

Communauté de Communes du Val d'Essonne



PLAN LOCAL DE DEPLACEMENTS

Document approuvé par le Conseil Communautaire

du 18 Décembre 2007

INTRODUCTION GENERALE	4
■ <i>Rappel des principaux objectifs du PDU régional.....</i>	4
■ <i>Contexte (rappel) et périmètre d'étude.....</i>	5
A – Contexte.....	5
B – Périmètre d'étude.....	5
■ <i>Les grands thèmes du Plan Local de Déplacements du Val d'Essonne.....</i>	6
■ <i>Les trois étapes d'élaboration du PLD du Val d'Essonne</i>	6
■ <i>Les principaux enseignements concernant les déplacements des habitants du Val d'Essonne (exploitation des données INSEE 1999 et de l'enquête ménages déplacements)</i>	8
A – Analyse des déplacements domicile-travail et domicile-école.....	8
B – Les autres déplacements de la vie quotidienne	16
■ <i>Confrontation du schéma de desserte bus avec les besoins de déplacements domicile-travail à l'échelle des communes du Val d'Essonne et des pôles d'emplois « proches éloignés »</i>	16
A- Les fonctions de lignes.....	16
B - La configuration du réseau de bus à l'échelle du Val d'Essonne.	17
C) Schéma de desserte de bus et besoins de déplacements	19
■ <i>Eléments de diagnostic</i>	23
A. Le réseau de voirie de desserte locale.....	23
B. Les circulations douces	25
C. Le stationnement	27
1^{ère} PARTIE – OBJECTIFS – ORIENTATIONS – ACTIONS.....	32
HIERARCHIE DE LA VOIRIE	33
■ <i>Les projets routiers concernant la voirie du Val d'Essonne.....</i>	33
■ <i>Enjeux, objectifs, orientations et actions concernant la voirie (Tableau de synthèse).....</i>	35
■ <i>La nouvelle hiérarchie du réseau de voirie.....</i>	39
A – Les principes de hiérarchisation de la voirie	39
B – Les types principaux de voirie.....	40
C – Les effets attendus.....	40
TRANSPORTS COLLECTIFS	43
■ <i>Points difficiles de circulation rencontrés par les bus sur le territoire du Val d'Essonne :</i>	43
■ <i>Enjeux, objectifs, orientations et actions concernant les transports collectifs (Tableau de synthèse).....</i>	45
■ <i>Actions concernant le réseau des lignes régulières.....</i>	46
■ <i>Actions concernant la desserte spécifique</i>	48
■ <i>Actions concernant les personnes à mobilité réduite (PMR).....</i>	59
CIRCULATIONS DOUCES	61
■ <i>Enjeux, objectifs, orientations et actions concernant les circulations douces (Tableau de synthèse).....</i>	61
■ <i>Définition du Schéma de circulations douces.....</i>	61
A – Les critères qui prévalent à la définition d'un schéma de circulations douces.....	61
B – Définition du schéma de circulations douces	62
C – Propositions d'itinéraires	66
LIVRAISONS EN VILLE ET STATIONNEMENT.....	73
■ <i>Enjeux, objectif, orientations et actions concernant le stationnement et les livraisons en ville (Tableau de synthèse).....</i>	74
■ <i>Principes de la réglementation du stationnement.....</i>	75
■ <i>Le stationnement des PMR</i>	76
A – Préconisations : Respect et mise aux normes des emplacements de stationnement réservés aux GIG – GIC.....	76
B – Signalisation	76
C – Respect des emplacements réservés	77
■ <i>Actions concernant le stationnement et les livraisons dans les secteurs centraux</i>	78
■ <i>Actions concernant le stationnement résidentiel</i>	81
■ <i>Actions concernant le stationnement autour des pôles gare.....</i>	83
2^{ème} PARTIE – FICHES ACTIONS	84
HIERARCHIE DE LA VOIRIE	85
■ <i>Fiche Action 1 : Définition d'une Charte d'Aménagement de la voirie</i>	85
■ <i>Fiche Action 2 : Nouvelle hiérarchie de la voirie.....</i>	86
■ <i>Fiche Action 3 : Harmonisation des aménagements en faveur des PMR.....</i>	89

TRANSPORTS COLLECTIFS	91
■ <i>Fiche Action 4 : Création d'une liaison bus</i>	<i>91</i>
■ <i>Fiche Action 5 : Contractualiser un réseau de TC communautaire</i>	<i>92</i>
■ <i>Fiche Action 6 : Mise en place de lignes virtuelles</i>	<i>93</i>
■ <i>Fiche Action 7 : Mise en place de navette à horaires fixes, dédiées à la desserte de pôles d'emplois</i>	<i>95</i>
■ <i>Fiche Action 8 : Mise en place de navettes à la demande dédiées à la desserte de pôles d'emplois</i>	<i>96</i>
■ <i>Fiche Action 9 : Mise en place d'un transport à la demande de bassin</i>	<i>97</i>
■ <i>Fiche Action 10 : Mise en accessibilité PMR.....</i>	<i>99</i>
■ <i>Fiche Action 11 : Favoriser le covoiturage des actifs habitant le Territoire du Val d'Essonne.....</i>	<i>100</i>
CIRCULATIONS DOUCES	102
■ <i>Fiche Action 12 : Réalisation d'un Schéma de Circulations Douces à l'échelle du Val d'Essonne ...</i>	<i>102</i>
■ <i>Fiche Action 13 : Mise en place d'actions pédibus / vélobus</i>	<i>108</i>
LIVRAISONS DE MARCHANDISES ET STATIONNEMENT	110
■ <i>Fiche Action 14 : Définition d'une réglementation cohérente du stationnement.....</i>	<i>110</i>
■ <i>Fiche Action 15 : Aménagement et réglementation des livraisons en ville</i>	<i>111</i>
■ <i>Fiche Action 16 : Etude de réflexion sur l'harmonisation des normes de stationnement.....</i>	<i>112</i>
■ <i>Fiche Action 17 : Assurer un contrôle efficace des secteurs réglementés en zone bleue et en stationnement payant.....</i>	<i>113</i>
■ <i>Fiche Action 18 : Aménagement de stationnement PMR.....</i>	<i>114</i>
TABLEAU DE SYNTHESE	115
TABLEAU DE SYNTHESE : ECHEANCIER COURT TERME	118
TABLEAU DE SYNTHESE : ECHEANCIER MOYEN TERME	121
TABLEAU DE SYNTHESE : ECHEANCIER LONG TERME	123
Tableau récapitulatif du phasage de la mise en œuvre des actions du PLD du Val d'Essonne	124
COMITE LOCAL ET SUIVI – EVALUATION DU PLD DU VAL D'ESSONNE.....	125
■ <i>Création d'un Comité Local permanent du PLD du Val d'Essonne</i>	<i>125</i>
■ <i>Création d'un dispositif d'évaluation.....</i>	<i>125</i>
A – Objectifs du dispositif	125
B – Les indicateurs de suivi des effets des actions du P.L.D.	126
■ <i>Indicateurs par groupe d'actions.....</i>	<i>129</i>
ANNEXE « Critère qualité par ligne de transport »	130

INTRODUCTION GENERALE

La loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie (LAURE) du 30 décembre 1996 (baptisée « loi sur l'air ») a défini les modalités d'élaboration et le contenu des Plans de Déplacements Urbains (PDU) créés par la Loi du 30 décembre 1982 sur les transports intérieurs (LOTI).

Les prescriptions relatives aux plans de déplacements urbains sont énoncées par la LOTI dans ses articles 28 à 28-3, ce dernier revêtant une importance particulière dans la mesure où il précise le régime particulier du PDU de l'Ile-de-France. L'article 28-4 de cette loi régit pour sa part les plans de déplacements, indiquant notamment qu'ils « détaillent » et « précisent » le contenu du plan de déplacements urbains régional.

Loi SRU du 14 décembre 2000 modifiant la LOTI, article 28-4 : « ...en région Ile-de-France, le plan de déplacements urbains peut être complété, en certaines de ses parties, par des plans locaux de déplacements qui en détaillent et précisent le contenu... »

Les dispositions prévues par la Loi Handicap du 11 février 2005 et les décrets d'application 1657 et 1658 du 21 décembre 2006 ainsi que l'arrêté du 15 janvier 2007 servent également de base pour les aménagements à destination des PMR dans le présent PLD.

Le PLD a donc pour objet de détailler et de préciser le contenu du PDU : « le PLD est un outil pour la mise en œuvre du PDU, grâce à la programmation d'actions concrètes » (Elaborer un Plan Local de Déplacements, DREIF, septembre 2002, page 16).

■ Rappel des principaux objectifs du PDU régional

Le PDU Ile-de-France reprend les grandes orientations fixées par la loi sur l'air et définit les objectifs suivants :

- ✓ La diminution du trafic automobile (2 % véhicules/km en grande couronne),
- ✓ L'augmentation de l'usage des transports collectifs,
- ✓ L'augmentation de 10 % de la part de marche à pieds (déplacements domicile-école, déplacements inférieurs à 1 km),
- ✓ Le doublement du nombre de déplacements à vélo.

Le PDU, arrêté le 15 décembre 2000, a décliné ses objectifs en actions. Si certaines sont mises en œuvre au niveau régional, le PDU a aussi fixé des actions qui n'ont de sens que déclinées localement. Par exemple, contrairement à certains PDU de province, il n'a pas localisé les zones 30 de l'agglomération francilienne, mais en a prescrit le principe. Ainsi le PDU prévoit que des « PLD seront élaborés sur la base des orientations fixées au niveau régional ».

■ Contexte (rappel) et périmètre d'étude

A – Contexte

Le PDU d'Ile-de-France distingue Paris, le reste de la zone agglomérée dense constituée par l'aire urbaine INSEE 1990 et, enfin, un territoire « au-delà de la zone agglomérée dense ».

« En zone agglomérée, il faut privilégier l'espace public non dédié à la voiture particulière » (Elaborer un Plan Local de Déplacements, DREIF, septembre 2002, p15).

Au delà de la zone agglomérée dense, le PDUIF recommande « la mise en place d'une politique de déplacements à l'échelle du bassin de vie (aires géographiques cohérentes), offrant à la fois un accès au travail, aux achats, aux services et aux loisirs. Or, les réseaux de transports en commun qui irriguent ces espaces se contentent trop souvent de rabattre les usagers vers les gares SNCF, privilégiant les dessertes Banlieue-Paris (aller-retour) ». Notamment, les lignes de rabattement doivent être « judicieusement complétées pour assurer un maillage opérationnel de l'espace ».

Il s'agit aussi de favoriser les modes doux « sur des déplacements courts effectués en voiture particulière » : accompagnement, études, travail et activités de la vie quotidienne.

B – Périmètre d'étude

Le périmètre d'étude du PLD du Val d'Essonne se décline de la façon suivante :

- ✓ Dans sa partie nord, elle jouxte la zone agglomérée dense : Evry – Corbeil-Essonnes – Lisses Villabé – Le Coudray-Montceaux, etc.
- ✓ Au delà de la zone agglomérée dense et dans un contexte d'étalement progressif de l'agglomération (faible densité du bâti, discontinuité du tissu urbain, renforcement des circulations motorisées), le PDUIF se propose d'aider ces espaces à renforcer leur autonomie et leur centralité.

Dans ce cadre général, la Communauté de Communes du Val d'Essonne a donc décidé de conduire l'étude d'un Plan Local de Déplacements sur un territoire constitué de 17 communes : Auvernaux – Ballancourt-sur-Essonne – Baulne – Cerny – Champcueil – Chevannes – Echarcon – La Ferté-Alais – Fontenay-le-Vicomte – Itteville – Leudeville – Mennecey – Nainville-les-Roches – Ormoy – Saint-Vrain – Vert-le-Grand – Vert-le-Petit.

En cohérence avec le PDU régional, le Plan Local de Déplacements du Val d'Essonne s'inscrit dans une réflexion plus fine correspondant à son bassin de déplacements.

Le guide d'élaboration du PLD élaboré par la DREIF (Elaborer un Plan local de déplacements, septembre 2002) précise que : « les actions sont déclinées par thème » (op. cit. page 14).

■ Les grands thèmes du Plan Local de Déplacements du Val d'Essonne

1. La hiérarchie de la voirie

2. Les transports collectifs

3. Les circulations douces :
Échelles intercommunale et
communale

4. Les livraisons en ville et la
régulation du stationnement sur
voirie

■ Les trois étapes d'élaboration du PLD du Val d'Essonne

1^{ère} phase :
Diagnostic : état des lieux, constats, enjeux (2002/2003)

Cette première phase a consisté à établir des constats par grand thème afin de dégager les principaux enjeux du P.L.D..

Le diagnostic s'appuie sur :

- ✓ L'inventaire et l'analyse des données existantes tous modes
- ✓ Des entretiens réalisés auprès des collectivités et des acteurs concernés sur le secteur
- ✓ La réalisation d'une Enquête Déplacements auprès de 860 ménages (décembre 2003)
- ✓ Une analyse des réseaux de transports en commun, de la hiérarchie de la voirie et du trafic, du stationnement et des livraisons, du réseau de circulations douces
- ✓ L'exploitation des données INSEE 1999 concernant les déplacements domicile-travail et domicile-études.

2^{ème} phase :

Scénarios : objectifs, orientations, actions et principes d'aménagements par thème (février 2004)

3^{ème} phase :

Programme d'actions (décembre 2004)

Le projet de Plan local de Déplacements est ensuite arrêté par l'organe délibérant qui en a pris l'initiative. Dans un délai de 3 mois après l'arrêt du projet de PLD, celui-ci est soumis pour avis aux personnes publiques associées à cette démarche : Région, Département, STIF, communes, représentants de l'Etat dans le(s) département(s) concerné(s). Le projet est ensuite soumis à enquête publique avant d'être approuvé définitivement par l'organe compétent, chargé de son suivi et de sa mise en œuvre.

Ce rapport correspond par conséquent au projet de PLD soumis au comité local. Il définit :

- ✓ Les objectifs du PLD par thème
- ✓ Les grandes orientations concernant le réseau de transport en commun (TC), le réseau de circulations douces, les livraisons et le stationnement en ville, la voirie
- ✓ Les principales actions du PLD
- ✓ Les aspects de phasage et de financements des actions du PLD.

Il tient compte des avis et des remarques formulés par les membres du Comité Local du PLD du Val d'Essonne, comité local qui s'est réuni le 1er février 2006.

Ce [document](#) comporte 2 parties :

- ✓ Les objectifs, les orientations du PLD et les actions qui en découlent (phase de scénarios)
- ✓ Les fiches actions.

Les [grands objectifs du PLD du Val d'Essonne](#) sont :

1. Hiérarchiser, partager et réglementer la voirie pour de meilleures conditions de circulation, tous modes confondus
2. Rendre plus performante l'offre de TC pour :
 - a. L'accès aux pôles d'emplois externes attractifs pour les actifs du Val d'Essonne
 - b. Mieux prendre en charge les déplacements à l'échelle du Val d'Essonne et de son bassin de vie
3. Assurer de manière sécurisée les relations communales et intercommunales sur la base d'itinéraires de circulations douces facilitant l'accès aux principaux pôles d'intérêt du territoire, ce qui inclut l'intermodalité (accès aux pôles gares)

4. Mieux intégrer les livraisons dans leur environnement urbain immédiat, mieux réguler le stationnement en ville.

« Les actions peuvent relever du court terme (mise en œuvre rapide), du moyen terme (à horizon du PLD) ou du long terme (au delà de l'horizon du PDU) » (Elaborer un Plan local de déplacements, septembre 2002, page14). Cette programmation est précisée dans les fiches actions en seconde partie de ce document.

Les problématiques traitées dans ce PLD sont :

- ✓ La prise en charge des déplacements à l'échelle locale et des déplacements externes par le réseau de TC desservant le territoire et les gares, « portes d'entrée » du Val d'Essonne
- ✓ La prise en charge des déplacements à l'échelle communale et intercommunale par un maillage cohérent de circulations douces desservant les pôles et les équipements majeurs de l'agglomération
- ✓ La préservation du cadre de vie.

Il s'agit de redonner un bon niveau de confort et d'agrément à la voirie et aux espaces publics actuellement soumis à une utilisation non maîtrisée de la voiture particulière.

■ Les principaux enseignements concernant les déplacements des habitants du Val d'Essonne (exploitation des données INSEE 1999 et de l'enquête ménages déplacements)

A – Analyse des déplacements domicile-travail et domicile-école

Les déplacements domicile - travail à l'échelle locale

(cf. carte page 10 : Volume et orientation des flux domicile-travail internes au secteur du Val d'Essonne)

Les déplacements locaux concernent 21% des actifs (environ 5 075 personnes) qui réalisent soit :

- ✓ des déplacements intra-communaux concernant environ 12% des actifs
- ✓ des déplacements intercommunaux au sein du Val d'Essonne concernant environ 10% des actifs.

Environ 30% de ces déplacements sont effectués à pied, ce qui montre l'importance d'une réflexion en faveur des circulations douces. Cependant, la mobilité locale génère aussi un usage développé de la voiture particulière.

Les deux grands enjeux sont donc :

- ✓ la **mise en cohérence d'un réseau de circulations douces à l'échelle intercommunale** pour répondre aux besoins de déplacements intercommunaux pour des motifs domicile-travail ainsi que domicile-école (cf. carte page 11 : Les flux domicile-école dans le Val d'Essonne), et plus généralement vers des équipements et des pôles d'intérêt au sein du secteur, en particulier entre communes limitrophes.

- ✓ une **meilleure intermodalité**, c'est-à-dire une plus grande connexion entre les réseaux (TC, liaisons douces, transport à la demande, etc.) afin de mieux desservir les secteurs résidentiels et les zones d'emplois et de mieux les relier entre eux.

Polarisation des flux dans le Val d'Essonne (flux domicile-travail et domicile-école)

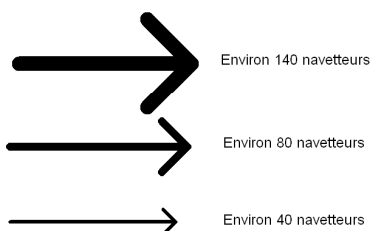
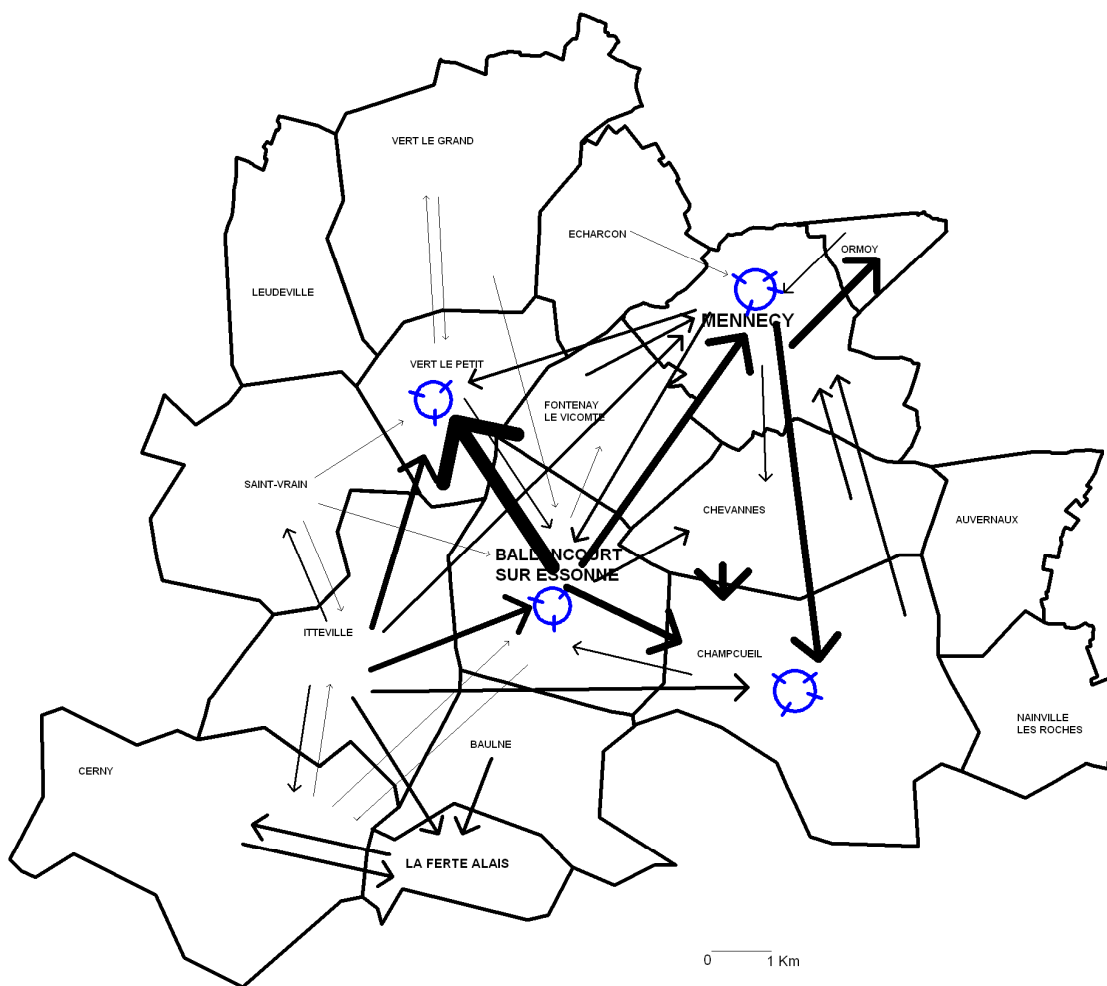
Cette polarisation des flux s'explique par la configuration urbaine du territoire. La carte des flux domicile-travail internes au Val d'Essonne (cf. carte page 10 : Volume et orientation des flux domicile-travail internes au secteur du Val d'Essonne) montre une configuration multipolaire des déplacements, correspondant à des relations nombreuses et complexes et à des flux dispersés et en petit nombre par relations.


Ainsi :

- ✓ les principaux flux internes s'organisent entre cinq communes : Ballancourt-sur-Essonne – Champcueil – Itteville – Mennecy – Vert-le-Petit
- ✓ les petits flux sont majoritaires et éclatés : 52% des échanges de commune à commune sont inférieurs à 30 navettes.

L'enseignement principal de cette carte est donc que la meilleure prise en charge de ces déplacements – au vu de leurs caractéristiques géographiques – suppose des solutions adaptées, à la fois plus souples que les réseaux de bus classiques (dont la fonction est d'ailleurs de rabattre sur gare, cf. chapitre sur les TC), et complémentaires de ces réseaux. De plus, cela suppose qu'elles soient plus « en osmose » avec le réseau de bus structurant du Val d'Essonne, d'où l'intérêt de « piste de solutions » comme le transport à la demande pour le Val d'Essonne.

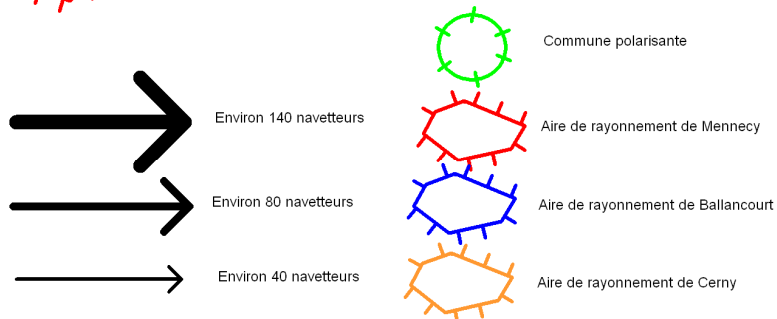
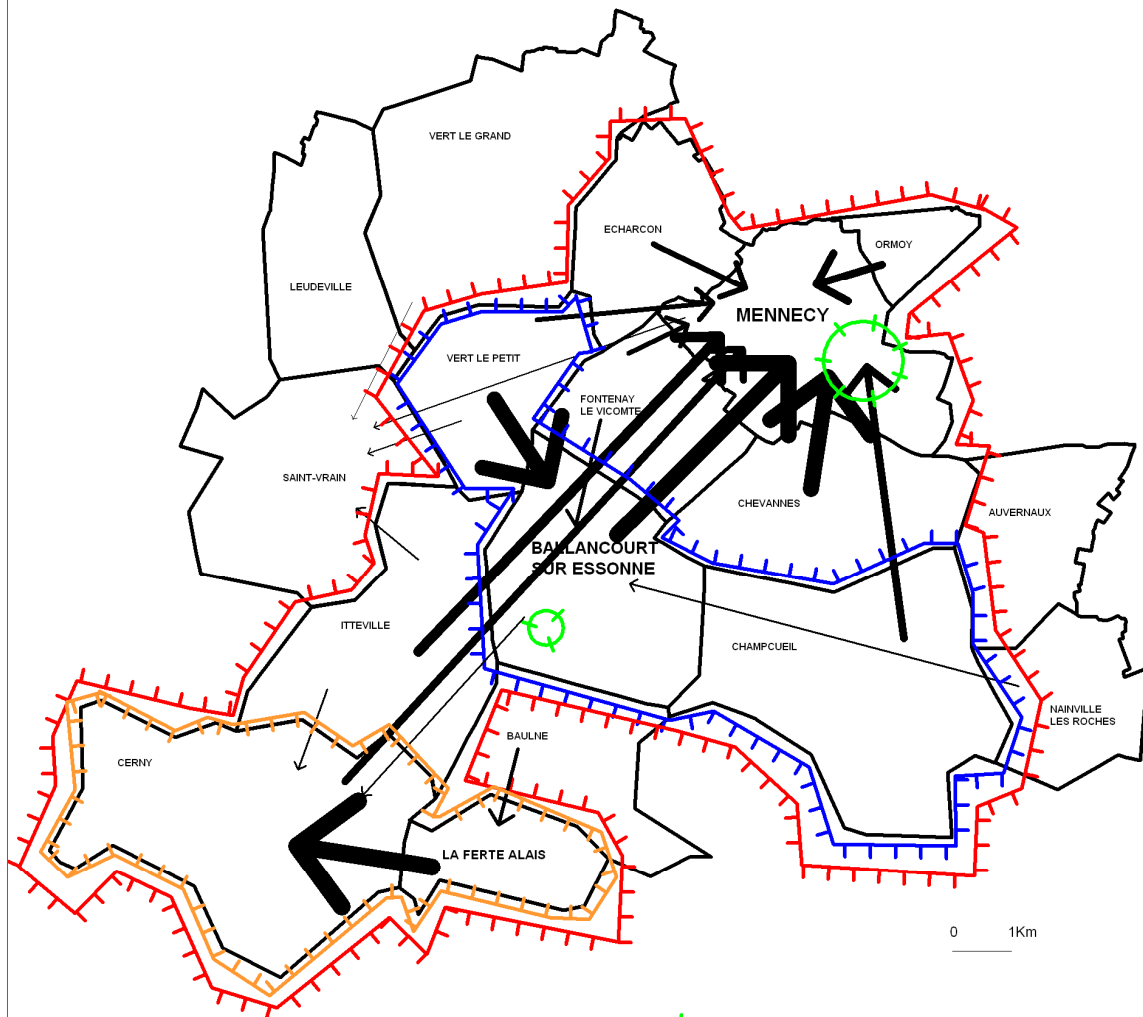
VOLUME ET ORIENTATION DES FLUX DOMICILE TRAVAIL INTERNES AU SECTEUR DU VAL D'ESSONNE



 Commune polarisante au sein du val d'Essonne

MOUVEMENT ENVIRONNEMENT COMMUNICATION

VOLUME ET ORIENTATION DES FLUX DOMICILE ECOLE AU SEIN DU SECTEUR DU VAL D'ESSONNE.



MOUVEMENT ENVIRONNEMENT COMMUNICATION

Les migrations domicile – travail (flux sortants)

Les deux principaux constats sont les suivants :

- ✓ **Les communes attractives sont desservies par le RER D et C.** Elles captent de nombreux actifs du Val d'Essonne et correspondent à trois profils différents au plan migratoire (cf. carte page 13 : Les principaux flux domicile-travail des actifs habitant une commune du Val d'Essonne) :
 - **des communes attractives, desservies par le RER D**, qui captent 28% des navettes domicile-travail sortant du Val d'Essonne (4 747 flux). La part des déplacements en voitures est de 88% et celle des TC de 10,6%. Ce sont les communes de Corbeil-Essonnes, Courcouronnes, Evry, Grigny, Juvisy-sur-Orge, Ris-Orangis et Viry-Châtillon.
 - **des communes attractives, desservies par le RER C**, qui captent 14% des navettes domicile-travail (2 380). La part des déplacements en voiture varie de 81% à 94%. Ce sont les communes de Brétigny, Lardy, Orly, Rungis, Sainte-Geneviève-des-Bois, etc.
 - **Paris** qui capte 14% des navettes domicile-travail sortant du Val d'Essonne. 78% des déplacements sont réalisés en TC.

- ✓ Des **pôles d'emplois extérieurs** sont très proches du Val d'Essonne mais restent « éloignés » si on veut s'y rendre en TC (insuffisance de desserte par les TC). Ces communes « proches éloignées » captent 7% des navettes. Il s'agit des communes de Bondoufle, Lisses, Saint-Fargeau-Ponthierry et Villabé.

Les migrations domicile – travail (flux entrants)

(cf. carte page 14 : Provenance des actifs qui occupent un emploi dans une commune du Val d'Essonne)

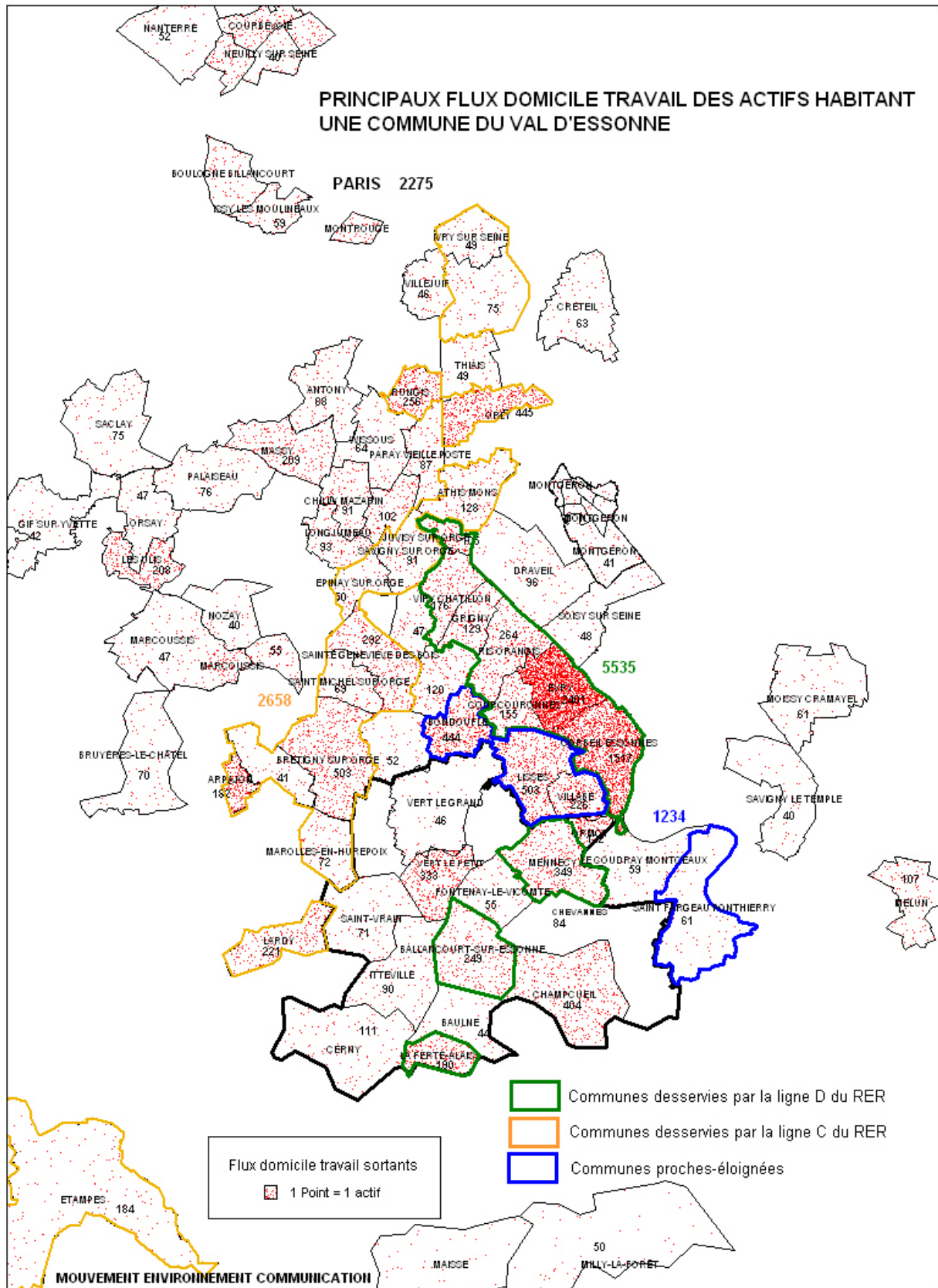
Il s'agit de flux diffus et dispersés au plan spatial représentant 4 901 actifs entrants en provenance de 314 communes, qui correspondent à trois profils différents au plan migratoire :

- ✓ 17% des actifs entrants habitent une commune desservie par le RER D (922 navetteurs)
- ✓ 10% des actifs entrants habitent une commune desservie par le RER C (416 navetteurs)
- ✓ 1 172 actifs entrants habitent une commune proche éloignée au nord et au sud du secteur.

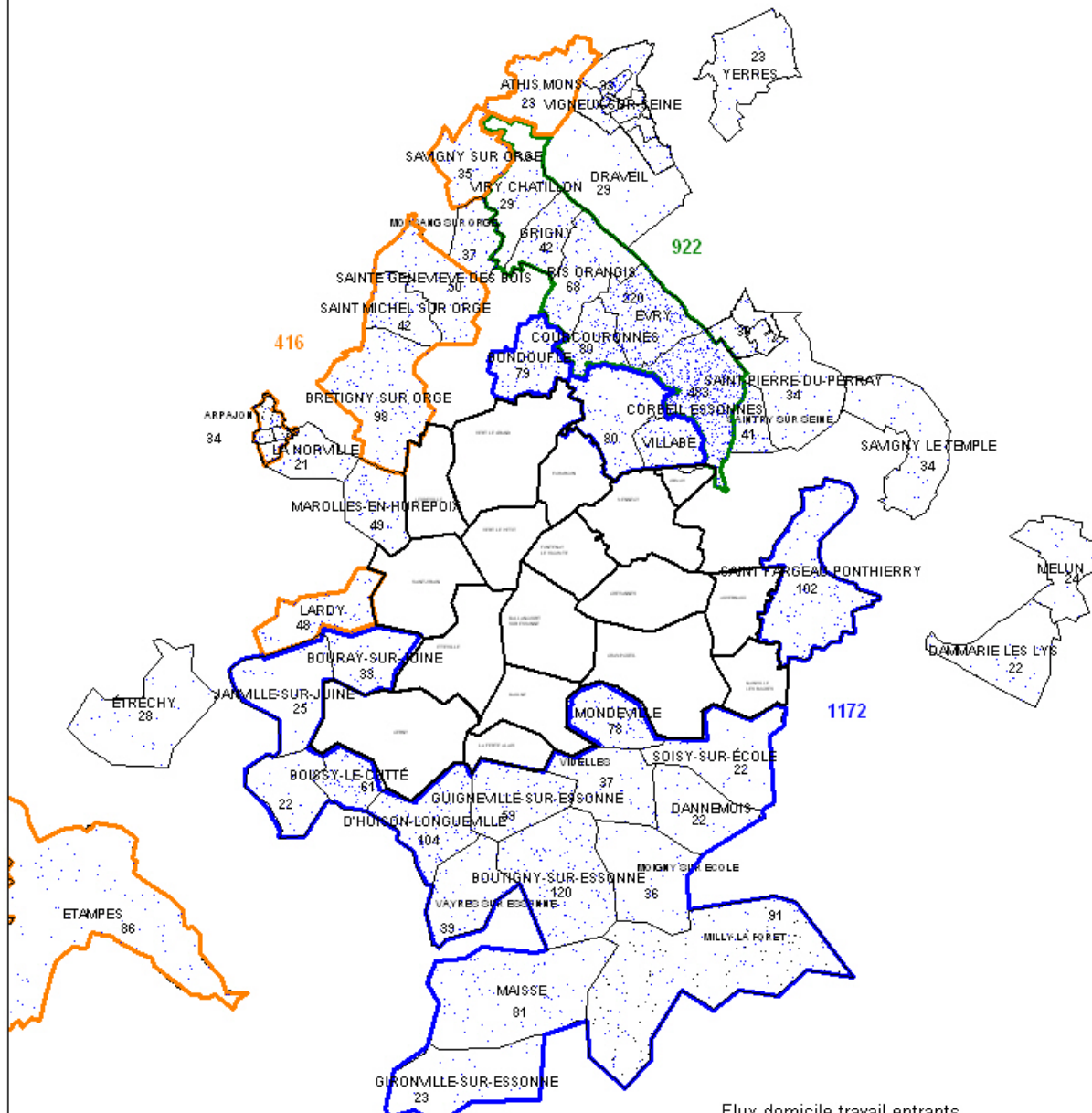
Le principal enseignement est donc qu'il existe des besoins de rabattement sur les deux lignes des RER C et D depuis toutes les communes du Val d'Essonne tant pour sortir du Val d'Essonne que pour y entrer.

⇒ **Les gares du Val d'Essonne ont une fonction de « portes d'entrée du Val d'Essonne »** (cf. chapitre 1-3).

Une seconde carte (cf. carte page 15 : Volume de salariés susceptibles de se rabattre sur les lignes C et D du RER) montre d'ailleurs le potentiel représenté par le volume total des entrants et des sortants qui seraient susceptibles d'être captés par les deux lignes du RER compte tenu de la localisation de ces actifs dans des communes desservies par le réseau lourd.



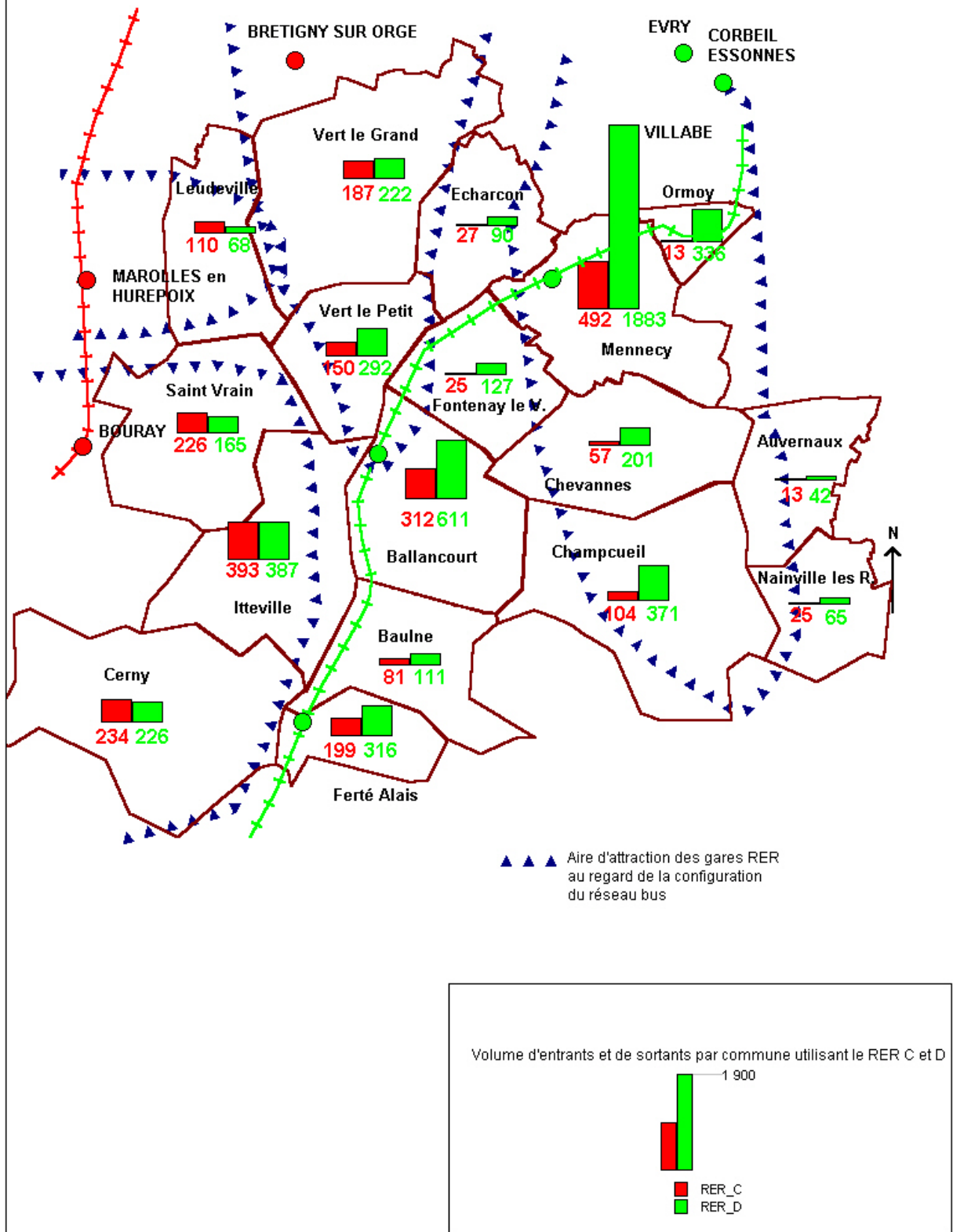
PROVENANCE DES ACTIFS QUI OCCUPENT UN EMPLOI DANS UNE COMMUNE DU VAL D'ESSONNE.



- █ Communes desservies par la ligne D du RER
- █ Communes desservies par la ligne C du RER
- █ Communes proches-éloignées

Flux domicile travail entrants
1 point = 1 actif

Volume de salariés susceptibles de se rabattre sur les lignes C et D du RER



B – Les autres déplacements de la vie quotidienne

L'enquête déplacements réalisée auprès de 800 ménages en 2004 (cf. rapport d'enquête) a montré :

- ✓ une **configuration multipolaire du bassin de vie** qui se traduit par :
 - des déplacements transversaux entre les communes du Val d'Essonne et les principaux pôles de Ballancourt et de Mennecy
 - des besoins de déplacements entre les secteurs résidentiels et les pôles secondaires de La Ferté-Alais et de Vert-le-Petit
 - l'existence de pôles externes fortement attractifs : Corbeil-Essonnes – Evry – Villabé.

- ✓ **un fort potentiel de déplacements de courte distance mal pris en compte par la desserte bus actuelle et qui engendrent une mobilité Voiture Particulière (VP) importante.** Quelle que soit l'échelle des déplacements, la voiture constitue le mode dominant, y compris pour du rabattement sur gare. Concernant les enfants, la part de l'accompagnement parental en voiture est importante.

- ✓ **au plan temporel**, des déplacements qui se prolongent en soirée et une proportion non négligeable d'activités réalisées dans des plages horaires où le réseau bus est le moins performant : après-midi, soirée, week-end.

A l'instar des déplacements domicile-travail dans le Val d'Essonne, ces grandes caractéristiques plaident en faveur de solutions souples et innovantes de type service de transport à la demande, complémentaires du réseau structurant de transport collectif (bus).

■ Confrontation du schéma de desserte bus avec les besoins de déplacements domicile-travail à l'échelle des communes du Val d'Essonne et des pôles d'emplois « proches éloignés »

TRANSPORTS COLLECTIFS

Configuration du réseau de transport en commun à l'échelle du Val d'Essonne

A- Les fonctions de lignes

Les lignes desservant le Val d'Essonne répondent à des fonctions différentes.

- *Les lignes de rabattement :*

Les lignes 10.09, 10.10, 10.16, 18.10, 24.07, 24.11, 24.12 répondent à une fonction de rabattement sur gare. Ces lignes de bus traversent les communes

sans privilégier une desserte fine des quartiers résidentiels, leur trajet emprunte généralement les axes de transit (D31, D153).

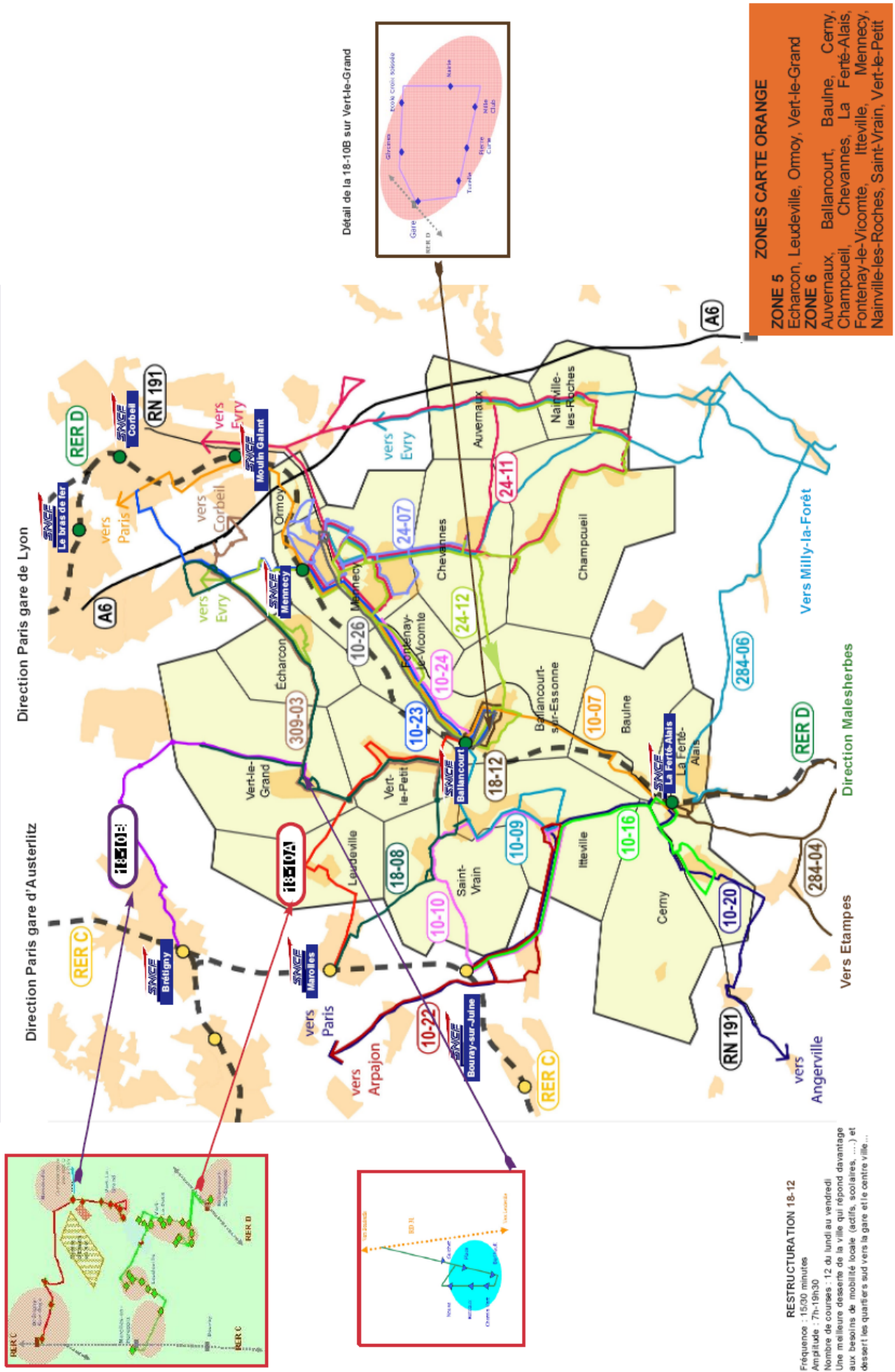
- *Les lignes de desserte locale et de rabattement :*

La ligne 24.07 répond à une fonction de desserte locale de quartier et de rabattement sur gare. Cette ligne assure la desserte des quartiers et de la gare de Mennecey.

B - La configuration du réseau de bus à l'échelle du Val d'Essonne.

(Voir page suivante)

CARTE DES LIGNES RÉGULIÈRES AU 27 AOÛT 2007 HORS DESERTE SCOLAIRE SUR LA COMMUNAUTÉ DE COMMUNES DU VAL D'ESSONNE



C) Schéma de desserte de bus et besoins de déplacements

Au plan des échanges domicile-travail, il existe des flux de proximité non négligeables en termes de volumes, pour lesquels la voiture constitue le mode prépondérant de déplacement, la part d'usage des transports collectifs étant très faible.

Du point de vue de la configuration du réseau, il existe des situations d'inégalités en matière de desserte bus au plan de la couverture spatiale et temporelle, de la capacité relationnelle du réseau, de l'intermodalité bus/RER.

Pour compléter ces constats, la configuration du réseau bus a été confrontée à la réalité des échanges domicile-travail à l'échelle des communes du Val d'Essonne et des communes dites proches, attractives pour les actifs du secteur (cf. carte page 19 : Confrontation du schéma de desserte bus existant avec les besoins de déplacements de proximité des actifs dans le cadre des navettes domicile-travail).

L'objectif de cette analyse est de faire émerger les relations importantes (en termes de volume d'actifs concernés), qui présentent la particularité d'être soit non prises en compte par le réseau bus actuel (flèches bleues) soit de manière inadaptée (flèches oranges).

Ces flèches désignent donc des relations pour lesquelles les actifs du Val d'Essonne ne disposent pas d'une offre TC alternative, crédible et attractive pour concurrencer l'utilisation de la voiture particulière (parcours directs et rapides).

Ce constat pose par ailleurs la question de l'accès aux pôles d'emplois proches pour des profils d'actifs à la recherche d'un emploi et/ou qui n'ont pas accès à la voiture.

Les potentiels calculés représentent le nombre d'actifs qui occupent un emploi dans les communes reliées par les flèches (tous les échanges de commune à commune sont pris en compte pour chacun des parcours décrit par une flèche).

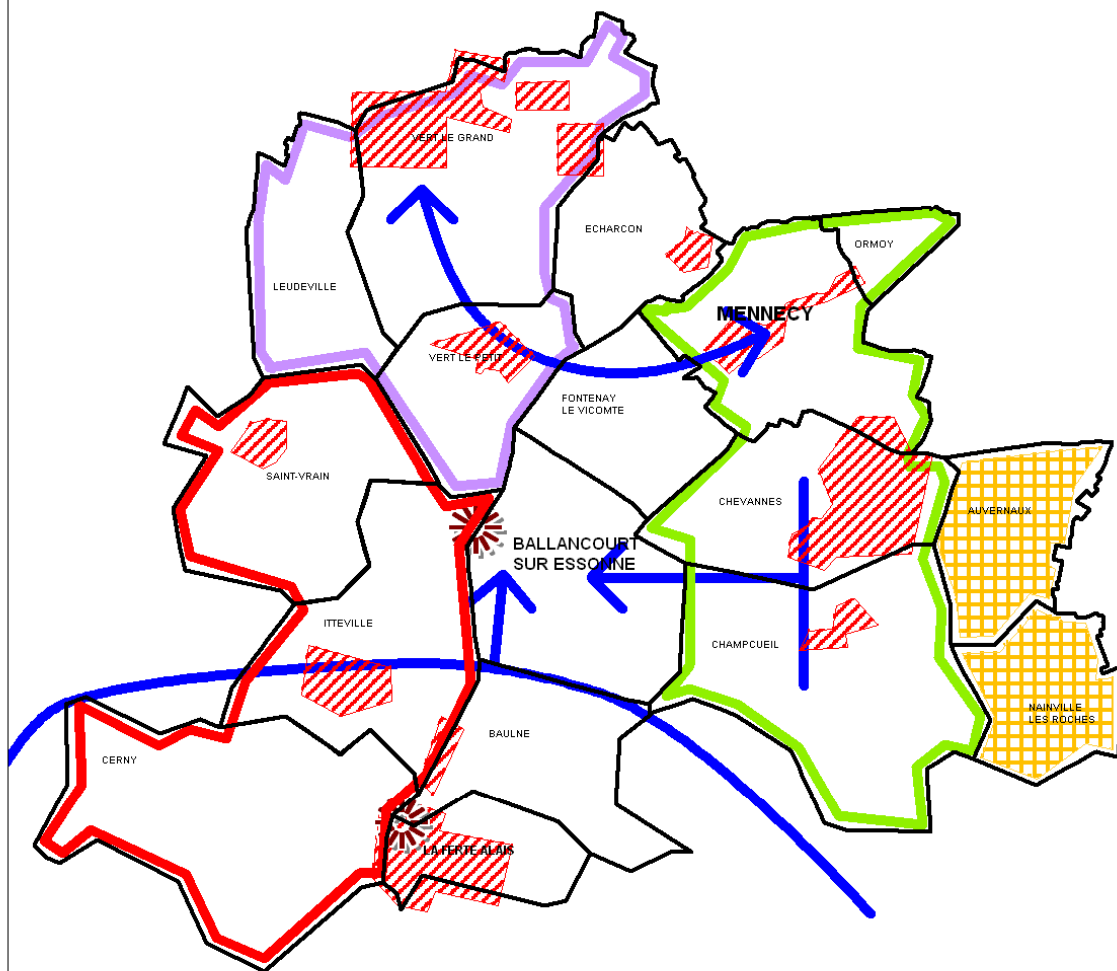
Relations non ou mal prises en compte par le réseau bus existant	Volume d'actifs concernés
Ballancourt – Fontenay-le-Vicomte – Mennecy – Ormoy – Villabé – Lisses – Bondoufle	959
Itteville – Vert-le-Petit – Vert-le-Grand – Bondoufle	272
Ballancourt – Mennecy	116
Chevannes – Champcueil	51
Ballancourt – Champcueil	96
Cerny – La Ferté-Alais	79
Mennecy – Ormoy	78
Itteville – Ballancourt	72
Baulne – La Ferté-Alais	41
Itteville – La Ferté-Alais	48

Les flux les plus importants non ou mal pris en charge par le réseau bus actuel concernent :

- ✓ les échanges avec les communes proches au nord immédiat du Val d'Essonne (Bondoufle, Lisses, Villabé) sur un axe Ballancourt – Mennecy d'une part, Itteville – Vert-le-Petit – Vert-le-Grand d'autre part
- ✓ des flux internes au Val d'Essonne en lien avec une zone d'emploi :

- Flux depuis Ballancourt, Chevannes et Mennecy vers Champcueil
- Flux depuis Ballancourt vers la zone du Bouchet
- Flux depuis Mennecy vers Ormoy
- Les échanges entre Baulne, Cerny et La Ferté-Alais.

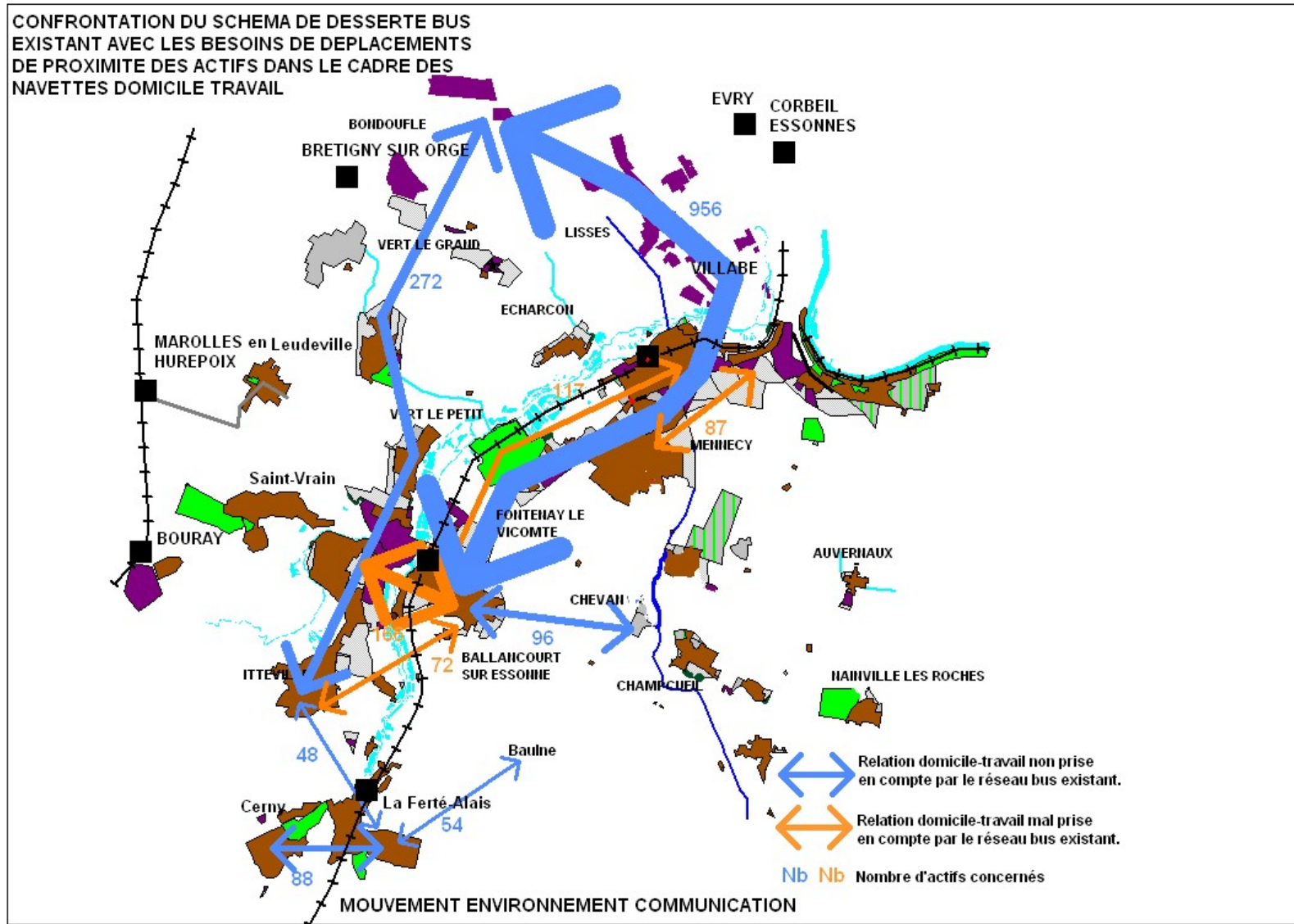
**PRINCIPAUX DYSFONCTIONNEMENTS IDENTIFIES PAR L'ANALYSE
DE LA CONFIGURATION DU RESEAU DE TRANSPORT
CARTE DE SYNTHESE**



- Secteurs à l'écart d'une desserte bus
- Secteurs défavorisés au plan de la coordination horaire Bus/RER
- Bonne coordination horaire BUS/RER aux heures de pointe du matin et du soir uniquement
- Secteurs favorisés au plan de la correspondance BUS/RER
- Secteurs principalement inscrits dans une desserte bus de type scolaire.
- Gare RER inscrite dans une desserte bus qui ne prend pas en charge les besoins de rabattement depuis les secteurs résidentiels proches.
- Relations non prises en charge par le réseau bus.

MOUVEMENT ENVIRONNEMENT COMMUNICATION

CONFRONTATION DU SCHEMA DE DESSERTE BUS EXISTANT AVEC LES BESOINS DE DEPLACEMENTS DE PROXIMITE DES ACTIFS DANS LE CADRE DES NAVETTES DOMICILE TRAVAIL



■ Éléments de diagnostic

Analyse et localisation des dysfonctionnements générés par la circulation automobile sur le réseau de voirie du Val d'Essonne.

Localisation des nuisances liées à la circulation automobile et hiérarchie du réseau de voirie à l'échelle du Val d'Essonne.

Les nuisances liées à la circulation automobile se localisent :

- Sur le réseau de voirie de distribution et de rabattement.
- Sur le réseau de voirie de desserte local.

Le réseau de voirie de distribution et de rabattement

Il s'agit de :

- La RD 26 entre Vert le Grand et Villabé
- La RD 31 entre Vert le Petit et la Francilienne
- La RN 191 jusqu'à Ballancourt, de la RD 74 entre Ballancourt et Auvernaux et de la future déviation de la Rn 191 au Sud de Mennecey.

Fonctions :

Ces voies privilégient des itinéraires directs passant à proximité des communes.

La fonction de ce réseau est d'assurer la connexion avec l'autoroute et l'ensemble des voies ayant une vocation plutôt de desserte locale.

Tout en assurant le rabattement sur l'autoroute, ce réseau assure la distribution du trafic à l'échelle du canton.

A. Le réseau de voirie de desserte locale

Il s'agit des autres voies du réseau routier (en noir sur la carte).

Le réseau de desserte locale se compose d'axe routier dont la fonction principale est d'irriguer le territoire en permettant la desserte de chaque commune.

B : Identification des principales nuisances liées à la circulation automobile

Les nuisances sonores

■ Des nuisances sonores sont constatées à proximité des secteurs résidentiels sur les axes à forte circulation assurant les déplacements à l'échelle départementale et régionale.

A Vert le Grand la RD 31 qui contourne la commune par l'Est est source de nuisances sonores.

A Echarcon la RD 26 qui passe au Nord de la commune est source de bruit pour les riverains.

La commune de Cerny et notamment les abords de la RN 191 subissent les nuisances sonores liées à la circulation automobile sur cet axe.

L'autoroute A6 est source de nuisance pour les résidents des communes d'Ormoy, Auvernaux, Nainville les Roches.

■ Des nuisances sonores sont constatées au sein des communes en raison d'un trafic automobile empruntant la voirie communale où des axes départementaux traversant le tissu urbain.

Les nuisances sont plus particulièrement importantes sur :

La RD 8, traversée de commune d'Itteville.

La RN 191, traversée du centre de la commune de Mennecy.

Rue de l'Essonne et la rue E. Pereire à Ballancourt

La RD 17 au Nord de la commune de Ballancourt est considérée comme une zone de bruit.

Une partie du trafic et des nuisances sonores liés à la congestion de la RN 153 se report sur la voirie communale d'Ormoy rue du moulin.

Congestion

■ Des zones de congestion aux heures de pointe sont sources de nuisances, elles entraînent également des trajets d'évitement et par conséquent une diffusion du trafic de transit sur une voirie non prévue à cet effet.

**Forte congestion aux heures de pointe sur la RD 153 côte de Montauger.
Une partie du trafic se reporte sur la commune d'Ormoy.**

Points de congestions sur la RN 191 à Mennecy.

Congestion au Sud de Vert le Grand au niveau de la jonction entre la RD 31 et la RD 26.

Traversées de communes dangereuses

■ De nombreuses traversées de communes sont dangereuses en raison d'un trafic de transit important.

Ce dysfonctionnement se situe plus particulièrement à Auvernaux, Chevannes, Echarcon, Vert le Petit et Itteville.

[B. Les circulations douces](#)

Les circulations douces à l'échelle intercommunale

CONSTATS

■ A l'échelle du Val d'Essonne on constate des aménagements cyclables isolés non raccordés entre eux.

Les déplacements intercommunaux ne peuvent donc se réaliser actuellement en vélo.

■ Une ébauche de mise en relation par des pistes cyclables est en cours de réalisation entre Mennecy, Ormoy, Chevannes et Champcueil.

■ Absence de mise en relation par pistes cyclables des communes situées sur la rive gauche de l'Essonne.

- Absence de mise en relation par piste cyclable des communes situées de part et d'autre de l'Essonne.

Configuration du réseau doux et orientation des différents types de déplacements dans le cadre du quotidien.

→ L'accès aux gares

Faciliter l'accès aux gares pour les cyclistes est un moyen de promouvoir l'intermodalité dans le cadre des déplacements quotidiens.

CONSTATS

- Les gares de Ballancourt, la Ferté Alais et Marolles se situent en dehors de tout réseau de pistes cyclables.

Les communes de Leudeville et de Vert le Grand situées à proximité de la gare de Marolles ne sont pas reliées à cette commune par une piste cyclable.

Les communes de Vert le Petit et Itteville ne sont pas reliées à la gare de Ballancourt par des aménagements cyclables.

La commune de Cerny n'est pas reliée à la Ferté Alais par une piste cyclable.

- La gare de Mennecy est inscrite dans un réseau de liaisons douces incomplet en raison :
 - **De l'absence d'aménagements cyclables dans les rues donnant accès au bâtiment.**
 - De l'absence d'aménagements cyclables entre Mennecy et les communes d'Echarcon et d'Ormoy.

→ Les déplacements Domicile – Ecole

Améliorer les liaisons entre les secteurs résidentiels et les équipements scolaires au regard de la carte scolaire devrait encourager l'utilisation du vélo par les élèves dans le cadre de leur déplacements quotidiens Domicile – Ecole.

Favoriser l'utilisation du vélo dans les déplacements Domicile – Ecole contribuerait à diminuer l'accompagnement parental et de ce fait le recours à la voiture.

CONSTATS

- Le collège de Marolles n'est pas relié par un aménagement cyclable aux communes de Leudeville, Saint Vrain et Vert le Grand qui appartiennent à son aire de recrutement.

■ Le collège de Ballancourt n'est pas relié à Vert le Petit par un aménagement cyclable

■ **Le réseau de liaisons cyclables ne prend pas en compte le futur collège de Champcueil, cet établissement rayonnera sur l'ensemble des communes du Plateau.**

→ Les déplacements du quotidien liés aux achats et à la fréquentation des équipements sportifs et culturels

Seuls les déplacements de courte distance effectués à l'échelle du Bassin de vie du Val d'Essonne sont retenus.

■ La Ferté Alais, Ballancourt et Mennecey en tant que pôles de services d'intérêt ne sont pas reliés à l'ensemble de communes du Val d'Essonne par un aménagement cyclable.

Ballancourt et la Ferté Alais ne sont reliées à aucune commune par une piste cyclable.

→ **Les déplacements Domicile – Travail de courte distance**

Au regard des flux domicile – travail internes au Val d'Essonne, un certain nombre de déplacements peuvent être qualifiés de voisinage, ils s'organisent le plus souvent entre communes limitrophes.

■ Les déplacements Domicile – Travail s'organisant entre communes limitrophes (Chevannes – Champcueil, Ballancourt - Champcueil ou Ballancourt – Vert le Petit) ne peuvent être pris en charge par un réseau de liaisons douces.

On constate une absence d'aménagement cyclable entre Champcueil et Ballancourt ainsi qu'une piste discontinue entre Chevannes et Champcueil.

C. Le stationnement

Diagnostic

La question du stationnement est un thème transversal dans le cadre des Plans de Déplacements Locaux compte tenu de la diversité des enjeux auxquels il renvoie :

Le développement économique local
La préservation du cadre de vie des habitants
L'accessibilité aux équipements
Les choix modaux des habitants, des visiteurs.

A ce titre, la régulation du stationnement constitue un outil à la disposition de la collectivité pour atteindre des objectifs en termes :

- de maîtrise de la mobilité automobile,
- d'amélioration de l'accessibilité aux espaces centraux des communes,
- de partage de l'espace public pour permettre la cohabitation des différents usages
- de confort et de sécurisation des déplacements piétons/vélos

Les constats en lien avec le thème du stationnement découlent d'un recueil d'informations auprès des différentes communes du Val d'Essonne et d'une observation sur le terrain, qui visaient à identifier les modes de régulation actuels du stationnement ainsi que les éventuels dysfonctionnements observés.

L'analyse a permis de dégager 3 thématiques révélatrices des principaux dysfonctionnements propres aux communes du Val d'Essonne.

Ces dysfonctionnements renvoient à l'usage et la place de la voiture dans le cadre :

- de l'accompagnement des enfants à l'école.
- de la fréquentation des centres villes ou centres bourgs.
- du stationnement résidentiel.

Pour chaque constat renvoyant à un dysfonctionnement, un tableau synthétique décline des enjeux et différentes orientations à mêmes de répondre à ces dysfonctionnements, en cohérence avec les objectifs poursuivis par les Plans Locaux de Déplacements.

Les constats issus du recueil d'information et de l'observation de terrain

1ère thématique : Les déplacements domicile-école

	Déplacements domicile- école Accompagnement parental en voiture Problèmes de congestion aux abords des écoles
Ballancourt	Stationnement anarchique aux abords
Cerny	La dépose des enfants se fait par arrêts sauvages sur passages piétons, sur la zone de stationnement des cars ou sur les bateaux des riverains. Le soir, le stationnement est plus gênant car les voitures sont plus nombreuses et compte tenu aussi de l'attente des parents.
Champcueil	Stationnement sur les trottoirs aux abords de l'école malgré la présence d'un parking de proximité.
Chevannes	Stationnement anarchique.
Echarcon	Stationnement des voitures sur les trottoirs.
Vert le Grand	Parking de 55 places à la disposition du Groupe scolaire Croix Boissée et gestion de l'arrêt minute par un agent de la Police Municipale.
Vert le Petit	Il existe des parkings à proximité des écoles maternelles et primaires.

2^{ème} thématique : La fréquentation des centres villes ou centres bourgs.

	Réglementation du stationnement	Dysfonctionnements
Ballancourt	Du stationnement non réglementé cohabite avec du stationnement gratuit réglementé dans le temps dans certains secteurs centraux.	Saturation du stationnement
Champcueil	Pas de régulation du stationnement au plan horaire ou tarifaire.	Pratiques de stationnement illicites développées à l'échelle de toute la commune
Chevannes	Pas de régulation du stationnement au plan horaire ou tarifaire.	Stationnement de longue durée (voitures ventouses) et saturation du stationnement rue Bosseline, rue de la Libération et rue des Ecoles.
La Ferté Alais	Stationnement en zone Bleue en centre ville.	Difficultés de stationnement aux abords des commerces du centre ville. Pratiques de stationnement illicite en centre ville. Mauvais balisage des aires de stationnements de proximité. Occasionne une circulation parasite d'automobilistes qui cherchent à se garer au plus près des commerces
Mennecy	Secteurs réglementés en zone Bleue (*) – Durée de stationnement limitée à 1H30 du lundi au samedi de 9H00 à 19H00.	Stationnement illicite face aux commerces. Sur occupation de la place autour de l'église par les voitures en stationnement. Livraison en double file Aires de stationnement non réglementées proches des commerces du centre ville.

	Réglementation stationnement	du Dysfonctionnements
Vert le Grand	Pas de réglementation horaire ou tarifaire.	<p>Saturation du stationnement ponctuelle notamment entre midi et 14H00 à proximité du bar tabac Brasserie « Le Grand Vertois ».</p> <p>Stationnement illicite rue de la Poste (des n° 22 à 48) ce qui occasionne une gêne pour la visibilité des automobilistes.</p> <p>Parkings de proximité utilisés pour du stationnement résidentiel de longue durée.</p>
Vert le Petit	Pas de réglementation horaire ou tarifaire	Stationnement illicite devant les commerces.

(*) Parking Avenue Darblay – 14 emplacements et 1 place handicapés.

Place du 8 Mai 1945 – 7 emplacements et une place handicapés face à la résidence du Clair Logis et 3 emplacements + 1 place personnes handicapées face à la gare.

Place Edouard Gauraz : totalité des emplacements en zone bleue et une place pour handicapés.

Place des Anciens Combattants d'Afrique : 17 emplacements.

Place de la Mairie 14 emplacements en zone bleue et 2 emplacements handicapés

Rue de l'Arcade 5 emplacements en zone bleue et une zone de livraison.

Rue de la République : Côté pair de la chaussée en zone bleue.

Emplacements réservés aux transports de fonds face aux établissements bancaires et Trésor Public.

3ième thématique : Les pratiques de stationnement résidentiel

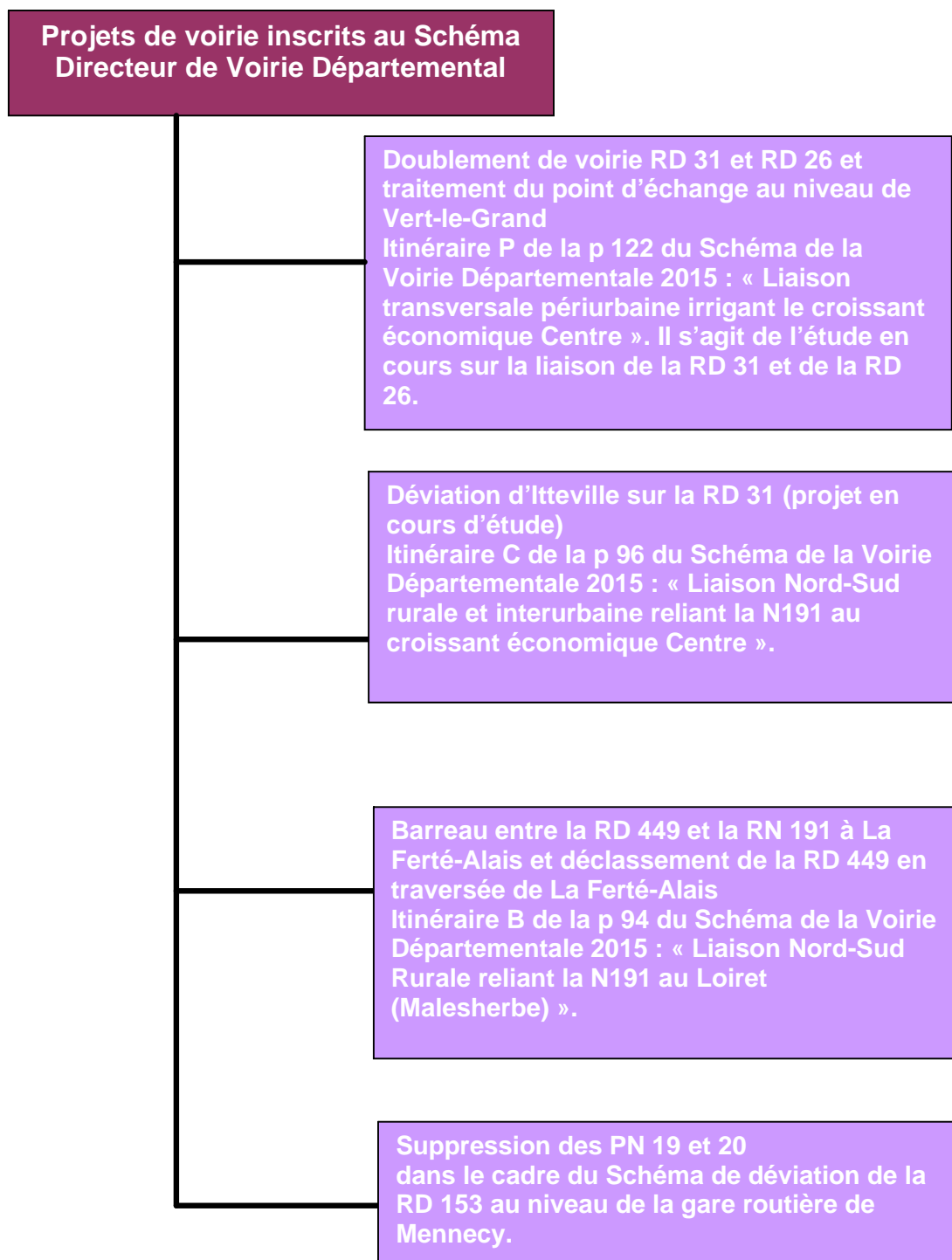
	Stationnement résidentiel
Ballancourt	Nouvelles normes dans le POS imposant deux places de parking sur la parcelle pour un logement.
Baulne	Stationnement abusif sur la voie publique – Sur occupation de l'espace publique par les voitures (stationnement résidentiel) au détriment du stationnement à l'intérieur des propriétés.
Cerny	Difficulté de stationnement des résidents rue du Pont de Villiers, rue de Longueville. Stationnement illicite sur trottoir très répandu à l'échelle de la commune.
Champcueil	Difficultés de stationnement des résidents rue de la Bigotte, quartier du Couvent, Mairie Eglise, rue du Puits
Chevannes	Difficultés de stationnement pour les résidents rue de la Libération et rue Bosseline
Echarcon	Difficultés de stationnement rue de la Montagne et rue des Sablons.

La Ferté Alais	Difficulté de stationnement pour les résidents dans les rues du centre ville réglementées en zone bleue.
Fontenay le Vicomte	Difficultés de stationnement Grande Rue
Vert le Grand	Les résidents ont des difficultés à se stationner en soirée : Rue de la Poste Des N° 1 à 3 rue des Sablons Des n° 34 à 38 rue des petits Douzains
Vert le Petit	Stationnement abusif des riverains sur le trottoir devant leur maison.

1^{ère} PARTIE – OBJECTIFS – ORIENTATIONS – ACTIONS

HIERARCHIE DE LA VOIRIE

■ Les projets routiers concernant la voirie du Val d'Essonne



Projets de voirie inscrits au Schéma Directeur du Val d'Essonne

Elargissement de RD 74 entre Ballancourt et Chevannes

Déviations de la RN 191 avec connexion à l'A6 par un échangeur complet au sud du Coudray-Montceaux

Autres projets

Déviations de Leudeville, et projet de barreau entre Saint-Vrain et le point d'échange entre la RD 26 et la RD 31

Traversées d'Itteville et de Saint-Vrain – RD 8

Elargissement des RD449, RD105 et RD89 sur la commune de La Ferté-Alais (axe rouge, traversée de matières dangereuses)

Contournement de la commune d'Auvernaux

■ Enjeux, objectifs, orientations et actions concernant la voirie (Tableau de synthèse)

<p align="center">Un enjeu de sécurité</p>	<p align="center">Un enjeu de fluidité</p>	<p align="center">Un enjeu de préservation du cadre de vie</p>	<p align="center">Un enjeu de reconquête des axes de desserte locale et du réseau d'accompagnement</p>
<p>Améliorer la sécurité des déplacements des piétons et des cyclistes sur des axes assurant la desserte des principales polarités et équipements, à l'échelle communale et intercommunale</p> <p align="center">↓</p>	<p>Garantir la fluidité de circulation notamment en faveur des bus sur des tronçons actuellement congestionnés</p> <p align="center">↓</p>	<p>Réduire les nuisances en lien avec le trafic routier (VL et PL) en traversée de secteurs résidentiels</p> <p align="center">↓</p>	<p>Il s'agit de récupérer de l'espace pour y privilégier les circulations douces et les transports collectifs</p> <p align="center">↓</p>
<p align="center">Objectif commun : Hiérarchiser et partager la voirie pour de meilleures conditions de circulation, tous modes confondus ainsi que préserver la voirie de desserte locale du trafic de transit</p>			
<p align="center">Orientation 1 : Protéger du trafic de transit les voies d'intérêt communal à vocation de desserte locale</p>	<p align="center">Orientation 2 : Favoriser une cohabitation de tous les modes (voiture, transports collectifs, circulations douces) sur les axes de desserte et d'irrigation supports des échanges intercommunaux (ces axes constituent le réseau principal dans la nomenclature PDUIF)</p>	<p align="center">Orientation 3 : Affirmer la place des piétons et des vélos sur des voiries communales à vocation principale de desserte locale</p>	
<ul style="list-style-type: none"> ■ Projets de voirie (barreau, déviation, contournements) inscrits au Schéma Directeur de Voirie Départemental et au Schéma Directeur du Val d'Essonne ■ Nouvelle hiérarchie du réseau de voirie 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Aménagements définis dans le cadre d'une charte ■ Actions relevant du plan de jalonnement ■ Actions relevant du « partage de la voirie » 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Augmenter l'attention des automobilistes ■ Modérer les vitesses pratiquées ■ Sécuriser les usagers les plus sensibles (piétons, cyclistes et PMR) 	

Objectif commun :

Hiérarchiser et partager la voirie pour de meilleures conditions de circulation, tous modes confondus ainsi que préserver la voirie de desserte locale du trafic de transit

Les principaux dysfonctionnements se caractérisent par :

- ✓ Des **parcours d'évitement** des axes congestionnés, qui empruntent une voirie d'intérêt communal (*RD153 à la côte de Montauger, RN191 pour la traversée de Mennecy, jonction RD31/RD26 au sud de Vert-le-Grand, report de la RN191 à Mennecy sur la RD31*)
- ✓ Des **nuisances sonores** qui concernent des **secteurs résidentiels** situés à proximité des axes routiers assurant les déplacements à l'échelle du département et de la région (*RD31 à Vert-le-Grand, RD26 à Echarcon, RN191 à Cerny, A6 à Ormoy, Auvernaux et Nainville-les-Roches*)
- ✓ Des **nuisances sonores** qui concernent le **centre des communes** en raison de la présence d'un trafic automobile important sur les voies communales (*RD8 à Itteville, RD17 à Saint-Vrain, RN191 à Mennecy, rue de l'Essonne – rue Pereire – RD17 à Ballancourt*)
- ✓ Des **congestions** sur des axes d'entrée/sortie du territoire ou en traversée de commune (*RD153 à la côte de Montauger => une partie du trafic se reporte sur la commune d'Ormoy, RN191 au centre de la commune de Mennecy, jonction RD31 – RD26 au sud de Vert-le-Grand, RD8 à Itteville et Saint-Vrain, RD449 – RD105 – RD83 qui traversent La Ferté-Alais*)
- ✓ Des **traversées de communes dangereuses** (*Auvernaux, Chevannes, Echarcon, Vert-le-Petit, Itteville, La Ferté-Alais*).

Orientation 1 :

Protéger du trafic de transit les voies d'intérêt communal à vocation de desserte locale

Les actions en lien avec cette orientation reposent sur la réalisation d'un certain nombre de projets routiers :

- Déviation d'Itteville sur la RD31 (projet en cours d'étude)
- Barreau entre la RD449 et la RN191 à La Ferté-Alais et déclassement de la RD449 en traversée de cette commune
- Déviation de la RN191 avec connexion à la A6 par un échangeur complet au Sud du Coudray-Montceaux (Schéma de principe adopté par le Conseil Général de l'Essonne le 22 Octobre 2007 et par les communes de Mennecy, Ormoy et Chevannes)
- Déviation de Leudeville, projet de barreau entre Saint-Vrain et le point d'échange entre la RD26 et RD31
- Doublement de la RD31 et RD26 au niveau de Vert-le-Grand (schéma directeur de voirie)
- Elargissement de la RD74 entre Ballancourt et Chevannes (schéma directeur du Val d'Essonne)

- Suppression du PN19 (Mennecy) et du PN20 (Echarcon).

Il est important de préciser que des études spécifiques en lien avec la réalisation des projets de voirie devront prendre en compte la problématique agricole, plus particulièrement en ce qui concerne :

- ✓ La cohabitation sur les mêmes axes des besoins spécifiques de déplacement des exploitants agricoles (circulation des engins agricoles et desserte de parcelles) et des besoins de déplacements des habitants
- ✓ La préservation des espaces agricoles, afin notamment d'éviter leur morcellement.

Objectif commun :

Hierarchiser et partager la voirie pour de meilleures conditions de circulation, tous modes confondus ainsi que préserver la voirie de desserte locale du trafic de transit

Les axes de desserte et d'irrigation – supports des échanges intercommunaux – constituent un maillon principal dans les déplacements car c'est essentiellement à ce niveau que s'exerce la concurrence entre les différents modes (VP, TC, vélos) supportés par le réseau viaire.

Orientation 2 :

Favoriser une cohabitation de tous les modes (voiture, transports collectifs, circulations douces) sur les axes de desserte et d'irrigation supports des échanges intercommunaux

Les actions préconisées pour ce niveau de voirie consistent en :

- Des aménagements définis dans le cadre d'une charte
- Des actions relevant du plan de jalonnement
- Des actions relevant du « partage de la voirie »

⇒ Les voies concernées sont la RD31 et la R26.

Objectif commun :

Hiérarchiser et partager la voirie pour de meilleures conditions de circulation, tous modes confondus ainsi que préserver la voirie de desserte locale du trafic de transit

Certaines voies, en traversée de commune, sont utilisées en évitement d'axes de transit, ce qui se traduit par des comportements de vitesse de la part des automobilistes. Il en découle des problèmes de sécurité pour les piétons et les vélos, et des nuisances pour les riverains.

Orientation 3 :

Affirmer la place des piétons et des vélos sur des voiries communales à vocation principale de desserte locale

Les actions préconisées consistent en des aménagements visant à :

- Augmenter l'attention des automobilistes
- Modérer les vitesses pratiquées
- Sécuriser les usagers les plus sensibles (piétons, cyclistes et PMR).

■ La nouvelle hiérarchie du réseau de voirie

En tenant compte de l'ensemble des projets routiers, elle consiste en :

- ✓ Une meilleure affectation des flux en cohérence avec les fonctions principales et les usages des axes
- ✓ Une réaffectation des voies structurantes à la meilleure prise en charge des déplacements internes au secteur. Ces voies devront être prioritairement partagées au profit des transports collectifs et du vélo.

Rappel méthodologique :

La hiérarchisation de la voirie est une analyse technique de classification des axes :

- ✓ *par type de fonction*
- ✓ *par relation principale dont ils sont le support.*

A – Les principes de hiérarchisation de la voirie

La hiérarchie de la voirie obéit à deux grands principes :

- ✓ **La diversification des modes d'accès autrement qu'en voiture particulière.** Concrètement, il s'agit de favoriser le recours aux transports collectifs et aux circulations douces par un partage de la voirie. Les axes sont confortés dans leur fonction. Pour certains d'entre eux, leur usage en faveur des circulations douces et des TC est valorisé par des aménagements appropriés. Les trafics intra-communaux et internes du Val d'Essonne sont d'avantage dissociés du trafic VP entrant et sortant lié au bassin d'emploi, ainsi qu'au bassin de vie Ile-de-France (dit de « transit », mais à ne pas confondre avec le transit « pur »), y compris grâce de nouveaux projets routiers.
- ✓ **La nécessaire préservation de certains secteurs dont les voiries sont supports de parcours d'évitement**, en particulier par des aménagements visant à modérer la vitesse automobile. Ces secteurs sont à protéger du trafic de transit. Ils représentent à ce titre des zones 30 prioritaires.

Une nouvelle hiérarchie de la voirie a donc pour objectif d'utiliser de manière plus efficace des infrastructures routières dans le cadre d'une gestion plus rationnelle de l'ensemble des circulations : automobile et PL, transports collectifs, vélo et marche à pied (zones 30), compte tenu de nouveaux projets routiers et d'infrastructures (suppression de PN, etc.).

Elle implique de dissocier, sur le réseau de voirie, le trafic dit de transit du trafic de desserte locale, afin de favoriser l'usage des modes doux et des transports collectifs.

Nota Bene :

Les projets routiers mentionnés dans un schéma directeur de voirie ne relèvent pas du programme d'actions d'un PLD. Ces projets sont positionnés dans la nouvelle hiérarchie de la voirie mais ne font pas partie des « actions du PLD du Val d'Essonne ».

B – Les types principaux de voirie

La nouvelle hiérarchie de la voirie distingue trois types principaux de voiries :

- ✓ Le **réseau magistral** défini dans le PDU qui assure les déplacements à l'échelle de la région (A6)
- ✓ Le **réseau de distribution et de rabattement vers l'autoroute et la Francilienne** (axes composant le réseau principal dans la nomenclature PDUIF). Il supporte le trafic automobile de « transit » (flux entrants et sortants) et assure la distribution de ce trafic à l'échelle du territoire grâce à la connexion avec l'A6 et la Francilienne (*RD31 entre Vert-le-Petit et la Francilienne, RD26 entre Vert-le-Grand et Villabé, RN191 jusqu'à Ballancourt, RD74 entre Ballancourt et Auvernaux, projet de déviation de la RN191 au sud de Mennecy entre la RD4 et l'A6*)
- ✓ Le **réseau de desserte locale** qui irrigue le territoire en permettant la desserte de chaque commune (*RD17 entre Bouray, Saint-Vrain et Fontenay-le-Vicomte, RD74 entre Itteville, Ballancourt, Chevannes et Auvernaux, RD174 entre la RD17 et la RD74, RD8 entre Itteville, Saint-Vrain et Marolles-en-Hurepoix, RN191 entre Ballancourt, Fontenay-le-Vicomte et Mennecy, RD153 entre Mennecy et Lisses, RD153 entre Mennecy, Chevannes et Mondeville, RD153D entre la RD153 et la RN191, RD948 entre Le Coudray-Montceaux, Auvernaux et Nainville-les-Roches, RD141 à Nainville-les-Roches, RD75 entre Chevannes et Nainville-les-Roches, RD449 entre La Ferté-Alais, Itteville et Bouray-sur-Juine*).

C – Les effets attendus

Les effets attendus des projets routiers et de la nouvelle hiérarchie du réseau de voirie sont (cf. carte page 29 : Effets attendus de la nouvelle hiérarchie du réseau de voirie et des projets routiers à l'échelle du Val d'Essonne) :

- ✓ **L'élargissement de la RD74** et la mise en place de la **déviations de la RN191 au Sud de Mennecy** faciliteront l'accès à l'autoroute pour les habitants résidant au Sud du département. Ces opérations correspondent à un objectif de canalisation des flux de transit Nord – Sud à l'écart du tissu résidentiel des communes.
***Nota Bene** : Le tracé de la déviation de la RN191 est indicatif, il devra être validé dans le schéma départemental de voirie.*
- ✓ **L'élargissement des axes RD26 et RD31** visant à répondre à l'augmentation du trafic dans ce secteur facilitera l'accès à la Francilienne et à l'autoroute A6.
- ✓ **L'aménagement de deux connexions** – entre la déviation de la RD74 à l'Ouest de Chevannes – permettra de rabattre le trafic sur l'autoroute et la RD153 assurant la desserte de Mennecy et des communes situées au sud.
- ✓ **L'aménagement du carrefour de la côte de Montauger (point noir)** permettra de fluidifier le trafic et de canaliser celui qui se diffuse actuellement dans Mennecy, Ormoy et Echarcon.

Hiérarchie de la voirie

- Réseau magistral
- Réseau principal du PDUIF
Réseau de distribution et d'accompagnement
- Voirie de desserte locale

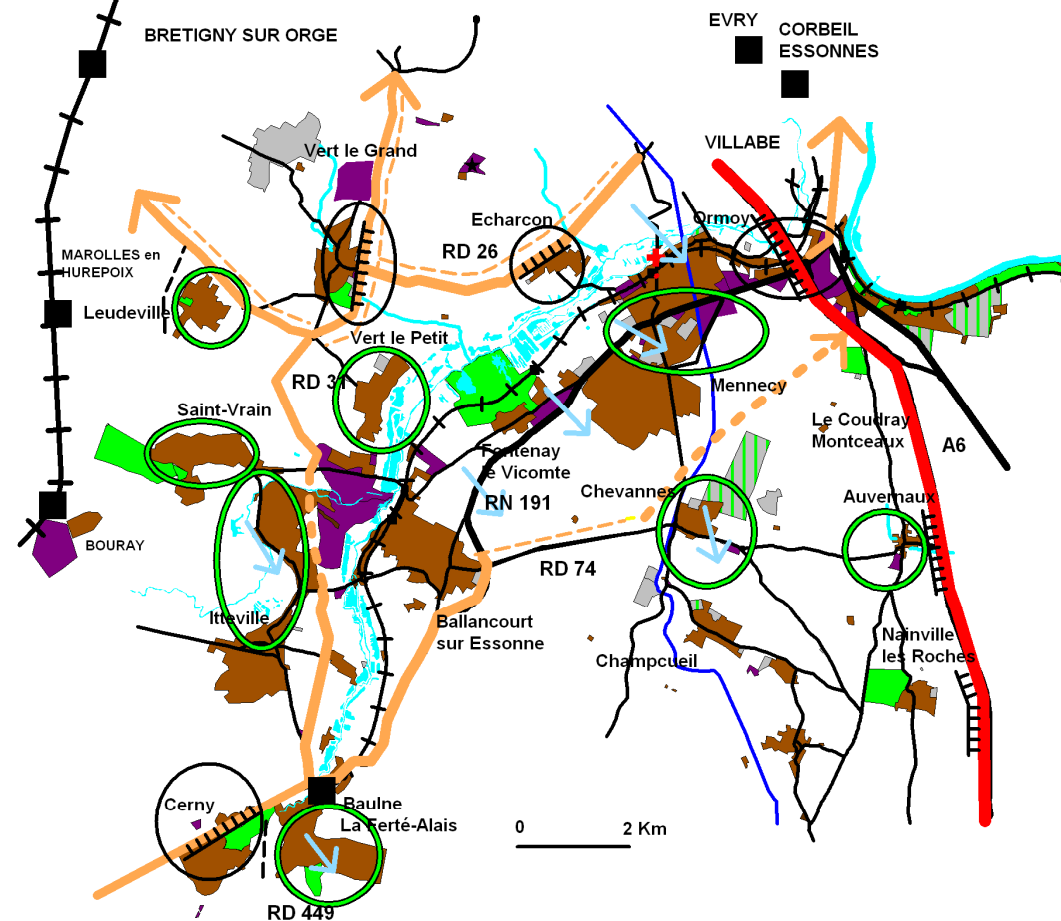
Projets de voirie départementaux

- Elargissement ou doublement de voie
- Création de nouvelle voie
- Itinéraire conseillé
- + Suppression passage à niveau

Conséquences du principe de hiérarchisation de la voirie et de la mise en place des projets routiers

- Zones où les nuisances sonores devraient persister
- Aménagements visant à réduire les nuisances sonores
- ↘ Diminution du trafic VP
- Secteurs libérés d'une partie du trafic VP et susceptibles d'être aménagés en zone 30

Effets attendus de la nouvelle hiérarchie du réseau de voirie et des projets routiers à l'échelle du Val d'Essonne



MOUVEMENT ENVIRONNEMENT COMMUNICATION

- ⇒ La mise en œuvre de ces projets permettra de **conforter le réseau de voirie départementale dans sa fonction de desserte locale**. Ainsi, la portion de la RN191 entre Ballancourt et Mennecy sera moins utilisée comme voie de rabattement sur l'A6 ou comme trajet privilégié pour accéder au pôle de commerces et d'activités de Villabé. Ces axes pourront ainsi jouer un véritable rôle de desserte locale des communes situées au centre et au nord du canton (Ballancourt, Fontenay-le-Vicomte, Mennecy, Ormoy et Villabé).
- ⇒ La place libérée par le trafic automobile pourra être récupérée pour réaliser des **aménagements visant à améliorer les déplacements en transport en commun** (gains en termes de vitesse commerciale et de régularité) (portion de la RN191 à Mennecy, RD153 à la côte de Montauger, RD8 à Itteville, RD449 à La Ferté-Alais), et **les déplacements à pied et à vélo** (centre d'Itteville, de La Ferté-Alais et de Mennecy, communes d'Auvernaux, Chevannes, Leudeville, Saint-Vrain et Vert-le-Petit).
- ⇒ Les **nuisances liées au trafic diminueront**, notamment en ce qui concerne les traversées du nord de Ballancourt (RD17), d'Itteville (RD8), de Mennecy (RN191) et d'Ormoy (report de la RN153).

Cependant,

- ⇒ **Certaines zones de bruit subsisteront** (abords de l'A6, abords de la RD31 et la RD26 à Echarcon et Vert-le-Grand, abords de la RN191 à Cerny).
- ⇒ **La question d'un nouveau franchissement de l'Essonne reste posée**. Le diagnostic a montré une forte congestion de la RD153 au niveau de la côte de Montauger qui s'explique notamment par l'attractivité des pôles d'emplois situés au nord du Val d'Essonne. Les projets de voirie, dont la déviation de la RN191, faciliteront l'accès à l'A6, plus particulièrement pour les habitants situés au sud du secteur. Ce projet contribuera à réduire les flux de transit qui empruntent la RD153, sans pour autant résoudre complètement les dysfonctionnements qui ont été identifiés. Ainsi, la question d'un franchissement supplémentaire de l'Essonne se pose. Elle nécessitera d'engager des études préalables visant à montrer la faisabilité d'un tel projet au plan technique et environnemental. Ce franchissement devra, par ailleurs, être connecté au réseau principal de voirie, support privilégié des flux de transit.

TRANSPORTS COLLECTIFS

ELEMENTS DE DIAGNOSTIC

■ Points difficiles de circulation rencontrés par les bus sur le territoire du Val d'Essonne :

- **Concernant les lignes 18.10 et 18.12 exploitées par « Véolia Transport » :**

Rond point RD26/31, saturé en heure de pointe matin surtout

Vert le Petit : avenue du Général de Gaulle (un coussin berlinois tout les 20 mètres),

Vert Le Grand : Stationnement sauvage et gênant devant le boucher près de la mairie, empêchant le bus de tourner.

Leudeville : dernier aménagement par le Conseil Général rue de la Croix Boissée avec le rétrécissement du virage nous obligeant à passer au dessus du trottoir !

Ballancourt : aménagement à chicanes, du Conseil Général, de la rue de l'Essonne créant l'arrêt de la circulation en heure de pointe au lieu de la ralentir (perte de 2 à 3 mn sur le temps de parcours), virage délicat entre Av Général Leclerc et rue de Verdun, (un miroir serait nécessaire), rue du général de Gaulle (au niveau de la rue Bordes) stationnements empêchant la circulation des bus au niveau du feu dans le sens de la Mairie (cela est même dangereux).

- **Concernant les lignes exploitées par « CEATransport »**

Ligne 10.07 : La Ferté Alais - Paris (Denfert Rochereau)

Points difficiles :

- Gare de la Ferté Alais
- Stationnement et bacs à fleur dans La Ferté Alais
- Stationnement ininterrompu rue principale de Fontenay
- Voie étroite entre le rond point point sortie de Fontenay et le rond point de la piscine de Mennecey

Ligne 10.09 : Itteville – Ballancourt

Points difficiles :

- Gare de Ballancourt
- Route d'Itteville à St Vrain
- Arbre dépassant sur la chaussée parc du château St vrain

Ligne 10.10 : Itteville- Bouray via Saint-Vrain

Points difficiles :

- Chicane de l'église de St vrain
- Route d'Itteville à St Vrain
- stationnement au niveau du tabac rue du centre à Itteville
- stationnement devant l'agence immobilière "Casal" à Bouray

Ligne 10.16 : Cerny-Bouray

Points difficiles :

- stationnement devant l'agence immobilière "Casal" à Bouray
- Intersection RD 449 et le boulevard du Québec à Lardy
- Gare de la Ferté Alais
- Stationnement et bacs à fleur dans La Ferté Alais
- Tourne à gauche à Cerny rue moulin à vent
- Tourne à gauche rue Damiot et rue de l'égalité à Cerny
- Stationnement dans l'intersection devant le café "la cernoise"

Ligne 10.20 : Angerville-Paris via La Ferté-Alais

Points difficiles :

- Gare de la Ferté Alais
- Intersection RD 449 et le boulevard du Québec à Lardy

- stationnement au niveau du tabac rue du centre à Itteville

Ligne 10.22 : Itteville-Arpajon

Points difficiles :

- plan de circulation au domaine à Itteville

- stationnement au niveau du tabac rue du centre à Itteville

- Intersection RD 449 et le boulevard du Québec à Lardy

Ligne 10.23 : Ballancourt-Corbeil Lycée

Points difficiles :

- Stationnement ininterrompu rue principale de Fontenay

- Voie étroite entre le rond point point sortie de Fontenay et le rond point de la piscine de Mennecy

Ligne 10.24 : Fontenay-Ballancourt Collège

Points difficiles :

- Voie étroite entre le rond point point sortie de Fontenay et le rond point de la piscine de Mennecy

- Stationnement ininterrompu rue principale de Fontenay

Ligne 10.26 : Ballancourt – Mennecy Lycée via Fontenay

Points difficiles :

- Stationnement ininterrompu rue principale de Fontenay

- Voie étroite entre le rond point point sortie de Fontenay et le rond point de la piscine de Mennecy

- Point d'arrêt au lycée

- Concernant les lignes exploitées par Kéolis : lignes 309.03, 24.07, 24.11, 24.12

Les points durs majeurs rencontrés au quotidien sont principalement centrés sur la commune de Mennecy.

1) Il existe une forte concentration de véhicules autour du rond point de la gare :

au passage à niveau lors de chaque arrivée de train, ou aux déclenchements du feu rouge une longue file de voitures remonte les axes périphériques du rond point, et entraîne une concentration de véhicules qui ne permet pas aux bus d'approcher la gare et d'acheminer les usagers à temps vers le train en correspondance.




2) Il existe une forte concentration de véhicules aux sorties et entrées du CES et LYCEE

Le flux important de véhicules aux abords de ces 2 établissements scolaires lors des heures de dessertes, entraîne des retards dans les poses et déposes des élèves. Chaque véhicule devant desservir le CES et le Lycée se voit retardé sur l'axe RN191 entre le lycée et le rd point de la poste et sur l'avenue villeroy entre les 2 rds points.

3) les dos d'ânes

Il existe encore beaucoup trop de dos d'ânes dans certaines communes (ormoy, Mennecy, Fontenay le vte....) ces derniers provoquent non seulement un ralentissement de la vitesse commerciale, mais une sensation d'inconfort pour la clientèle, et un risque d'usure prématurée des véhicules.

■ Enjeux, objectifs, orientations et actions concernant les transports collectifs (Tableau de synthèse)

<p>Un enjeu d'accessibilité spatiale et temporelle</p> 	<p>Un enjeu d'amélioration de la qualité de service</p> 	<p>Un enjeu d'accessibilité pour les PMR</p> 
<p align="center">Objectif commun : Développer la performance et l'attractivité du réseau TC en tout point du territoire et pour toutes les échelles de déplacements, y compris par l'intermodalité</p>		
<p align="center">Orientation 1 : Compléter le réseau de transport pour mieux prendre en charge les déplacements à l'échelle du bassin d'étude et vers des pôles externes</p>	<p align="center">Orientation 2 : Mieux prendre en compte les besoins de déplacements aux heures creuses de la journée, en soirée et le week-end et compléter la couverture spatiale du territoire</p>	<p align="center">Orientation 3 : Assurer une meilleure accessibilité des espaces de transports et des lignes de bus pour les personnes à mobilité réduite</p>
<p>Les propositions visent à assurer un meilleur maillage du territoire, en créant, en prolongeant et en renforçant des lignes de bus :</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Création d'une nouvelle ligne structurante transversale. ■ Favoriser le covoiturage entre les actifs habitant le territoire du Val d'Essonne. 	<p>Une desserte spécifique complémentaire au réseau bus prenant la forme selon les contextes :</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ de lignes de bus virtuelles : relais temporel des lignes structurantes quand celles-ci ne circulent pas. ■ de navettes dédiées à la desserte d'emplois au nord du Val d'Essonne, fonctionnant à horaires fixes le matin et le soir. ■ de navette à la demande dédiées à la desserte des pôles d'emplois au nord du val d'Essonne, disponibles en dehors des heures de pointe. ■ d'un transport à la demande de bassin en relais temporel des lignes régulières et en complément spatial pour desservir des secteurs non couverts. 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Programme prioritaire d'aménagement de points d'arrêts par commune (mise aux normes en faveur des PMR), qui prenne en compte la desserte des établissements publics et commerciaux les plus importants. ■ Mise en accessibilité des véhicules lors des renouvellements (bus, navettes, transport à la demande).

■ Actions concernant le réseau des lignes régulières

Objectif commun :

Développer la performance et l'attractivité du réseau TC en tout point du territoire et pour toutes les échelles de déplacements, y compris par l'intermodalité

Le réseau bus n'est pas structuré pour prendre en considération les déplacements propres au bassin de vie du Val d'Essonne. En effet, les déplacements transversaux peuvent difficilement être pris en charge par les transports collectifs.

En ce qui concerne les communes d'Itteville et de Saint-Vrain, vis-à-vis du rabattement en bus sur la gare de Bouray-sur-Juine :

- ✓ Seules 14,6% des correspondances sont assurées avec moins de 10 minutes d'attente
- ✓ 64,6% de l'offre RER en gare de Bouray ne bénéficie pas d'une correspondance bus.

Orientation 1 :

Compléter le réseau de transport pour mieux prendre en charge les déplacements à l'échelle du bassin d'étude et vers des pôles externes

(cf. carte page 33 : Propositions concernant le réseau des lignes de bus)


Création d'une nouvelle ligne structurante transversale concernant le réseau principal local

Cette ligne permettrait de relier les principales zones d'emplois du secteur (Le Bouchet à Vert-le-Petit et la zone Renault à Lardy), aux secteurs résidentiels de Ballancourt et de Mennecey ainsi qu'aux gares RER D (Ballancourt, La Ferté-Alais et Mennecey) et C (gare de Bouray).


La restructuration du réseau de transport doit faire l'objet d'actions d'accompagnement visant à définir une identité visuelle unique, ainsi qu'une dénomination commerciale du réseau.

Le parti d'aménagement des nouvelles ZAC devra s'attacher à organiser une circulation fluide favorable aux transports en commun et aux circulations douces.


**Réseau principal local :
ligne structurante de bassin**

 Nouvelle ligne de bus
Mennecy RER D - Bouray RER C

Réseau de desserte locale

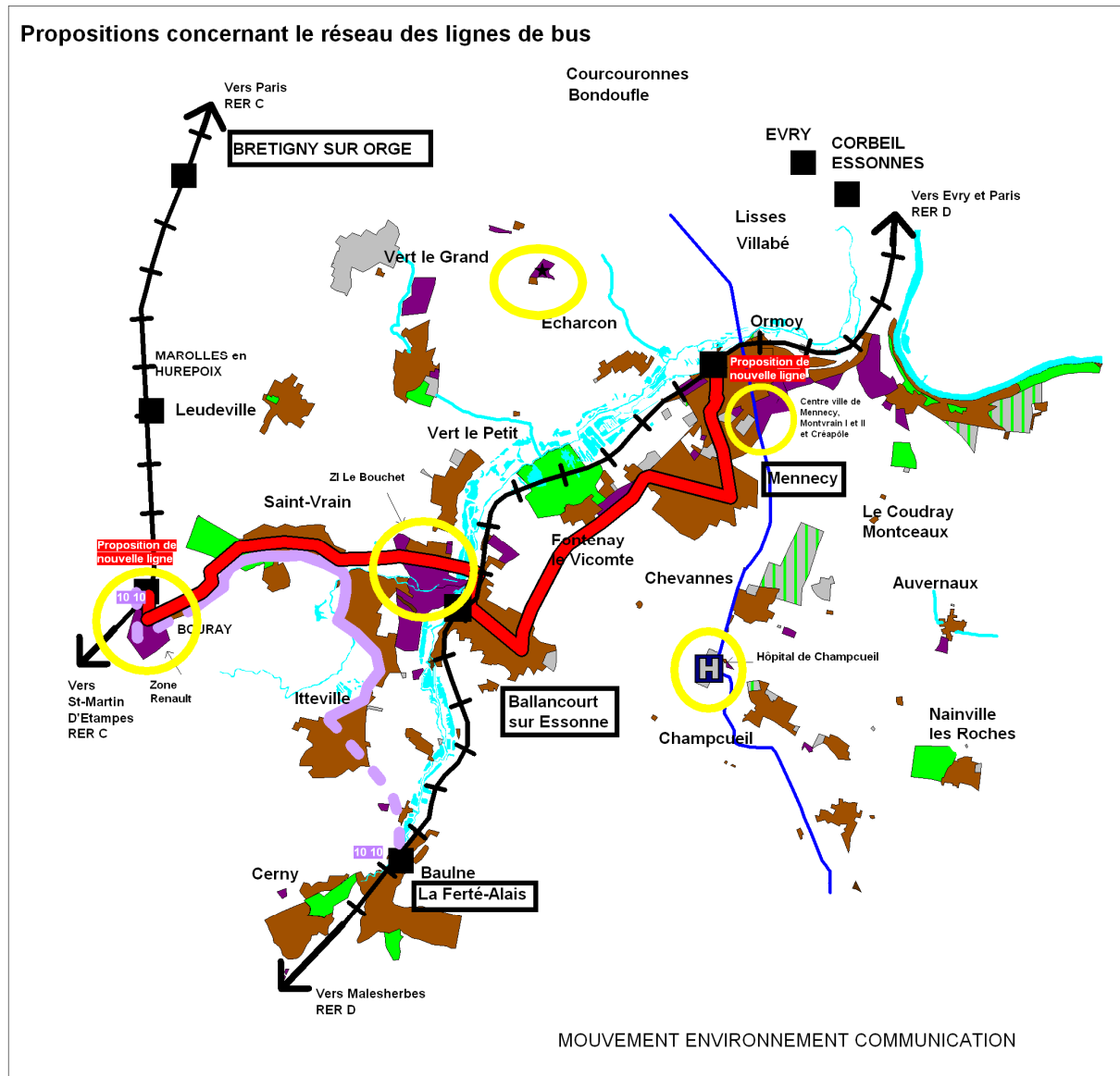
 Prolongement de la ligne 10 10

 Principaux pôles d'emplois

 Zone d'activités

 **Mennecy** Pôle de services

Propositions concernant le réseau des lignes de bus



■ Actions concernant la desserte spécifique

Objectif commun :

Développer la performance et l'attractivité du réseau TC en tout point du territoire et pour toutes les échelles de déplacements, y compris par l'intermodalité

- ✓ **Certaines portions de tissu urbain du Val Essonne se situent hors de la couverture du réseau de transport en commun.** La Ferté-Alais ne dispose pas d'une desserte bus pour le rabattement des secteurs résidentiels sur une gare. Les communes d'Auvernaux, d'Echarcon et de Nainville-les-Roches sont principalement desservies par une desserte scolaire aux heures d'entrée et de sortie des établissements de Mennecy. A Champcueil, Chevannes, Itteville et Saint-Vrain, une partie du territoire communal se situe à plus de 300 mètres des arrêts de desserte. Ceci est un élément pénalisant pour l'accès au réseau. La desserte de Chevannes ne se réalise qu'en un seul point : l'arrêt Cèdres. Le quartier La Butte à Itteville ainsi que le quartier des Castors à Saint-Vrain ne sont pas couverts par le réseau de transport collectif. Les communes d'Auvernaux, d'Echarcon et de Nainville-les-Roches, reliées à Mennecy, s'inscrivent davantage dans une desserte type scolaire qu'une desserte classique.
- ✓ **Faiblesse de la couverture du réseau bus les mercredis après-midi, les week-ends et en soirée.** Il s'agit des communes d'Auvernaux, Cerny, Echarcon, Itteville, La Ferté-Alais, Leudeville, Nainville-les-Roches et Saint-Vrain. Mennecy, en tant que pôle de loisirs (présence d'équipements tels que le stade nautique et l'espace culturel Jean-Jacques Robert), n'est pas accessible le mercredi après-midi et le week-end en transport en commun à partir des communes situées sur la rive gauche de l'Essonne. Le centre commercial de Villabé est relié à Mennecy par une ligne de bus à très faible fréquence le mercredi et le samedi (une seule relation dans chaque sens). Le centre commercial n'est pas accessible directement à partir des autres communes du Val d'Essonne.
- ✓ **Un réseau bus principalement orienté vers le rabattement sur gare, peu performant pour prendre en charge les déplacements de commune à commune à l'échelle du Val d'Essonne (ruptures de charges).**
- ✓ **La configuration du réseau ne permet pas les déplacements entre Mennecy, Vert-le-Grand, Vert-le-Petit.** Depuis les secteurs résidentiels de Ballancourt, Baulne, Cerny, Itteville, et La Ferté-Alais, les déplacements en bus vers la polarité de Mennecy entraînent au moins une rupture de charge. Les communes du plateau telles que Champcueil et Chevannes sont mal reliées à Ballancourt ainsi qu'aux communes situées sur la rive gauche de l'Essonne.
- ✓ **Absence de liaison TC ou faible offre de service entre les communes du Val d'Essonne et les pôles d'emplois de Bondoufle, Courcouronnes, Lisses et Villabé.**

Orientation 2 :

Mieux prendre en compte les besoins de déplacements aux heures creuses de la journée, en soirée et le week-end et compléter la couverture spatiale du territoire

Les secteurs du Val d'Essonne desservis par le réseau de desserte spécifique : polarités et secteurs résidentiels

Les résultats de l'enquête ont permis d'identifier des polarités qui sont des destinations privilégiées dans le cadre des déplacements quotidiens des habitants : Ballancourt, La Ferté-Alais, Mennecy et Vert-le-Petit.

La réalité des déplacements identifiée par l'enquête montre que les secteurs attractifs sont peu nombreux et localisés dans l'espace, ce qui conduira à un nombre limité de relations à prendre en charge par la desserte spécifique.

Ainsi :

- ✓ **Des secteurs résidentiels** caractérisés par une desserte bus insatisfaisante au plan des possibilités de déplacements et des fréquences de passage seront plus particulièrement pris en compte. *Il s'agit des secteurs résidentiels situés au sud de Mennecy, au nord et au sud de la commune d'Itteville, des quartiers pavillonnaires situés à l'ouest de Saint-Vrain et à l'est de La Ferté-Alais, de la plupart des centres de communes traversés par une ligne de bus dont la fonction est de rabattre sur une gare RER situés au nord.*
- ✓ **Des pôles d'emplois.** *Il s'agit de l'hôpital de Champcueil, des zones d'activités existantes (zone d'activités des Bordes à Vert-le-Grand, du Bouchet à Vert-le-Petit, Les Gros à Ballancourt, Montvrain 1 à Mennecy, la zone Renault à Lardy), et des zones d'activités en projet (secteur Saule Saint-Jacques au sud de la commune d'Ormoy, Montvrain 2 à Mennecy).*
- ✓ **Les collèges et lycées.** La desserte du lycée et des collèges par le réseau de desserte spécifique permettra aux scolaires de réaliser de façon autonome une activité périscolaire de fin d'après midi à l'échelle du canton (*à partir des collèges de Ballancourt, Itteville, La Ferté-Alais, Champcueil et Mennecy ainsi que des lycées de Cerny et Mennecy. Le collège de Marolles sera également pris en compte*). Cet enchaînement d'activités établissement scolaire/équipement périscolaire est aujourd'hui impossible dans le cadre de la desserte scolaire actuelle. D'ailleurs, l'enquête a montré l'importance de l'accompagnement des enfants pour leurs activités extrascolaires par leurs parents, en voiture particulière.
- ✓ **Les polarités culturelles, sportives, commerciales ou administratives.** Une polarité peut être constituée d'un ou plusieurs équipements (bibliothèque, piscine, CAF) implantés à proximité. Ces polarités sont fréquentées quotidiennement par les habitants. Le service de transport de proximité se substituera à l'accompagnement en voiture qui caractérise la fréquentation de ces équipements.
- ✓ **Les gares du Val d'Essonne.** Les gares fréquentées par les résidents des communes du Val d'Essonne seront desservies par le transport de proximité afin de faciliter leur accès depuis des secteurs mal couverts par le réseau bus existant, dans les périodes de la journée où le réseau de bus ne fonctionne pas ou avec de très faibles fréquences (*notamment les gares de Bouray-sur-Juine et de Marolles*).

Déclinaison des différents dispositifs de la desserte spécifique sur le territoire du Val d'Essonne

(cf. carte page 37 : Propositions concernant les lignes virtuelles)

La mise en place de lignes virtuelles permettra de mieux assurer les relations intercommunales à l'échelle du Val d'Essonne, ainsi qu'une meilleure connexion avec l'offre des RER C et D.

Une ligne virtuelle fonctionne à la demande, en relais temporel d'une ligne structurante du réseau de bus.

Six lignes virtuelles ont été définies :

- ✓ **Ligne 18.10** qui dessert Ballancourt, Vert-le-Petit, Vert-le-Grand et Brétigny-sur-Orge.
- ✓ **Ligne 18.11** qui dessert Leudeville et la gare RER C de Marolles-en-Hurepoix. Un projet vise la suppression de la ligne régulière 18.11. La relation entre Leudeville et la gare de Marolles-en-Hurepoix sera prise en charge par une branche de la ligne 18.10. La ligne virtuelle s'appliquera à ce nouveau tracé et à cette nouvelle dénomination de ligne.
- ✓ **Ligne 10.16** qui dessert les communes de Baulne, Cerny, Itteville, La Ferté-Alais et Bouray-sur-Juine.

- ✓ **Lignes 24.11 et 24.12** qui desservent Auvernaux, Champcueil, Chevannes, Fontenay-le-Vicomte, Mennecy et Nainville-les-Roches. Elles desservent également Le Coudray-Montceaux (nouvelle gare routière et rond-point de la Demi-Lune pour se connecter à la ligne 402 qui devrait évoluer en mode tramway). Les communes de Ballancourt et de Fontenay-le-Vicomte sont desservies par la ligne virtuelle correspondant à la nouvelle ligne proposée dans le cadre du PLD.
- ✓ **La nouvelle ligne proposée dans le cadre du PLD** qui dessert Ballancourt, Fontenay-le-Vicomte et Mennecy, la zone industrielle du Bouchet à Vert-le-Petit, Saint-Vrain, zone Renault et gare de Bouray-sur-Juine.
- ✓ **La portion de la ligne 10.10** entre les lycées d'Arpajon et la gare RER de Bouray-sur-Juine.

En fonction de la demande, le circuit de ces lignes pourra être optimisé afin de garantir les temps de parcours les plus courts et les trajets les plus directs.

Le service de navettes dédiées à horaires fixes se décline en trois dessertes (cf. carte page 38 : Proposition de navettes dédiées à la desserte des zones d'activités de Villabé, Lisses, Courcouronnes et Bondoufle fonctionnant à horaires fixes) :

- ✓ Desserte des zones d'activités de Lisses et Villabé *depuis Ballancourt, Mennecy et Vert-le-Petit*
- ✓ Desserte des zones d'activités de Bondoufle et Courcouronnes *depuis les communes de Ballancourt (gare), Vert-le-Grand et Vert-le-Petit*
- ✓ Desserte de l'hôpital de Champcueil *depuis Ballancourt (gare et commune)* (cf. carte page 39 : Proposition concernant une navette dédiée à la desserte de l'hôpital de Champcueil).

Les navettes dédiées à horaires fixes circulent dans les tranches horaires de pointe du matin et du soir.

Le trajet de ces navettes est fixe, marquant des points d'arrêts dans les différentes communes desservies. En revanche, ces navettes seront en ITL (interdiction de trafic local) en dehors du Val d'Essonne (en traversée de Bondoufle, Courcouronnes, Lisses et Villabé).

Le service de navettes dédiées fonctionnant à la demande se décline en deux dessertes :

- ✓ Desserte des zones d'activités de Lisses et Villabé *depuis le pôle gare de Mennecy*
- ✓ Desserte des zones d'activités de Bondoufle et Courcouronnes *depuis les communes de Ballancourt (gare), Vert-le-Grand et Vert-le-Petit.*

Les navettes dédiées à la demande interviennent en relais temporel des navettes à horaires fixes, pour prendre en charge les besoins de déplacements en heures creuses et en soirée, pour des salariés travaillant avec des horaires décalés ou atypiques (cf. carte page 40 : Proposition de navettes à la demande dédiées à la desserte des pôles d'emplois situés au nord du Val d'Essonne).


Les trajets seront optimisés en fonction des demandes pour assurer les parcours les plus directs.

Propositions concernant les lignes virtuelles

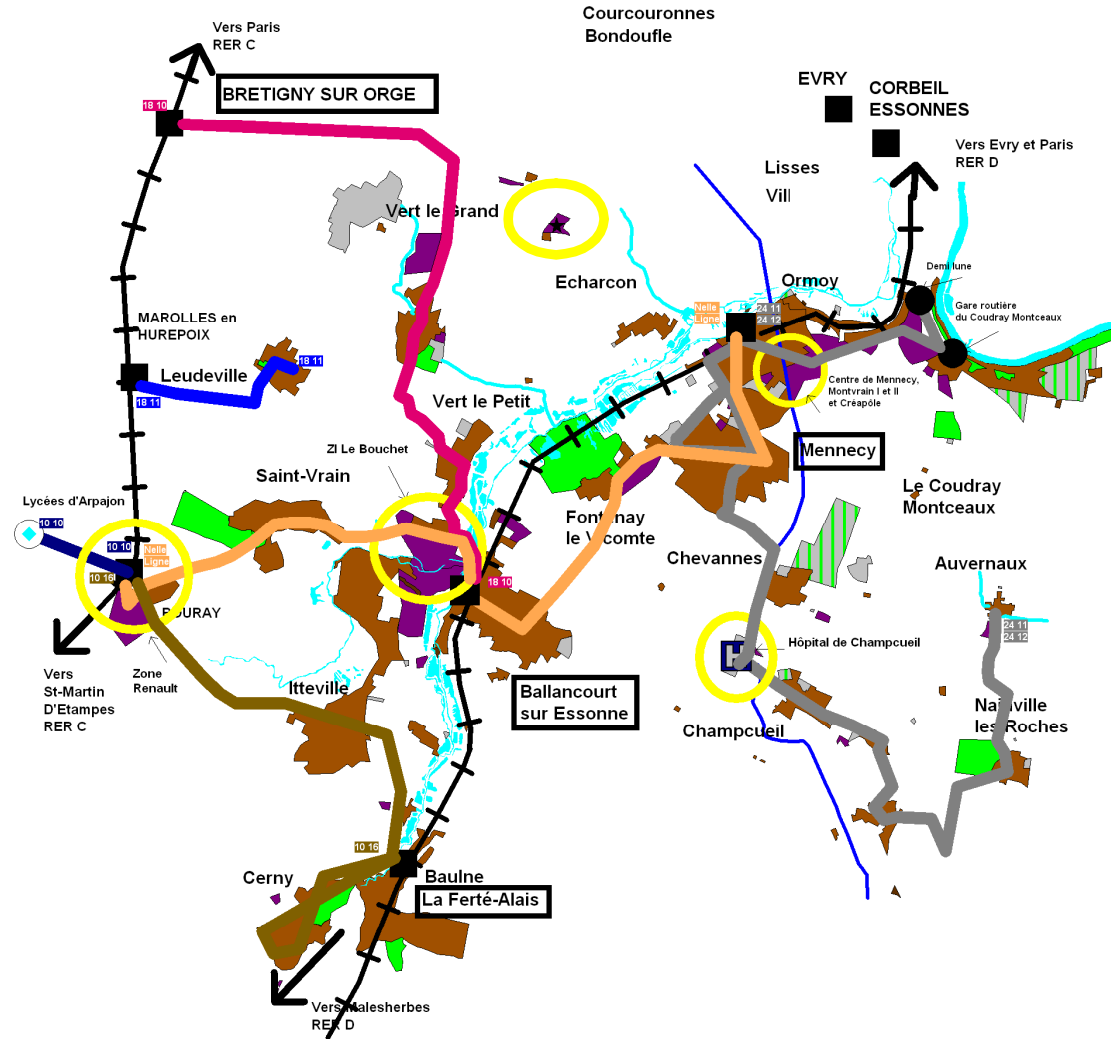
Lignes virtuelles

- 18 10
- 18 11 (Relation qui sera prise en charge par une modification de la ligne 18.10 à court terme);
- 10 10
- 10 16
- Nouvelle ligne
- 24 11 / 24 12

 Principaux pôles d'emplois

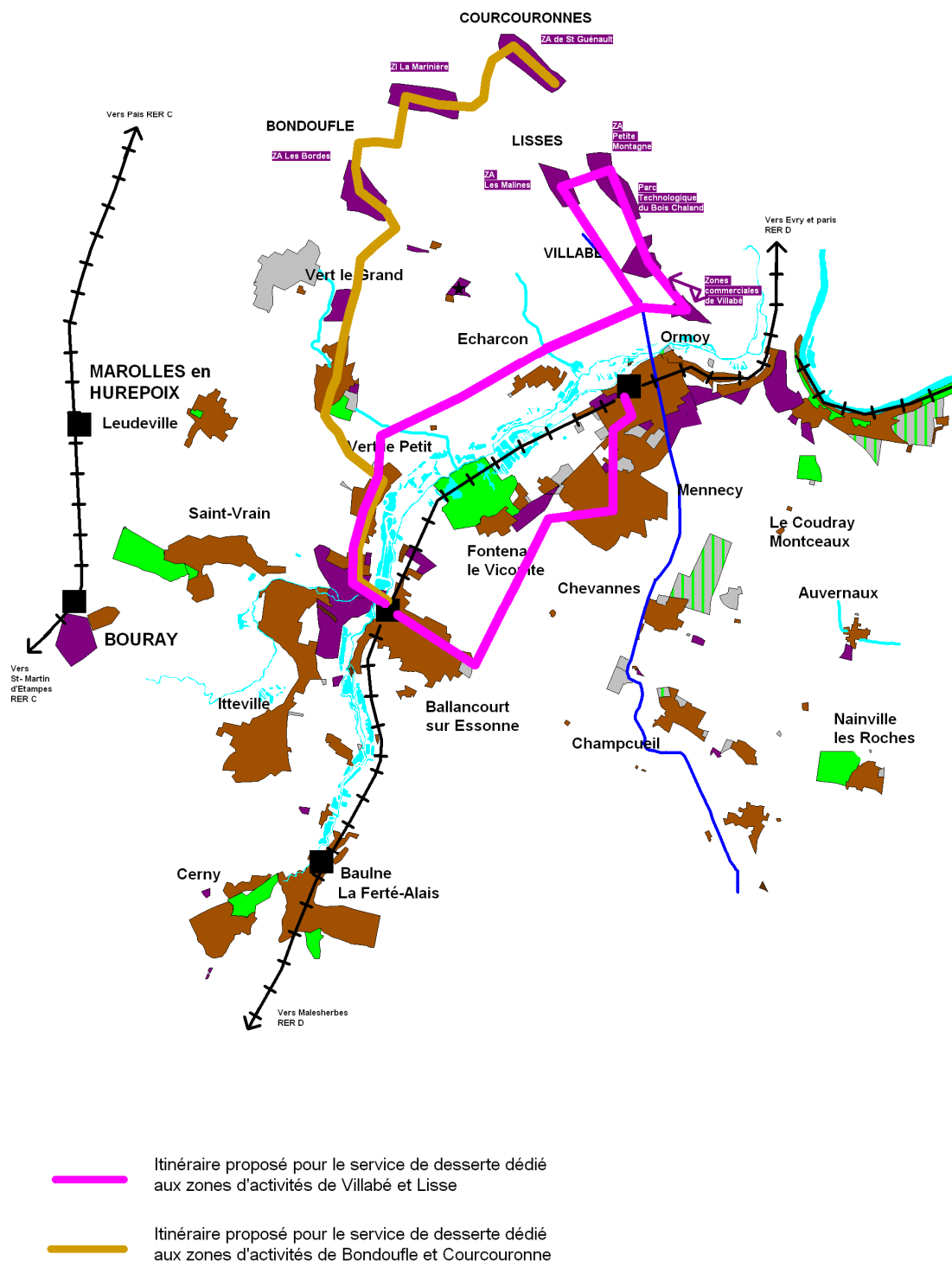
 Zone d'activités

Menecy Pôle de services



MOUVEMENT ENVIRONNEMENT COMMUNICATION

Proposition de navettes dédiées à la desserte des zones d'activités de Villabé, Lisses, Courcouronnes et Bondoufle fonctionnant à horaires fixes



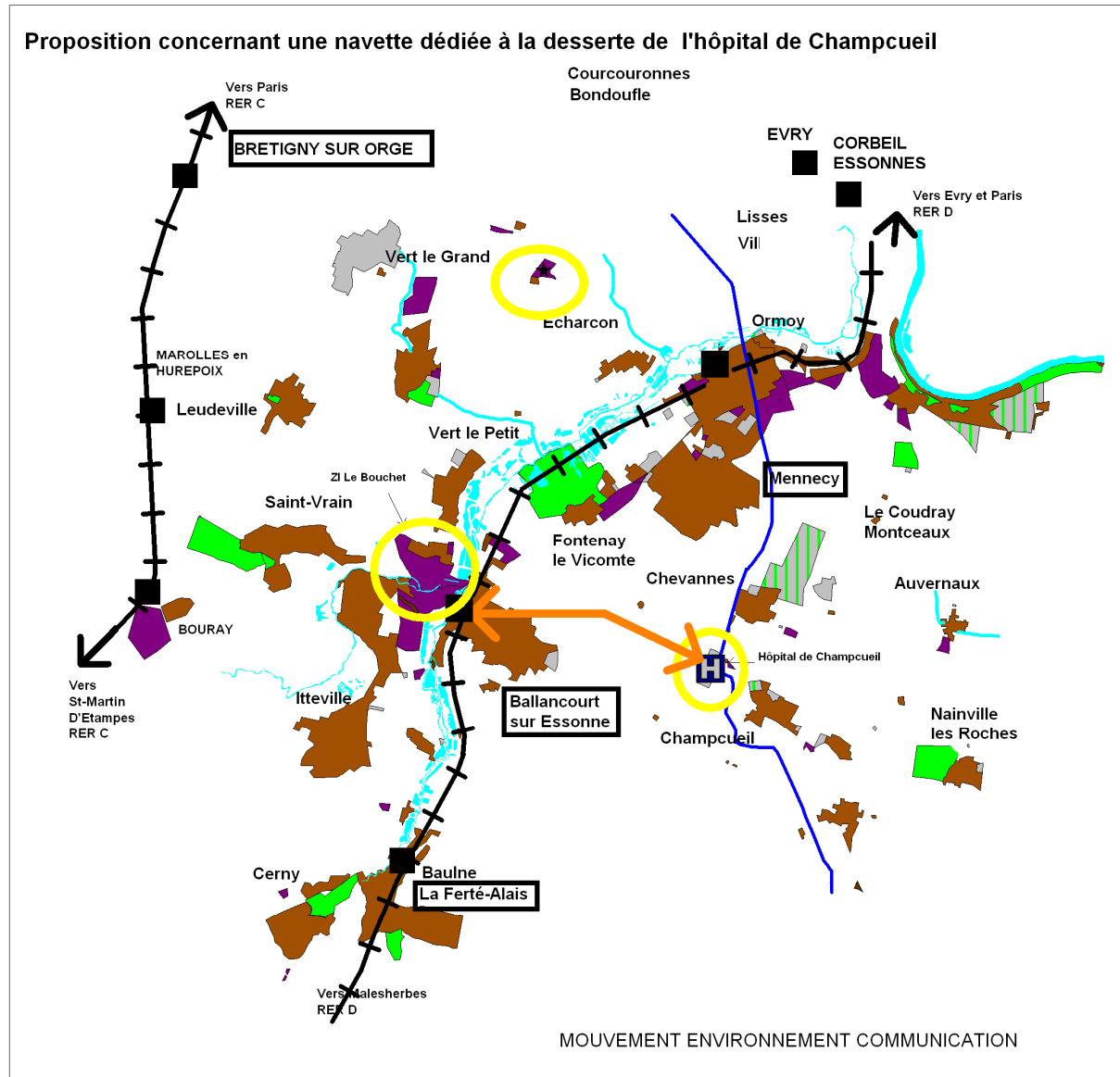
Proposition concernant une navette dédiée à la desserte de l'hôpital de Champcueil

↔ Navette à heure fixe entre la gare de Ballancourt et l'hôpital de Champcueil

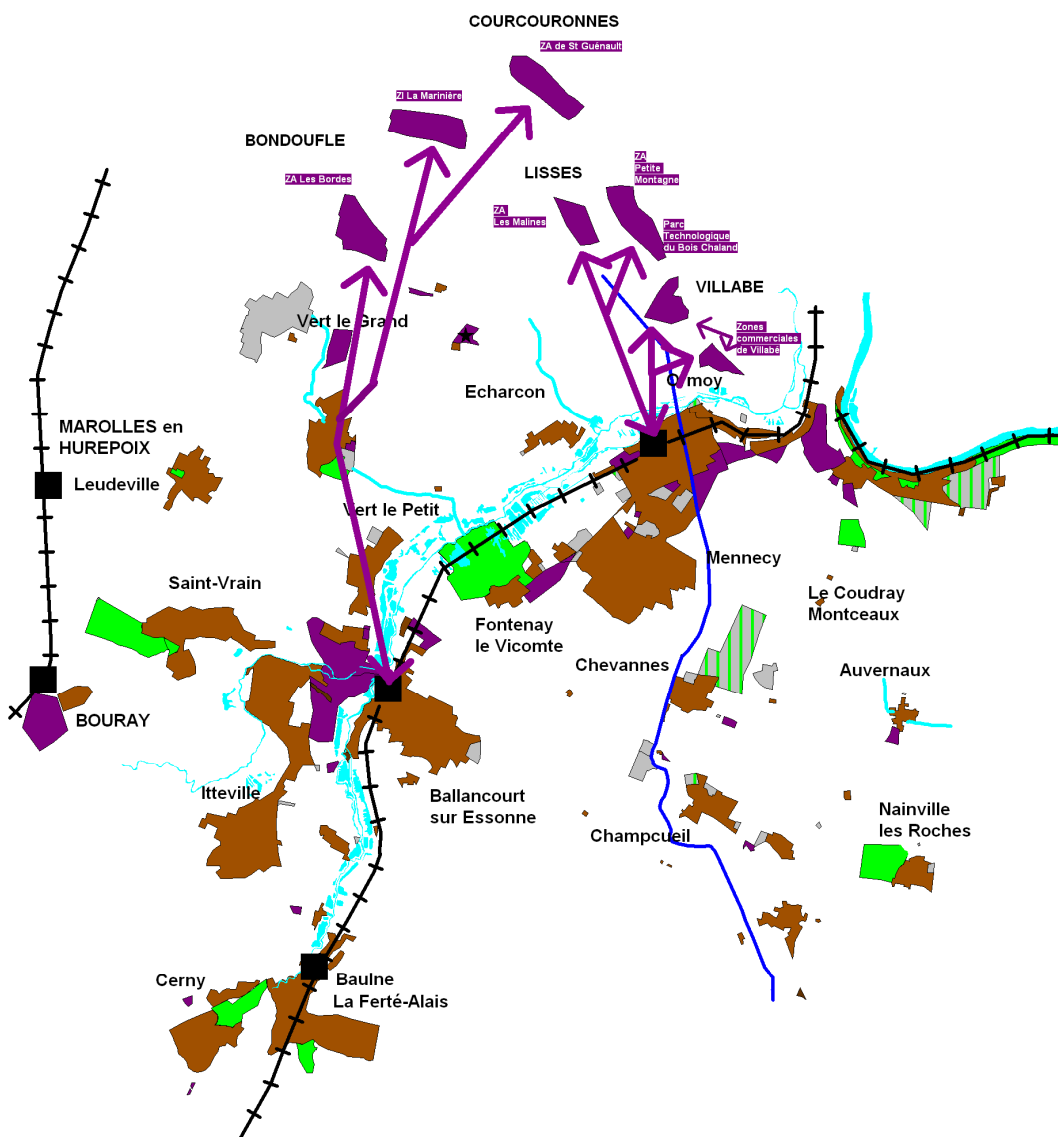
○ Principaux pôles d'emplois

■ Zone d'activités

Menecy Pôle de services



Proposition de navette à la demande dédiées à la desserte des pôles d'emplois situés au Nord du Val d'Essonne



↔ Navette à la demande en horaires décalés entre les pôles gares de Mennecy et Ballancourt et les zones d'activités de Bondoufle, Courcouronnes, Lisses et Villabé

Le transport à la demande (TAD) de bassin a pour vocation de prendre en charge des déplacements, en relais temporel ou en complément spatial de la desserte bus classique. Il fonctionne :

- ✓ En intermodalité avec le réseau TC structurant (bus, RER, train)
- ✓ En « mode unique » pour prendre en charge des déplacements de bout en bout.

Sur des plages horaires élargies, en combinaison avec le réseau TC structurant ou en mode unique (quand le réseau TC n'est plus disponible), il prend en charge des trajets bien identifiés depuis des secteurs résidentiels : vers un pôle gare, vers une polarité de centre-ville, vers une polarité commerciale périphérique et vers un pôle d'emploi.

Ainsi, vis-à-vis de la desserte TC existante, le TAD se positionne :

- ✓ **En relais temporel**, le TAD se substitue à une desserte bus lorsque celle-ci n'est plus disponible (heures creuses de la journée, soirée, week-end) pour prendre en charge des trajets bien identifiés.
- ✓ **En complément spatial**, le TAD se positionne « en bout de réseau » afin de rattacher un secteur résidentiel non couvert par la desserte bus à un point structurant du réseau (pôle gare). Aux heures de pointe, le TAD peut fonctionner en navette pour assurer ces trajets.

La couverture du territoire de la Communauté de communes par le TAD s'organise sur une **logique de sous-bassin**. Chaque sous bassin rassemble des communes situées dans l'aire d'influence d'un pôle de services et/ou d'un pôle gare interne ou externe au bassin. Le TAD prend en charge des déplacements aux deux échelles :


- ✓ **L'échelle intra-bassin** pour permettre des déplacements internes à chaque sous-bassin en lien avec la polarité structurante, et/ou un pôle gare.
- ✓ **L'échelle inter-bassin** pour permettre des déplacements vers une polarité et/ou un pôle gare de la CCVE, ou vers une polarité externe au secteur.


Cinq sous-bassins de déplacements sont définis (cf. carte page 43 : Propositions concernant le TAD décliné à l'échelle des sous-bassins) :


- ✓ **Echarcon – Fontenay-le-Vicomte – Mennecy – Ormoy** sous l'influence du pôle attractif de Mennecy (services, équipements, commerces, emplois, gare)
 - *Desserte du pôle gare de Mennecy, des pôles emplois des secteurs Montvrain 1 et 2, Créapole, ZA La Belle Etoile, des établissements scolaires en dehors de la desserte scolaire existante, et du site départemental de Montauger*
 - *Connexion aux navettes desservant les pôles d'emplois externes (Lisses, Villabé) et aux lignes virtuelles desservant le secteur.*
- ✓ **Ballancourt – Itteville – Saint-Vrain – Vert-le-Petit** sous l'influence de la polarité de Ballancourt (services, commerces, équipements, gare) et du pôle d'emploi du Bouchet à Vert-le-Petit
 - *Desserte du pôle gare de Ballancourt, des centres bourgs de Ballancourt, Itteville et Saint-Vrain, des centres commerciaux de Ballancourt et de Vert-le-Petit, des pôles emplois dont celui du Bouchet, des établissements scolaires en dehors de la desserte scolaire existante*
 - *Connexion aux navettes desservant les pôles d'emplois externes (Bondoufle, Courcouronnes, Lisses, Villabé), l'hôpital de Champcueil et aux lignes virtuelles desservant le secteur.*
- ✓ **Baulne – Cerny – La Ferté-Alais** sous l'influence du pôle de services de La Ferté-Alais
 - *Desserte du pôle gare de La Ferté-Alais, le centre-bourg de La Ferté-Alais, les établissements scolaires en dehors de la desserte scolaire existante*
 - *Connexion à la ligne virtuelle desservant le secteur.*


- ✓ **Auvernaux – Champcueil – Chevannes – Nainville-les-Roches** sous l'influence de deux pôles attractifs externes (Ballancourt et Mennecey) et du pôle d'emploi attractif à l'échelle de la CCVE (hôpital de Champcueil).
 - *Desserte du pôle de Champcueil (commerces, collège, hôpital), du pôle gare de Ballancourt, des pôles d'emplois externes (Bondoufle, Courcouronnes, Lisses, Villabé)*
 - *Connexion à la ligne virtuelle desservant le secteur.*
- ✓ **Leudeville – Vert-le-Grand** sous l'influence du pôle externe de Brétigny-sur-Orge.
 - *Desserte des zones d'emplois de Vert-le-Grand et de la polarité de Mennecey.*

Propositions concernant le TAD décliné à l'échelle des sous bassins

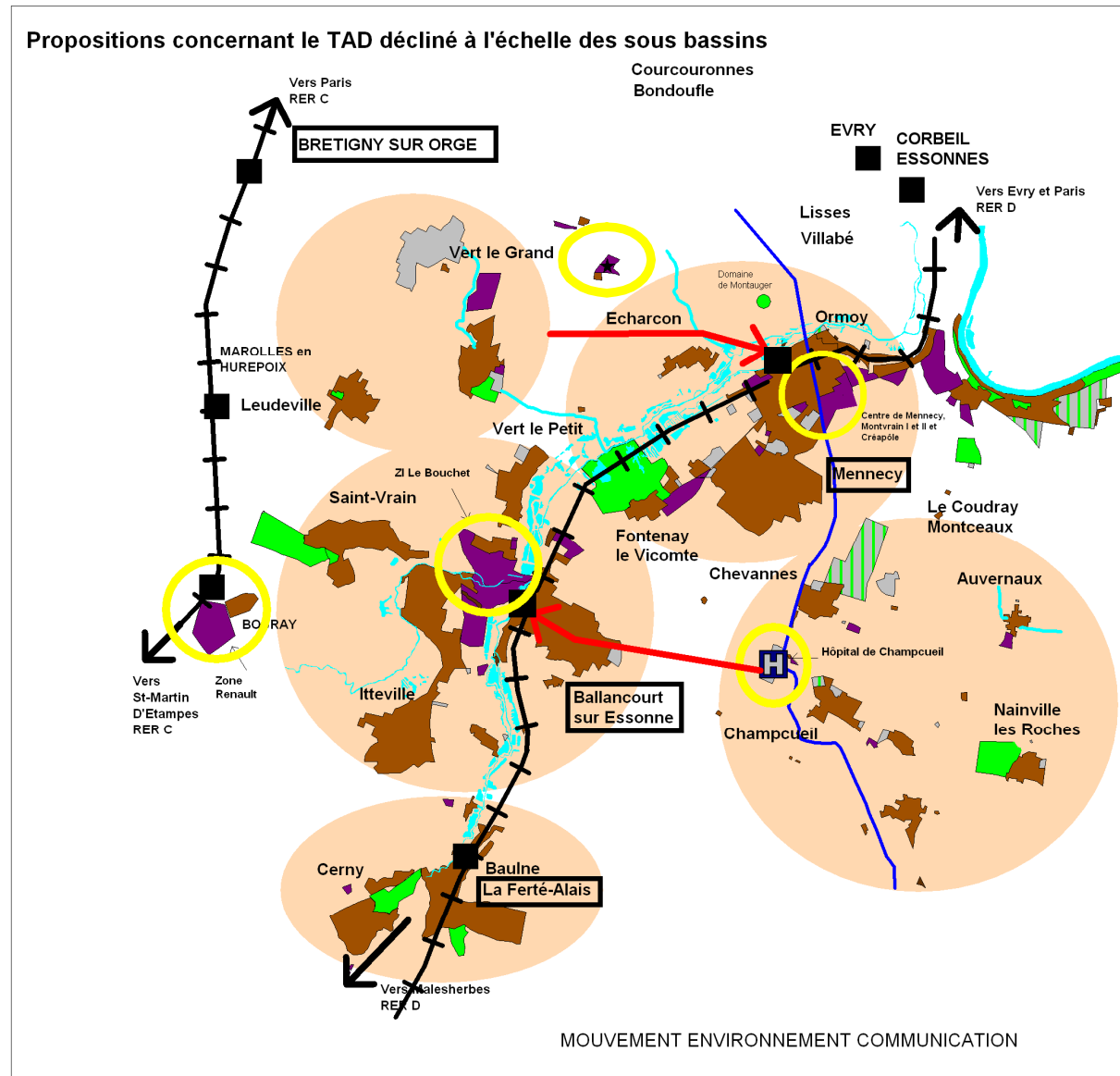
 Sous bassin couvert par le TAD permettant de se connecter à une gare RER et à une commune de référence (pôle de services) interne au sous bassin

 Sous bassin couvert par le TAD permettant de se connecter à une gare RER et/ou un pôle de services externe au sous bassin

 Principaux pôles d'emplois

 Zone d'activités

 Pôle de services



Prise en compte des critères STIF/IAURIF dans la définition de la desserte spécifique (Etude IAURIF – 2006)

L'IAURIF préconise de respecter des critères de fonctionnement et des critères de rationalisation pour mettre en place un transport à la demande.

Le dispositif de lignes virtuelles et de TAD zonal décrit précédemment correspond bien à ces préconisations.

Au plan des critères de fonctionnement :

Les lignes virtuelles et le TAD de bassin desservent des points d'arrêt existants du réseau de desserte régulière. Le STIF considère qu'une ligne régulière peut-être exploitée de manière virtuelle à condition que les points de chargement et de déchargement soient des points d'arrêt de la ligne virtuelle.

Le TAD intervient en complément ou en relais de la desserte bus existante, sur des plages horaires et un périmètre prédéfinis.

Les itinéraires du TAD sont optimisés en fonction de la demande de déplacements des utilisateurs.

Le TAD est ouvert à tous les utilisateurs (ce qui n'exclut pas de conditionner son utilisation par un système d'abonnement et de réservation préalable).

Au plan de critères de rationalisation :

Le TAD est mis en place pour répondre à des besoins de déplacements spécifiques au plan horaire ou spatial en évitant des surcoûts comparativement à une solution de type ligne régulière : prolongement de ligne existante, renforcement de l'offre de service ou création d'une ligne, utilisation de petits véhicules moins consommateurs en énergie.

■ Actions concernant les personnes à mobilité réduite (PMR)

Objectif commun :

Développer la performance et l'attractivité du réseau TC en tout point du territoire et pour toutes les échelles de déplacements, y compris par l'intermodalité

Orientation 3 :

Assurer une meilleure accessibilité des espaces de transports et des lignes de bus pour les personnes à mobilité réduite

Programme prioritaire d'aménagement de points d'arrêts par commune

Mise aux normes en faveur des PMR prenant en compte la desserte des établissements publics et commerciaux les plus importants.

Mise en accessibilité des véhicules lors des renouvellements (bus, navettes, transport à la demande).

Mise aux normes PMR

La chaîne de déplacement doit être organisée pour permettre son accessibilité aux personnes handicapées ou à mobilité réduite. Un plan de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics (gares) doit être établi dans chaque commune. Il fixe les dispositions susceptibles de rendre accessibles aux PMR les circulations piétonnes et les aires de stationnement d'automobiles situées sur la commune. Ce plan fait partie intégrante du plan de déplacements urbains de la commune quand il existe (PLU, PADD).

La mise en accessibilité, pour les TC, concerne le matériel roulant (en cas de renouvellement) et les points d'arrêt des lignes (mise aux normes). Les services de transport doivent être accessibles aux PMR. L'octroi des aides publiques favorisant le développement des systèmes de transport collectif est subordonné à la prise en compte de l'accessibilité.

Tout matériel acquis lors d'un renouvellement de matériel ou à l'occasion de l'extension des réseaux doit être accessible aux personnes handicapées et à mobilité réduite.

Dans le cas de la mise en place du transport de proximité, le matériel de type minibus devra être accessible aux PMR (usagers en fauteuil roulant : UFR).

L'aménagement des points d'arrêt étant de la responsabilité des communes, les communes devront définir un programme prioritaire d'aménagement de points d'arrêts par commune (mise aux normes en faveur des PMR), qui prenne en compte la desserte des établissements publics et commerciaux les plus importants.

Remarque : les trottoirs aux arrêts peuvent être trop élevés par rapport aux bus surbaissés acquis par les transporteurs. La mise aux normes est donc nécessaire.

Rappel du cadre législatif et des règles d'octroi des aides publiques
Loi du 11 février 2005

« La chaîne de déplacement, qui comprend le cadre bâti, la voirie, les aménagements des espaces publics, les systèmes de transport et leur intermodalité, est organisée pour permettre son accessibilité dans sa totalité aux personnes handicapées ou à mobilité réduite ».

« Un plan de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics est établi dans chaque commune [...] Ce plan fixe notamment les dispositions susceptibles de rendre accessibles aux personnes handicapées et à mobilité réduite l'ensemble des circulations piétonnes et les aires de stationnement d'automobiles situées sur la commune. Ce plan de mise en accessibilité fait partie intégrante du PDU quand il existe ».

La mise en accessibilité, pour les TC, concerne le matériel roulant (en cas de renouvellement) et les points d'arrêts des lignes (mise aux normes). « Dans un délai de dix ans à compter de la date de publication de la présente loi, les services de transport doivent être accessibles aux personnes handicapées et à mobilité réduite ».

L'octroi des aides publiques favorisant le développement des systèmes de transport collectif est subordonné à la prise en compte de l'accessibilité.

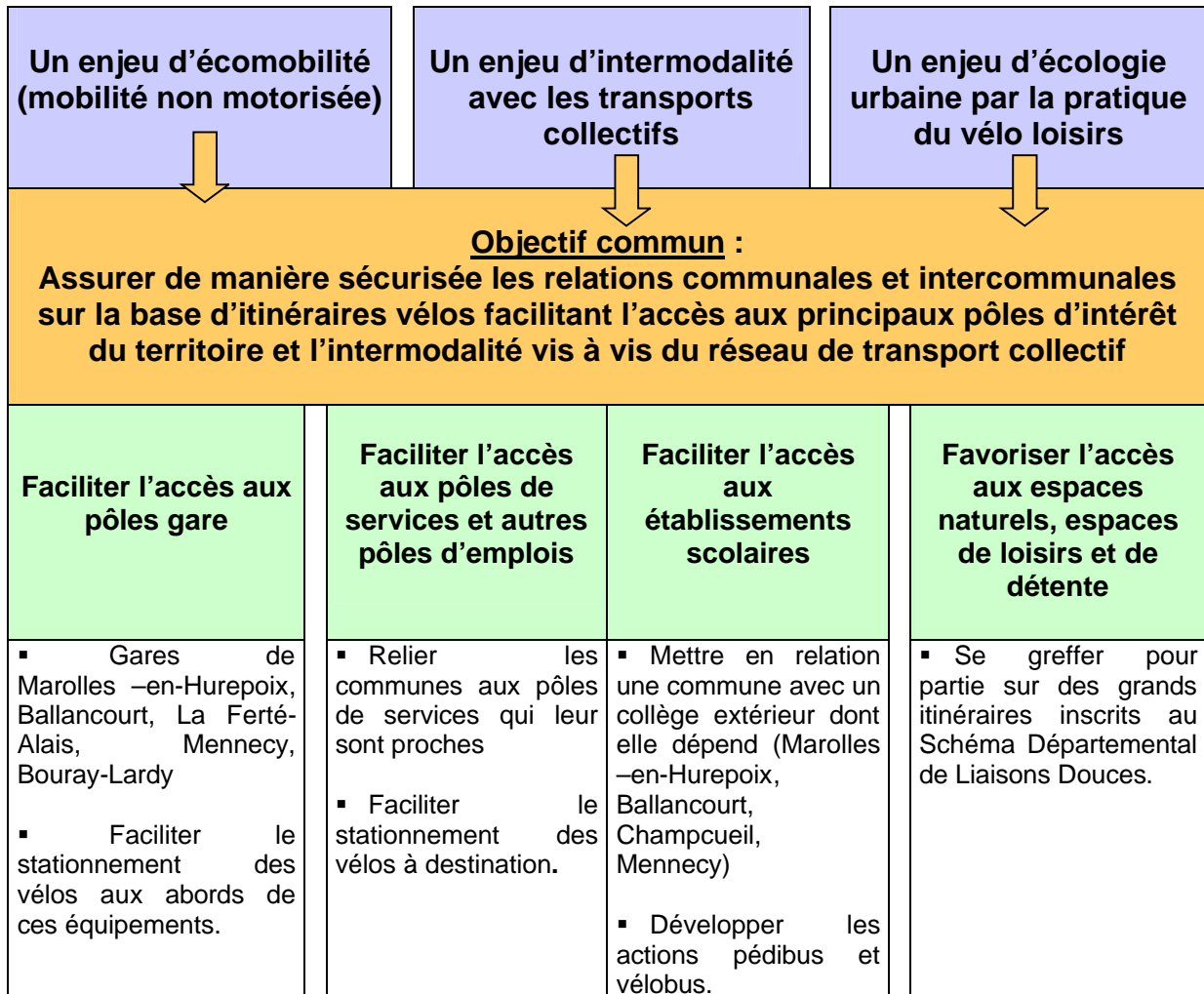
Tout matériel acquis lors d'un renouvellement de matériel ou à l'occasion de l'extension des réseaux doit être accessible aux personnes handicapées et à mobilité réduite.

« Les transporteurs, lors du renouvellement de matériel, doivent acquérir des bus surbaissés et accessibles aux UFR ».

L'aménagement des points d'arrêts est de la responsabilité des communes.

CIRCULATIONS DOUCES

■ Enjeux, objectifs, orientations et actions concernant les circulations douces (Tableau de synthèse)



■ Définition du Schéma de circulations douces

A – Les critères qui prévalent à la définition d'un schéma de circulations douces

Les itinéraires proposés dans le schéma de circulations douces ont été définis sur la base de plusieurs critères (cf. carte page 51 : Proposition de liaisons douces à l'échelle du Val d'Essonne) :

- ✓ **Assurer des trajets directs et rapides** à même de concurrencer l'usage de la voiture sur des petits parcours. On privilégiera :
 - des voies de desserte et d'irrigation qui constituent des parcours d'intérêt dans le cadre des relations intercommunales, à l'échelle des deux communautés d'agglomération avoisinantes
 - des trajets qui minimisent le nombre des intersections.

- ✓ **Privilégier des trajets qui maximisent les opportunités de fréquentation** (services, commerces, gares), de manière à faciliter les combinaisons d'activités sur un même parcours.
- ✓ **Retenir les itinéraires les moins pénalisants au plan de la déclivité.**
- ✓ **Intégrer des points d'articulation à la jonction de différents niveaux de voirie.** Ces points d'articulation constituent des points de passages obligés dans les déplacements inter-quartiers et ils jouent également un rôle de points de repère forts qui constitueront l'armature du réseau.
- ✓ **Mettre à profit les secteurs déjà aménagés au plan des circulations douces** (pistes cyclables, zones 30...).
- ✓ **Connecter le réseau de circulations douces aux réseaux existants dans les communes limitrophes au SMEP du Val d'Essonne.**
- ✓ **La question de la fermeture éventuelle des passages à niveau.** Les projets de fermeture des PN, s'ils se réalisaient, auraient des conséquences négatives sur la pratique du vélo et de la marche. Compte tenu de l'effet coupure ainsi généré, les détours imposés rendraient l'usage de la voiture particulière systématique au détriment des modes doux. Dans cette éventualité, des aménagements devront être réfléchis afin de garantir des de traversée en nombre suffisant (souterrains, passerelles) pour les cyclistes et les piétons.

B – Définition du schéma de circulations douces

<p>Objectif commun : Assurer de manière sécurisée les relations communales et intercommunales sur la base d'itinéraires vélos facilitant l'accès aux principaux pôles d'intérêt du territoire et l'intermodalité vis à vis du réseau de transport collectif</p>
<p><i>Certaines gares se situent en dehors du réseau de pistes cyclables : Ballancourt, La Ferté-Alais, Marolles (gare attractive proche du Val d'Essonne).</i></p>
<p>Orientation 1 : Faciliter l'accès aux pôles gare</p>

Mise en place d'un aménagement cyclable

- ✓ *Entre la gare de Marolles-en-Hurepoix et les communes d'Itteville, Leudeville, Saint-Vrain et Vert-le-Grand.*
- ✓ *Entre la gare de Mennecey et Echarcon.*
- ✓ *Traversant la commune d'Itteville du nord au sud et reliant la gare de La Ferté-Alais.*

La gare de Bouray-Lardy est reliée à Saint-Vrain par une piste existante.

Objectif commun :

Assurer de manière sécurisée les relations communales et intercommunales sur la base d'itinéraires vélos facilitant l'accès aux principaux pôles d'intérêt du territoire et l'intermodalité vis à vis du réseau de transport collectif

La configuration des aménagements cyclables existants ne correspond pas à l'aire de recrutement de l'ensemble des collèges et lycées du secteur.

Orientation 2 :

Faciliter l'accès aux établissements scolaires

Aménagement de liaisons douces

- ✓ *Entre le collège de Marolles-en-Hurepoix et les communes de Leudeville, Saint-Vrain et Vert-le-Grand.*
- ✓ *Entre le collège de Champcueil et les communes d'Auvernaux et de Nainville-les-Roches.*
- ✓ *Entre le collège de Mennecy et la commune d'Echarcon.*

Objectif commun :

Assurer de manière sécurisée les relations communales et intercommunales sur la base d'itinéraires vélos facilitant l'accès aux principaux pôles d'intérêt du territoire et l'intermodalité vis à vis du réseau de transport collectif

Le réseau actuel ne permet pas de relier les communes à leurs pôles de services : les pôles d'équipements de Ballancourt, La Ferté-Alais et Mennecy sont difficilement accessibles en vélo depuis les autres communes du Val d'Essonne.

Les déplacements domicile-travail de proximité (dits de voisinage dans une commune ou entre deux communes limitrophes) ne sont pas pris en compte par le réseau de liaisons douces.

Orientation 3 :

Faciliter l'accès aux pôles de services et autres pôles d'emplois

Relier les communes aux pôles de services qui leur sont proches par des aménagements de liaisons douces :

- ✓ *Entre Cerny et Itteville.*
- ✓ *Entre l'ensemble des communes du plateau (Auvernaux, Champcueil, Nainville-les-Roches) vers Ballancourt et Mennecy.*
- ✓ *Reliant les secteurs résidentiels d'Itteville à La Ferté-Alais.*
- ✓ *Depuis Ballancourt et Chevannes vis-à-vis de l'hôpital de Champcueil.*

Relier les communes aux pôles d'emplois qui leur sont proche par des aménagements de liaisons douces :

- ✓ *La zone d'activités du Bouchet est desservie par une liaison nord/sud (Itteville – Vert-le-Grand) et par une liaison transversale (Ballancourt – Vert-le-Petit)*
- ✓ *La zone d'activités « Les Bordes » au nord de Vert-le-Grand ainsi que la future zone d'activité d'Ormoy sont desservies par le réseau proposé.*
- ✓ *La zone d'activités Montvrain 1, Créapole et la future zone Montvrain 2.*

Objectif commun :

Assurer de manière sécurisée les relations communales et intercommunales sur la base d'itinéraires vélos facilitant l'accès aux principaux pôles d'intérêt du territoire et l'intermodalité vis à vis du réseau de transport collectif

Les aménagements existants ne prennent pas en compte l'accès des habitants aux forêts, aux parcours forestiers et aux espaces de loisirs dans le cadre d'itinéraires de promenades.

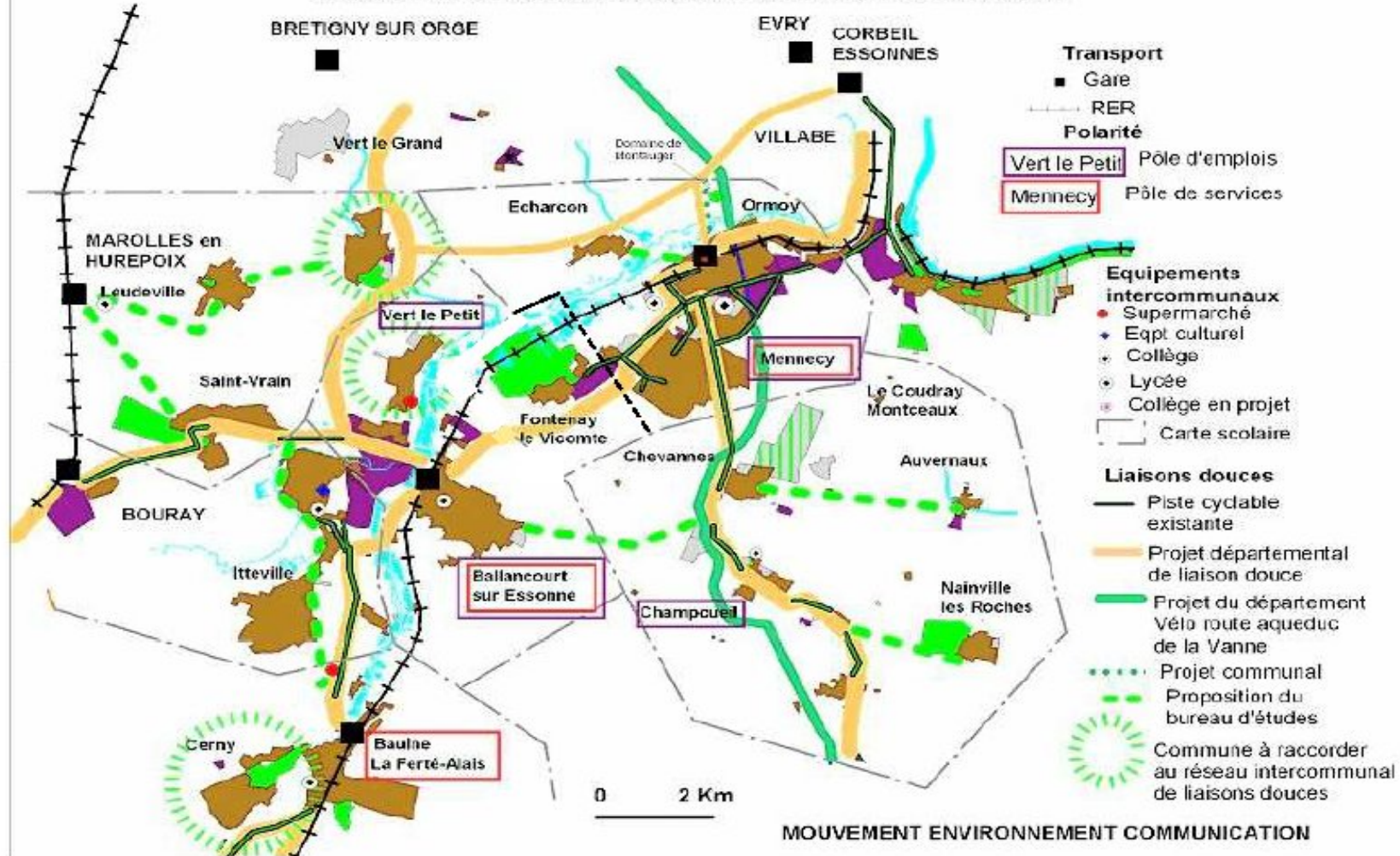
Orientation 4 :

Favoriser l'accès aux espaces naturels, espaces de loisirs et de détente

Définition d'itinéraires de promenades prenant en compte :

- ✓ *Les itinéraires de vélo-découverte de l'Essonne, la Forêt des Grands Aaux, le Château de Courances, le Moulin Grenat, le monument historique dans le Bois des Pauvres, le domaine départemental de Montauger, etc.*
- ✓ *Le Schéma propose un itinéraire de promenade entre Champcueil et Milly-la-Forêt et un circuit entre Echarcon, Vert-le-Grand et Vert-le-Petit sur la RD26 (Schéma Départemental de Liaisons Douces).*
- ✓ *Découverte de la forêt régionale de Saint-Vrain.*
- ✓ *La nécessaire cohabitation de la circulation d'engins agricoles sur des chemins également ouverts à la promenade de randonneurs et de cavaliers.*

PROPOSITION DE LIAISONS DOUCES A L'ECHELLE DU VAL D'ESSONNE



C – Propositions d'itinéraires

Secteur : La Ferté-Alais – Baulne – Cerny

La Ferté-Alais

Le réseau d'aménagements cyclables sur la commune de La Ferté-Alais doit permettre :

- ✓ de relier le Nord et le Sud de la commune
- ✓ de desservir le centre, le collège, la gare ainsi que les équipements situés au sud de la commune
- ✓ de desservir les différents quartiers résidentiels.

Les axes structurants de la commune desservant les principaux équipements et quartiers résidentiels doivent faire l'objet d'aménagements spécifiques pour les vélos.

En termes d'aménagement, il s'agira de proposer des aménagements spécifiques en bordure de chaussée, type bandes unidirectionnelles et bilatérales.

Itinéraire : rue G. Haren, rue G. Hautot (desserte de la gare), rue de la gare, rue Eugène Millet, rue du Docteur Amodru, Boulevard de Presle

La rue E. Rostand n'est pas inscrite dans l'itinéraire proposé en raison de la présence d'une sente qui lui est parallèle.

Ces aménagements seront rendus possibles d'autant que le centre-ville sera soulagé de la circulation de transit par le projet d'itinéraire conseillé car le transit passe actuellement par les rues Hautot et Millet.

La voirie du centre-ville de la commune devra faire l'objet d'un partage entre les différents modes de déplacement.

Il s'agira d'assurer une bonne cohabitation entre les différents modes de déplacement sur la chaussée, par le biais d'aménagements du type Zone 30 et/ou jalonnement.

Type d'aménagement	Secteur concerné
Bandes cyclables unidirectionnelles et bilatérales	Rue G. Haren, rue G. Hautot (desserte de la gare), rue de la gare, rue Eugène Millet, rue du Docteur Amodru et Boulevard de Presle
Zones 30 et Jalonnement	Rue du centre-ville de la commune

Baulne

Type d'aménagement	Secteur concerné
Bandes cyclables unidirectionnelles et bilatérales	Rue G. Haren

Cerny

Le réseau d'aménagements cyclables sur la commune de Cerny doit permettre :

- ✓ de desservir le lycée professionnel et le complexe sportif
- ✓ de desservir les secteurs résidentiels de la commune
- ✓ de se raccorder à La Ferté-Alais.

L'itinéraire liaisons douces proposé à l'échelle de la commune s'inscrit en complément et dans la continuité des projets de pistes cyclables.

L'itinéraire de circulations douces proposé à l'échelle de la commune emprunterait des voies où se concentre le trafic de transit.

Itinéraire : rue des Deux Parcs (accès au lycée professionnel Montmirault, RN191), rue Degommier, rue du Château, rue Damiot, Chemin des Carreaux ou des Marats (accès au complexe sportif, RN191).

Type d'aménagement	Secteur concerné
Bandes cyclables unidirectionnelles et bilatérales	Rue des Deux Parcs (accès au lycée professionnel Montmirault, RN191), rue Degommier, rue du Château, rue Damiot et Chemin des Carreaux ou des Marats (accès au complexe sportif, RN191) Rue de la Ferme (pour se connecter à La Ferté-Alais)
Zones 30	Rue Degommier devant la mairie

Secteur : Ballancourt – Vert-le-Petit

Ballancourt

Les itinéraires consisteraient à relier les différents polarités et équipements aux secteurs résidentiels de la commune d'est en ouest.

Type d'aménagement	Secteur concerné
Bandes cyclables unidirectionnelles et bilatérales	Entre la gare, le collège Le Saussay, le groupe scolaire Saint-Martin, le supermarché, le centre ville et le stade municipal. Rue des Ecoles et rue Pierre Curie pour récupérer le collège et le gymnase rue du Général Canclaux, avec une nouvelle petite liaison vers la gare. Avenue de la Croix Boissée et rue de la Station car le reliquat de transit qui passe rue de la Station diminuerait grâce à la déviation d'Itteville (pavillons rue de la Croix Auvert en bout), Gare de Ballancourt.
Jalonnement	Rue du Martroy afin de desservir la bibliothèque et le conservatoire.
Cheminements piétons/vélos existants	Sur un axe nord/sud : <ul style="list-style-type: none"> ✓ Rue des Pierreux en allant vers le rue Ampère (axe nord/sud), il s'agirait de retrouver la rue de l'Aunette : poste et centre-ville. ✓ De l'école de la Croix Boissée, allée des Bouleaux, RMS de la Briffe, Impasse Eugène Mattin, traversée de rue Martroy pour arriver sur le centre de loisirs, le groupe Ferry, la bibliothèque et le conservatoire de musique (plus halte garderie).
Zone 30	Rue du Général de Gaulle au niveau du centre ville de la commune, entre la rue de Martroy et la rue de l'Aunette.

Vert-le-Petit

Les itinéraires proposés permettraient de mieux se déplacer dans la commune jusqu'au Bouchet pour ensuite rejoindre le collège et la gare de Ballancourt (et vice-versa de Ballancourt vers le Bouchet pour le schéma de Ballancourt).

A l'échelle communale, le schéma proposé consisterait à relier les secteurs résidentiels Marcel Charon et son ensemble sportif Armand Louis jusqu'au centre commercial rue Berthollet.

Type d'aménagement	Secteur concerné
Jalonnement	Rues Charon et Amand Louis
Bandes cyclables unidirectionnelles et bilatérales	Rue du Général Leclerc et rue de la Liberté. Rue du Bouchet dans le même esprit que la rue du Général Leclerc <i>La présence de bandes cyclables devrait inciter les automobilistes à respecter les limitations de vitesse en centre ville.</i>
Piste cyclable bidirectionnelle séparée de la chaussée	Rue Lavoisier pour accéder à Ballancourt

Plan de circulation	<p>L'action sur le plan de circulation constitue un outil adapté pour rallonger et compliquer les parcours quand des automobilistes utilisent une voie communale en évitement.</p> <p>Il est proposé un rallongement et une complexification des parcours par une circulation en boucle ruelle Pichot – rue de la Ferme ce qui incitera à repasser par l'axe central au lieu de l'avenue du Général de Gaulle.</p>
----------------------------	--

Secteur : Mennecy – Ormoy – Echarcon

Mennecy

- Le réseau d'aménagements cyclables proposé sur la commune de Mennecy doit permettre :
- ✓ d'assurer une continuité avec les pistes cyclables existantes sur la RD191 et la RD153
 - ✓ de desservir les équipements, le centre ville et la gare de la commune.

Premier itinéraire : Gare RER, rue du Général Leclerc, rue du Général Pierre, rue de la Fontaine.

La connexion avec les pistes cyclables existantes au niveau de la Place de l'Europe permet d'assurer pour les habitants de la commune des itinéraires continus entre le nord et le sud de la commune.

Type d'aménagement	Secteur concerné
Bandes cyclables unidirectionnelles et bilatérales	Rue du Général Leclerc
Zone 30	Rue du Général Pierre
Jalonnement	Rue de la Fontaine

Actuellement, la rue de la Fontaine est un second parcours possible, dit d'exutoire pour les flux VP par rapport à l'avenue de Milly. Elle est sécurisée et la vitesse ne peut dépasser 30km/h. Il est à noter qu'elle se situe dans la continuité de la rue du Général Pierre (centre, vieux village) et surtout de la rue du Général Leclerc (gare). Or, cette situation évoluera dans un sens favorable aux déplacements en vélo grâce au plan de circulation et aux différents projets de voirie qui auront pour effet d'alléger la circulation dans cette partie centrale et dans la rue du Général Leclerc.

Ces aménagements seront donc rendus possibles d'autant que le centre-ville sera soulagé de la circulation de transit par les projets de voirie, une partie du transit passant actuellement par ces rues.

Second itinéraire : Gare, rue du Général Leclerc, avenue de la Jeannotte.

La connexion avec les pistes cyclables existantes au niveau du rond-point De Lattre de Tassigny permet d'assurer aux habitants de la commune une continuité d'itinéraire cyclable entre l'est et l'ouest de la commune.

Toutefois, compte tenu de la configuration des lieux, ce type d'aménagement ne pourra être réalisé rue du Bel Air et rue du Bois Chapet.

Type d'aménagement	Secteur concerné
Bandes cyclables unidirectionnelles et bilatérales	Rue du Général Leclerc et avenue de la Jeannotte

Troisième itinéraire : Marais municipaux de la patte d'oie, gare RER, Avenue Darblay, entrée du parc de Villeroy, Carrefour de l'Europe

Il s'agit du projet inscrit au PLU de Mennecy en page 19 du PADD. Une partie de la piste cyclable existe déjà du carrefour de l'Europe au Collège. Cette piste cyclable permet d'unir la RD 153 et la RN 191 sans passer par le centre ville.

Elle crée une communication entre Lisses, Mennecy, Fontenay-le-Vicomte ou Chevannes. Pour les mennecois, elle donne la possibilité de rejoindre la gare RER, le Parc de Villeroy (centre culturel municipal), la maison intergénération, le collège de Villeroy, la mairie annexe, la Poste, la Piscine Départementale, le complexe sportif Alexandre Rioleau et le futur centre administratif de la Croix Champêtre.

Type d'aménagement	Secteur concerné
Piste cyclable bidirectionnelle	RD 153 (Rue de Paris), Avenue Darblay

Ormoy

Cette commune est concernée par les projets de voirie touchant Mennecy (futur barreau, suppression du PN). L'allègement et la fluidification du trafic VP qui en résulteront pour la voirie d'Ormoy permettra d'envisager des aménagements cyclables dans la commune pour rejoindre les pôles attractifs de Mennecy. Dans ce cas, ces aménagements pourront se raccrocher au Schéma de circulations douces proposé pour Mennecy (idem pour Echarcon).

Echarcon

Il s'agit de rattacher la commune à la gare, ainsi qu'au collège et au lycée de Mennecy. L'itinéraire emprunte la route d'Echarcon, et traverse le PN 20. Le projet de fermeture du PN 20 aurait des conséquences très pénalisantes du fait de l'effet coupure ainsi occasionné et des détours rendus obligatoires. Ceci entraînerait un recours systématique à la voiture plutôt qu'aux circulations douces. Dans l'hypothèse de fermeture du PN 20, une possibilité consisterait pour les cyclistes à longer la voie ferrée à partir de la route d'Echarcon, jusqu'à la RD153. Un projet de souterrain permettrait alors de traverser la voie ferrée pour rejoindre le collège et le lycée de Mennecy.

Secteur : Itteville

Le réseau d'aménagements cyclables proposé sur la commune d'Itteville doit permettre :

- ✓ de relier les polarités de la commune (salle M. Cerdan, centre G. Brassens et collège Les Plantes – La Garenne, bibliothèque, poste) aux secteurs résidentiels de l'Épine du Bourg et de la Butte.
- ✓ d'accéder à la gare de Bouray.
- ✓ d'accéder à la zone commerciale Bricomarché, Intermarché et Mac Donald.
- ✓ d'assurer la jonction entre la RD8 et la RD449.

Type d'aménagement	Secteur concerné
Pistes cyclables bidirectionnelles séparées de la chaussée	Prolongement de la piste sur le RD449 jusqu'à la rue de la Croix Boissée
Bandes cyclables unidirectionnelles et bilatérales	Rue de la Croix Boissée Route de Saint-Vrain <i>Ces aménagements seront donc rendus possibles d'autant que la RD8 sera soulagée de la circulation de transit par le projet de déviation.</i>
Zone 30	Rue Saint-Germain

La route de Saint-Vrain possède un stationnement en quinconce sur la portion située entre l'entrée du bourg et la nouvelle mairie. Une variante pourrait être d'emprunter un chemin piétonnier parallèle.

Secteur : Leudeville – Saint-Vrain – Marolles-en-Hurepoix

Leudeville

Le schéma proposé consisterait à aménager un itinéraire vélo sur l'ensemble de l'axe central composé de trois rues et de trois carrefours principaux. Le but de cet aménagement est de relier les secteurs résidentiels de la commune au centre de Leudeville, au pôle de services de Saint-Vrain et de Marolles-en-Hurepoix, ainsi qu'à la gare de Marolles-en-Hurepoix.

Itinéraire : Mise en place de deux pistes unidirectionnelles pour vélo en prolongement de la rue du Bois Bouquin sur la Grande Rue et de la rue de la Croix Boissée.

Saint-Vrain

Le schéma consisterait à aménager un itinéraire vélo sécurisé sur l'ensemble de l'axe central (Petit Saint-Vrain, Libération, Saint-Caprais) et les deux carrefours aux entrées du centre de la commune, afin de rendre plus accessibles les parties est et ouest de la commune, le collège et la gare de Marolles-en-Hurepoix.

En raison d'un flux de transit rue Bazile utilisée comme voie de contournement (accès CV1), il pourrait être proposé **un rallongement et une complexification des parcours dans la rue Bazile par le plan de circulation** afin que les automobilistes soient incités à réutiliser le CV1.

Le parking Espace des Jardins situé derrière l'église à proximité du centre est sous utilisé par les automobilistes qui viennent acheter dans le centre et par les commerçants qui se garent devant leurs propres commerces.

La modification du plan de circulation rue Bazile permettrait d'orienter également les automobilistes «visiteurs du centre», sur le parking Espace des Jardins.

Secteur : Auvernaux, Champcueil, Chevannes, Echarcon, Fontenay-le-Vicomte, Nainville-les-Roches, Vert-le-Grand

Le schéma dans ces communes devra permettre des parcours directs et sécurisés à pied et en vélo notamment au niveau des carrefours, des traversées et des trottoirs pour relier les secteurs pavillonnaires et les équipements de la commune.

Vert-le-Grand

L'axe structurant de la commune (rue des Sablons et rue de la Croix Boissée) devra faire l'objet d'un aménagement spécifique pour les vélos type bandes cyclables unidirectionnelles et bilatérales.

Autres communes

Dans le but de sécuriser les déplacements vélos, les axes principaux des communes devront faire l'objet d'aménagements particuliers en fonction de leur configuration et de leur environnement urbain.

Il s'agira de proposer dans le cadre d'études de faisabilité :

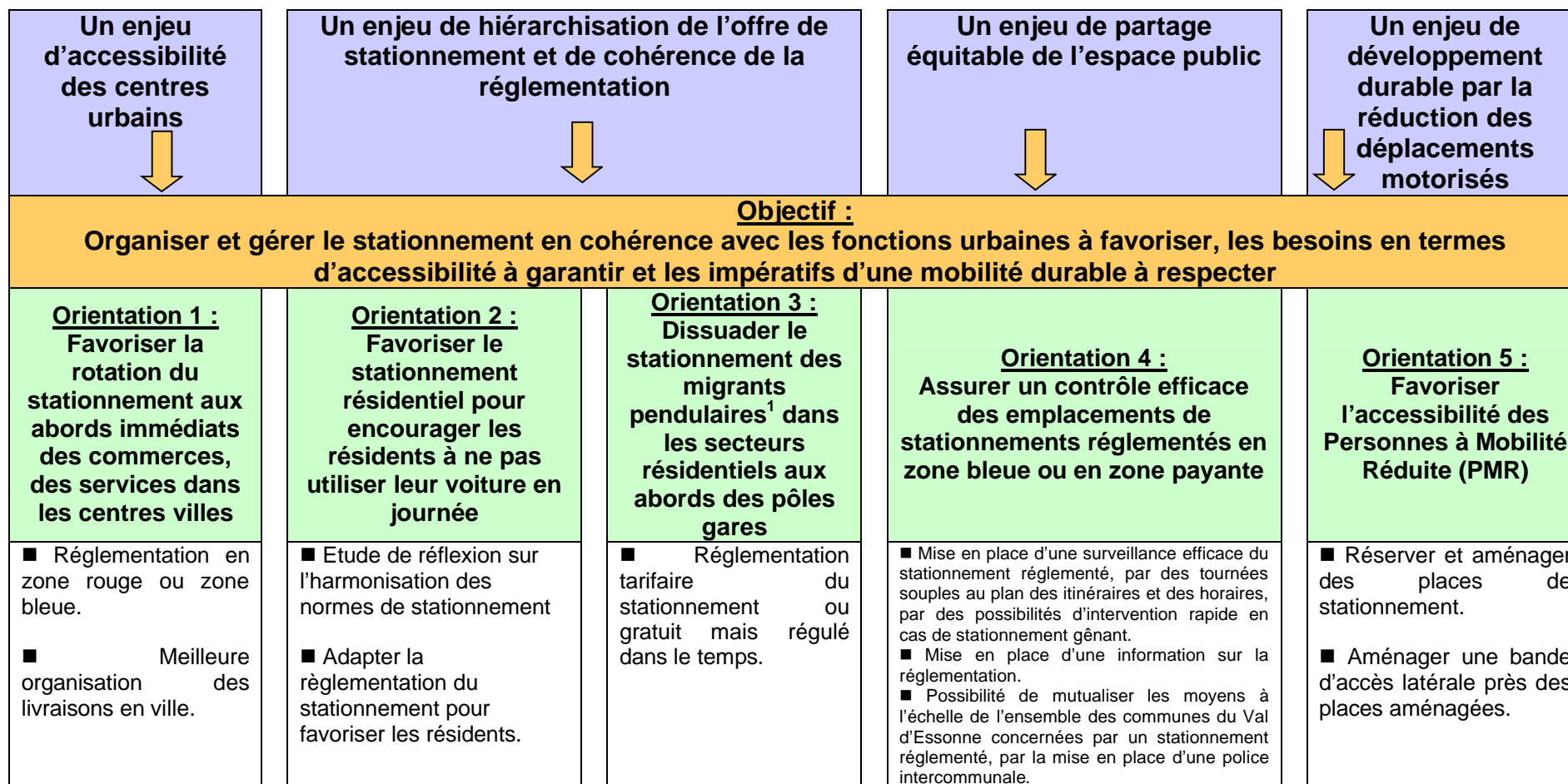
- ✓ soit des aménagements favorisant une dissociation des différents modes de déplacements (bandes cyclables unidirectionnelles et bilatérales, piste cyclable bidirectionnelle)
- ✓ soit des aménagements favorisant la cohabitation des différents modes sur la chaussée tels que du jalonnement ou des zones 30.

Pour assurer une continuité de parcours pour les vélos depuis les secteurs pavillonnaires jusqu'au centre des communes, le régime de priorité sur l'axe principal des communes pourrait être modifié.

Les vélos provenant d'une voie secondaire perpendiculaire à la voie principale auraient la priorité par la mise en place d'un stop sur l'axe principal traversant la commune.

LIVRAISONS EN VILLE ET STATIONNEMENT

■ Enjeux, objectif, orientations et actions concernant le stationnement et les livraisons en ville (Tableau de synthèse)



¹ Migrations pendulaires : déplacements quotidiens domicile-travail

■ Principes de la réglementation du stationnement

Le stationnement est gros consommateur d'espace public et concurrence d'autres usages de la voie, notamment au détriment des transports collectifs, des piétons et des vélos. Cependant, le stationnement conditionne également l'accessibilité des commerces et des secteurs résidentiels.

Pour une commune, le plan de stationnement constitue un outil à même de gérer un usage sélectif de la voirie et de réguler le flux de voiture.

Dans le cadre du PLD du Val d'Essonne, les préconisations en matière de réglementation du stationnement ciblent plus particulièrement deux types d'espaces urbains que sont les rues commerçantes de centre ville d'une part et les pôles gare d'autre part.

En ce qui concerne les secteurs où la rotation du stationnement est un critère important pour favoriser l'accès aux commerces, deux modes de régulations peuvent être retenus :

- ✓ **La zone rouge.** Il s'agit d'un stationnement payant qui vise à favoriser une forte rotation (durée maximale de stationnement : 2h) dans des environnements de centre-ville, aux abords des commerces et des services quand différentes demandes de stationnement rentrent en concurrence (dont du stationnement de moyenne et longue durées). Compte tenu de son objectif, la zone rouge n'est pas ouverte au stationnement des résidents. Ce dispositif permet une rotation d'environ sept véhicules à la journée par emplacement.
- ✓ **La zone bleue.** Ses objectifs sont les mêmes que ceux de la zone rouge, tout en maintenant un principe de gratuité. Elle concerne les emplacements de stationnement aux abords des commerces en centre-ville, d'équipements ou de services en périphérie de centre-ville, dans des secteurs où la demande de stationnement est forte, notamment compte tenu de la présence d'un pôle gare. Dans les secteurs réglementés en zone bleue, il n'y a pas de dérogation possible pour autoriser le stationnement résidentiel. Ce dispositif permet une rotation d'environ cinq véhicules à la journée par emplacement.

En ce qui concerne les secteurs situés aux abords des secteurs réglementés en zone rouge ou en zone bleue, où il faut favoriser le stationnement résidentiel et dissuader le stationnement à la journée des migrants alternants, deux modes de régulations sont possibles :

- ✓ **La zone orange.** Il s'agit d'une zone tarifée qui autorise le stationnement de moyenne durée tout en dissuadant le stationnement des actifs. Elle concerne des rues qui se situent aux abords du secteur réglementé en zone rouge et/ou dans un périmètre de 600m autour d'un pôle gare. Les résidents peuvent bénéficier d'une tarification préférentielle (voire de la gratuité) pour y stationner à la journée. Ce dispositif permet une rotation d'environ cinq véhicules à la journée par emplacement.
- ✓ **La zone verte.** Ses objectifs sont les mêmes que ceux de la zone orange, tout en maintenant un principe de gratuité. Elle permet un stationnement à la demi-journée, en dissuadant le stationnement des actifs. Pour les riverains, le stationnement n'est pas limité dans le temps, à condition d'apposer une carte résident délivrée par la mairie. La zone verte concerne des secteurs en marge de la zone orange et/ou des secteurs principalement résidentiels proches d'un générateur de trafic pour lesquels le stationnement des riverains doit être préservé.

En ce qui concerne les zones orange et rouge, un principe de gratuité de la 1^{ère} demi-heure de stationnement peut-être retenu.

■ Le stationnement des PMR

A – Préconisations : Respect et mise aux normes des emplacements de stationnement réservés aux GIG – GIC

Normes d'aménagement des emplacements GIG-GIC (Sources : Circulaire 2000-51 du 23 juin 2000, relative à l'accessibilité aux voies publiques par les personnes handicapées – rapport de juin 2006 de l'association mobile en ville)

La circulaire prévoit :

- ✓ De réserver et d'aménager une place de stationnement par tranche ou fraction de cinquante places. Dans le cadre de projets globaux aboutissant à la réalisation d'au moins cinquante places de stationnement, c'est sur l'ensemble de ces projets globaux qu'il conviendra de calculer le nombre de places réservées.
- ✓ L'aménagement d'une bande d'accès latérale, à côté des places aménagées, d'une largeur d'au moins 0,80 m, ce qui porte la largeur totale de l'emplacement à un minimum de 3,30 m. La largeur de la place réservée est à respecter impérativement, de plain-pied, en dehors de tout obstacle et de toute circulation automobile, pour permettre une bonne approche des véhicules par les personnes circulant en fauteuil roulant. Les emplacements longitudinaux doivent permettre au conducteur de sortir sans danger du véhicule par la portière gauche. Il est recommandé de prévoir une hauteur de passage minimale de 2,15 m pour faciliter l'accès des véhicules adaptés aux besoins des personnes en fauteuil roulant. En principe, les emplacements doivent être répartis également sur la voirie.




L'usage des « places handicapées » est réservé aux titulaires de la carte de stationnement pour personnes handicapées, dont les modalités et les critères de délivrance ont été modifiés par la loi du 22 février 2005 (pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées). Cette carte peut désormais être délivrée à toute personne « atteinte d'un handicap qui réduit de manière importante et durable sa capacité et son autonomie de déplacement à pied ou qui impose qu'elle soit accompagnée par une tierce personne dans ses déplacements » (art. L. 241-3-2 du Code de l'action sociale et des familles). Elle permet à son titulaire ou à la tierce personne qui l'accompagne d'utiliser, dans les lieux de stationnement ouverts au public, les places réservées et aménagées à cet effet.

La carte de stationnement pour personnes handicapées est délivrée par le préfet conformément à l'avis d'un médecin, au minimum pour un an et au maximum pour dix ans. La demande doit être adressée à la maison départementale des personnes handicapées (art. R. 241-16 et R. 241-17 du Code de l'action sociale et des familles). Les critères d'appréciation d'une mobilité pédestre réduite et de la perte d'autonomie dans le déplacement sont fixés par un arrêté du 13 mars 2006 (NOR : SANA0621488A).

B – Signalisation

L'arrêté du 31 août 1999 prévoit simplement que les emplacements réservés sont signalés « conformément à la réglementation en vigueur ». Cette signalisation a pour objectif de matérialiser l'interdiction de stationnement édictée par le maire.

La signalisation réglementaire est la suivante (arrêté du 24 novembre 1967 relatif à la signalisation des routes et des autoroutes).

	Panneau B6a 1 Stationnement interdit (art. 4 de l'arrêté du 24 novembre 1967)
	Panneau M6a indiquant que le stationnement est gênant au sens de des articles R. 417-10 et R. 417-11 du code de la route, et que le véhicule en stationnement peut être mis en fourrière (article 2-1)
	Panneau M6h signalant que le stationnement est réservé aux véhicules utilisés par les personnes handicapées à mobilité réduite : grands invalides civils, grands invalides de guerre ou titulaires des titres mentionnés à l'article L. 2213-2, 3°, du code général des collectivités territoriales (article 2-1)
	Une marque au sol, de couleur blanche : le pictogramme représentant une silhouette dans un fauteuil roulant, peint sur un emplacement de stationnement ou sur ses limites, rappelle que cet emplacement est réservé au stationnement des véhicules utilisés par les personnes handicapées à mobilité réduite

Ces prescriptions revêtent un caractère obligatoire, particulièrement en ce qui concerne les panneaux qui sont normalisés. Le marquage au sol doit impérativement comporter, pour respecter les exigences de l'arrêté du 24 novembre 1967, le pictogramme handicapé de couleur blanche, sur l'emplacement lui même (il peut alors être de grande dimension), à l'extérieur ou sur la ligne de marquage. Mais les autorités municipales demeurent libres de compléter ou d'aménager ce marquage pour le rendre plus évident pour les automobilistes : emplacement peint en bleu, marquage débordant largement sur la chaussée, petit pictogramme handicapé répété à plusieurs endroits de la ligne extérieure de marquage de l'emplacement, etc. Les initiatives des services de voirie en ce domaine sont variées.

C – Respect des emplacements réservés

Le contrôle du respect des emplacements réservés aux personnes handicapées à mobilité réduite appartient aux forces de police (police nationale, gendarmerie nationale, police municipale désormais habilitée à constater les infractions au stationnement).

Le stationnement ou l'arrêt sur un emplacement réservé aux véhicules portant une carte de stationnement de modèle communautaire pour personne handicapée, ou un macaron GIC ou GIG, est considéré par le Code de la route comme gênant (art. R. 417-11, I, 3°). L'infraction est punie de l'amende prévue pour les contraventions de la 4^{ème} classe. Le montant de l'amende, en cas de condamnation pénale, est au plus de 750 € (art. 131-13 du Code pénal). Le montant de l'amende forfaitaire, dont le paiement éteint l'action publique, est de 135 €, majorée à 375 € à défaut de paiement dans les 30 jours (pas d'amende minorée si paiement dans les trois jours), sans retrait de point. Le véhicule peut également être mis en fourrière.

■ Actions concernant le stationnement et les livraisons dans les secteurs centraux

Objectif commun :

Organiser et gérer le stationnement en cohérence avec les fonctions urbaines à favoriser, les besoins en termes d'accessibilité à garantir et les impératifs d'une mobilité durable à respecter

Constats :

- ✓ *Sur-occupation de la voirie et de l'espace public dans les centres-villes et centres-bourgs par des voitures en stationnement (stationnement longue durée, stationnement illicite)*
- ✓ *Conflits d'usage ponctuels mais récurrents du fait de pratiques de stationnement illicites aux abords des commerces*
- ✓ *Stationnement de longue durée qui pénalise l'accessibilité des commerces et reporte le stationnement minute sur du stationnement illicite (double file).*

Secteurs concernés : *centre-ville de Ballancourt, Champcueil, La Ferté-Alais (difficultés de stationnement aux abords des commerces du centre-ville), Mennecy (stationnement illicite face aux commerces, sur-occupation de la place de l'église par les voitures en stationnement), Vert-le-Grand, Vert-le-Petit (stationnement illicite devant les commerces), Chevannes (voitures ventouses rue Bosseline, rue de la Libération et rue des Ecoles), et Itteville (stationnement non réglementé et saturé dans le centre-ville, quartier de l'Eglise).*

Orientation 1 :

Favoriser la rotation du stationnement aux abords immédiats des commerces, des services dans les centres villes et centres bourgs

Meilleure visibilité et affectation de l'offre de stationnement dans les centres-villes et centres-bourgs

Favoriser l'utilisation des parkings de proximité jouxtant les centres :

- ✓ Par un jalonnement adapté
- ✓ En les réglementant en zone bleue pour favoriser la rotation des véhicules ou en zone orange payante
- ✓ En aménageant les cheminements entre ces parkings et les commerces du centre-ville.

Réglementer le stationnement en centre-ville ou centre-bourg en instaurant un stationnement payant de type zone rouge, aux abords immédiats des commerces, pour favoriser une forte rotation du stationnement, ou étendre des zones bleues existantes. Le stationnement résidentiel de longue durée est interdit sur ces emplacements. Les rues situées aux abords immédiats de la zone rouge devront être régulées en zone orange, ouvertes au stationnement résidentiel. Le stationnement résidentiel sur zone orange peut-être gratuit ou payant avec un tarif préférentiel.

Reconquérir des espaces publics en protégeant physiquement certains espaces piétons aujourd'hui occupés illicitement par du stationnement (double bordure, éléments végétaux, bornes, barrières, etc.).

Surveillance effective des emplacements de stationnement régulés

Mise en place d'une surveillance efficace du stationnement réglementé, par des tournées souples au plan des itinéraires et des horaires, par des possibilités d'intervention rapide en cas de stationnement gênant.

Mise en place d'une information sur la réglementation.

Possibilité de mutualiser les moyens à l'échelle de l'ensemble des communes du Val d'Essonne concernées par un stationnement réglementé, par la mise en place d'une police intercommunale.

Meilleure organisation des livraisons en ville

Harmonisation des horaires de livraisons et de collecte des ordures ménagères sur les axes commerçants des centres-villes et centres-bourgs.

Il s'agit d'adapter la réglementation au plan des horaires dans les secteurs centraux aux heures effectives de livraisons selon les types de commerces (de type pharmacies, supérettes) afin de faciliter les conditions de livraisons et de ne pas être source de conflit d'usages au moment où les déplacements sont les plus nombreux (heures de pointe).

Il est donc nécessaire d'homogénéiser les plages horaires autorisées pour les livraisons et la collecte des ordures ménagères. Les livraisons et les collectes d'ordures aux heures de pointe du matin et du soir pourront être limitées afin de ne pas entraver dans certains cas le fonctionnement des lignes de TC.

La révision du régime des livraisons et des enlèvements de marchandises devra également permettre d'harmoniser les tonnages et les gabarits pris en compte dans ces réglementations et d'assurer des itinéraires spécifiques, autorisés et/ou conseillés.

Une mesure vise par exemple à interdire les livraisons (pour les véhicules de plus de 3,5 tonnes) dans des tranches horaires de fin d'après-midi (16h30-19h), pour éviter que l'arrêt des camions ne gêne la circulation des autres modes et usagers (conflits d'usages) et n'entrave la fluidité de circulation.

Création de « Points – Stop »

Il s'agit de favoriser une très forte rotation des véhicules en stationnement dans la tranche horaire où se concentrent les besoins de livraisons, par la mise en place d'un dispositif de gestion de l'horaire du stationnement de surface et de la réglementation des heures de livraison en concertation avec les acteurs concernés : commerçants et transporteurs.

En augmentant la rotation du stationnement, on offre plus de capacité d'accueil pour les livraisons au plus près des établissements.

Les secteurs concernés par ce dispositif sont les rues des centres-villes, axes commerçants générant du trafic de livraison.

Dans ces rues, il s'agit de limiter le stationnement gratuit entre 9h00 et 11h30 (tranche horaire à moduler en fonction des pratiques observées) à 10 minutes (zone bleue modifiée ou stationnement gratuit dans les rues où le stationnement est payant). Tous les emplacements de stationnement sont alors ouverts aux voitures particulières et aux voitures utilitaires. Dans cette tranche horaire, les besoins de stationnement de plus de 10 minutes sont renvoyés vers les parkings de proximité, ou vers des rues annexes.

Au delà de 11h30, le stationnement redevient soit payant, soit régulé par la zone bleue avec une durée de stationnement autorisée de plus longue durée.

Pour être efficace, cette action doit s'accompagner d'une communication et d'un contrôle renforcé.

Par ailleurs, le choix des emplacements devant être régulés par ce dispositif doit se faire en concertation avec les acteurs concernés (commerçants, transporteurs) en fonction de leur nombre et de leur localisation.

Les intérêts de ce dispositif sont :

- ✓ De ne plus geler les emplacements réservés aux livraisons qui ne sont pas utilisés une grande partie de la journée et qui sont souvent jugés mal localisés par les livreurs qui souhaitent se garer au plus près des établissements qu'ils desservent.
- ✓ L'action proposée peut, au vu de l'enjeu de fluidité de circulation, voiture et bus, entraîner une moindre gêne des bus par la diminution du stationnement en double file et donc favoriser une augmentation de la vitesse et la régularité des bus sur des voies à gabarit étroit.

■ Actions concernant le stationnement résidentiel

Objectif commun :

Organiser et gérer le stationnement en cohérence avec les fonctions urbaines à favoriser, les besoins en termes d'accessibilité à garantir et les impératifs d'une mobilité durable à respecter

Constats :

- ✓ *Ballancourt : Les normes dans le POS imposent deux places de parking sur la parcelle pour un logement.*
- ✓ *Baulne : Stationnement abusif sur la voie publique – Sur-occupation de l'espace public par les voitures (stationnement résidentiel) au détriment du stationnement à l'intérieur des propriétés.*
- ✓ *Cerny : Difficulté de stationnement des résidents rue du Pont de Villiers et rue de Longueville. Stationnement illicite sur trottoir très répandu à l'échelle de la commune.*
- ✓ *Champcueil : Difficulté de stationnement des résidents rue de la Bigotte, quartier du Couvent, Mairie, Eglise et rue du Puits*
- ✓ *Chevannes : Difficulté de stationnement pour les résidents rue de la Libération et rue Bosseline*
- ✓ *Echarcon : Difficulté de stationnement rue de la Montagne et rue des Sablons.*
- ✓ *Fontenay-le-Vicomte : Difficultés de stationnement Grande Rue et Rue de la Croix Boissy*
- ✓ *Itteville : Difficulté de stationnement pour les résidents du centre-ville.*
- ✓ *La Ferté-Alais : Difficulté de stationnement pour les résidents dans les rues du centre-ville réglementées en zone bleue.*
- ✓ *Vert-le-Grand : Difficulté de stationnement pour les résidents en soirée, rue de la Poste, des n° 1 à 3 rue des Sablons et des n° 34 à 38 rue des petits Douzains.*

Orientation 2 :

Favoriser le stationnement résidentiel pour encourager les résidents à ne pas utiliser leur voiture en journée

Etude de réflexion sur les normes de stationnement

Il s'agit d'envisager de manière cohérente la règle U12 des PLU pour harmoniser dans la mesure du possible les normes en ce qui concerne la construction de places de stationnement :

- ✓ Stationnement des actifs sur leur lieu de travail
- ✓ Stationnement des habitants à leur domicile
- ✓ Stationnement des vélos dans tous les types de constructions (vocation résidentielle, vocation de travail, vocation commerciale).

Ces normes pourront être modulées selon :

- ✓ Le profil des secteurs urbains vis-à-vis d'un certain nombre de paramètres, tels que la desserte des transports collectifs, les problèmes de congestion, le niveau de saturation de l'offre de stationnement public, le taux de motorisation des ménages et la part modale des actifs utilisant la voiture pour se rendre au travail.
- ✓ Le type de logement ou d'établissement, tels que les logements collectifs ou individuels, les établissements commerciaux, activités industrielles et artisanales, activités tertiaires, bureaux.

Les objectifs recherchés sont :

- ✓ Diminuer le recours à la voiture des actifs en contraignant le stationnement sur le lieu de travail au profit des modes alternatifs : règles contraignantes dans les secteurs bien desservis par les transports collectifs, règles plus souples dans les autres secteurs.
- ✓ Dissuader les habitants à utiliser leur voiture en journée, en favorisant le stationnement résidentiel.
- ✓ Développer l'usage du vélo en assurant une capacité de stationnement suffisante.

A titre d'information le tableau ci-après indique : les Normes de stationnement automobile et deux-roues (normes en vigueur dans les communes d'Ile-de-France ayant réalisé un PLD)

Type de construction	AUTOMOBILE		DEUX-ROUES
	Secteurs de centre-ville – secteurs proches d'un point d'accès au réseau lourd	Autres secteurs	Secteurs de centre-ville proches d'un point d'accès au réseau lourd
Logement collectif HLM	1 place de stationnement par logement (quelque soit le nombre de pièces du logement)	1 place de stationnement par logement (quelque soit le nombre de pièces du logement)	Minimum de 2% de la SHON (espaces dédiés deux-roues et poussettes)
Logement collectif (secteur privé)	1 place pour 100 m ² de SHON, si les places sont non attribuées et en parking collectif	1 place par logement (pour les logements de 4 pièces ou plus petits. 2 places par logement de 5 pièces ou plus grands	Minimum de 2% de la SHON (espaces dédiés deux-roues et poussettes)
Logement individuel	1 place pour une surface de 120m ² de SHON, 1 place supplémentaire par tranche additionnelle de 120m ² de SHON	1 place pour une surface de 120m ² de SHON, 1 place supplémentaire par tranche additionnelle de 120m ² de SHON	
Bureaux, activités tertiaires	15% à 25% de la SHON	25% à 30% de la SHON	Minimum de 1% de la SHON
Activités industrielles et artisanales	Pour les établissements inférieurs à 250m² de SHON , pas d'obligation de création de place de stationnement Au delà de 250m² de SHON , 15% à 25% de SHON en places de stationnement ainsi qu'une aire de chargement /déchargement.	Pour les établissements inférieurs à 250m² de SHON , pas d'obligation de création de place de stationnement. Au delà de 250m² de SHON , 25% à 30% de SHON en places de stationnement ainsi qu'une aire de chargement /déchargement.	Minimum de 0,5% de la SHON
Activités commerciales	Pour les établissements inférieurs à 250m² de surface de vente , pas d'obligation de création de place de stationnement. Entre 250m² et 1000m² de surface de vente , 15% à 25% de la SHON en places de stationnement. Au delà de 1000m² de surface de vente , les besoins de stationnement sont à déterminer avec les autorités en fonction de la desserte TC et du type d'activité. <i>A partir de 250m² de surface de vente, il y a obligation à prévoir un emplacement nécessaire au chargement/déchargement</i>	Pour les établissements inférieurs à 250m² de surface de vente , pas d'obligation de création de place de stationnement. Entre 250m² et 1000m² de surface de vente , 25% à 30% de la SHON en places de stationnement. Au delà de 1000m² de surface de vente , les besoins de stationnement sont à déterminer avec les autorités en fonction de la desserte TC et du type d'activité.	Minimum de 0,5% de la SHON
Établissement public			En fonction du type d'activité (cf. autorités)

Adapter la réglementation du stationnement pour favoriser les résidents

La réglementation en zone bleue du stationnement ne permet pas d'accorder une dérogation aux résidents pour du stationnement de longue durée.

Dans ces secteurs, il faudrait réglementer le stationnement en stationnement payant pour les visiteurs (zone orange) en accordant la gratuité aux seuls résidents (carte de stationnement résidents).

Il est également possible de remplacer la zone bleue par une zone verte gratuite. Celle-ci empêche le stationnement de longue durée des visiteurs tout en étant ouverte aux résidents.

■ Actions concernant le stationnement autour des pôles gare

Objectif commun :

Organiser et gérer le stationnement en cohérence avec les fonctions urbaines à favoriser, les besoins en termes d'accessibilité à garantir et les impératifs d'une mobilité durable à respecter

Orientation 3 :

Dissuader le stationnement des migrants pendulaires dans les secteurs résidentiels aux abords des pôles gare

Réglementation tarifaire du stationnement ou gratuit mais régulé dans le temps dans un rayon de 600 mètres autour d'un pôle gare

Cette action vise à favoriser le stationnement des résidents aux abords des pôles gare et à inciter à l'usage exclusif des parkings de rabattement existants pour les migrants alternants.

Deux modes de régulation du stationnement peuvent être retenus :

- ✓ Une réglementation en zone de tarification orange pour permettre uniquement un stationnement de moyenne durée pour les visiteurs. La zone orange autorise le stationnement à la journée des résidents soit gratuitement, soit à un tarif préférentiel.
- ✓ Une réglementation en zone verte qui est du stationnement gratuit régulé dans le temps. Seul le stationnement à la demi-journée est autorisé pour les visiteurs. Les résidents peuvent y stationner à la journée.

2ème PARTIE – FICHES ACTIONS

HIERARCHIE DE LA VOIRIE

■ Fiche Action 1 : Définition d'une Charte d'Aménagement de la voirie

Responsable/Maître d'ouvrage	Communauté de communes du Val d'Essonne
<p><u>Contexte / Dysfonctionnements</u></p> <p>Certaines voies, supports des échanges intercommunaux et en traversée de commune, sont utilisées en évitement d'axes de transit, ce qui se traduit par des comportements de vitesse de la part des automobilistes. Il en découle des problèmes de sécurité pour les piétons et les vélos, et des nuisances pour les riverains.</p>	
<p><u>Description / Localisation</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Actions relevant d'un plan de jalonnement pour assurer l'accessibilité aux différents secteurs du Val d'Essonne à partir des trois niveaux de hiérarchie de la voirie : réseau magistral, voirie d'accompagnement, voirie locale. ✓ Redéfinition de plan de circulation. ✓ Actions visant à favoriser la circulation des bus dont dispositifs de priorités aux carrefours et aménagements de type sites propres. ✓ Actions relevant du partage de la voirie (zones 30, aménagements permettant de rendre plus visibles les cyclistes et de sécuriser leurs déplacements (voir fiche action circulations douces), et organisation d'un stationnement en chicane). ✓ Sécurisation des points de traversée piétons. ✓ Prise en compte systématique de l'accessibilité des PMR à l'occasion de travaux : revêtements appropriés, abaissement des trottoirs au droit des traversées piétonnes, suppression des obstacles, bandes podotactiles, équipements de feux sonores aux carrefours dans les secteurs centraux. La charte d'aménagement de voirie préconisée contiendra un volet spécifique concernant l'accessibilité PMR (voir fiche action suivante). 	
<p><u>Objectifs poursuivis</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Maîtriser et orienter le trafic routier VL et PL pour canaliser les flux de transit sur les axes qui lui sont dédiés. ✓ Favoriser une bonne cohabitation de tous les modes sur la voirie d'accompagnement et la voirie de desserte locale. ✓ Affirmer la place des piétons et des vélos sur des voiries communales à vocation principale de desserte locale. 	
<p><u>Effets attendus</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Diminution des nuisances en traversée de commune. ✓ Gains en termes de vitesse commerciale et de régularité pour les bus. ✓ Sécurisation des piétons et des vélos (modération de la vitesse automobile). 	
Type d'action	Action liée à la nouvelle hiérarchie du réseau routier
Echéancier prévisionnel	COURT TERME – A partir de 2007 – Prise en compte de la charte dans la réalisation des travaux
Aspects de coûts	Réalisation en interne de la CCVE
Partenaires	Communes de la CCVE, DDE, Conseil Général de l'Essonne

■ Fiche Action 2 : Nouvelle hiérarchie de la voirie

Responsable/Maître d'ouvrage	Etat, Département, CCVE selon le type de voirie concerné
<p><u>Contexte / Dysfonctionnements</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Des parcours d'évitement des axes congestionnés, qui empruntent une voirie d'intérêt communal. ✓ Des nuisances sonores qui concernent des secteurs résidentiels situés à proximité des axes routiers assurant les déplacements à l'échelle du département et de la région. ✓ Des nuisances sonores qui concernent le centre des communes en raison de la présence d'un trafic automobile important sur les voies communales. ✓ Des congestions sur des axes d'entrée/sortie du territoire ou en traversée de commune, des traversées de communes dangereuses. <p><u>Description / Localisation</u></p> <p>La nouvelle hiérarchie de la voirie distingue 3 types principaux de voiries :</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Le réseau magistral défini dans le PDU ✓ Le réseau de distribution et de rabattement vers l'autoroute et la Francilienne (réseau principal) ✓ Le réseau de desserte locale. <p><u>Objectifs poursuivis</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Hiérarchiser et partager la voirie pour de meilleures conditions de circulation, tous modes de déplacements confondus. ✓ Préservation de la voirie locale du trafic de transit. <p><u>Effets attendus</u></p> <p>Le réseau de voirie départemental sera conforté dans sa fonction de desserte locale :</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Préservation du cadre de vie avec une réduction des nuisances en lien avec le trafic routier (VL et PL) en traversée de commune. ✓ Reconquête des axes intercommunaux et de certaines voiries communales pour y privilégier les circulations douces et les transports collectifs. ✓ Meilleure fluidité de la circulation au profit des transports collectifs, sur des axes actuellement congestionnés. 	
Type d'action	Action prioritaire
Echéancier prévisionnel	COURT et MOYEN TERME – En fonction de la réalisation des projets routiers
Aspects de coûts	Les coûts concernent les aménagements qui seront nécessaires pour mettre en œuvre la hiérarchie de la voirie décrits dans la charte d'aménagement
Partenaires	Communes de la CCVE, Conseil Général de l'Essonne, DDE

Dispositifs réglementaires en ce qui concerne l'aménagement des zones 30

La réglementation en zone 30 vise à concilier pour un secteur donné la vie locale et la mixité des circulations (piétons, vélos, modes motorisés). Les secteurs à aménager concernent plus particulièrement les secteurs commerçants des centres-bourgs, les abords des établissements scolaires et des secteurs résidentiels quand la voirie de desserte permet ou incite à une vitesse supérieure.

Au plan réglementaire, l'entrée et la sortie d'une zone 30 doivent être signalées respectivement par les panneaux de type B30 et B51.

En complément de la signalisation verticale et horizontale, différents types d'aménagements peuvent être mis à profit pour infléchir le comportement des automobilistes, tels que la réduction de l'emprise de la chaussée (avancées de trottoirs, bandes plantées), la surélévation (plateau piéton), le revêtement spécifique de la chaussée (pavés), et l'aménagement d'un stationnement en chicane.

Le recours à des dispositifs physiques de ralentissement (ralentisseurs, coussins berlinois, plateaux surélevés, micro-giratoires au niveau des intersections de 3 ou 4 branches, etc.) ne s'impose que lorsque le profil de la voirie incite à une vitesse supérieure à 30km/h. Dans cette éventualité, les dispositifs de ralentissements doivent être espacés de 50 à 100m.

Un coussin berlinois doit être suffisamment étroit, afin de permettre aux cyclistes de passer à droite et aux bus de passer par dessus sans le toucher avec leurs roues, mais suffisamment large, de façon à ce que les voitures doivent au moins faire passer une roue dessus. Sa largeur doit être de 100 cm au minimum et 120 cm au maximum (normes UITP).

Un plateau surélevé doit avoir une longueur au moins égale à l'empatement maximal des véhicules de transport susceptibles d'emprunter l'axe, soit 8m en règle générale.

Le stationnement en chicane cible plus particulièrement des axes linéaires concernés par des problèmes de vitesse. Il ne doit pas être généralisé à l'ensemble des secteurs résidentiels, notamment sur les axes à aménager pour le vélo. Dans ce cas, le stationnement linéaire unilatéral doit être préféré pour garantir une bonne visibilité aux cyclistes. Il convient d'aménager des obstacles verticaux visibles et dissuasifs au niveau des limites de zones de stationnement (bordurer les îlots de stationnement) pour éviter que les voitures en stationnement ne soient accrochées par des véhicules circulant trop rapidement.

Exemples de bonnes pratiques et d'aménagements en vue de sécuriser les traversées piétonnes

Sont plus particulièrement concernées les communes traversées par une voirie intercommunale (*RD 74 à Chevannes, RD 948 à Auvernaux, RD 26 à Echarcon*).

Les **principes d'aménagement** sont :

- ✓ Les passages piétons doivent être localisés en respectant les cheminements naturels des piétons afin de garantir la continuité de leurs parcours.
- ✓ La visibilité réciproque des piétons et des véhicules doit être assurée :
 - en déplaçant au besoin du mobilier urbain ou des plantations.
 - en aménageant des avancées de trottoirs.
 - en assurant un éclairage suffisant par un éclairage additionnel quand l'éclairage public ne suffit pas.

A chaque fois que cela est possible, il faudrait prévoir, pour les piétons, une visibilité d'au moins 100 m.

- ✓ Repeindre régulièrement les passages piétons.

- ✓ S'assurer que les temps de traversée alloués aux piétons sont suffisants compte tenu de la largeur de la voirie (la vitesse de progression d'un piéton étant de 1m/s). Pour réduire la durée de traversée, des avancées de trottoirs ou un refuge central peuvent être aménagés.
- ✓ Au niveau des arrêts de bus, le point de traversée doit être aménagés de telle sorte que les piétons ne puissent pas être cachés par le bus. Le piéton doit être guidé vers le passage par des barrières.

Les voies devant accueillir les vélos seront aménagées en fonction de leur gabarit, de leur trafic et des environnements urbains traversés.

Plans de jalonnement et plans de circulation

Les **actions sur le jalonnement et les plans de circulation** devront viser à :

- ✓ Dissuader les automobilistes d'emprunter certains parcours et/ou les orienter sur certains axes (canalisation des parcours « malins », etc.).
- ✓ Orienter les « visiteurs » vers des parkings de proximité des centres (Saint-Vrain, La Ferté-Alais, Cerny, etc.). Par exemple, il serait « plus long » de se rendre en voiture dans un hypercentre que de se diriger vers un parking situé à 200 mètres puis de marcher à pied (Mennecy, La Ferté-Alais).
- ✓ Simplifier les déplacements des cyclistes et des piétons.

■ Fiche Action 3 : Harmonisation des aménagements en faveur des PMR

Responsable/Maître d'ouvrage	Les communes du Val d'Essonne
<p><u>Contexte / Dysfonctionnements</u></p> <p>Absence de cohérence et inégalités des aménagements en faveur des personnes à mobilité réduite à l'échelle de la CCVE.</p> <p><u>Description/localisation</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Mise en conformité progressive avec la réglementation en matière d'accessibilité. ✓ Définition d'un schéma directeur d'accessibilité de la voie publique pour les PMR pour édicter des normes communes et des choix d'aménagements homogènes. ✓ Sécurisation des traversées : abaissement de bordure de trottoir, bande d'éveil de vigilance podo tactile au droit des traversées, dispositifs sonores aux feux de signalisation. ✓ Définition des règles quant à la disposition du mobilier urbain et des plantations pour faciliter la libre circulation des PMR. ✓ Mise en accessibilité des emplacements d'arrêt de bus (rehaussement de trottoir, marquage au sol de la position de la porte d'accès au bus). ✓ Aménagement d'un nombre suffisant d'emplacements de stationnement GIG-GIC (1 pour 50 emplacements), à localiser au plus près des équipements qu'ils desservent. ✓ Dimensionner le stationnement PMR selon les normes en vigueur. ✓ Création d'une Commission Communautaire pour l'accessibilité des personnes handicapées <p><u>Objectifs poursuivis</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Collaboration étendue entre les services techniques des différentes communes de la CCVE. ✓ Offrir une homogénéité de traitements de la voie publique pour une plus grande lisibilité. <p><u>Effets attendus</u></p> <p>Sécurité renforcée pour les déplacements renforcée des PMR et des piétons plus globalement.</p>	
Type d'action	Action prioritaire
Echéancier prévisionnel	La mise en conformité répond à un principe de progressivité qui devra respecter l'échéance 2015 prévue par la Loi du 11 février 2005.
Aspects de coûts	COURT MOYEN et LONG Terme Le projet est en cours d'analyse et il pourra bénéficier de subventions à 100% par le STIF et la Région.
Partenaires	CCVE, Région, Conseil Général 91, DDE

Le PDUIF prescrit « qu'il faut œuvrer pour une meilleure prise en compte des personnes à mobilité réduite dans les opérations d'aménagement des espaces publics avec une mise en œuvre des textes réglementaires et des normes de stationnement en vigueur ».

Les aménagements favorisant la continuité des cheminements – c'est-à-dire sur des séquences complètes – doivent être privilégiés par rapport aux actions ponctuelles.

Ces séquences doivent être identifiées dans le cadre de l'étude opérationnelle du schéma de circulations douces. Les itinéraires sont en effet étudiés par séquences afin de préciser les modes d'insertion des cyclistes et des piétons : pistes, bandes, mixtes piétons-vélos, etc.

Concernant les déplacements des PMR, ces séquences doivent correspondre prioritairement à la localisation d'importants générateurs de déplacements : commerces, équipements scolaires et de loisirs, gares, hôpitaux.

L'enquête HID (handicaps, incapacités, dépendances) de l'INSEE (2004) montre que 30% de la population totale peut être concernée par une situation de handicap permanent ou temporaire : femmes enceintes, personnes âgées, personnes accompagnées d'enfants en bas âge, port de bagages, station debout pénible, accidentés temporaires, etc. Ainsi, la meilleure prise en compte de l'accessibilité des PMR ne renvoie pas à une problématique marginale.

Par ailleurs, l'expérience montre que les aménagements en faveur des PMR améliorent également le confort et la mobilité de l'ensemble de la population.

Le projet de loi sur l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées prévoit un plan de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics qui sera établie à l'initiative du maire ou du président de l'établissement public de coopération intercommunale.

Critères à prendre en compte dans le cadre de plans d'accessibilité

L'association Mobile en Ville a défini une méthodologie permettant de caractériser l'espace public au plan de son accessibilité. Cette méthodologie se base sur un certain nombre de critères permettant d'évaluer les niveaux de difficultés ou de contraintes d'accessibilité.

Les **critères retenus** décrivent :

- ✓ L'état et la qualité des revêtements des trottoirs (bitume lisse, bitume granuleux ou en mauvais état, graviers ou pavés) et des espaces piétons
- ✓ La largeur (< 80 cm, > 80 cm) et le dévers des trottoirs (< 3%, entre 3% et 6%, > 6%)
- ✓ La hauteur des abaissements de trottoir au niveau des points de traversées (< 2 cm, entre 2 et 4 cm, > à 4 cm)
- ✓ La présence d'obstacles (mobiliers urbains)
- ✓ Carrefours munis de feux piétons sonorisés
- ✓ Arrêts de bus accessibles (quai de plain pied, bus aménagé)
- ✓ La présence de stationnement GIG-GIC, leur implantation (en souterrain, en surface) et leur accessibilité
- ✓ Les équipements publics accessibles aux personnes handicapées (seuil < 20 mm, largeur de porte > 85 cm).

Cette méthode cartographie et répertorie chaque rue selon un code couleur qui indique son niveau d'accessibilité pour les PMR.

Plus que n'importe quel usager, une personne PMR a besoin de préparer ses déplacements et à ce titre a besoin d'informations précises pour juger de la faisabilité d'un trajet de bout en bout. Cette cartographie permet aux personnes PMR d'organiser leurs déplacements en fonction de leurs capacités, de leur niveau de handicap et du niveau d'accessibilité répertorié.

Cet outil sert également d'état des lieux à destination des services techniques des communes, et des services départementaux pour cibler, hiérarchiser les secteurs problématiques et programmer dans le temps les travaux d'aménagements nécessaires.

TRANSPORTS COLLECTIFS

■ Fiche Action 4 : Création d'une liaison bus

Responsable/Maître d'ouvrage	Communauté de Communes du Val d'Essonne
<p><u>Contexte / Dysfonctionnements</u></p> <p><i>Les échanges entre Ballancourt et Mennecy concernent un volume d'actifs de 117 personnes. Les secteurs résidentiels et pôles d'emplois de ces deux communes ne sont pas reliés directement par le réseau de bus.</i></p> <p><i>Les pôles d'emplois du Bouchet et de la zone d'activités Renault ne sont pas mis en relation directement par les communes pourvoyeuses d'actifs situées à proximité (Ballancourt, Mennecy, Saint-Vrain).</i></p> <p><i>Absence d'accès aux deux lignes de RER depuis les deux principales communes du secteur (Ballancourt et Mennecy).</i></p> <p><u>Description / Localisation</u></p> <ul style="list-style-type: none">✓ <i>Création d'une nouvelle ligne de bus entre la gare de Mennecy (RER D) et la gare de Bouray (RER C).</i>✓ <i>Le parcours de la ligne desservirait les secteurs résidentiels de Fontenay-le-Vicomte, Ballancourt, la zone du Bouchet à Vert-le-Petit, la commune de Saint-Vrain, la zone Renault et la gare de Bouray-sur-Juine.</i> <p><u>Objectifs poursuivis</u></p> <ul style="list-style-type: none">✓ <i>Mieux relier les secteurs résidentiels pourvoyeurs d'actifs aux principaux pôles d'emplois du Val d'Essonne (ZI le Bouchet, zone Renault, centre ville de Mennecy).</i>✓ <i>Permettre un accès aux deux lignes de RER à partir des communes de Ballancourt et de Mennecy.</i> <p><u>Effets attendus</u></p> <ul style="list-style-type: none">✓ <i>Accès facilité aux gares RER du secteur.</i>✓ <i>Meilleure prise en charge des déplacements domicile/travail à l'échelle du Val d'Essonne.</i>✓ <i>Meilleure prise en charge à l'échelle du territoire des déplacements transversaux de part et d'autre de l'Essonne.</i>	
Type d'action	Prioritaire
Echéancier prévisionnel	COURT TERME
Aspects de coûts	Estimation d'environ 360 000 € TTC par an, hors comptabilisation des recettes des titres de transport.
Partenaires	Communes desservies, STIF, Région, Conseil Général 91 (financement pour acquisition de matériel et études préalables), Opérateurs de transport
Maîtrise d'œuvre	Trois transporteurs (STA, CGEA, CEAT) mais exploitation peut être réalisée par un seul transporteur

■ Fiche Action 5 : Contractualiser un réseau de TC communautaire

Responsable/Maître d'ouvrage	Communauté de Communes du Val d'Essonne
<p><u>Contexte / Dysfonctionnements</u></p> <p>3 transporteurs : CEAT, Véolia transport, STA se partagent la desserte du secteur.</p> <p><u>Description / Localisation</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Création d'un pool de transporteurs. ✓ Définition d'une charte graphique du réseau de TC communautaire et édition d'un plan du réseau. <p><u>Objectifs poursuivis</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Recherche d'une meilleure coordination en termes de desserte et de qualité de service entre les différentes lignes de bus desservant le secteur du Val d'Essonne. ✓ Donner au réseau une identité visuelle. ✓ Etude d'optimisation du réseau de Transports en Commun <p><u>Effets attendus</u></p> <p>Amélioration de l'offre de service.</p>	
Type d'action	Prioritaire
Echéancier prévisionnel	COURT TERME
Aspects de coûts	Ce projet devra faire l'objet d'une étude de faisabilité tant technique qu'économique avant d'être validé.
Partenaires	Communes desservies, STIF, Région, Conseil Général 91 (financement pour acquisition de matériel et études préalables), Opérateurs de transport

■ Fiche Action 6 : Mise en place de lignes virtuelles

Responsable/Maître d'ouvrage	Communauté de Communes du Val d'Essonne
<p><u>Contexte / Dysfonctionnements</u></p> <p>Le diagnostic a mis en évidence la présence sur le territoire du Val d'Essonne de lignes à faible fréquence de circulation ou qui s'interrompent de fonctionner en heures creuses. Ceci a pour conséquence :</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ un accès contraint aux pôles gare ainsi qu'aux principales polarités du secteur (centre ville, zone d'activités, centre commercial). ✓ une mobilité contrainte des scolaires du secteur. <p><u>Description / Localisation</u></p> <p>Six lignes virtuelles ont été définies sur le territoire du Val d'Essonne. Ces lignes fonctionneront en relais de lignes ou de portions de lignes existantes, en heures creuses de journée, en soirée ainsi que le week-end.</p> <p>Les lignes virtuelles proposées dans le cadre du PLD fonctionneront en relais :</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ des lignes existantes 18.10, 18.11, 10.16, 24.11 et 24.12 ✓ de la nouvelle ligne : Gare de Mennecy – gare de Bouray ✓ de la ligne 10.10 entre les lycées d'Arpajon et la gare de Bouray. <p><u>NB</u> : Un projet vise la suppression de la ligne régulière 18.11. La relation entre Leudeville et la gare de Marolles sera prise en charge par une branche de la ligne 18.10. La ligne virtuelle s'appliquera à ce nouveau tracé et à cette nouvelle dénomination de ligne.</p> <p><u>Objectifs poursuivis</u></p> <p>Continuité de service au delà des plages horaires de fonctionnement des lignes régulières, pour répondre à des besoins dont le volume ne justifie pas de renforcer une ligne classique.</p> <p><u>Effets attendus</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Attractivité renouvelé du réseau de transport collectif. ✓ Elargissement du champ de mobilité des habitants du Val d'Essonne sur le plan temporel. 	
Type d'action	Prioritaire
Echéancier prévisionnel	MOYEN TERME
Aspects de coûts	Selon l'étude du Transport à la Demande : voir tableau ci-après
Partenaires	Communes, STIF, Région, Conseil Général 91, Opérateurs de transport (STA, VEOLIA transport, CEAT).

Scénario de l'étude TAD concernant les lignes virtuelles (rabattement sur gare et quelques dessertes vers les pôles externes) :

	Taxis		Minibus	
	Estimation basse	Estimation haute	Estimation basse	Estimation haute
Déficit à financer HT	- 22 242	- 44 484 €	- 43 372 €	- 86 745 €
Coût (HT) / habitant	0.51 €	1.02e	0.90 €	1.80 €

■ Fiche Action 7 : Mise en place de navette à horaires fixes, dédiées à la desserte de pôles d'emplois

Responsable/Maître d'ouvrage	Communauté de Communes du Val d'Essonne
<p><u>Contexte / Dysfonctionnements</u></p> <p>Le diagnostic a mis en évidence une absence de relation entre l'hôpital de Champcueil et la gare de Ballancourt. Les échanges entre Ballancourt et Champcueil concernent un volume d'actifs de 96 personnes.</p> <p>La desserte actuelle ne permet pas un accès facilité aux zones d'emplois de Lisses et de Villabé depuis les communes du Val d'Essonne. Les échanges avec les communes proches éloignées au nord du Val d'Essonne (Bondoufle, Lisses, Villabé) représentent un volume de 1 200 actifs environ.</p>	
<p><u>Description / Localisation</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Accès à l'hôpital de Champcueil => Mise en place d'une navette à heure fixe accessible en heure de pointe du matin et du soir entre la gare de Ballancourt (RER D) et l'hôpital de Champcueil. Cette navette desservira plusieurs points de prise en charge en fonction de la demande à l'échelle de la commune. ✓ Accès aux zones d'activités et commerciales de Lisses et de Villabé => Mise en place d'une navette à heure fixe accessible en heure de pointe du matin et du soir entre la gare de Mennecy (RER D), la gare de Ballancourt et les zones d'activités à desservir. Cette navette desservira plusieurs points de prise en charge en fonction de la demande au niveau des communes de Ballancourt, Itteville et Mennecy. En revanche, elle sera en ITL sur les communes de Lisses et de Villabé. ✓ Accès aux zones d'activités de Bondoufle et de Courcouronnes => Mise en place d'une navette à heure fixe accessible en heure de pointe du matin et du soir entre la gare de Ballancourt (RER D), et les zones d'activités à desservir. Cette navette desservira plusieurs points de prise en charge en fonction de la demande au niveau des communes de Ballancourt, Vert-le-Grand et Vert-le-Petit. En revanche, elle sera en ITL sur les communes de Bondoufle et Courcouronnes. <p>Une action complémentaire vise à favoriser les pratiques de covoiturage au sein des entreprises, notamment pour le rabattement sur gare.</p>	
<p><u>Objectifs poursuivis</u></p> <p>Mieux relier les zones d'emplois aux communes pourvoyeuses d'actifs en offrant une alternative à la voiture pour les déplacements domicile-travail.</p>	
<p><u>Effets attendus</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Meilleure accessibilité des zones d'emplois depuis les communes du Val d'Essonne. ✓ Favoriser l'accès à l'emploi pour les personnes non motorisées. 	
Type d'action	Prioritaire
Echéancier prévisionnel	MOYEN TERME
Aspects de coûts	Ce projet devra faire l'objet d'une étude de faisabilité tant technique qu'économique avant d'être validé. La définition du service peut entrer dans le cadre de la réalisation de Plans de Déplacements Entreprises.
Partenaires	Communes, STIF, Région, Conseil Général 91, Opérateur de transport, Hôpital, Entreprises.

■ Fiche Action 8 : Mise en place de navettes à la demande dédiées à la desserte de pôles d'emplois

Responsable/Maître d'ouvrage	Communauté de Communes du Val d'Essonne
<p><u>Contexte / Dysfonctionnements</u></p> <p><i>Les échanges avec les communes proches éloignées au nord du Val d'Essonne (Bondoufle, Lisses, Villabé) représentent un volume de 1 200 actifs environ.</i></p> <p><u>Description / Localisation</u></p> <p><i>Prise en charge des relations vers les zones d'activités au nord du Val d'Essonne.</i></p> <p><i>Deux navettes circuleront en relais temporel des navettes dédiées et assureront un trajet direct jusqu'aux zones d'activités à desservir (en dehors des heures de pointe).</i></p> <p><u>Objectifs poursuivis</u></p> <p><i>Mieux relier les zones d'emplois aux communes pourvoyeuses d'actifs en offrant une alternative à la voiture pour les déplacements domicile-travail.</i></p> <p><u>Effets attendus</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ <i>Meilleure accessibilité des zones d'emplois depuis les communes du Val d'Essonne.</i> ✓ <i>Favoriser l'accès à l'emploi pour les personnes non motorisées.</i> 	
Type d'action	Action liée aux dessertes dédiées
Echéancier prévisionnel	MOYEN TERME
Aspects de coûts	Ce projet devra faire l'objet d'une étude de faisabilité tant technique qu'économique avant d'être validé.
Partenaires	Communes, STIF, Région, Conseil Général 91, Opérateurs de transport (STA, VEOLIA transport, CEAT).

■ Fiche Action 9 : Mise en place d'un transport à la demande de bassin

Responsable/Maître d'ouvrage	Communauté de Communes du Val d'Essonne
<p><u>Contexte / Dysfonctionnements</u></p> <p><i>Le réseau bus orienté par du rabattement sur gare est peu performant pour prendre en charge les déplacements intra et inter communaux au sein du Val d'Essonne.</i></p> <p><i>Le réseau actuel ne permet pas de relier les communes situées sur les deux rives de l'Essonne notamment Mennecy et Vert-le-Grand.</i></p> <p><i>Le réseau actuel ne permet pas de relier les communes du plateau (Auvernaux, Champcueil, Chevannes et Nainville-les-Roches) au pôle de services et à la gare de Ballancourt (hormis la ligne STA 024012 desservant le collège de Ballancourt).</i></p>	
<p><u>Description / Localisation</u></p> <p><i>La couverture spatiale des communes s'organise dans cinq sous-bassins de déplacements :</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ <i>Echarcon, Fontenay-le-Vicomte, Mennecy et Ormoy</i> ✓ <i>Ballancourt, Itteville, Saint-Vrain et Vert-le-Petit</i> ✓ <i>Baulne, Cerny et La Ferté-Alais</i> ✓ <i>Auvernaux, Champcueil, Chevannes et Nainville-les-Roches</i> ✓ <i>Leudeville et Vert-le-Grand.</i> <p><i>Le TAD de bassin fonctionne en relais temporel des lignes de bus régulières lorsqu'elles ne fonctionnent pas et en complément spatial pour rattacher au réseau des secteurs actuellement non couverts.</i></p> <p><i>Le TAD de bassin prend en charge des déplacements à l'échelle intra-bassin. Ce système peut également assurer des relations entre deux bassins notamment entre les communes du Plateau et la gare de Ballancourt et les communes de Leudeville, Mennecy et Vert-le-Grand.</i></p>	
<p><u>Objectifs poursuivis</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ <i>Permettre des déplacements internes à chaque sous-bassin, en lien avec le pôle de service et/ou un pôle gare.</i> ✓ <i>Faciliter les déplacements transversaux, en lien avec les polarités de Ballancourt et de Mennecy.</i> ✓ <i>Offrir aux PMR en complémentarité avec le transport organisé par le Département, un transport à la demande pouvant répondre aux besoins de certaines PMR en fonction du niveau de handicap.</i> 	
<p><u>Effets attendus</u></p> <p><i>Elargissement du champ de mobilité des habitants du Val d'Essonne sur le plan temporel et sur le plan spatial.</i></p>	
Type d'action	Prioritaire
Echéancier prévisionnel	COURT TERME
Aspects de coûts	Selon l'étude Transport à la Demande réalisée et le scénario retenu (Scénario de desserte zonal : rabattement sur pôles en interne, desserte des grandes surfaces en interne, liste définie de pôles externes) le coût total HT avec minibus s'élève à environ 100 000 € HT (cf. tableau détaillé ci-après)
Partenaires	Communes, STIF, Région, Conseil Général 91, Opérateurs de transport (STA, VEOLIA transport, CEAT).

Exploitation avec des minibus

Compte d'exploitation synthétique

	2008	2009	2010	2011	2012
Charges liées aux frais de roulage					
<i>Consommation</i>	6 023 €	6 090 €	6 960 €	7 829 €	8 696 €
<i>Pièces détachées</i>	1 388 €	1 403 €	1 604 €	1 804 €	2 003 €
Charges liées aux personnel d'exploitation					
<i>Personnel de conduite</i>	27 807 €	28 112 €	32 133 €	36 144 €	40 146 €
<i>Personnel pour Réservation</i>	23 000 €	23 000 €	23 000 €	23 000 €	23 000 €
<i>Personnel de maintenance</i>	7 600 €	7 600 €	7 600 €	11 400 €	11 400 €
Charges liées aux véhicules					
<i>Amortissements + frais financiers</i>	18 620 €	18 620 €	18 620 €	27 930 €	27 930 €
<i>Assurance</i>	2 000 €	2 000 €	2 000 €	3 000 €	3 000 €
<i>Subvention véhicules</i>	-18 620 €	-18 620 €	-18 620 €	-27 930 €	-27 930 €
Total coûts directs	67 818 €	68 205 €	73 297 €	83 177 €	88 245 €
Charges fixes					
<i>Frais généraux et de structures</i> 15%	9 393 €	9 451 €	10 214 €	10 557 €	11 317 €
<i>Information promotion</i>	5 000 €	5 000 €	5 000 €	5 000 €	5 000 €
<i>Marge et aléas</i>	2 631 €	2 650 €	2 905 €	3 019 €	3 272 €
Total charges fixes	17 024 €	17 101 €	18 119 €	18 575 €	19 589 €
Total Coûts d'exploitation HT	84 842 €	85 306 €	91 416 €	101 753 €	107 834 €
Recettes HT	8 080 €	9 427 €	10 774 €	12 121 €	13 461 €
Km par an	46 567	47 078	53 811	60 529	67 230
Déficit HT	76 761 €	75 878 €	80 642 €	89 632 €	94 374 €
<i>Prix par km HT</i>	1,82 €	1,81 €	1,70 €	1,68 €	1,60 €
<i>R/D</i>	9,5%	11,1%	11,8%	11,9%	12,5%
<i>Déficit Par Habitant</i>	-1,6 €	-1,6 €	-1,7 €	-1,9 €	-2,0 €
<i>Déficit par voyage</i>	-17,0 €	-14,4 €	-13,4 €	-13,3 €	-12,6 €

■ Fiche Action 10 : Mise en accessibilité PMR

Responsable/Maître d'ouvrage	Communauté de Communes du Val d'Essonne
<p><u>Contexte / Dysfonctionnements</u></p> <p>Déficit des aménagements en faveur des personnes à mobilité réduite au plan de l'accessibilité des points d'arrêts, des espaces de transport et du matériel roulant. Loi du 11 février 2005 « pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées ». Cette loi édicte notamment en matière de déplacement la mise en accessibilité totale de la chaîne du déplacement, des services de transports publics accessibles d'ici 2015.</p>	
<p><u>Description / Localisation</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Mise en conformité progressive du matériel roulant (lors du renouvellement), des lieux d'échange et des points d'arrêt avec la réglementation en matière d'accessibilité. En ce qui concerne les lieux d'échange et les points d'arrêts => Aménagement des accès, des circulations intérieures, adaptation éventuelle des sièges et surface d'attente, possibilité d'accéder aux services (guichets, automates, toilettes, etc.). En ce qui concerne le matériel roulant => Accès à l'autocar (passage du quai au car), circulation intérieure, adaptation éventuelle des sièges, ancrage et/ou systèmes de retenue pour les personnes voyageant dans leur fauteuil roulant, accès à l'information ou aux commentaires diffusés à bord (système sonore et visuel). ✓ Information en amont du voyage spécifique aux PMR – Accès à l'information et à la signalétique (systèmes sonores et visuels). ✓ Formation des conducteurs pour la prise en charge des personnes handicapées. ✓ Création d'une structure de concertation sur l'accessibilité. Cette structure aura pour vocation d'établir le bilan d'accessibilité du cadre bâti existant, de la voirie, des espaces publics, des transports et de faire des propositions en terme d'amélioration de l'accessibilité (prérogative de la loi du 11 février 2005). ✓ Développement du transport à la demande (voir fiche action). 	
<p><u>Objectifs poursuivis</u></p> <p>Favoriser les déplacements des PMR (notamment les personnes âgées).</p>	
<p><u>Effets attendus</u></p> <p>Autonomie des PMR dans le cadre de leur mobilité.</p>	
Type d'action	Prioritaire
Echéancier prévisionnel	COURT, MOYEN ET LONG TERMES à 2015
Aspects de coûts	Ce projet devra faire l'objet d'études de faisabilité définissant à la fois les priorités d'aménagement des points d'arrêts et la mise aux normes des véhicules et une programmation en y associant les associations représentatives des PMR.
Partenaires	Communes, STIF, Région, Conseil Général 91, Opérateurs de transport (STA, VEOLIA transport, CEAT).

■ Fiche Action 11 : Favoriser le covoiturage des actifs habitant le Territoire du Val d'Essonne

Responsable/Maître d'ouvrage	Communauté de communes du Val d'Essonne
<p><u>Contexte / Dysfonctionnements</u></p> <p><i>Le réseau de voirie est surchargé aux heures de pointes, les parkings des gares de RER C et RER D doivent accueillir de plus en plus de voitures.</i></p> <p><u>Description / Localisation</u></p> <p><i>Les actifs du territoire de la CCVE ayant les mêmes destinations pour leurs trajets domicile-travail. Organiser sur le territoire le système du covoiturage pour les actifs se rendant notamment vers les gares RER C et D.</i></p> <p><u>Objectifs poursuivis</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ <i>Améliorer la circulation automobile sur le territoire de la CCVE</i> ✓ <i>Optimiser les dépenses énergétiques pour la préservation de l'environnement</i> ✓ <i>Rabattre les actifs vers les lignes C et D du RER en minimisant le nombre de voitures sur les parkings des gares.</i> <p><u>Effets attendus</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ <i>Diminuer le nombre de voitures sur le réseau viaire lors des heures de pointes concernant les trajets domicile-travail pour les actifs ayant des destinations similaires.</i> ✓ <i>Diminuer la pollution due au trafic automobile.</i> ✓ <i>Faciliter la circulation des bus par une circulation automobile réduite</i> 	
Type d'action	Action de mise en relation des covoitureurs potentiels
Echéancier prévisionnel	COURT TERME Phase 1 : Réalisation d'une étude de faisabilité Phase 2 : Expérimentation de l'action
Aspects de coûts	Financement d'une étude de faisabilité Mise en place d'un site de contact des personnes intéressées voire d'une centrale de réservation
Partenaires	CCVE, Ademe

Les **actions prévues dans le cadre du PLD** peuvent bénéficier :

- ✓ Des financements mobilisables dans le cadre du PDUIF (financements de l'Etat, de la Région, du département et du STIF) pour l'aménagement de pôles d'échanges inscrits dans le réseau principal, pour les actions d'amélioration de la vitesse commerciale et de la régularité des bus (pour les lignes qui seront finalement retenues au titre du réseau principal bus « au delà de la zone agglomérée dense »), pour la mise en place de système d'aide à l'exploitation (SAE) et à l'information en temps réel (SAI)
- ✓ Du droit commun du STIF, de la Région et du Département : couloirs bus réservés, priorité aux feux, aménagements ponctuels de voirie liés à la circulation des bus, mise en accessibilité des arrêts de bus, aménagements et stationnement cyclables.

Le montant des subventions accordées, plafonnées ou non, est déterminé par les financeurs sur la base d'études détaillées et en termes d'évaluation financière.

Pour le **transport à la demande**, les subventions et les financements peuvent être :

- ✓ ADEME avec les dépenses HT d'animation, de promotion et de communication, etc. en lien avec la mise en place d'un service innovant de transport à la demande. Tout ceci est subventionné à hauteur de 20% (30% sur les premières actions) avec un plafond de 500 000 €.
- ✓ Autres Financements : recettes voyageurs, subventions d'équilibre, partenariat entreprises, dossier d'expérimentation (avance d'exploitation sur deux ans).

Nota Bene :

Actuellement, le STIF ne prend pas en charge le déficit d'exploitation sur des lignes en TAD. Le TAD fait partie des nouvelles compétences du STIF depuis juillet 2005.

Cependant, l'existence d'un PLD approuvé donne une priorité :

- ✓ Au financement ordinaire d'actions portant sur les déplacements.
- ✓ Au financement partiel d'actions contenu dans ce PLD, y compris sous la forme d'aide à l'exploitation pour des expérimentations et les pôles grands générateurs de déplacements (transports collectifs).

De même, la loi SRU permet au STIF de reconnaître l'existence d'autorité organisatrice de second rang telle une Communauté de Communes. Le STIF peut alors lui confier des missions dans le cadre d'un PLD arrêté (hormis la responsabilité des tarifs qui reste de la seule compétence du STIF).

Les actions concernant l'évolution du réseau de bus existant et la mise en place du transport de proximité (TAD en Val d'Essonne) sont réalisables à court terme (de 1 à 3 ans).

CIRCULATIONS DOUCES

■ Fiche Action 12 : Réalisation d'un Schéma de Circulations Douces à l'échelle du Val d'Essonne

Responsable/Maître d'ouvrage	Communauté de Communes du Val d'Essonne
<p><u>Contexte / Dysfonctionnements</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ <i>Maillage disparate selon les communes, qui offre peu d'itinéraires continus.</i> ✓ <i>Des relations intercommunales mal prises en compte.</i> ✓ <i>Des pôles d'emplois ainsi que des équipements scolaires et sportifs à mieux intégrer dans une réflexion sur les circulations douces.</i> ✓ <i>Des espaces de loisirs et de promenade proches aujourd'hui difficilement accessibles en mode doux.</i> <p><u>Description / Localisation</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ <i>Définition d'un schéma de circulations douces à l'échelle du territoire à travers des propositions d'itinéraires et des types d'aménagement les plus adaptés aux secteurs concernés.</i> ✓ <i>Définition d'un jalonnement par une signalétique spécifique permettant de donner une lisibilité aux parcours cyclables.</i> ✓ <i>Aménagement de stationnements sécurisés aux abords des principaux générateurs de déplacements.</i> ✓ <i>Mise en place d'une offre de vélo en libre service.</i> ✓ <i>Création d'une structure de concertation des usagers sur les aspects techniques des projets de circulations douces.</i> <p><u>Objectifs poursuivis</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ <i>Répondre aux différents besoins de déplacements : travail (pour les pôles existants et futurs et notamment les nouvelles Zones d'Aménagement Concerté), études, vie quotidienne, loisirs.</i> ✓ <i>Favoriser l'intermodalité en se connectant au réseau de transport collectif.</i> ✓ <i>Le Schéma de Circulations Douces devra favoriser la découverte des espaces naturels (ex. découverte de la forêt régionale de Saint-Vrain, etc.).</i> <p><u>Effets attendus</u></p> <p><i>Moindre usage de la voiture particulière pour la réalisation de petits parcours.</i></p>	
Type d'action	Prioritaire pour la définition du schéma Stationnement sécurisé, jalonnement : actions liées
Echéancier prévisionnel	<u>COURT TERME</u> : Etude de mise en œuvre <u>MOYEN TERME</u> : Réalisation progressive des aménagements en fonction des priorités qui seront définies et de la capacité financière de la maîtrise d'ouvrage (voir ci dessous).

Aspects de coûts	<p>Coût de l'élaboration d'un Schéma Directeur des Circulations Douce : environ 20 000 €HT.</p> <p>Coûts de réalisation des aménagements (estimation globale des aménagements d'environ 1 400 000 €HT) :</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Jalonnement : (10€/ml) ✓ Zone 30 (250€/ml) ✓ Bande cyclable (50€/ml) ✓ Piste cyclable (175€/ml) ✓ Reprise de cheminements piétons et vélos (60€/ml en centre-ville)
Partenaires	<p>Gestionnaires de voirie : Communes, Conseil Général 91, Région, DDE, Agence des Espaces Verts.</p>

Aménagement des itinéraires identifiés

La mise en place progressive d'aménagements de circulations douces pour faciliter les déplacements d'échelle intercommunale et communale s'appuie sur un existant et sur les projets de chaque commune.

La programmation des aménagements peut s'étendre sur plusieurs années (de 3 à 5 ans), en se fixant par exemple un objectif annuel de réalisation de 10 kilomètres.

Le maillage du réseau doit viser en priorité l'aménagement des points de traversée et des séquences sur des itinéraires :

- ✓ qui desservent les principaux générateurs de déplacements : pôles gare, établissements scolaires, secteurs d'habitat collectif, centres-villes, zones d'emplois et commerciales.
- ✓ qui ont été repérés comme étant les plus accidentogènes.

Les voies devant accueillir les vélos seront aménagées en fonction de leur gabarit, de leur trafic et des environnements urbains traversés.

Les principes d'aménagement à respecter

(Source : [Recommandation pour les aménagements cyclables](#), CERTU)

Aménagements de pistes cyclables

Selon l'art. R1 du Code de la route, la piste est une « chaussée exclusivement réservée aux cycles à deux ou trois roues ». Elle peut être unidirectionnelle ou bidirectionnelle. La piste bidirectionnelle nécessite des précautions d'aménagement car les cyclistes qui sont à contresens de la circulation sont obligés de traverser la chaussée pour entrer et sortir de l'aménagement.

Elle peut être une opportunité intéressante sur des voies supportant un trafic important et lorsque le nombre d'intersections (entrées publiques et privées) est faible.

Aménagements de bandes cyclables

La bande doit faire l'objet d'un arrêté de voirie. Elle est délimitée sur la partie droite de la chaussée empruntée par le trafic général par une ligne de peinture discontinue T3-5u. (Source : [Recommandation pour les aménagements cyclables](#), CERTU).

Lorsqu'il existe un stationnement latéral autorisé, la largeur de bande cyclable en tiendra compte pour permettre aux cyclistes d'éviter les ouvertures de portière.

Dans un tel cas, la bande peut être implantée entre le stationnement latéral et le trottoir, auquel cas des aménagements paysagers rendront quasiment impossible le stationnement des véhicules sur la bande.

La bande cyclable variera de 1,2 à 1,6 m de large (si stationnement).

Aménagement de zones 30

Les zones 30 sont des sites permettant aux cyclistes de circuler dans de bonnes conditions de sécurité. Du fait de la vitesse peu élevée, ces secteurs ne nécessitent pas d'aménagement cyclable particulier.

L'instauration d'une zone 30 ne doit jamais être réduite à la mise en place de la seule signalisation verticale (décret du 29/11/1990). Par sa configuration et son environnement bâti, elle doit contraindre réellement les automobilistes à réduire leur vitesse.

Lorsqu'en entrée de zone des ralentisseurs de type dos d'âne sont implantés (hauteur 0,10 m et longueur 4 m) ou trapézoïdal (plateau de 2,50 m à 4 m pour une hauteur n'excédant pas 0,10 m), ceux-ci ne doivent pas gêner les cyclistes – dont la vitesse de déplacement est plus faible et la distance de freinage plus courte que celle des automobilistes. C'est pourquoi les coussins ou les plateaux sont préférables.

Les écluses resserrent la chaussée à 3 m de large pour permettre seulement le passage d'un véhicule. Dans un tel cas de figure, le cycliste doit pouvoir trouver de chaque côté de la voie un espace de sortie d'une largeur de 1,30 à 1,50 m environ pour circuler sans gêne.

Sas vélo

Intégré au Code de la route depuis 1998 (articles R 28 et R4-2), le sas permet au cycliste de profiter du feu rouge pour se positionner devant les autres véhicules afin :

- ✓ d'être vu.
- ✓ de présélectionner son tourne à gauche avant les véhicules qui sont derrière lui et qui suivent la même direction.
- ✓ de démarrer avant les véhicules ce qui assure une bonne perception / insertion.

Le principe consiste donc, sur toute la largeur de la chaussée concernée par le feu, à reculer la ligne d'effet des feux qui peut être doublée d'une ligne verte.

Une distance de recul de 4 à 5 m entre les deux lignes d'effet de feu doit être respectée.

Par ailleurs, il est nécessaire de créer une bande d'accès au sas, pour que les vélos puissent remonter la file de voitures par la droite.

Contresens cyclables

Lorsque la configuration de la voirie oblige au sens unique, un contresens cycliste pourra être créé afin de minimiser les cheminements cyclistes.

Conformément à la réglementation, ce contresens devra être signalé par le panneau C24 a2 est rappelé par un marquage au sol sur toute la longueur de la voirie, des logos vélo seront matérialisés à intervalles réguliers à l'intérieur de la bande.

Il sera, par ailleurs, possible de renforcer la sécurité des cyclistes en implantant des îlots séparateurs en entrée et en sortie de voie à contresens. Au débouché de la bande, il sera primordial de renforcer la visibilité pour tous les usagers circulant sur ces voies.

Enfin, il faudra veiller à ce que le stationnement soit physiquement séparé du contresens vélo pour que les cyclistes soient en sécurité maximale sur ce type d'aménagement.

Traitement au niveau des carrefours

La visibilité des carrefours devra être améliorée pour que le cycliste soit placé idéalement dans le champ visuel de l'automobiliste et sans qu'il puisse être masqué par du mobilier urbain ou de la végétation voire même du stationnement.

L'instauration de tournes à droite permanents pour les cyclistes pourra être recherchée, s'ils s'inscrivent dans un cadre réglementaire et quand ils permettent de rejoindre un aménagement qui leur est réservé.

Subventions régionales et départementales en faveur des circulations douces

La programmation des aménagements peut s'appuyer sur la politique régionale, voire départementale menée en faveur des circulations douces.

Subventions de la Région

Les subventions de la Région pour les liaisons douces sont plafonnées en fonction du type d'aménagement au mètre linéaire.

Le 21 juin 2000, le Conseil Régional a adopté une charte des circulations douces. Son cahier des charges définit la démarche d'élaboration d'un Schéma Directeur des Circulations Douces et incite à la mise en œuvre d'un programme pluriannuel d'aménagement triennal. Il s'agit de constituer un véritable « réseau vert ». La Région finance la réalisation de réseaux verts et pistes cyclables.

Ces subventions sont accordées à la condition expresse que les collectivités demandeuses aient signé la charte et qu'il y ait eu une véritable concertation avec les associations concernées.

Les subventions régionales concernant la réalisation d'un réseau vert sont définies au terme de l'étude pré-opérationnelle de faisabilité et de programmation. Les travaux des opérations d'intérêt local prévues au titre des « réseaux verts » sont subventionnés jusqu'à 30 % de leur coût hors taxes, par contrat sur trois ans. Si la réalisation ou la conception est intercommunale, et qu'elle émane d'un ensemble de communes ou de structures intercommunales, le taux est porté à 40 % du coût hors taxes.

La dépense subventionnable est plafonnée à :

- ✓ 80€ HT le mètre linéaire d'itinéraire cyclable en section courante sous forme de bande cyclable.
- ✓ 320€ HT le mètre linéaire d'itinéraire cyclable en section courante sous forme de piste cyclable.
- ✓ 640€ HT le mètre linéaire de « réseau vert » en section courante sous forme de voies piétonnes ou situées à l'intérieur des zones limitées à 30km/h prévues par le projet.

Aides accordées par le Conseil Général de l'Essonne

Le Conseil Général de l'Essonne attribue aux communes et à leurs groupements souhaitant développer un réseau de circulations douces (itinéraires et places de stationnement) des subventions complémentaires au taux de 20 % du coût HT (hors frais d'études et d'honoraires). La dépense subventionnable retenue est celle fixée par la Région et comprend les travaux d'aménagements des itinéraires, le mobilier urbain et les plantations.

Qu'il s'agisse d'aménagements de type « zone 30 – espaces centraux », d'aménagements de voirie, de places piétonnes, de création de chemins piétons, de pistes cyclables, d'aires de stationnement, le Conseil Général de l'Essonne subventionne, dans le cadre de ses contrats triennaux, des opérations dont l'objectif est de renforcer ou de donner une identité à l'espace urbain par l'aménagement du domaine public.

Le montant des plafonds de dépenses subventionnables pour ce type d'aménagement varie en fonction du nombre d'habitants :

- ✓ Moins de 2 000 habitants : 119 000€.
- ✓ Moins de 10 000 habitants : 238 000€.
- ✓ Plus de 10 000 habitants : 476 000€.

Éléments de coûts pour le jalonnement

Le jalonnement consiste à adopter une signalétique spécifique permettant de donner une lisibilité aux parcours cyclables :

- ✓ en articulant les différentes échelles (locale, intercommunale, départementale, etc.).
- ✓ en signalant les équipements accessibles.
- ✓ en assurant une continuité des itinéraires quand les types d'aménagements sont très variés.

De manière indirecte, il rend plus visible des cyclistes par les autres usagers et contribue par là à sécuriser leurs déplacements.

Coûts spécifiques :

- ✓ Edition de plan : 30 000€ pour 20 000 exemplaires.
- ✓ Jalonnement : environ 4 000€/km (moyenne : 12 panneaux /km).

Subventions régionales concernant le jalonnement des itinéraires cyclables :

Les dispositifs de jalonnement situés sur des itinéraires d'intérêt régional sont financés à hauteur de 50% de leur coût HT, avec un plafond de dépense subventionnable s'élevant à 40 000€ HT /km de voie jalonnée (vélo-routes, voies locales, etc.) supportant trafic automobile, circulation des bus et livraisons.

Aménagements et éléments de coûts en ce qui concerne le stationnement des vélos

Trois types de parcs à vélo sont à promouvoir :

- ✓ Abris éclairés avec mobilier d'éclairage.
- ✓ Espaces clôturés.
- ✓ Parcs gardiennés. Ils proposent la location de vélos et des services complémentaires (réparation, animations, services aux entreprises, etc.). Pour être attractifs, ces parcs doivent :
 - proposer des tarifs attractifs
 - offrir une large amplitude horaire
 - avoir une localisation pertinente pour répondre aux besoins du « vélo utilitaire » et du « vélo loisir »
 - proposer des prestations diversifiées et adaptées : animations pédagogiques, service aux entreprises.

Exemples de tarifs appliqués dans les parcs gardiennés :

Gardiennage : 1,5€ la journée, 4 à 5€ la semaine, 8 à 10€ au mois, 55 à 80€ à l'année (Point Vélo de la gare de Neuilly Plaisance/ point vélo multiservice de Versailles Chantier).

L'exploitation peut entrer dans le cadre de la délégation de service public attribuée à un transporteur.

Coût des parcs de stationnement : environ 100 000€ pour 20 générateurs (mise en place d'arceaux, signalétique), soit 5000€/générateur.

Subventions régionales

Le taux de subvention pour les espaces de stationnement de deux-roues non motorisés est de 50 %, avec un plafond de 2 300€ /place aménagée pour la réalisation d'espaces de stationnement. Les dispositifs ne permettant d'attacher que la roue ne sont pas éligibles.

Ces subventions sont subordonnées à un projet de desserte de l'équipement considéré par un itinéraire cyclable. Transporteurs et collectivités locales peuvent bénéficier de cette aide.

Le STIF et la SNCF contribuent également au financement des parcs à vélos.

Exemple du financement du Point vélo multiservices de la gare de Versailles Chantier :

Il a été élaboré en partenariat avec le Conseil régional Ile de France, la Direction Régionale de l'Équipement, le STIF, le Conseil Général des Yvelines et le Fonds Social Européen. Le coût a été estimé à 114 336€ HT (1510 places gardiennées, 2,5 salariés, dont 50 % financés par la région et 30 % financés par le STIF).

Définition d'une offre de vélo en libre service

L'objectif est d'organiser les parcours terminaux en vélo vers ces pôles d'intérêt et ces espaces de détente à partir des réseaux de TC : gares, points forts du réseau bus et arrêts du TAD.

Il serait **disponible**:

- ✓ depuis un point fort de correspondance de bus et/ou un arrêt de TAD.
- ✓ à partir des gares du Val d'Essonne : Ballancourt, La Ferté-Alais et Mennecy.

Ce service améliorerait donc la desserte de pôles d'intérêt et des espaces de détente et de loisirs.

Il concernerait toutes des **activités de la vie quotidienne** puisqu'il assurerait :

- ✓ des parcours terminaux pour rejoindre un pôle d'emploi, une gare, un lycée, les zones d'activités, etc. En outre, le service de vélos libre service pourrait être utilisé par les salariés des établissements (action Plans de Déplacements Entreprises).
- ✓ des parcours en centre-ville liés à la fréquentation des commerces, l'enchaînement d'activités, par exemple entre un équipement scolaire et des équipements sportifs ou de loisirs.

Concernant **l'accès à ce service**, deux scénarios tarifaires pourraient être envisagés :

- ✓ Gratuité du service de vélos libre service pour les usagers des transports collectifs du Val d'Essonne (lignes régulières et transport de proximité).
- ✓ Location pour les non utilisateurs des TC par exemple, en proposant aussi un tarif couplant la location avec le prix d'entrée de certains événements.

Dans le cadre de son Agenda 21, le Département de l'Essonne soutient les actions de vélos en libre-service, notamment pour participer au financement des études de faisabilité.

■ Fiche Action 13 : Mise en place d'actions pédibus / vélobus

Responsable/Maître d'ouvrage	Communauté de Communes du Val d'Essonne
<p><u>Contexte / Dysfonctionnements</u></p> <p><i>L'usage de la voiture particulière pour accompagner les enfants à l'école est développé. Aux heures de dépose et reprise des enfants, les abords des écoles sont concernés par des problèmes de congestion et de stationnement sauvage.</i></p> <p><u>Description / Localisation</u></p> <p><i>A tour de rôle, des parents référents accompagnent à pied ou à vélo un groupe d'enfants vers leur école. Le trajet est ponctué de points de rendez-vous. Plusieurs lignes pédibus peuvent desservir un même établissement.</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Réalisation d'un diagnostic du type PDE (Plan Déplacements Ecole). ✓ Définition des circuits pédibus / vélobus les plus appropriés. ✓ Information auprès des parents, du personnel enseignant et des enfants. ✓ Expérimentation, pérennisation du service. <p><u>Objectifs poursuivis</u></p> <p><i>Sensibiliser et éduquer sur les problématiques environnementales et de développement durable.</i></p> <p><u>Effets attendus</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Plus faible empreinte de la voiture aux abords des écoles, d'où une sécurité renforcée pour les élèves. ✓ Gains de temps pour les parents. L'accompagnement étant partagé, ils réalisent un plus faible nombre de déplacements hebdomadaires entre leur domicile et l'école de leurs enfants. 	
Type d'action	Action d'accompagnement
Echéancier prévisionnel	Court Terme 2008-2009 : Etudes / Expérimentation Moyen Terme 2010-2012 : Mise en place du service
Aspects de coûts	<u>Etude PDE</u> : 6000€ par établissement <u>Panneautage sur un itinéraire</u> : 2200€ <u>100 gilets réfléchissants</u> : 600€
Partenaires	Communes, Education nationale, Enseignants, Parents d'élèves, ADEME, ARENE.

Les systèmes de vélobus et pédibus sont mis en place dans le cadre de Plans de Déplacements des écoliers. Ils sont déjà pratiqués au Canada, aux Etats-Unis, en Belgique et en Suisse.

Les villes pilotes en Ile-de-France concernant la mise en place de Plan de Déplacements des écoliers via les systèmes de pédibus-vélobus sont : Rueil-Malmaison, Eaubonne, Tremblay-en-France, Champsigny-sur-Marne, Montreuil. En province, il s'agit de Grenoble et de Grand-Couronne (Seine Maritime). La Communauté Urbaine de Nantes Métropole, l'ADEME Pays de Loire et des associations « Vélo » ont mis en place des vélobus et pédibus pour améliorer les déplacements domicile-école.

Les plans de déplacement vers l'école et l'écomobilité scolaire sont promus par la Prévention Routière et l'ADEME (cf. « Inventons de nouveaux chemins vers l'école »).

Un plan de déplacements vers l'école peut être initié par une mairie (élus, techniciens), par l'école (direction, enseignants), ou même par des associations de parents d'élèves. Il permet alors de développer des outils alternatifs comme l'autobus pédestre et cycliste.

Les délégations régionales de l'ADEME et les comités départementaux de la prévention routière accompagnent les partenaires dans leur démarche. Les actions de type pédibus et vélobus font l'objet de subventions spécifiques de la part de l'ADEME.

LIVRAISONS DE MARCHANDISES ET STATIONNEMENT

■ Fiche Action 14 : Définition d'une réglementation cohérente du stationnement

Responsable/Maître d'ouvrage	Les communes du Val d'Essonne
<p><u>Contexte / Dysfonctionnements</u></p> <ul style="list-style-type: none">✓ Absence d'harmonisation des politiques de stationnement.✓ Stationnement des migrants alternants dans des secteurs résidentiels proches de pôles gare.✓ Rotation insuffisante du stationnement dans des secteurs commerçants de centres-villes ou centres-bourgs. <p><u>Description / Localisation</u></p> <ul style="list-style-type: none">✓ Création ou extension des zones réglementées dans l'aire de rayonnement de pôles gare.✓ Création de zones vertes pour favoriser le stationnement des résidents.✓ Création ou extension de zones bleues aux abords d'équipements et de commerces.✓ Maintien de zones bleues existantes, en assurant un contrôle renforcé. <p><u>Objectifs poursuivis</u></p> <p>La réglementation du stationnement doit être cohérente avec des fonctions urbaines à favoriser et des besoins en termes d'accessibilité à assurer, tout en incitant à un moindre usage de la voiture. Le niveau de contrainte doit être adapté selon la rotation journalière souhaitée.</p> <p>Il s'agira plus particulièrement de :</p> <ul style="list-style-type: none">✓ de favoriser la rotation du stationnement aux abords immédiats des commerces, des services dans les centres-villes.✓ de favoriser le stationnement résidentiel pour encourager les résidents à ne pas utiliser leur voiture en journée.✓ de dissuader le stationnement des migrants pendulaires dans les secteurs résidentiels et de commerces aux abords des pôles gare.✓ d'assurer un contrôle efficace des emplacements de stationnements réglementés en zone bleue ou en zone payante. <p><u>Effets attendus</u></p> <ul style="list-style-type: none">✓ Une offre de stationnement mieux hiérarchisée dans des secteurs où plusieurs types de demandes rentrent en concurrence : stationnement résidentiel, accès aux commerces, stationnement des migrants pendulaires.✓ Une incitation pour les migrants alternants à utiliser les transports collectifs de bout en bout.✓ Un stationnement résidentiel facilité.✓ Une attractivité renforcée des secteurs commerçants des centres-villes.✓ Une réappropriation de l'espace public et une meilleure fluidité de la circulation dans les secteurs et sur les axes concernés par du stationnement sauvage.	
Type d'action	Action prioritaire
Echéancier prévisionnel	COURT TERME
Aspects de coûts	A chiffrer par une étude complémentaire
Partenaires	CCVE, services de police municipale et de police nationale.

■ Fiche Action 15 : Aménagement et réglementation des livraisons en ville

Responsable/Maître d'ouvrage	Les communes du Val d'Essonne
<p><u>Contexte / Dysfonctionnements</u></p> <p>Stationnement en double file des livraisons de marchandises.</p> <p><u>Description / Localisation</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Harmonisation des horaires de livraisons et de collecte des ordures ménagères. ✓ Création de points stop. <p><u>Objectifs poursuivis</u></p> <p>Dissuader les pratiques de stationnement en double file dans les secteurs de centres-villes et de centres-bourgs.</p> <p><u>Effets attendus</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Une réappropriation de l'espace public et une meilleure fluidité de la circulation dans les secteurs et sur les axes concernés par du stationnement sauvage. ✓ On ne gèle plus des emplacements réservés aux livraisons qui ne sont pas utilisés une grande partie de la journée et qui sont souvent jugés mal localisés par les livreurs qui souhaitent se garer au plus près des établissements qu'ils desservent. 	
Type d'action	Prioritaire
Echéancier prévisionnel	COURT TERME
Aspects de coûts	Etude d'harmonisation et de réglementation : 30000€ environ Financements ADEME possibles
Partenaires	CCVE, services de police municipale et de police nationale, commerçants.

Fiche Action 16 : Etude de réflexion sur l'harmonisation des normes de stationnement

Responsable/Maître d'ouvrage	Communauté de communes du Val d'Essonne
<p><u>Contexte / Dysfonctionnements</u></p> <p><i>Disparité des normes de stationnement dans les POS ou PLU des communes.</i></p> <p><u>Description / Localisation</u></p> <p><i>Il s'agit d'envisager de manière cohérente la règle U12 des PLU pour harmoniser dans la mesure du possible les normes en ce qui concerne la construction de places de stationnement :</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ <i>stationnement des actifs sur leur lieu de travail, stationnement des habitants à leur domicile.</i> ✓ <i>stationnement des vélos dans tous les types de constructions (vocation résidentielle, vocation de travail, vocation commerciale).</i> <p><i>Ces normes pourront être modulées selon :</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ <i>Profil des secteurs urbains vis-à-vis d'un certain nombre de paramètres : desserte par les transports collectifs (proximité d'une gare, densité de l'offre bus), problèmes de congestion, niveau de saturation de l'offre de stationnement public, taux de motorisation des ménages, part modale des actifs utilisant la voiture pour se rendre au travail.</i> ✓ <i>Type de logement ou d'établissement : logements collectifs, logements individuels, établissements commerciaux, activités industrielles et artisanales, activités tertiaires – bureaux.</i> <p><u>Objectifs poursuivis</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ <i>Diminuer le recours à la voiture des actifs en contraignant le stationnement sur le lieu de travail au profit des modes alternatifs : règles contraignantes dans les secteurs bien desservis par les transports collectifs, règles plus souples dans les autres secteurs.</i> ✓ <i>Dissuader les habitants à utiliser leur voiture en journée, en favorisant le stationnement résidentiel.</i> ✓ <i>Développer l'usage du vélo en assurant une capacité de stationnement suffisante.</i> <p><u>Effets attendus</u></p> <p><i>Meilleure cohérence entre la réglementation du stationnement sur voirie et hors voirie.</i></p>	
Type d'action	Action d'accompagnement
Echéancier prévisionnel	MOYEN TERME
Aspects de coûts	Aucun engagement financier particulier
Partenaires	CCVE

■ Fiche Action 17 : Assurer un contrôle efficace des secteurs réglementés en zone bleue et en stationnement payant

Responsable/Maître d'ouvrage	Les communes de la CCVE
<p><u>Contexte / Dysfonctionnements</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Des secteurs réglementés en zone bleue générant une rotation faible du fait d'une surveillance insuffisante. ✓ Des pratiques de stationnement en double file aux abords des commerces ou sur des points d'arrêt du réseau bus. <p><u>Description / Localisation</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Mise en place d'une surveillance efficace du stationnement réglementé, par des tournées souples au plan des itinéraires et des horaires, par des possibilités d'intervention rapide en cas de stationnement gênant. ✓ Mise en place d'une information sur la réglementation. ✓ Possibilité de mutualiser les moyens à l'échelle de l'ensemble des communes de la CCVE concernées par un stationnement réglementé et par la mise en place d'une police intercommunale. <p><u>Objectifs poursuivis</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Assurer l'efficacité des dispositifs de réglementation du stationnement : stationnement régulé dans le temps et stationnement payant. ✓ Dissuader les pratiques de stationnement illicite et le stationnement sauvage. <p><u>Effets attendus</u></p> <p>L'atteinte des objectifs en matière de rotation du stationnement est la rotation journalière de sept véhicules /jour pour les emplacements régulés en zone rouge, cinq véhicules /jour en zone orange et en zone bleue, quatre véhicules /jour en zone verte.</p>	
Type d'action	Action d'accompagnement
Echéancier prévisionnel	COURT TERME
Aspects de coûts	<p><u>Coûts liés aux moyens humains à mobiliser</u> : coûts salariaux par agent entre 25000 et 33000€ annuel.</p> <p>Un <u>agent</u> contrôle en moyenne 180 places réglementées par jour.</p> <p>Ces <u>éléments de coûts</u> ne prennent pas en compte ni les dépenses nécessaires à l'achat et l'entretien des horodateurs, ni les recettes.</p>
Partenaires	CCVE, services de police.

■ Fiche Action 18 : Aménagement de stationnement PMR

Responsable/Maître d'ouvrage	Les communes de la CCVE
<p><u>Contexte / Dysfonctionnements</u></p> <p>Places de stationnement GIC/GIG hors normes et insuffisantes.</p> <p><u>Description / Localisation</u></p> <p>Respect et mise aux normes des emplacements de stationnement réservés aux GIG – GIC :</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Réserver et aménager une place de stationnement par tranche ou fraction de cinquante places. Dans le cadre de projets globaux aboutissant à la réalisation d'au moins cinquante places de stationnement, c'est sur l'ensemble de ces projets globaux qu'il conviendra de calculer le nombre de places réservées. ✓ Aménagement d'une bande d'accès latérale, à côté des places aménagées, d'une largeur d'au moins 0,80 m, ce qui porte la largeur totale de l'emplacement à un minimum de 3,30 m. La largeur de la place réservée est à respecter impérativement, de plain-pied, en dehors de tout obstacle et de toute circulation automobile, pour permettre une bonne approche des véhicules par les personnes circulant en fauteuil roulant : <ul style="list-style-type: none"> ▪ Les emplacements longitudinaux doivent permettre au conducteur de sortir sans danger du véhicule par la portière gauche. ▪ Il est recommandé de prévoir une hauteur de passage minimale de 2,15 m pour faciliter l'accès des véhicules adaptés aux besoins des personnes en fauteuil roulant. ▪ En principe, les emplacements doivent être répartis également sur la voirie. <p><u>Objectifs poursuivis</u></p> <p>Favoriser l'accessibilité des PMR.</p> <p><u>Effets attendus</u></p> <p>Plus grande autonomie des PMR dans leurs déplacements.</p>	
Type d'action	Prioritaire
Echéancier prévisionnel	COURT ET MOYEN et LONG TERMES
Aspects de coûts	A préciser par une étude spécifique
Partenaires	CCVE, DDE, Conseil Général 91.

TABLEAU DE SYNTHÈSE

VOIRIE	Maître d'ouvrage	Echéancier prévisionnel	Aspects de coûts	Partenaires
FA 1 : Définition d'une charte d'aménagement de la voirie	CCVE	COURT TERME A partir de 2007 Prise en compte de la charte dans la réalisation des travaux	Réalisation en interne de la CCVE	DDE Conseil Général 91 Communes de la CCVE
FA 2 : Nouvelle hiérarchie du réseau de voirie	Etat Département CCVE Selon le type de voirie concerné	COURT et MOYEN TERMES En fonction de la réalisation des projets routiers	Les coûts concernent les aménagements qui seront nécessaires pour mettre en œuvre la hiérarchie de la voirie décrits dans la charte d'aménagement	DDE Conseil Général 91 Communes de la CCVE
FA 3 : Harmonisation des aménagements en faveur des PMR	Communes du Val d'Essonne	COURT MOYEN et LONG Terme La mise en conformité répond à un principe de progressivité qui devra respecter l'échéancier 2015 prévu par la Loi du 11 février 2005.	Il pourra bénéficier de subventions à 100% par le STIF et la Région.	CCVE Région Conseil Général 91 DDE
TRANSPORTS COLLECTIFS	Maître d'ouvrage	Echéancier prévisionnel	Aspects de coûts	Partenaires
FA 4 : Création d'une liaison bus	CCVE	COURT TERME	Environ 360 000 € TTC par an, hors comptabilisation des recettes des titres de transport.	Communes desservies STIF Région Conseil Général 91 (financement acquisition de matériel et études préalables) Opérateurs de transport
FA 5 : Contractualiser un réseau de TC communautaire	CCVE	COURT TERME	Ce projet devra faire l'objet d'une étude de faisabilité tant technique qu'économique avant d'être validé.	Communes desservies STIF Région Conseil Général 91 (financement acquisition de matériel et études préalables) Opérateurs de transport
FA 6 : Mise en place de lignes virtuelles	CCVE	MOYEN TERME	Selon l'étude du Transport à la demande (cf. tableau p 96)	Communes STIF Région Conseil Général 91

				Opérateurs de transport (STA, VEOLIA Transport, CEAT)
FA 7 : Mise en place de navettes dédiées à la desserte de pôles d'emplois fonctionnant à heures fixes	CCVE	MOYEN TERME	Ce projet devra faire l'objet d'une étude de faisabilité tant technique qu'économique avant d'être validé. La définition du service peut entrer dans le cadre de la réalisation de Plans de Déplacements Entreprises.	Communes STIF Région Conseil Général 91 Opérateurs de transport Hôpital Entreprises
FA 8 : Mise en place de navettes à la demande dédiées à la desserte des pôles d'emplois	CCVE	MOYEN TERME	Ce projet devra faire l'objet d'une étude de faisabilité tant technique qu'économique avant d'être validé.	Communes STIF Région Conseil Général 91 Opérateurs de transport (STA, VEOLIA Transport, CEAT)
FA 9 : Mise en place d'un transport de bassin à la demande	CCVE	COURT TERME	Environ 100 000 € HT avec minibus (cf. tableau p 100)	Communes STIF Région Conseil Général 91 Opérateurs de transport (STA, VEOLIA Transport, CEAT)
FA 10 : Mise en accessibilité PMR	CCVE	COURT MOYEN ET LONG TERMES	Ce projet devra faire l'objet d'études de faisabilité définissant à la fois les priorités d'aménagement des points d'arrêts et la mise aux normes des véhicules et une programmation, en y associant les associations représentatives des PMR.	Communes STIF Région Conseil Général 91 Opérateurs de transport (STA, VEOLIA Transport, CEAT)
FA 11 : Favoriser le covoiturage des actifs habitant le Territoire du Val d'Essonne	CCVE	COURT TERME	Etude de faisabilité	CCVE, ADEME
CIRCULATIONS DOUCES	Maître d'ouvrage	Echéancier prévisionnel	Aspects de coûts	Partenaires
FA 12 : Réalisation d'un Schéma de Circulations Douces à l'échelle du Val d'Essonne	CCVE	COURT TERME : Etude de mise en œuvre MOYEN TERME : Réalisation progressive des aménagements en fonction des priorités qui seront définies et de la capacité	20 00 € HT pour l'élaboration du Schéma Environ 1 400 000 € HT de coûts de réalisation des aménagements	Communes, CG91, Région, DDE, Agence des espaces verts.

		financière de la maîtrise d'ouvrage (cf. ci-dessous)		
FA 13 : Mise en place des actions pédibus – vélobus	CCVE	Court terme : 2008-2009, Etudes / Expérimentation Moyen Terme :2010-2012, Mise en place des actions	Etude PDE : 6 000€ /établissement Panneautage sur un itinéraire : 2 200€ 100 gilets réfléchissants : 600€	Communes Education nationale Enseignants Parents d'élèves ADEME ARENE
STATIONNEMENT ET LIVRAISONS EN VILLE	Maître d'ouvrage	Echéancier prévisionnel	Aspects de coûts	Partenaires
FA 14 : Définition d'une réglementation cohérente du stationnement	CCVE	COURT TERME	A chiffrer par une étude complémentaire	CCVE Services de police municipale et de police nationale
FA 15 : Aménagement et réglementation des livraisons en ville	Communes du Val d'Essonne	COURT TERME	Etude d'harmonisation et de réglementation : 30 000€ environ Financements possibles par ADEME	CCVE Services de police municipale et de police nationale Commerçants
FA 16 : Etude de Réflexion sur l'harmonisation des normes de stationnement	Communes du Val d'Essonne	MOYEN TERME, au fur et à mesure de la révision des PLU	Aucun engagement financier particulier	CCVE
FA 17 : Assurer un contrôle efficace des secteurs réglementés en zone bleue et en stationnement payant	Communes du Val d'Essonne	COURT TERME	Coûts liés aux moyens humains à mobiliser : entre 25 000 et 30 000 € annuel/agent Un agent contrôle en moyenne 180 places réglementées par jour. Ces éléments de coûts ne prennent pas en compte ni les dépenses nécessaires à l'achat et l'entretien des horodateurs, ni les recettes.	CCVE Services de police municipale et de police nationale
FA 18 : Aménager le stationnement des PMR	Communes du Val d'Essonne	COURT, MOYEN et LONG TERMES	A préciser par une étude spécifique	CCVE, DDE, Conseil Général 91

TABLEAU DE SYNTHÈSE : ECHEANCIER COURT TERME

VOIRIE	Maître d'ouvrage	Echéancier prévisionnel	Aspects de coûts	Partenaires
FA 1 : Définition d'une charte d'aménagement de la voirie	CCVE	COURT TERME A partir de 2007 Prise en compte de la charte dans la réalisation des travaux	Réalisation en interne de la CCVE	DDE Conseil Général 91 Communes de la CCVE
FA 2 : Nouvelle hiérarchie du réseau de voirie	Etat Département CCVE Selon le type de voirie concerné	COURT et MOYEN TERMES En fonction de la réalisation des projets routiers	Les coûts concernent les aménagements qui seront nécessaires pour mettre en œuvre la hiérarchie de la voirie décrits dans la charte d'aménagement	DDE Conseil Général 91 Communes de la CCVE
FA 3 : Harmonisation des aménagements en faveur des PMR	Communes du Val d'Essonne	COURT MOYEN et LONG Terme La mise en conformité répond à un principe de progressivité qui devra respecter l'échéancier 2015 prévu par la Loi du 11 février 2005.	Il pourra bénéficier de subventions à 100% par le STIF et la Région.	CCVE Région Conseil Général 91 DDE
TRANSPORTS COLLECTIFS	Maître d'ouvrage	Echéancier prévisionnel	Aspects de coûts	Partenaires
FA 4 : Création d'une liaison bus	CCVE	COURT TERME	Environ 360 000 € TTC par an, hors comptabilisation des recettes des titres de transport.	Communes desservies STIF Région Conseil Général 91 (financement acquisition de matériel et études préalables) Opérateurs de transport
FA 5 : Contractualiser un réseau de TC communautaire	CCVE	COURT TERME	Ce projet devra faire l'objet d'une étude de faisabilité tant technique qu'économique avant d'être validé.	Communes desservies STIF Région Conseil Général 91 (financement acquisition de matériel et études préalables) Opérateurs de transport
FA 9 : Mise en place d'un transport de bassin à la demande	CCVE	COURT TERME	Environ 100 000 € HT avec minibus (cf. tableau p 100)	Communes STIF Région Conseil Général 91

				Opérateurs de transport (STA, VEOLIA Transport, CEAT)
FA 10 : Mise en accessibilité PMR	CCVE	COURT MOYEN ET LONG TERMES	Ce projet devra faire l'objet d'études de faisabilité définissant à la fois les priorités d'aménagement des points d'arrêts et la mise aux normes des véhicules et une programmation, en y associant les associations représentatives des PMR.	Communes STIF Région Conseil Général 91 Opérateurs de transport (STA, VEOLIA Transport, CEAT)
FA 11 : Favoriser le covoiturage des actifs habitant le Territoire du Val d'Essonne	CCVE	COURT TERME	Etude de faisabilité	CCVE, ADEME
CIRCULATIONS DOUCES	Maître d'ouvrage	Echéancier prévisionnel	Aspects de coûts	Partenaires
FA 12 : Réalisation d'un Schéma de Circulations Douces à l'échelle du Val d'Essonne	CCVE	COURT TERME : Etude de mise en œuvre MOYEN TERME : Réalisation progressive des aménagements en fonction des priorités qui seront définies et de la capacité financière de la maîtrise d'ouvrage (cf. ci-dessous)	20 00 € HT pour l'élaboration du Schéma Environ 1 400 000 € HT de coûts de réalisation des aménagements	Communes, CG91, Région, DDE, Agence des espaces verts.
FA 13 : Mise en place des actions pédibus – vélobus	CCVE	Court terme : 2008-2009, Etudes / Expérimentation Moyen Terme :2010-2012, Mise en place des actions	Etude PDE : 6 000€ /établissement Panneautage sur un itinéraire : 2 200€ 100 gilets réfléchissants : 600€	Communes Education nationale Enseignants Parents d'élèves ADEME ARENE
STATIONNEMENT ET LIVRAISONS EN VILLE	Maître d'ouvrage	Echéancier prévisionnel	Aspects de coûts	Partenaires
FA 14 : Définition d'une réglementation cohérente du stationnement	CCVE	COURT TERME	A chiffrer par une étude complémentaire	CCVE Services de police municipale et de police nationale
FA 15 : Aménagement et réglementation des livraisons en ville	Communes du Val d'Essonne	COURT TERME	Etude d'harmonisation et de réglementation : 30 000€ environ Financements possibles par ADEME	CCVE Services de police municipale et de police nationale Commerçants

<p>FA 17 : Assurer un contrôle efficace des secteurs réglementés en zone bleue et en stationnement payant</p>	<p>Communes du Val d'Essonne</p>	<p>COURT TERME</p>	<p>Coûts liés aux moyens humains à mobiliser : entre 25 000 et 30 000 € annuel/agent Un agent contrôle en moyenne 180 places réglementées par jour. Ces éléments de coûts ne prennent pas en compte ni les dépenses nécessaires à l'achat et l'entretien des horodateurs, ni les recettes.</p>	<p>CCVE Services de police municipale et de police nationale</p>
<p>FA 18 : Aménager le stationnement des PMR</p>	<p>Communes du Val d'Essonne</p>	<p>COURT, MOYEN et LONG TERMES</p>	<p>A préciser par une étude spécifique</p>	<p>CCVE, DDE, Conseil Général 91</p>

TABLEAU DE SYNTHÈSE : ECHEANCIER MOYEN TERME

VOIRIE	Maître d'ouvrage	Echéancier prévisionnel	Aspects de coûts	Partenaires
FA 2 : Nouvelle hiérarchie du réseau de voirie	Etat Département CCVE Selon le type de voirie concerné	COURT et MOYEN TERMES En fonction de la réalisation des projets routiers	Les coûts concernent les aménagements qui seront nécessaires pour mettre en œuvre la hiérarchie de la voirie décrits dans la charte d'aménagement	DDE Conseil Général 91 Communes de la CCVE
FA 3 : Harmonisation des aménagements en faveur des PMR	Communes du Val d'Essonne	COURT MOYEN et LONG Terme La mise en conformité répond à un principe de progressivité qui devra respecter l'échéancier 2015 prévu par la Loi du 11 février 2005.	Il pourra bénéficier de subventions à 100% par le STIF et la Région.	CCVE Région Conseil Général 91 DDE
TRANSPORTS COLLECTIFS	Maître d'ouvrage	Echéancier prévisionnel	Aspects de coûts	Partenaires
FA 6 : Mise en place de lignes virtuelles	CCVE	MOYEN TERME	Selon l'étude du Transport à la demande (cf. tableau p 96)	Communes STIF Région Conseil Général 91 Opérateurs de transport (STA, VEOLIA Transport, CEAT)
FA 7 : Mise en place de navettes dédiées à la desserte de pôles d'emplois fonctionnant à heures fixes	CCVE	MOYEN TERME	Ce projet devra faire l'objet d'une étude de faisabilité tant technique qu'économique avant d'être validé. La définition du service peut entrer dans le cadre de la réalisation de Plans de Déplacements Entreprises.	Communes STIF Région Conseil Général 91 Opérateurs de transport Hôpital Entreprises
FA 8 : Mise en place de navettes à la demande dédiées à la desserte des pôles d'emplois	CCVE	MOYEN TERME	Ce projet devra faire l'objet d'une étude de faisabilité tant technique qu'économique avant d'être validé.	Communes STIF Région Conseil Général 91 Opérateurs de transport (STA, VEOLIA Transport, CEAT)

FA 10 : Mise en accessibilité PMR	CCVE	COURT MOYEN ET LONG TERMES	Ce projet devra faire l'objet d'études de faisabilité définissant à la fois les priorités d'aménagement des points d'arrêts et la mise aux normes des véhicules et une programmation, en y associant les associations représentatives des PMR.	Communes STIF Région Conseil Général 91 Opérateurs de transport (STA, VEOLIA Transport, CEAT)
CIRCULATIONS DOUCES	Maître d'ouvrage	Echéancier prévisionnel	Aspects de coûts	Partenaires
FA 12 : Réalisation d'un Schéma de Circulations Douces à l'échelle du Val d'Essonne	CCVE	COURT TERME : Etude de mise en œuvre MOYEN TERME : Réalisation progressive des aménagements en fonction des priorités qui seront définies et de la capacité financière de la maîtrise d'ouvrage (cf. ci-dessous)	20 00 € HT pour l'élaboration du Schéma Environ 1 400 000 € HT de coûts de réalisation des aménagements	Communes, CG91, Région, DDE, Agence des espaces verts.
FA 13 : Mise en place des actions pédibus – vélobus	CCVE	Court terme : 2008-2009, Etudes / Expérimentation Moyen Terme : 2010-2012, Mise en place des actions	Etude PDE : 6 000€ /établissement Panneautage sur un itinéraire : 2 200€ 100 gilets réfléchissants : 600€	Communes Education nationale Enseignants Parents d'élèves ADEME ARENE
STATIONNEMENT ET LIVRAISONS EN VILLE	Maître d'ouvrage	Echéancier prévisionnel	Aspects de coûts	Partenaires
FA 16 : Etude de Réflexion sur l'harmonisation des normes de stationnement	Communes du Val d'Essonne	MOYEN TERME, au fur et à mesure de la révision des PLU	Aucun engagement financier particulier	CCVE
FA 18 : Aménager le stationnement des PMR	Communes du Val d'Essonne	COURT, MOYEN et LONG TERMES	A préciser par une étude spécifique	CCVE, DDE, Conseil Général 91

TABLEAU DE SYNTHÈSE : ECHEANCIER LONG TERME

VOIRIE	Maître d'ouvrage	Echéancier prévisionnel	Aspects de coûts	Partenaires
FA 3 : Harmonisation des aménagements en faveur des PMR	Communes du Val d'Essonne	COURT MOYEN et LONG Terme La mise en conformité répond à un principe de progressivité qui devra respecter l'échéancier 2015 prévu par la Loi du 11 février 2005.	Il pourra bénéficier de subventions à 100% par le STIF et la Région.	CCVE Région Conseil Général 91 DDE
TRANSPORTS COLLECTIFS	Maître d'ouvrage	Echéancier prévisionnel	Aspects de coûts	Partenaires
FA 10 : Mise en accessibilité PMR	CCVE	COURT MOYEN ET LONG TERMES	Ce projet devra faire l'objet d'études de faisabilité définissant à la fois les priorités d'aménagement des points d'arrêts et la mise aux normes des véhicules et une programmation, en y associant les associations représentatives des PMR.	Communes STIF Région Conseil Général 91 Opérateurs de transport (STA, VEOLIA Transport, CEAT)
STATIONNEMENTS ET LIVRAISONS EN VILLE	Maître d'ouvrage	Echéancier prévisionnel	Aspects de coûts	Partenaires
FA 18 : Aménager le stationnement des PMR	Communes du Val d'Essonne	COURT, MOYEN et LONG TERMES	A préciser par une étude spécifique	CCVE, DDE, Conseil Général 91

Tableau récapitulatif du phasage de la mise en œuvre des actions du PLD du Val d'Essonne

(Echéancier Indicatif)

Fiches actions	Court Terme			Moyen Terme			Long Terme			Eléments de coûts
	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	
Objectif 1 : Hierarchiser et partager la voirie pour de meilleures conditions de circulation, tous modes confondus ainsi que préserver la voirie de desserte locale du trafic de transit										
1	Définition d'une charte d'aménagement de la voirie		←→							Réalisation en interne par la CCVE
2	Nouvelle hierarchie de la voirie		←→							A DEFINIR (étude faisabilité)
3	Harmonisation des aménagements en faveur des PMR	←→								A DEFINIR - Subventions à 100% par le STIF et la Région
Objectif 2 : Développer la performance et l'attractivité du réseau de Transport en Commun en tout point du territoire et pour toutes les échelles de déplacement y compris par l'intermodalité										
4	Création d'une liaison bus		←→							environ 360 000 € TTC par an, hors comptabilisation des recettes des titres de transport.
5	Contractualiser un réseau de Transports en Commun Communautaire	←→								A DEFINIR (étude faisabilité)
6	Mise en place de lignes virtuelles				←→					taxis : entre 23 000 et 44 000 € ; Minibus : entre 43 000 et 86 000 €
7	Mise en place de navette à horaires fixes, dédiées à la desserte de pôles d'emplois				←→					A DEFINIR (étude faisabilité)
8	Mise en place de navettes à la demande dédiées à la desserte de pôles d'emplois				←→					A DEFINIR (étude faisabilité)
9	Mise en place d'un transport à la demande de bassin	←→								minibus : environ 100 000 €
10	Mise en accessibilité PMR	←→								A DEFINIR (étude faisabilité)
11	Favoriser le covoiturage entre les actifs habitant le territoire du Val d'Essonne		←→							A DEFINIR (étude faisabilité)
Objectif 3 : Assurer de manière sécurisée les relations communales et intercommunales sur la base d'itinéraires vélos facilitant l'accès aux principaux pôles d'intérêt du territoire et l'intermodalité vis-à-vis du réseau de transport collectif										
12	Réalisation d'un Schéma de circulations Douces à l'échelle du Val d'Essonne - Etude de mise en oeuvre - Réalisation progressive des aménagements		←→							20 000 € 1 400 000 €
13	Mise en place d'actions pédibus/vélobus - Etudes/expérimentation - Mise en place du service		←→							6000 €/établissement + 2200 € panneauage itinéraire + 100 gilets réfléchissants pour 600 €
Objectif 4 : Organiser et gérer le stationnement en cohérence avec les fonctions urbaines à favoriser, les besoins en termes d'accessibilité à garantir et les impératifs d'une mobilité durable à respecter										
14	Définition d'une réglementation cohérente du stationnement		←→							A DEFINIR (étude faisabilité)
15	Aménagement et réglementation des livraisons en ville		←→							Etude d'harmonisation et de réglementation : 30 000 €
16	Etude de réflexion sur l'harmonisation des modes de stationnement									Aucun engagement financier particulier
17	Assurer un contrôle efficace des secteurs réglementés en zone bleue et stationnement payant	←→								au moins 30 000 € de coûts salariaux annuel
18	Aménagement de stationnement PMR	←→								A DEFINIR (étude faisabilité)

COMITE LOCAL ET SUIVI – EVALUATION DU PLD DU VAL D'ESSONNE

■ Création d'un Comité Local permanent du PLD du Val d'Essonne

Les intercommunalités voisines seront associées au comité local permanent (comme elles l'ont été au comité local et comité de pilotage pour l'élaboration du PLD) et seront consultées lors de la mise en application du PLD.

Il assurera le suivi des actions du PLD et le pilotage des études en détail.

Il aura pour fonction de coordonner la mise en œuvre des actions du PLD du Val d'Essonne.

■ Création d'un dispositif d'évaluation

Le suivi des PDU est abordé dans le titre V de la loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie : « au terme d'une période de cinq ans, le plan fait l'objet d'une évaluation et est révisé le cas échéant ».

Un dispositif d'évaluation du PLD est indispensable pour évaluer les moyens et les effets des actions du P.L.D., pour assurer le suivi de la mise en œuvre des actions conformément à leurs objectifs.

La mise en place de cet outil suppose la définition :

- ✓ des critères et des indicateurs pertinents d'évaluation.
- ✓ des coûts de l'outil.
- ✓ des bases de données nécessaires et des modes de recueil de ces données.

A – Objectifs du dispositif

Ce dispositif peut répondre à **plusieurs objectifs**, qui en montrent l'intérêt :

- ✓ l'évaluation des moyens mis en œuvre dans le cadre du P.L.D. (« l'efficacité »).
- ✓ la vérification des effets attendus des actions mises en œuvre et leur adéquation aux objectifs à atteindre (évaluation « ex-post »).
- ✓ la possibilité d'utiliser ces résultats à des fins de sensibilisation et de communication.
- ✓ l'adaptation ou l'actualisation éventuelle du P.L.D.

B – Les indicateurs de suivi des effets des actions du P.L.D.

Ce suivi suppose l'élaboration d'outils, tels qu'un tableau de bord comprenant une dizaine d'indicateurs de suivi pertinents pour tous les modes de transport.

Il est préférable :

- ✓ de proposer des indicateurs simples observés le plus possible dès aujourd'hui. Les indicateurs concernent aussi bien les moyens que les résultats (effets attendus des actions).
- ✓ de s'appuyer autant que possible sur des indicateurs existants. Une enquête déplacements auprès des ménages est un dispositif approprié permettant de limiter le coût des dispositifs d'observation.

Le tableau de bord comporte des documents graphiques basés sur des SIG car les effets doivent être repérables et localisés au plan géographique.

En fonction de la programmation des actions prévue dans le PLD, un premier bilan des actions réalisées peut être effectué à mi-parcours. Cette évaluation a aussi pour intérêt de voir l'état d'avancement des actions sur l'ensemble du périmètre du PLD et dans chaque commune. Un site internet et une brochure consacrés au PLD peuvent permettre d'informer les partenaires, notamment quand ils sont fournisseurs de données, de l'état d'avancement et des résultats du suivi-évaluation des actions.

Les indicateurs concernant les moyens mis en œuvre par rapport aux objectifs poursuivis

En ce qui concerne l'évaluation des moyens mis en œuvre, les deux indicateurs majeurs proposés sont :

- ✓ les coûts d'investissements engendrés par les actions et les mesures mises en œuvre.
- ✓ les coûts de fonctionnement.

L'évaluation qualitative consiste alors à comparer les résultats obtenus par rapport aux moyens investis et/ou dépensés. Les résultats peuvent être eux-mêmes suivis par des indicateurs de :

- ✓ fréquentation des transports collectifs en nombre de voyages ou de voyageurs (kms).
- ✓ d'usages des modes : parts modales (VP, TC, modes doux), à l'échelle d'une commune, entre communes limitrophes (part des modes doux), entre communes.

En effet, les actions doivent normalement entraîner un moindre usage de la voiture dans le cadre des déplacements du quotidien (Source : Enquête déplacements, actualisée par exemple à mi-parcours).

Les parts modales peuvent elles-mêmes être rapportées au volume de la demande, afin de construire un indicateur « d'objectif » : par exemple part du vélo rapporté au volume et à

l'orientation des déplacements « à courte distance » domicile-travail et école entre les communes (trajets de moins de 5 kms), si on se donne par exemple pour objectif d'augmenter la part modale du vélo (objectif du PDU Ile-de-France).

Les indicateurs concernant les effets attendus des actions

En ce qui concerne le **suivi des effets des actions et des mesures mises en œuvre** :

- ✓ les indicateurs concernent la mise en place de sites propres TC, d'itinéraires vélos, du transport de proximité.
- ✓ les indicateurs concernant les effets de la mise en place de site propre TC : lignes de bus.

Les aménagements concernant les transports collectifs et le partage de la voirie (sites propres TC et pistes cyclables) faciliteront la circulation des bus avec pour résultats, une vitesse commerciale et une régularité accrues.

Les **deux indicateurs de suivi** sont :

- ✓ vitesse commerciale des bus.
- ✓ régularité : respect des fréquences (intervalles) et des horaires.

Source et fournisseur de données : comptages réguliers réalisés par les transporteurs locaux, recettes, gestion, etc.

Les indicateurs concernant les effets de la mise en place d'itinéraires vélos favorisant l'accès à des pôles et l'intermodalité

La mise en place d'itinéraires vélos favorisant l'accès à des pôles, en intervenant sur des points noirs au sein des secteurs denses, permettra une réduction des accidents impliquant les piétons et les cyclistes.

Cet effet peut être suivi par un indicateur d'accidentologie concernant les axes et les carrefours concentrant les accidents mettant en cause les piétons et les cyclistes, mais aussi autour d'équipements, de pôles.

Source et fournisseur de données sur la voirie et sur les accidents : comptages DDE, cellule sécurité routière.

Les itinéraires vélos favoriseront une plus grande attractivité du réseau TC compte tenu d'une meilleure accessibilité permise par la combinaison avec les circulations douces : cas des pôles d'échanges, se reporter aux indicateurs de fréquentation (vélo + TC) et d'usages (part des déplacements multimodaux).

Les indicateurs concernant les effets de la mise en place du « transport de proximité » : transport à la demande (« desserte surfacique »), navettes à partir des pôles d'échanges, etc.

La mise en place du transport de proximité, par les complémentarités qu'il apporte avec les réseaux de bus et les pôles d'échanges, par la performance qu'il offre au plan territorial (simplification et réduction des temps de parcours pour l'accès à des pôles) et de la mobilité (enchaînement des activités, chaînage des déplacements, etc.), favorisera le transfert modal de la voiture vers le réseau de T.C.

Les deux indicateurs sont :

- ✓ indicateur de transfert modal VP–T.C.
- ✓ indicateur de gain de clientèle en faveur des T.C.

Source : Enquête géomarketing couplée à l'enquête déplacements (évaluation ex-post lors de l'actualisation de l'enquête, par exemple à mi-parcours).

En résumé

Neuf indicateurs majeurs sont proposés pour le suivi du PLD :

- ✓ coûts de fonctionnement
- ✓ coûts d'investissement
- ✓ fréquentation des TC : voyages, voyageurs
- ✓ usages des modes de déplacements
- ✓ vitesse commerciale des bus
- ✓ régularité des bus
- ✓ accidentologie (piétons, cyclistes)
- ✓ indicateur de transfert modal : VP - TC
- ✓ indicateur de gain de clientèle (TC).

SUIVI DES ACTIONS DU PLD

■ Indicateurs par groupe d'actions

Groupe d'actions	Indicateurs de suivi
Action 2 : Hiérarchie de la voirie	<ul style="list-style-type: none"> - Vitesse commerciale des bus - Régularité des Bus - Accidentologie
Action 3 : harmonisation des aménagements en faveur des PMR Action 11 : Mise en accessibilité PMR Action 18 : Aménagement de stationnement PMR	<ul style="list-style-type: none"> - Suivi de l'évolution du nombre de points d'arrêts et de bus mis aux normes par rapport à l'échéance 2015 - Nombre de stationnements PMR - Fréquentation des bus par les PMR
Action 4 : Création d'une liaison bus Action 7 : Mise en Place de lignes virtuelles Action 8 : Mise en place de navettes à horaires fixes, dédiées à la desserte de pôles d'emplois Action 9 : Mise en place de navettes à la demande, dédiées à la desserte de pôles d'emplois Action 10 : Mise en place d'un transport à la demande de bassin	<ul style="list-style-type: none"> - Suivi de l'évolution du taux de fréquentation - Coût de fonctionnement - Vitesse commerciale
Action 12 : Réalisation d'un Schéma de Circulations Douces à l'échelle du val d'Essonne	<ul style="list-style-type: none"> - Nombre de kilomètres de circulations douces réalisés annuellement
Action 13 : Mise en place d'actions pédibus/vélobus	<ul style="list-style-type: none"> - Usage - Fréquentation - Accidentologie - Encombrement de voirie près des écoles
Action 14 : Définition d'une réglementation cohérente du stationnement Action 15 : Aménagement et réglementation des livraisons en ville Action 17 : Assurer un contrôle efficace des secteurs règlementés en zones bleue et en stationnement payant	<ul style="list-style-type: none"> - Répression par secteur - Vitesse commerciale des bus - Taux de fréquentation des bus

ANNEXE « Critère qualité par ligne de transport »

n° de ligne	transporteur	vitesse moyenne en km/h	fréquence	amplitude jour ouvrable type en heure et 1/100 heure	amplitude samedi en heure et 1/100 heure	amplitude dimanche en heure et 1/100 heure	Bus PMR	Bus à mettre en PMR
18.10	Vecolia	33,9	30 min	14,36	1,15	néant	0	4
18.12	Vecolia	14,1	15 min	12,35	néant	néant	1	0
18.08	Vecolia	37,8	30 mn (4 courses par jour...)	10,28	néant	néant	0	0
24.007	STA	36,8	15 min en HP 20 min en gare sncf de Mennecy, Aléatoire selon les autres points d'arrêt	14,2	6,16	néant	3 à venir en octobre	aucun
24.11	STA	29,2	20 min en gare sncf de Mennecy, Aléatoire selon les autres points d'arrêt	13,17	12,22	néant	2 articulés	4
24.12	STA	34,8	3 A/R par jour. Desserte scolaire	13,17	12,22	néant	2 articulés	3
309.03	STA	27,5	30 min	7,36	18,50	néant	1	aucun
10.09	CEAT	16,5	30 min	12,95	néant	néant	0	1
10.10	CEAT	33,9	30 min	14,5	néant	néant	2	0
10.16	CEAT	33,5	30 min	13,97	néant	néant	2	0
10.07	CEAT	30,42	10 min	14,98	13,75	13,25	0	1
10.20	CEAT	43,02	120 min	11,25	11,25	néant	0	1
10.22	CEAT	27,31	60 min	11,05	5,98	néant	0	2
10.23	CEAT	40,72	60 min	9,7	6,25	néant	0	1
10.24	CEAT	37,81	60 min	9,14	néant	néant	0	1
10.26	CEAT	26,34	60 min	10,41	5,83	néant	0	1