la forêt de Saint-Germain-en-Laye reliant ainsi Poissy et Saint-Germain-en-Laye** supporte, quant à elle, un trafic d'environ 12 000 véhicules/jour entre la RN184 et la RD308 et, d'environ 18 800 véhicules/jour à hauteur du centre ancien de Saint-Germain-en-Laye (*comptages ponctuels de 2005*),
- **la RD284 (Avenue des Loges) établissant la liaison avec la RN184 à Saint-Germain-en-Laye** présente un trafic de l'ordre de 8 700 véhicules/jour à hauteur du Camp des Loges (*comptages ponctuels de 2006*),

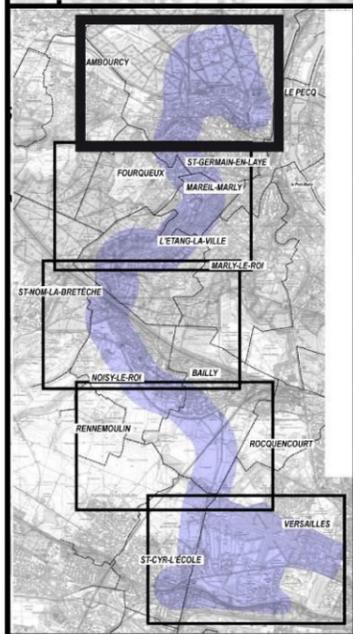
- **la RD307 de Saint-Nom-la-Bretèche à Rocquencourt via Noisy-le-Roi au Nord de la plaine de Versailles**, permettant de rejoindre l'A13 présente un trafic d'environ 27 750 véhicules/jour à Noisy-le-Roi à hauteur de son croisement avec la RD161 (*comptage permanent SIREDO de 2008*),
- **la RD7 permettant la jonction entre Bailly et Saint-Cyr à travers la plaine de Versailles**, compte un trafic d'environ 12 400 véhicules/jour au passage de l'A12 (*comptage permanent SIREDO de 2008*) et environ 12 500 véhicules/jour en zone urbaine au niveau de Saint-Cyr-l'Ecole (*comptage ponctuel de 2008*),
- **la RD10** présente quant à elle un trafic de l'ordre de 18 600 véhicules/jour entre Saint-Cyr et Versailles (*comptage permanent SIREDO de 2006*).

Le tableau ci-après et les cartes pages suivantes présentent les principaux trafics sur les réseaux routiers national et départemental au sein de l'aire d'étude.

Type de route	Axe	Tronçon	Comptages Véhicules/jour (Années)
Autoroutes	A14	Poissy - La Défense	28 700 (2010)
	A13	Poissy - Bailly	82 600 (2008)
	A12	Bois-d'Arcy - Bailly	132 300 (2010)
Routes nationales	13	Saint-Germain-en-Laye - Port-Marly	42 100 (2010)
	13	Chambourcy - Saint-Germain-en-Laye	18 000 (2010)
	184	Achères - Saint-Germain-en-Laye	25 700 (2010)
	184	Saint-Germain (N184) - Saint-Germain (N13)	10 900 (2008)
	12	Saint-Cyr-l'Ecole - Versailles	86 300 (2010)
Routes départementales	7	Saint-Cyr-l'Ecole - Bailly	12 500 (2008)
	10	Saint-Cyr-l'Ecole - Versailles	18 615 (2006)
	190	Saint-Germain-en-Laye - Le Pecq	18 842 (2006)
	284	Saint-Germain (Camp des Loges) - Saint-Germain (RER)	8 717 (2006)
	307	Saint-Nom-la-Bretèche - Noisy-le-Roi	18 698 (2008)
	307	Noisy-le-Roi - Bailly	27 247 (2008)

Tableau 77 : Trafics sur les réseaux routiers de la zone d'étude

INFRASTRUCTURES ET LIAISONS DOUCES

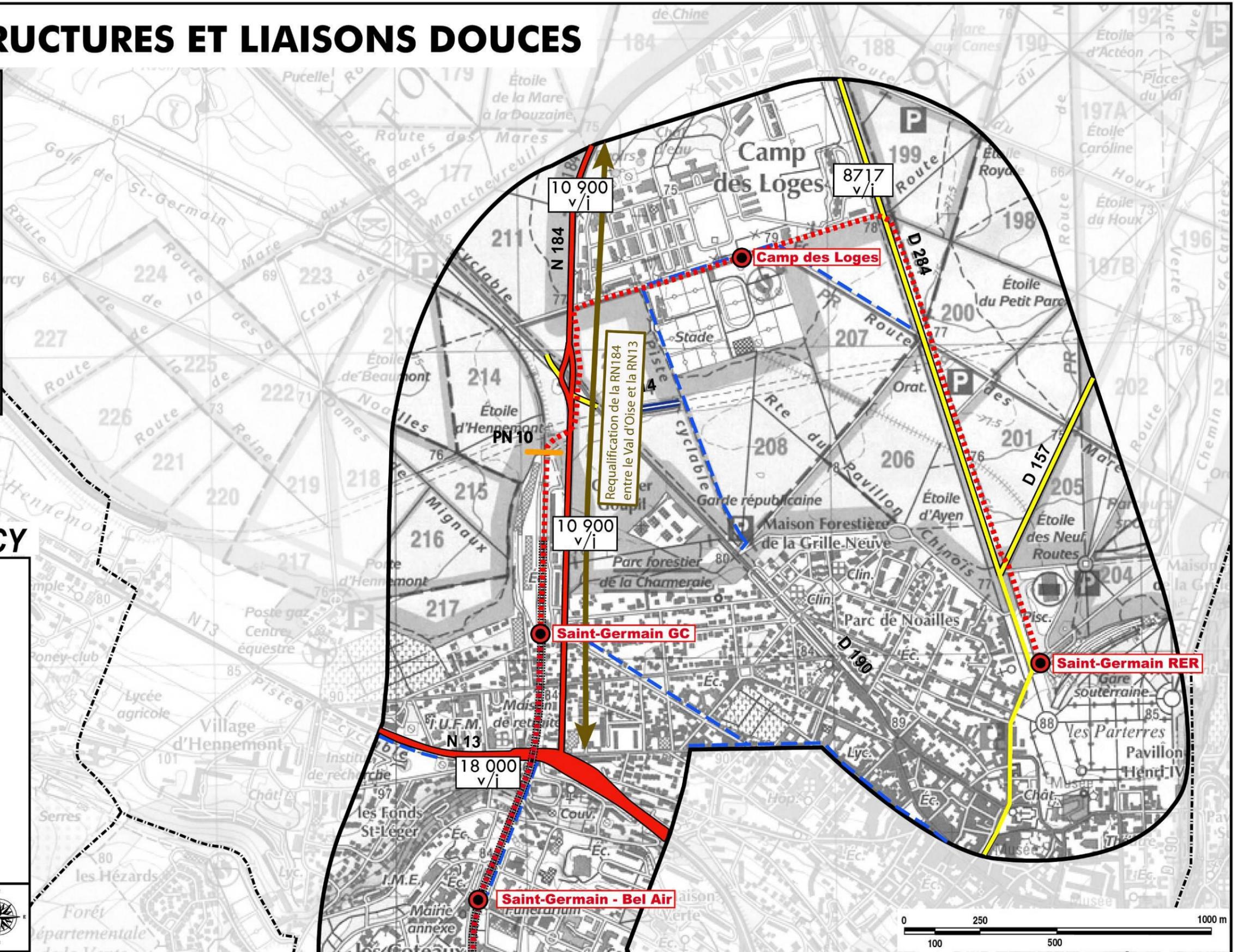


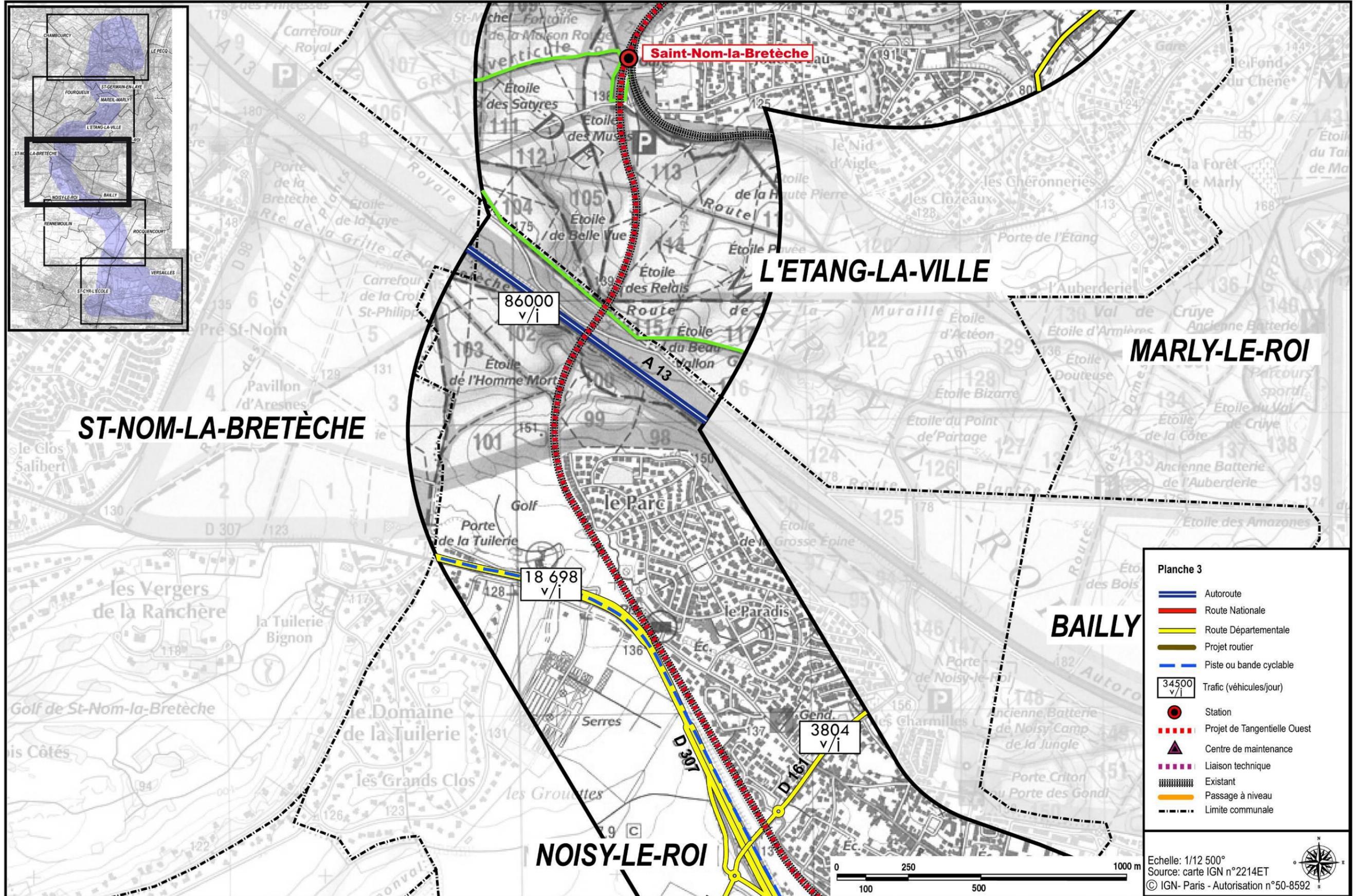
CHAMBOURCY

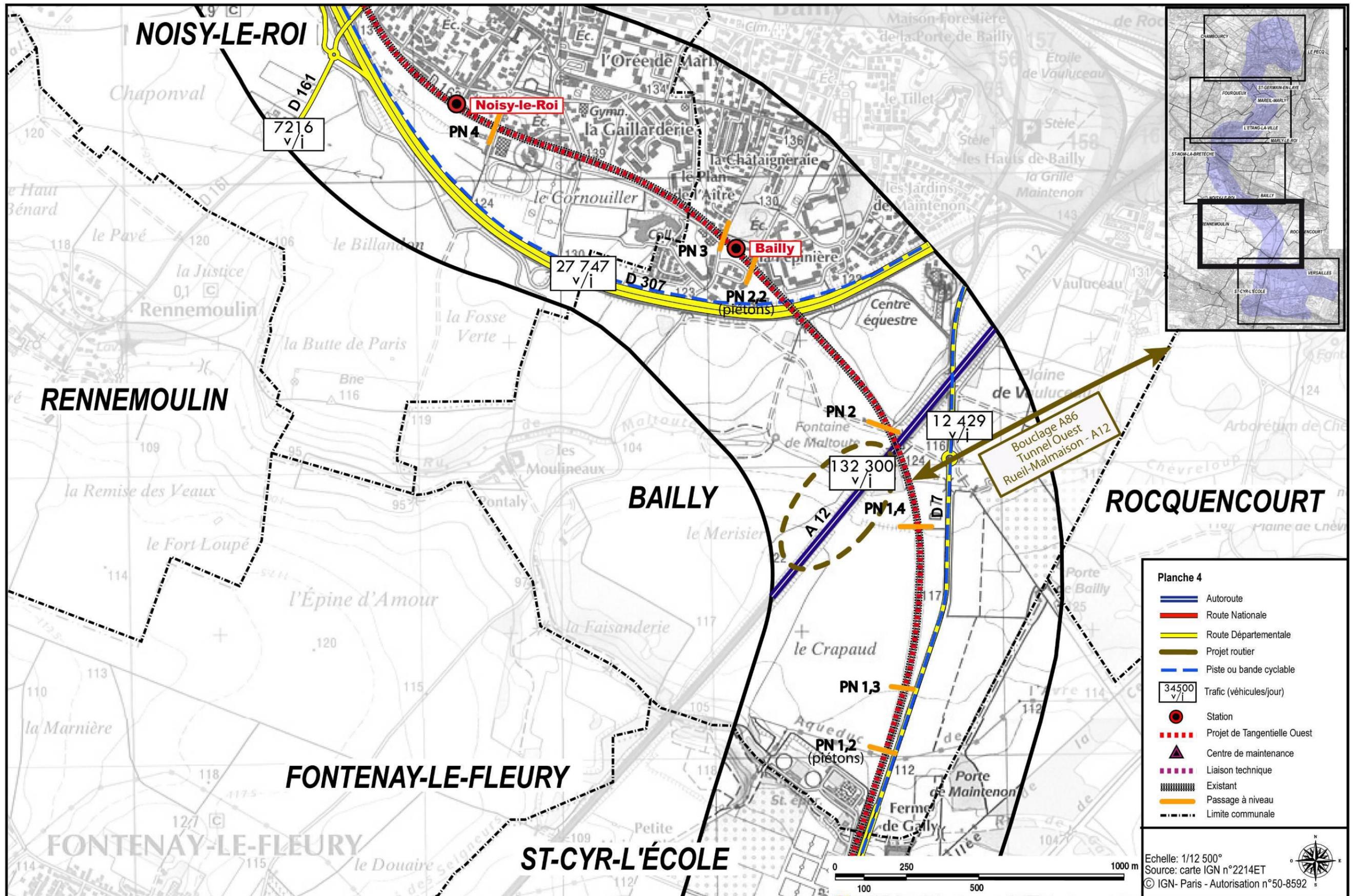
Planche 1

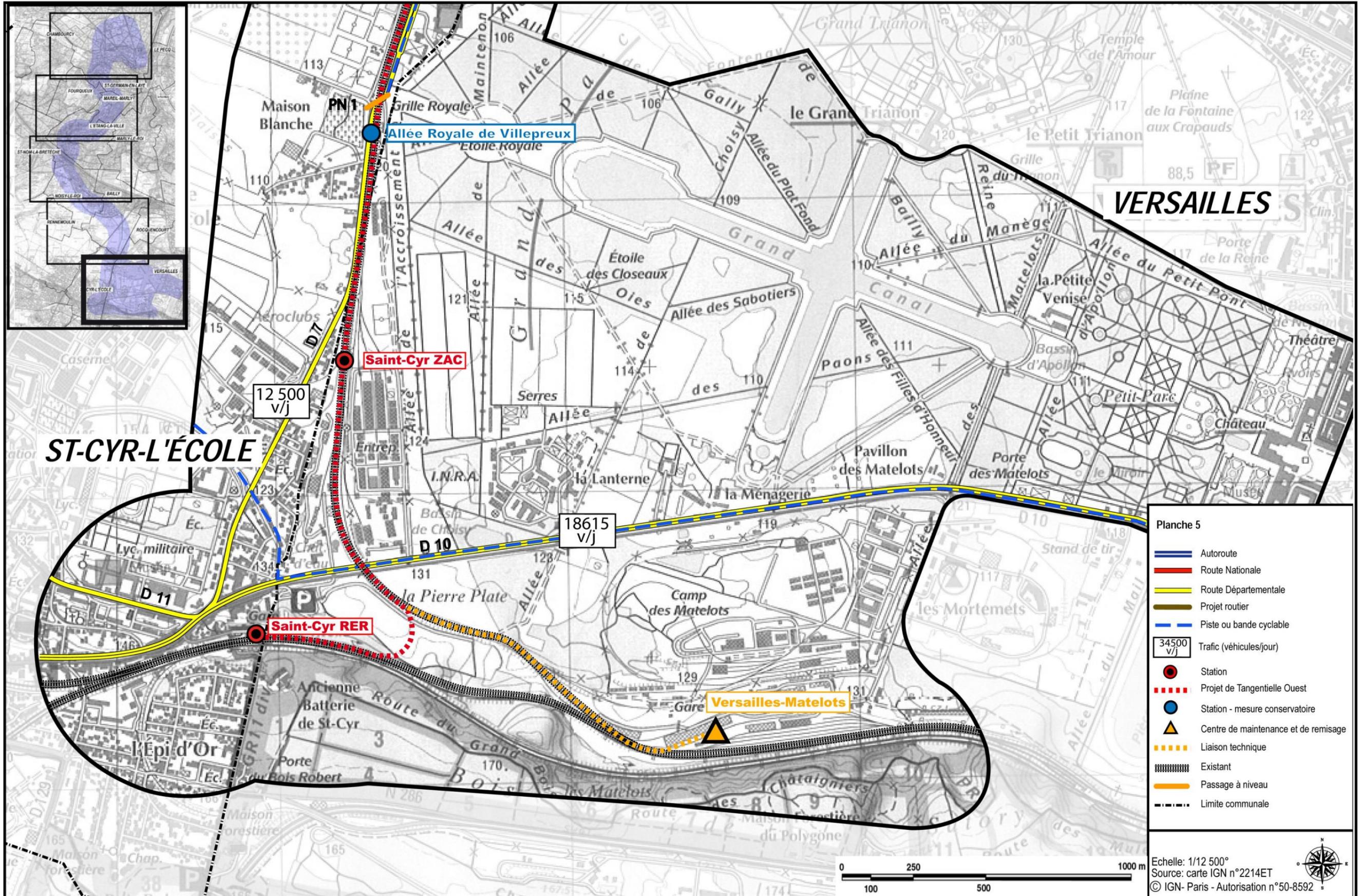
-  Autoroute
-  Route Nationale
-  Route Départementale
-  Projet routier
-  Piste ou bande cyclable
-  Trafic (véhicules/jour)
-  Station
-  Projet de Tangentielle Ouest
-  Centre de maintenance
-  Liaison technique
-  Existant
-  Passage à niveau
-  Limite communale

Echelle: 1/12 500°
Source: carte IGN n°2214ET
© IGN - Paris - Autorisation n°50-8592









Le réseau viaire de la bande d'étude souffre aujourd'hui de congestions aux heures de pointe. Des ralentissements ou bouchons sont ainsi quotidiennement observés sur les autoroutes A13 (de part et d'autre du triangle de Rocquencourt) et A12 (plaine de Versailles) mais également sur les RN13 et RN184 à hauteur de Saint-Germain-en-Laye (carrefour de Bel-Air notamment).

Le réseau départemental est également saturé aux heures de pointe en entrée des agglomérations, notamment sur la RD190 et la RD284 à Saint-Germain-en-Laye et la RD7 et la RD10 à Saint-Cyr-l'Ecole.

Le trafic de la RD7 qui longe le projet TGO entre Marly-le-Roi et Saint-Cyr-l'Ecole constitue une bonne illustration des déplacements dans le secteur. Le trafic moyen approche **en 2011 les 13000 véhicules par jour** les jours ouvrables (deux sens confondus) au droit de Bailly.

Jour ouvrable ?

Jour où il est possible de travailler. Cela correspond donc à tous les jours du calendrier à l'exception des jours fériés et des jours correspondants au repos hebdomadaire légal. En général, on considère comme ouvrables les jours du lundi au samedi inclus.

Trafic pendulaire ?

Déplacements quotidiens des personnes de leur domicile à leur travail et inversement.

Tableau 78 : Trafic de la RD7

Moyenne journalière	Sens 1 vers le Nord (vers RD 307)		Sens 2 vers le Sud (vers Saint-Cyr-l'Ecole)	
	TMJ (1)	%PL (2)	TMJ (1)	%PL (2)
Jours ouvrables	6865	3,3 %	6012	2,9%
Samedi et veille de fête	5141	1,7%	4887	1,7%
Dimanche et fêtes	4945	0,6%	4492	0,5%

(1) : Trafic Moyen Journalier (2) : Poids-Lourds

Les courbes suivantes représentent les trafics tous véhicules en Jour Ouvrable sur la RD7 en 2011 (courbe rouge : sens Sud vers Nord ; courbe bleue : sens Nord vers Sud) au droit de la commune de Bailly.

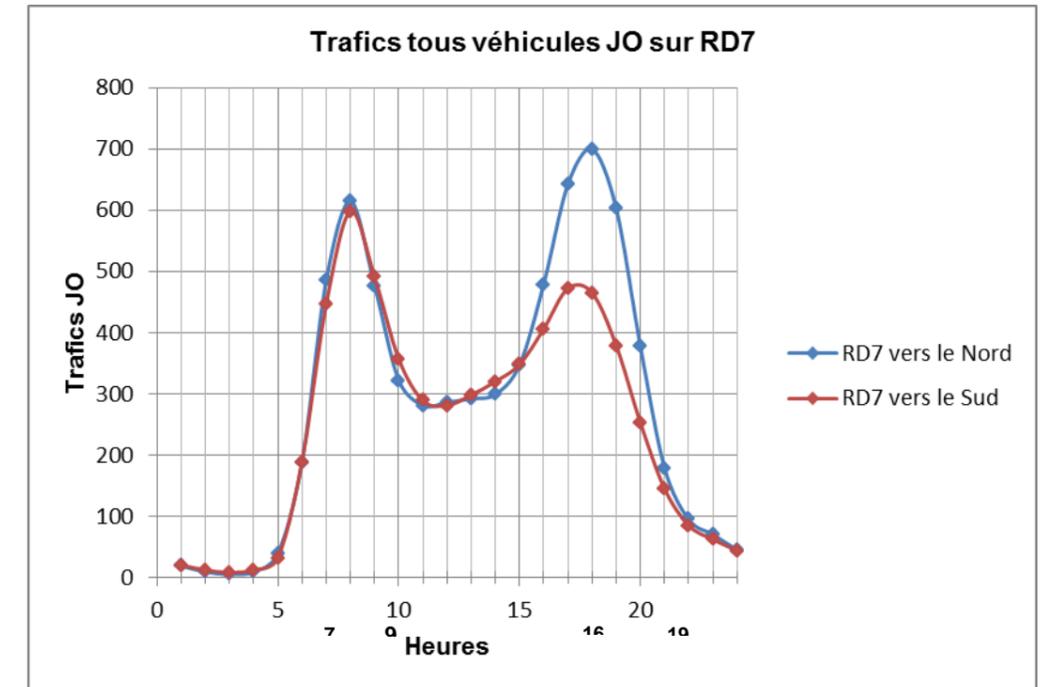


Figure 294 : Trafic tous véhicules jours ouvrables sur RD7

Le trafic de la RD7 qui relie Marly-le-Roi et Saint-Cyr-l'Ecole est très marqué par un trafic pendulaire domicile – travail.

Le trafic se situe en moyenne annuelle entre 500 et 600 véhicules par heure et par sens sur la plage de pointe du matin (7h – 9h).

La plage de pointe du soir est plus étalée (16h – 19h) et le trafic est plus déséquilibré : le trafic vers le Nord (Saint-Cyr-l'Ecole vers Marly-le-Roi) étant nettement plus marqué que le trafic Nord – Sud (Marly-le-Roi vers Saint-Cyr-l'Ecole).

Même si on ne connaît pas les « origines/destinations » des véhicules empruntant cet axe, la probabilité d'un report d'une partie de ce trafic sur la TGO est forte, et plus encore avec l'augmentation inéluctable du prix du carburant.

8.3.3. Itinéraire de convois exceptionnels

Il n'y a pas, sensu stricto, d'itinéraire désigné pour les convois exceptionnels dans le Département des Yvelines. Le Département met cependant à disposition des transporteurs, un plan des gabarits d'ouvrages d'art sur ses principaux axes départementaux susceptibles d'être empruntés par les convois exceptionnels.

Les demandes de convois exceptionnels les plus contraignantes sont ainsi analysées au cas par cas par les services concernés afin d'adapter au mieux l'itinéraire.

Dans la bande d'étude, les axes ayant bénéficié d'un recensement du gabarit d'ouvrages d'art et supportant préférentiellement les convois exceptionnels sont, du Nord au Sud (*hors réseaux autoroutier*) :

- la RN184 (Saint-Germain-en-Laye),
- la RD190 (Saint-Germain-en-Laye),
- la RN13 (Saint-Germain-en-Laye),
- la RD10 (Versailles et Saint-Cyr-l'Ecole).

8.3.4. Accidentologie

L'étude de l'accidentologie sur 5 ans sur la RN184 et la RD284 dans la bande d'étude met en évidence que le carrefour RN184/RD190 en forêt de Saint-Germain-en-Laye est le lieu d'accidents répétés puisque 5 accidents s'y sont produits entre les années 2002 et 2006. Cependant, ces accidents n'ont pas occasionné de blessures graves puisque parmi les 8 victimes, aucun n'a été hospitalisé.

Concernant la RD284, on peut signaler un accident à l'intersection avec la RD157 (*intersection à hauteur de la piscine Olympique*) survenu en 2003 et ayant occasionné 2 blessés non hospitalisés.

En ce qui concerne les accidents au niveau des passages à niveau de la bande d'étude, aucun n'a été répertorié entre les années 2003 et 2007. En revanche quelques uns ont eu lieu à leur proximité.

Il s'agit, au niveau de la RD7 d'un accident ayant eu lieu à proximité du PN1 (à environ 20m au Sud de celui-ci), d'un second intervenu environ 200 m au Sud du PN1,3 (*non utilisé*), le troisième entre les PN1,3 (*non utilisé*) et PN1,4. Ces accidents n'ont occasionné que des blessés légers (*non hospitalisés*).

8.3.5. Projets routiers

➤ A l'échelle du département des Yvelines

Source : Conseil général des Yvelines, 2008

Le Conseil général a approuvé le Schéma des Déplacements des Yvelines (SDY) par une délibération en date du 23 mars 2007.

Ce document va servir de cadre de référence pour la mise en œuvre des politiques départementales concourant à l'amélioration des conditions de déplacements dans les Yvelines.

Le Schéma des déplacements définit les actions que le Conseil général entend mener et impulser à l'horizon 2020 pour répondre aux attentes des yvelinois et à celles liées aux impératifs du développement équilibré du territoire telles que définies dans le SDADEY (Schéma Départemental d'Aménagement pour un Développement Équilibré des Yvelines).

Avec le SDY, le Conseil général poursuit 4 grands objectifs :

- améliorer l'offre et la qualité de service sur l'ensemble des lignes du réseau ferré francilien,
- renforcer le maillage régional par le bouclage des grandes infrastructures routières dans l'Ouest de l'Île-de-France,
- renforcer les transports en commun routiers, notamment pour améliorer les échanges entre les grands pôles économiques et urbains,
- développer l'éco-mobilité.

39 opérations sont actuellement identifiées (*cf. carte ci-après*). Parmi ces différentes opérations envisagées par le département des Yvelines, 3 concernent le secteur d'étude. Il s'agit des opérations suivantes :

Autoroute et routes nationales

Opérations majeures :

1 A86 - entre Rueil-Malmaison (RN13) et le Pont Colbert (RN12) (travaux terminés) et réalisation de la section Rueil-Malmaison/Bailly (Porter A Connaissance de l'Etat dans le cadre du SDRIF)

6 A13 - Mise à 2x4 voies entre Orgeval et Mantes (travaux terminés) et mise à 2x3 voies entre Orgeval et Rocquencourt

9 RN184 - Aménagement entre Saint-Germain-en-Laye et Conflans-Ste-Honorine

☞ SDADEY ?

Schéma Départemental d'Aménagement pour un Développement Équilibré des Yvelines

Parmi ces différentes opérations, on peut notamment insister sur celles revêtant une importance particulière ou pouvant influencer sur le projet de Tangentielle Ouest.

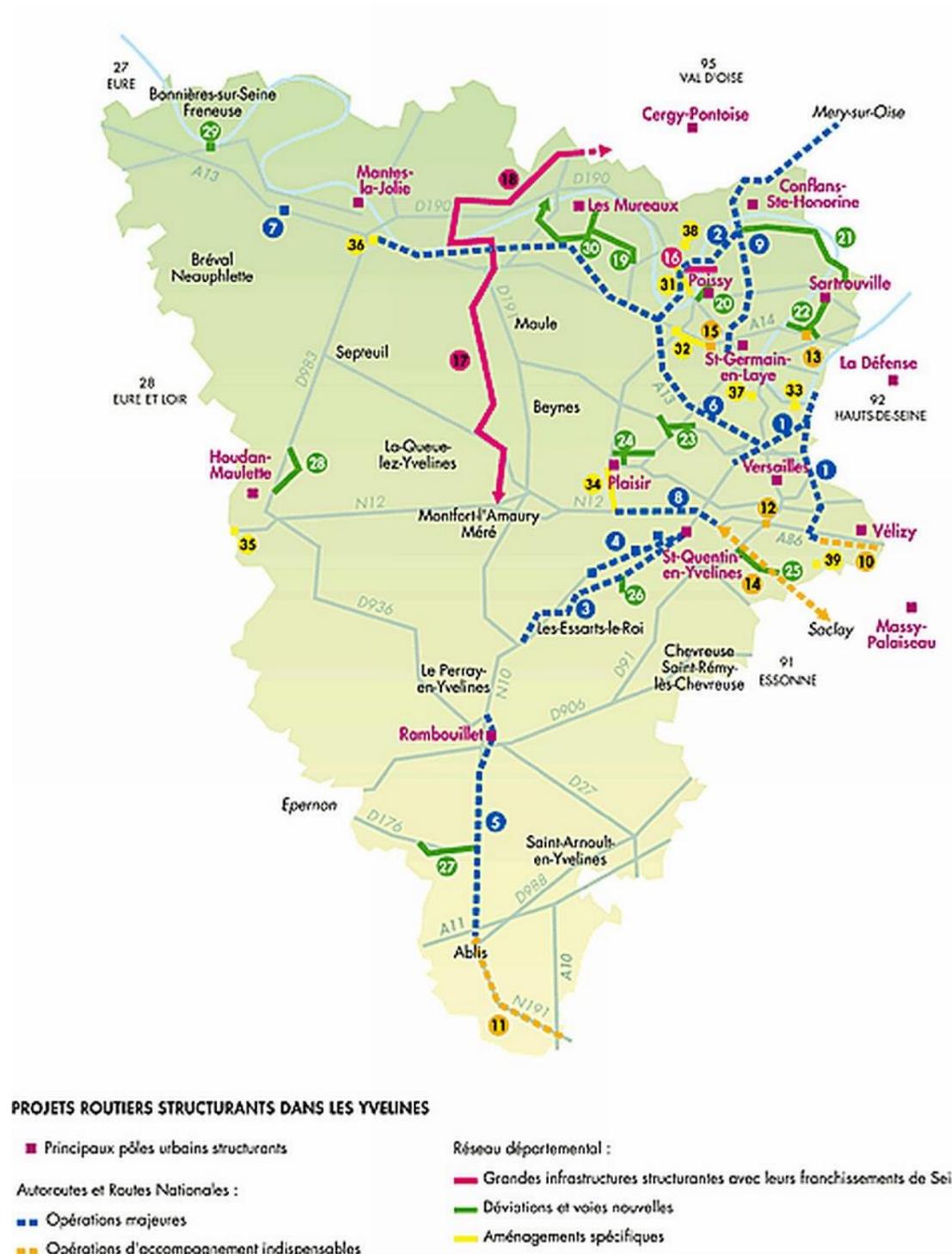
Projet de bouclage de l'A86 de la Francilienne entre Rueil-Malmaison (RN13) et le Pont Colbert (RN12) et réalisation de la section entre Rueil-Malmaison et Bailly

Les travaux du tunnel Est (A86 - A13 - RN12) sont maintenant terminés. La mise en service du premier tronçon (A86 - A13) a eu lieu en 2009. La mise en service du second tronçon (A13 - RN12) eu lieu quant à elle au début de l'année 2011.

Le second ouvrage (entre Rueil-Malmaison et l'A12 à la hauteur de la commune de Bailly) sera réalisé ultérieurement. Des études complémentaires sont actuellement en cours.

Requalification de la RN184 entre le Val d'Oise et la RN13

Ce projet prévoit la requalification de la RN184 sur 10 km jusqu'au carrefour de Bel Air afin d'améliorer la sécurité, de limiter les vitesses et de favoriser la circulation de tous les modes de transport (*automobile, bus et circulations douces*). Une concertation a été réalisée en 2006 ; les études continuent depuis cette date.



Orgeval (PAC)*

Sartrouville (PAC)*

Voies entre Orgeval et Sartrouville

St-Quentin-en-Yvelines

Paris (PAC)*

RÉSEAU DÉPARTEMENTAL

Grandes infrastructures structurantes avec leurs franchissements de Seine

- 16 • Liaison RD190-RD30 avec franchissement de Seine
- 17 • Réalisation d'une liaison Seine-aval – St-Quentin-en-Yvelines (PAC)*
- 18 • Réalisation d'une liaison Seine-aval – Cergy-Pontoise (C13 – F13) (PAC)*

Déviations et voies nouvelles

- 19 • Voie de contournement de la RD154 à Verneuil-sur-Seine et Vernouillet
- 20 • Voie nouvelle à Poissy – RD308 (boulevard de l'Europe)
- 21 • Déviation de la RD308 entre Maison Laffite et St-Germain-en-Laye La Frette
- 22 • RD121 – Voie Nouvelle à Sartrouville et à Montesson
- 23 • Déviation de la RD307 à Saint-Nom-La-Bretèche et Noisy-le-Roi
- 24 • Déviation des RD98 et RD11 à Plaisir – Les Clayes-sous-Bois
- 25 • Déviation de la RD938 à Buc
- 26 • Déviation de la RD58 au Mesnil Saint Denis
- 27 • Déviation d'Orphin et renforcement-recalibrage de la RD176
- 28 • RD 983 – Déviation de Richebourg
- 29 • Aménagement de la RD201 à Bennecourt et création d'une voie de liaison
- 30 • Contournement des Mureaux (lié à C13-F13)

Aménagements spécifiques

- 31 • Requalification de la RD190 à 2X2 voies en boulevard urbain
- 32 • Aménagement du carrefour de la Maladrerie RD113/RD30
- 33 • Echangeur D113 x RD 321 à Bougival
- 34 • Aménagement et doublement de la RD30 à Plaisir
- 35 • Création d'une bretelle supplémentaire à l'échangeur RN12 x RD912 avec demi-échangeur à Houdan
- 36 • Aménagement de l'échangeur de Mantes-Est A13 x RD983
- 37 • Suppression ou aménagement du PN 7 à Marly-le-Roi
- 38 • Suppression du PN 8 à Chanteloup-les-Vignes
- 39 • Suppression du PN 65 à Jouy-en-Josas

* : Porter A Connaissance de l'Etat dans le cadre du SDRIF

Figure 295 : Projets routiers structurants dans les Yvelines

(Source : CG 78)



Figure 296 : Piste cyclable en forêt de Saint-Germain-en-Laye



Figure 297 : Piste cyclable en agglomération. Saint-Germain-en-Laye - Avenue Carnot



Figure 298 : Bande cyclable le long de la RD7 à Bailly

➤ **A l'échelle du Plan Local de Déplacements du bassin de déplacement de la région de Versailles**

Regroupées au sein du Syndicat Mixte du Bassin de Déplacements de la Région de Versailles (SMBDRV) depuis 2007, les villes de Bailly, Bièvres, Bois d'Arcy, Buc, Châteaufort, Fontenay-le-Fleury, Jouy-en-Josas, le Chesnay, les Clayes-sous-Bois, les Loges-en-Josas, Rocquencourt, Saint-Cyr-l'Ecole, Toussus-le-Noble, Vélizy-Villacoublay, Versailles, Viroflay ont élaboré un Plan Local de Déplacements (PLD) visant à mieux organiser tous les modes de déplacements sur le territoire.

La première action de ce PLD est de mieux intégrer les infrastructures routières du réseau principal et autres voies structurantes. Les objectifs sont de requalifier certains tronçons des voiries présentées dans le tableau ci-dessous, pour apaiser la vitesse de circulation générale et tendre vers des principes de réaménagement en boulevards urbains.

Commune	Localisation du projet d'aménagement
Bailly	Rue de Maule (ex RD307)
	Rue du Plan de l'Aître (chemin vicinal de Bailly à Fontenay-le-Fleury)
Versailles	RD 10 (avenue de Paris)
Saint-Cyr-l'Ecole	RD 10 (avenue Pierre Curie)
	RD 11 (rue Gabriel Péri/avenue Jean Jaurès)
	RD 7 (rue du Docteur Vaillant)

Tableau 79 : Projet d'aménagement de voirie, à Bailly, Versailles et Saint-Cyr-l'Ecole mentionnés dans le PLD

Par ailleurs, l'action 5 vise à réaliser une étude de circulation sur le secteur de Saint-Cyr-l'Ecole. Les objectifs sont de définir - à l'horizon actuel et à l'horizon 2020 - le schéma de circulation et des transports permettant :

- de répondre aux besoins futurs en déplacement des communes concernées,
- de permettre le rabattement sur les infrastructures de transports en commun existantes ou futures,
- de créer ou renforcer les liaisons avec l'extérieur de la zone d'étude afin de faciliter l'écoulement du trafic,
- de diminuer les nuisances liées à la saturation du trafic routier,
- d'étudier la faisabilité et la cohérence d'aménagements particuliers, en liaison avec les programmes urbains envisagés.

Par ailleurs, indépendamment des projets routiers structurants du Département, un barreau routier dit RD10 – RD7 est à l'étude. Ce barreau, qui ne fait pas l'objet d'une programmation longerait la TGO sur 1 km environ sur le territoire de Saint-Cyr-l'Ecole.