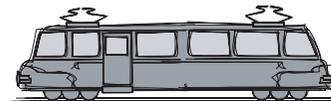
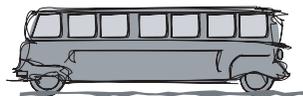




PLAN LOCAL DE DEPLACEMENTS DE LA COMMUNAUTE DE COMMUNES DU PAYS DE LIMOURS



SOMMAIRE

<i>Préambule – Rappel de la démarche</i>	<i>Pages</i> 3
--	-------------------

PARTIE 1 : SMTBSE DU DIAGNOSTIC

<i>I - Le territoire et la population de la CCPL</i>	<i>7</i>
<i>II - Les emplois</i>	<i>9</i>
<i>III - Les déplacements des habitants de la CCPL</i>	<i>11</i>
<i>IV - Le réseau viaire</i>	<i>17</i>
<i>V - Les transports collectifs</i>	<i>21</i>
<i>VI - Le transport de marchandises</i>	<i>25</i>
<i>VII - Le stationnement</i>	<i>26</i>
<i>VIII - Les modes doux</i>	<i>28</i>
<i>IX - Les attentes des habitants</i>	<i>31</i>

PARTIE 2 : LES OBJECTIFS ET LE PROGRAMME D' ACTIONS DU PLD

<i>I - Mieux aménager et sécuriser la voirie</i>	<i>33</i>
<i>II - Améliorer l'offre de transport collectif</i>	<i>47</i>
<i>III - Organiser le stationnement dans certains lieux où la concurrence est forte et lutter contre l'incivisme</i>	<i>59</i>
<i>IV - Développer les modes doux et sécuriser leurs pratiques</i>	<i>68</i>
<i>V - Mieux connaître les pratiques de déplacement et accompagner les acteurs locaux dans leurs réflexions</i>	<i>73</i>
<i>Tableau de synthèse de cohérence entre les actions du PLD et celles du PDUiF</i>	<i>80</i>
<i>Programmation prévisionnelle des actions</i>	<i>81</i>
<i>Coûts prévisionnels des actions et répartition des clés de financement</i>	<i>82</i>

PREAMBULE

Le Plan Local de Déplacements (PLD), une déclinaison locale du Plan de Déplacements Urbains de l'Île-de-France (PDUIF)

La loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie (LAURE) de décembre 1996 puis la loi Solidarité Renouvellement Urbain (SRU) du 13 décembre 2000 ont modifié la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs de 1982 (LOTI) initiant les Plans de Déplacements Urbains pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants.

Depuis décembre 2000, la région Île-de-France, à l'instar des grandes agglomérations françaises, est dotée d'un Plan de Déplacements Urbains (le PDUIF).

Ce dernier fixe les objectifs permettant de répondre aux besoins de mobilité des habitants dans une perspective de développement durable. Il s'est fixé comme objectifs :

- **une diminution de 3 % du trafic automobile,**
- **une augmentation de l'usage des transports collectifs de 2 %,**
- **une augmentation de 10 % de la part de la marche à pied,**
- **le doublement du nombre de déplacements à vélo,**
- **une augmentation de 3 % de la part de l'acheminement des marchandises par le fer et la voie d'eau.**

A une échelle plus locale, **la transcription des orientations du PDU se fait à travers l'élaboration d'un Plan Local de Déplacements (PLD)**. Une cinquantaine de territoires ont été définis comme pertinents en Île-de-France pour la réalisation de ces PLD dont les objectifs sont de préciser et de transposer localement les moyens et les actions envisageables afin de répondre aux orientations arrêtées dans le PDU.

C'est dans ce contexte que la Communauté de Communes du Pays de Limours (CCPL), déclarée comme territoire pertinent pour la réalisation d'un PLD, a décidé de s'engager dans cette démarche afin de décliner et d'approfondir localement tout ou partie des orientations du PDU.

Ce PLD est donc, comme le PDU, un document de planification de référence soumis à enquête publique qui définit à échéance d'une dizaine années la politique en matière de transport et de déplacements sur le territoire concerné.

Rappel de la démarche

Le PLD permet de mieux connaître les conditions de mobilité des habitants du territoire et dresse un plan d'actions hiérarchisées à échéance de 10 ans en vue d'améliorer leurs déplacements quotidiens. Il s'organise en trois étapes distinctes :

➤ *Le diagnostic de l'offre et de la demande en matière de déplacements*

Sa réalisation s'appuyant sur de multiples analyses provenant d'un recueil bibliographique d'études, d'entretiens, de relevés de terrain ainsi que d'une enquête menée auprès des ménages de la CCPL a pour objectif d'avoir une connaissance fine du système transport sur le périmètre du PLD et des relations avec l'extérieur (offre, usage et demande), des besoins et des attentes de chacun.

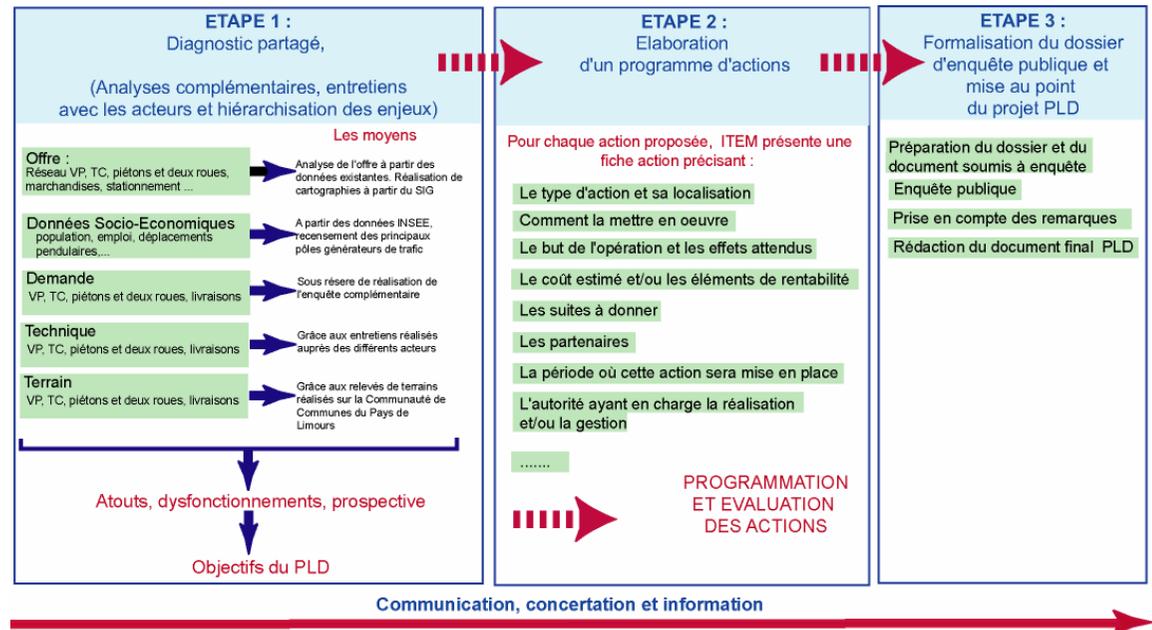
➤ *L'élaboration des objectifs et d'un programme d'actions*

En s'appuyant sur le diagnostic partagé par le comité local et validé par le conseil communautaire, différents objectifs sont proposés dans les grandes thématiques du Plan Local de Déplacements (réseau viaire, transports collectifs, stationnement, modes doux, transport de marchandises).

Les objectifs prioritaires retenus par la Communauté de Communes sont déclinés en programme d'actions à mener. Pour chaque action, sont précisés les problèmes qui la justifient, les mesures à mettre en place, les objectifs à atteindre, la localisation, les acteurs concernés, l'échéancier, les coûts estimés ...

➤ *L'enquête publique et l'approbation du Plan Local de Déplacements*

Après le choix des orientations et des actions formalisé dans un document de PLD, ce dernier est soumis à enquête publique afin de consulter la population en vue de son approbation.



PARTIE 1 : SYNTHÈSE DU DIAGNOSTIC

Objectifs du diagnostic

Cette première phase de l'étude dresse un état des lieux de la situation des transports au sein de la Communauté de Communes et apporte des connaissances sur les pratiques de déplacements. Les thématiques suivantes sont successivement abordées :

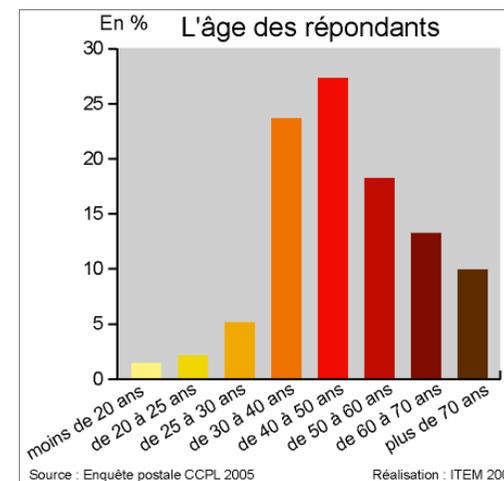
- *Le réseau viaire, l'intensité du trafic et l'accidentologie,*
- *L'offre et la demande en termes de transports collectifs,*
- *L'offre et la demande concernant le stationnement,*
- *L'intensité des flux de marchandises et le contexte des livraisons,*
- *L'offre et la demande relatives aux modes doux.*

Méthode de travail pour l'élaboration du diagnostic

- ⇒ **Analyse bibliographique** : ce diagnostic est fondé sur des études et des rapports antérieurs réalisés sur une partie ou l'ensemble du territoire communautaire ainsi que sur les différents documents de planification attenants aux transports en Région Île-de-France.
- ⇒ **Analyse statistique** : le recensement général de la population de l'INSEE au cours des différentes années de référence a été analysé et constitue des données de cadrage sur le territoire et sur ses environs.
- ⇒ **Entretiens avec les acteurs locaux** : la CCPL, les maires et membres des commissions transports de chacune des 13 communes, le STIF, la SAVAC, ALBATRANS, Connex, le Conseil général de l'Essonne, la DDE 91, ... ont été interviewés afin d'apporter à ce PLD une vision précise du contexte local.
- ⇒ **Recensements de terrain** : un reportage photographique a été réalisé sur l'ensemble du territoire et sert à illustrer et commenter l'ensemble de ce PLD. De plus, des enquêtes dites « flashes » ont été réalisées lors de ce repérage au sein des villes afin d'avoir des informations ponctuelles sur les différents volets de la thématique déplacements.
- ⇒ **Enquête déplacements auprès de l'ensemble des ménages de la CCPL** : afin de connaître les pratiques de déplacements des habitants de la CCPL et de proposer des actions pertinentes adaptées au contexte, une enquête auprès de l'ensemble des ménages a été réalisée (soit 8 300 adresses) et administrée par voie postale en mars 2005.

L'échantillon des répondants est constitué de 1 042 personnes dont 819 déclaraient avoir un conjoint et 596 un ou plusieurs enfants. Ce sont donc directement ou indirectement 3 029 habitants de la CCPL qui ont été interrogés, dont 1 168 sont des enfants vivants chez leurs parents.

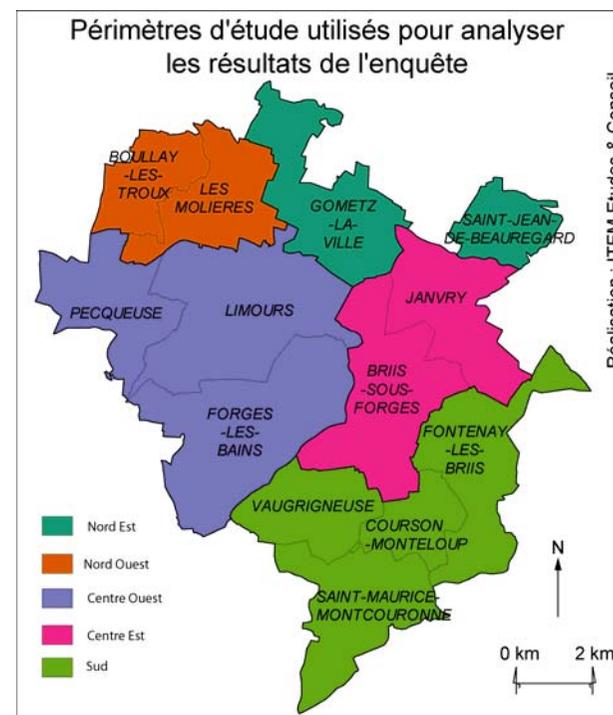
La moyenne d'âge des enquêtés (48 ans) est élevée. **Les 40-59 ans sont surreprésentés avec 45,3 % de l'échantillon enquêté** alors qu'au niveau départemental il ne représente que 27,3 % de la population. A l'inverse, seulement 1,3 % des répondants ont moins de 20 ans alors que cette classe d'âge constitue 27,2 % de la population de l'Essonne. Ces taux s'expliquent par le mode d'administration de l'enquête qui ne fait appel à aucun quota. Dès lors, le « chef » du ménage est plus enclin à répondre que ses enfants. Cependant, ce manque apparent de jeunes répondants n'est pas gênant puisque plusieurs questions de l'enquête portent sur les habitudes de déplacements de l'ensemble des membres du foyer.



L'échantillon interrogé est globalement représentatif de la population de la CCPL en termes de catégories socioprofessionnelles (même si les cadres et professions intellectuelles supérieures sont surreprésentés au détriment des ouvriers).

Les réponses à ce questionnaire ne seront pas analysées sous l'angle communal mais selon cinq zones d'études définies *a priori* selon une logique de proximité et par les comportements en termes de déplacements des résidents. En effet, pour une raison de seuil statistique (un échantillon de moins de 30 individus n'est statistiquement pas fiable), les communes sont regroupées en plusieurs zones d'étude.

	Répartition de la population enquêtée par zone
Centre Est	24,9 %
Centre Ouest	46,7 %
Nord Est	6,5 %
Nord Ouest	6,4 %
Sud	14,6 %
Zone non renseignée	1 %



I - Le territoire et la population de la CCPL

1.1. Un territoire à la marge de l'aire urbaine de la capitale...

La Communauté de Communes du Pays de Limours située au cœur de l'Hurepoix a été **créée le 1^{er} janvier 2002**, suite à la **transformation du district de Limours**. Elle est composée de treize communes du département de l'Essonne (*Boullay-les-Troux, Briis-sous-Forges, Courson-Monteloup, Fontenay-lès-Briis, Forges-les-Bains, Gometz-la-Ville, Janvry, Les Molières, Limours, Pecqueuse, Saint-Jean-de-Beauregard, Saint-Maurice-Montcouronne et Vaugrigneuse*) qui en compte 196. La CCPL, **peuplée de 22 263 habitants** au dernier recensement, est située au nord-ouest du département de l'Essonne et de son chef lieu de département, Evry (49 437 hab.). Elle est limitrophe à l'ouest avec le département des Yvelines.

Située à **40 km au sud de Paris sur un plateau à dominante agricole**, la Communauté de Communes du Pays de Limours est un espace charnière entre la zone très urbanisée qui caractérise Paris et la Petite Couronne et celle rurale de la Grande Couronne parisienne.

La CCPL est un espace de transition avec la zone urbanisée située au nord de ce territoire sur la vallée de l'Yvette (à 5 km de Gometz-la-Ville et une dizaine de Limours). En effet, une commune comme les Ulis, qui est limitrophe au territoire, a une densité de population de 4 900 hab./km², soit près de 25 fois celle observée en moyenne sur la CCPL.

Ce constat met en exergue une rupture importante entre le nord du territoire communautaire et les communes limitrophes au nord.

De plus, avec 204 hab./km², la densité observée sur la CCPL se révèle être bien en dessous de la moyenne départementale estimée à 635 habitants au Km² en 2004, ce qui confirme son caractère plutôt rural.

Le fonctionnement de cette Communauté de Communes est largement sous influence de l'agglomération parisienne et de son attractivité économique et commerciale comme le traduisent par exemple :

- la présence d'une population active très qualifiée dont les lieux d'emplois se situent principalement en première couronne parisienne ;
- les principaux axes structurants du réseau routier sont orientés nord / sud en direction de Paris ;
- la nature de l'habitat et les types de construction de la CCPL (essentiellement résidentiel) ;
- des lignes de transports en commun en rabattement sur le RER B ;
- un développement résidentiel important et une pression foncière qui augmente ;
- le dynamisme économique relatif de la CCPL qui se traduit par un déficit d'emplois offerts sur la CCPL

1.2. Un territoire à vocation résidentielle où la qualité de vie semble préservée

La faible part d'emploi sur le territoire combinée à une offre inadéquate induit inévitablement d'importants déplacements qui confèrent à la Communauté de Communes **un statut résidentiel plus important que celui de pôle économique**. En effet, sur le territoire, l'habitat résidentiel domine avec un parc de logements composé à 83 % de logements individuels. Le taux de chômage constaté sur la CCPL est nettement inférieur à la moyenne départementale (environ 6 % contre 9,5 % pour le département selon le RGP de 1999). Les **13 centres bourgs des communes sont complétés par un nombre important de hameaux**, une cinquantaine au total sur la CCPL. Ils maillent l'ensemble du territoire mais présentent **une urbanisation très éclatée**. Aujourd'hui, il semble toutefois exister sur le territoire une forte **volonté de maîtriser cet étalement urbain**. En effet, comme le souligne le PADD de Limours approuvé en 2004, un des grands objectifs est de proscrire toute urbanisation au-delà des limites de la zone agglomérée et de celles des hameaux.

1.3. Un territoire de 22 263 habitants, en forte mutation depuis 20 ans

Une communauté de communes constituée de trois pôles majeurs

La population moyenne des communes du Pays de Limours est de 1 712 habitants. Cependant, la population moyenne n'est pas représentative de la répartition sur le territoire puisque de fortes disparités émergent. Limours, commune la plus peuplée, compte 22 fois plus d'habitants que Saint-Jean-de-Beauregard, en l'occurrence la moins peuplée. **La CCPL est donc structurée autour de trois pôles, Limours, Forges-les-Bains et Briis-sous-Forges**, qui rassemblent plus de 58 % des habitants et d'un axe Les Molières, Limours, Forges-les-Bains, Briis-sous-Forges et Fontenay-les-Briis représentant 73 % de la population.

	Pop. 1982	Pop. 1990	Pop. 1999	Variation entre 1982 et 1999	Densités en 1999 (hab./km ²)	% d'habitants de la CCPL
<i>Boullay-les-Troux</i>	416	509	581	39,7 %	121	2,6
<i>Briis-sous-Forges</i>	1850	2220	3211	73,6 %	296	14,4
<i>Courson-Monteloup</i>	302	461	586	94,0 %	157	2,6
<i>Fontenay-lès-Briis</i>	1204	1567	1707	41,8 %	176	7,7
<i>Forges-les-Bains</i>	2017	2757	3229	60,1 %	221	14,5
<i>Gometz-la-Ville</i>	809	887	986	21,9 %	100	4,4
<i>Janvry</i>	432	487	530	22,7 %	64	2,4
<i>Les Molières</i>	1125	1559	1654	47,0 %	236	7,4
<i>Limours</i>	4774	6324	6465	35,4 %	454	29
<i>Pecqueuse</i>	329	474	587	78,4 %	79	2,6
<i>St-Jean-de-Beauregard</i>	237	265	283	19,4 %	71	1,3
<i>St-M.-Montcouronne</i>	917	1279	1360	48,3 %	151	6,1
<i>Vaugrigneuse</i>	700	903	1084	54,9 %	179	4,9
CC Pays de Limours	15 112	19 692	22 263	47,32 %	204	100
ESSONNE	988000	1084824	1 134 238	14,8 %	629	2

Source : RGP INSEE 1999

Un territoire connaissant une forte croissance démographique

Sur la période intercensitaire de 1982 à 1999, les treize communes ont connu un **taux d'accroissement démographique fort, variant de 19,4 à 94 %**. Cette croissance est supérieure à celle observée à l'échelle du département estimée à 14,8 %.

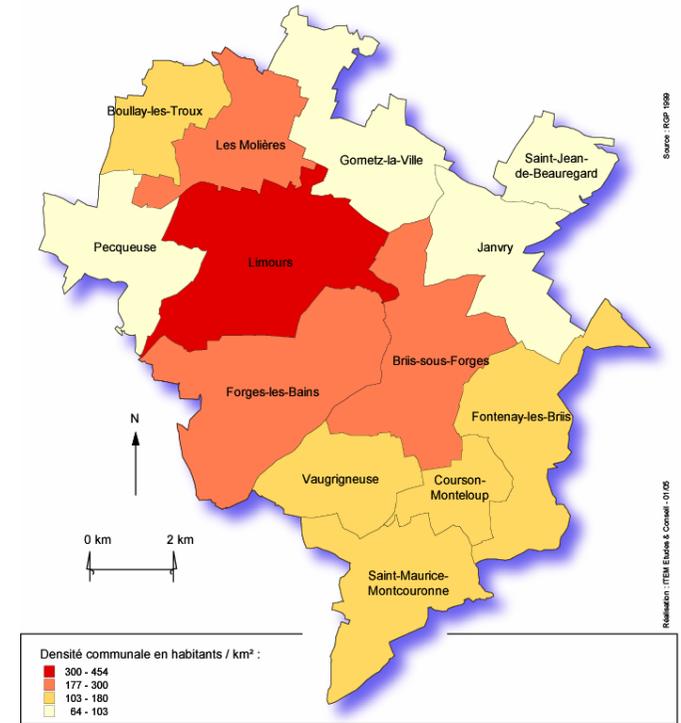
Cinq communes ont des taux de croissance supérieurs à 50 % sur la période 82-99 et la commune de Courson-Monteloup a quasiment doublé sa population en seulement 17 ans.

1.4. Une organisation qui traduit un modèle centre périphérie interne à la CCP

La densité des communes de la CCPL s'échelonne entre 64 et 454 hab./Km².

A l'échelle du territoire communautaire, il n'apparaît pas de gradient de densité nord/sud marqué par l'influence de la zone dense au nord. En effet, des communes du nord telles Saint-Jean-de-Beauregard ou Janvry possèdent les plus faibles densités (environ 70 hab./Km²).

La densité de population est nettement plus importante au centre de la CCPL avec notamment des valeurs de 454 hab./Km² pour Limours et 296 hab./Km² pour Briis-sous-Forges. Ce constat confère ainsi une organisation du type centre-périphérie autour de Limours.



II - Les emplois

La CCPL compte 10 437 actifs soit 46,8 % de la population totale. Sur le territoire, 727 entreprises ont été recensées et celles-ci offrent 2 350 emplois salariés, soit 44,6 % des emplois au sein de la Communauté de Communes. Au total, en comptabilisant les services publics, administrations et travailleurs indépendants, 5 259 emplois sont dénombrés sur l'ensemble de la CCPL, couvrants ainsi **la moitié (50,4 %) des besoins de la population active communautaire.**

Compte tenu d'une faible activité économique sur le territoire, un déficit d'emplois s'observe au niveau local. En effet, seuls 15% des actifs résidant dans la CCPL y travaillent également. La répartition des emplois est très disparate sur le territoire, même si elle suit globalement la répartition de la population puisque deux communes, Limours et Briis-sous-Forges, concentrent à elles seules près de 57 % des emplois.

	Nombre d'entreprises	Nombre d'emploi des entreprises	Nombre d'emplois offerts totaux	Part d'emplois offerts par rapport aux actifs de la commune
Boullay-les-Troux	16	22	83	31,8 %
Briis-sous-Forges	86	181	1170	78,9 %
Courson-Monteloup	4	18	76	24,6 %
Fontenay-lès-Briis	48	90	313	37 %
Forges-les-Bains	94	284	559	36,6 %
Gometz-la-Ville	76	236	430	95,3 %
Janvry	26	89	152	58,5 %
Les Molières	45	97	285	37,7 %
Limours	207	1064	1809	62,9 %
Pecqueuse	22	75	120	37,3 %
Saint-Jean-de-Beauregard	9*	16*	16*	10,1 %
Saint-Maurice-Montcouronne	20	24	87	13 %
Vaugrigneuse	74	144	159	30,7 %
Pays de Limours	727	2350	5259	50,4 %

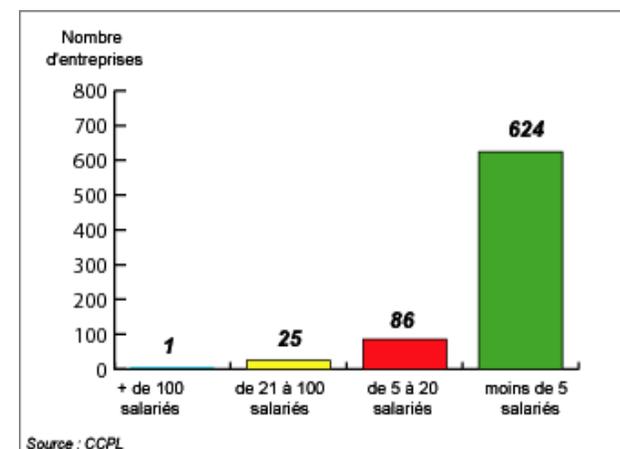
* Sans compter une trentaine de commerces du centre commercial des Ulis qui sont physiquement implantés sur la commune de Saint-Jean-de-Beauregard mais dont les emplois sont comptabilisés en globalité pour l'ensemble du centre commercial sur la commune des Ulis.

Un réseau important de petites structures

Hormis ces deux pôles, le tissu économique de la CCPL repose essentiellement sur de petites structures. On recense sur le territoire de la CCPL, (hormis Thalès, les administrations et les services publics) seulement 25 établissements de plus de vingt salariés. Il s'agit entre autres d'une coopérative agricole, de supermarchés, de restaurants, d'établissements d'accueil pour les personnes âgées, d'entreprises de transport ... En effet, **85 % des entreprises** du territoire ont **moins de 5 salariés** et sont essentiellement tournées vers **les services, le petit commerce et l'artisanat**. Le secteur tertiaire prédomine avec 73 % des établissements et 81 % des emplois, ce qui est proche de la moyenne régionale avec 77 % dans les deux cas selon l'IAURIF.

Au niveau commercial, plusieurs pôles internes structurent le territoire de la CCPL. Toutefois, leur rayonnement reste uniquement communal voire intercommunal. Le plus important est Limours avec ses commerces traditionnels et les centres commerciaux des Arcades et Champion.

- Toutefois, les emplois locaux couvrent quand même 50 % de la demande.
- Cependant, pour les 10 500 actifs, soit 47% de la population totale, la majorité des déplacements s'oriente vers des zones d'emplois extérieures.
- Deux sites majeurs concentrent 20 % des emplois offerts (*L'hôpital de Bligny* : localisé sur le site de l'ancien sanatorium de Bligny, entre Briis-sous-Forges et Fontenay-les-Briis, avec 700 salariés pour une capacité d'accueil estimée à 400 lits et *Thalès Air Defense* : localisée à Limours, dans le hameau de Roussigny, qui compte 320 salariés)



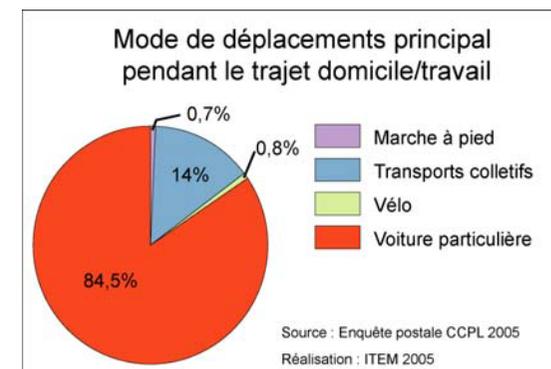
III - Les déplacements des habitants de la CCPL

3.1. Les déplacements domicile/travail des répondants

Avec environ 85% des actifs de la Communauté travaillant hors de leur commune de résidence, dont **38% travaillent hors de l'Essonne. Les principaux pôles d'emplois extérieurs de la CCPL sont localisés au nord du territoire.** Il s'agit notamment de : Paris (13 % des actifs), du parc d'activités de Courtaboeuf (9%), d'Orsay (5%), de Vélizy (4%), de Massy (3%), ...

Comparées aux données INSEE, l'enquête montre une utilisation plus importante des TC et de l'automobile.

- La voiture particulière est empruntée par 84,5 % des actifs se rendant au travail (76 % selon INSEE).
- 14 % déclarent emprunter tous les jours les TC pour leurs déplacements pendulaires (5,4 % selon INSEE).
- Les modes doux restent marginaux avec 1,5 % d'usagers seulement (alors qu'ils atteignent 8,6% selon l'INSEE).



L'automobilité est la pratique la plus répandue pour les déplacements des pendulaires. Elle s'illustre également par un **nombre de véhicules par ménage important**, supérieur à ce qui s'observe en Essonne (1,66 dans la CCPL, 1,85 pour les répondants de l'enquête contre 1,38 en Essonne. *Source INSEE. 1999*).

Une analyse des pratiques selon les différentes zones de la CCPL laisse apparaître de fortes disparités géographiques.

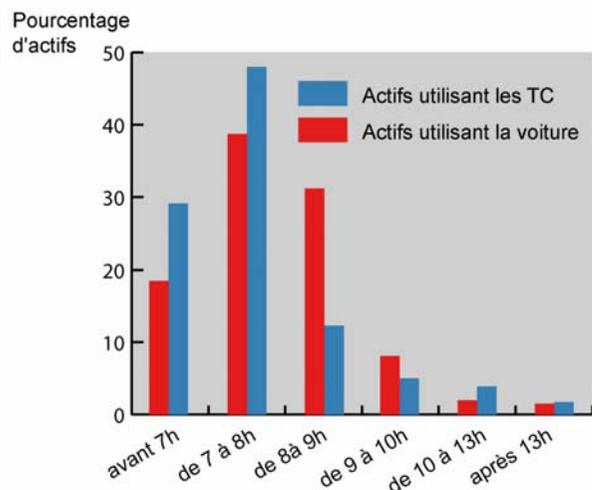
	Pendulaires utilisant les TC	Pendulaires utilisant uniquement l'automobile
Centre Est	15,3 %	82,1 %
Centre Ouest	11,5 %	87 %
Nord Est	20 %	80 %
Nord Ouest	31 %	69 %
Sud	6,3 %	93,7 %
CCPL	14 %	84,5 %

- En effet, les actifs résidant dans la zone sud utilisent plus la voiture que la moyenne.
- A l'inverse, 31 % des actifs de la zone nord-ouest et 20 % des actifs de la zone nord-est empruntent les TC pour se rendre sur leur lieu de travail.

Par ailleurs, le **covoiturage** est pratiqué sur le territoire par 7,5 % des actifs pour se rendre sur leur lieu de travail, mais de manière occasionnelle. La moitié de ces personnes partagent leur véhicule avec leur conjoint, un quart avec un ami et un autre quart avec un collègue.

Concernant les **déplacements pendulaires internes** à la CCPL, **14,7 % des actifs utilisent les TC mais de façon non régulière.** La marche à pied correspond à 6,7 % et le vélo 1,3 %. La très grande majorité est donc réalisée en automobile. La bonne desserte en TC de Paris et les difficultés de circulation automobile (embouteillages/stationnement) expliquent que 80 % des actifs de la CCPL travaillant à Paris utilisent les TC. A l'inverse, 90,6 % des actifs de la Communauté de Communes qui travaillent aux Ulis sont des automobilistes.

Heure de départ des actifs de leur domicile



Source : Enquête postale CCPL 2005 Réalisation : ITEM 2005

Des trajets pendulaires en TC plus longs qu'en voiture

L'horaire de départ des actifs est étroitement lié à la distance à parcourir mais aussi au mode de déplacement principal utilisé. **Les actifs de la CCPL utilisant les transports en commun partent plus tôt de leur domicile le matin.** Un actif automobiliste met en moyenne 36 minutes pour rejoindre son lieu de travail alors qu'un actif usager des TC voit son temps moyen de parcours s'élever à 1h13.

Pour les transports collectifs, le RER est le mode le plus utilisé avec 87,5 % des usagers des TC qui l'emprunte. La ligne B constitue l'offre principale en centralisant **93,6 % des utilisateurs du RER contre seulement 6,4 % pour la ligne C.** Les utilisateurs du RER accèdent majoritairement aux gares avec leur véhicule personnel (60 %), les autres viennent avec un bus.

	Temps moyen de parcours
Marche	11 min
Vélo	24 min
Transport en commun	1 h 13 min
Voiture	36 min

3.2. Le volume et les motifs de déplacements

Les habitants ayant répondu à l'enquête effectuent en moyenne **3,9 déplacements par jour**. Globalement, les habitants de la CCPL engendrent donc près de **87 000 déplacements quotidiens** tous motifs confondus. Ce taux est supérieur à la moyenne régionale qui est de 3,5 déplacements par jour (EGT 2002).

Ces 3,9 déplacements quotidiens se décomposent de la manière suivante :

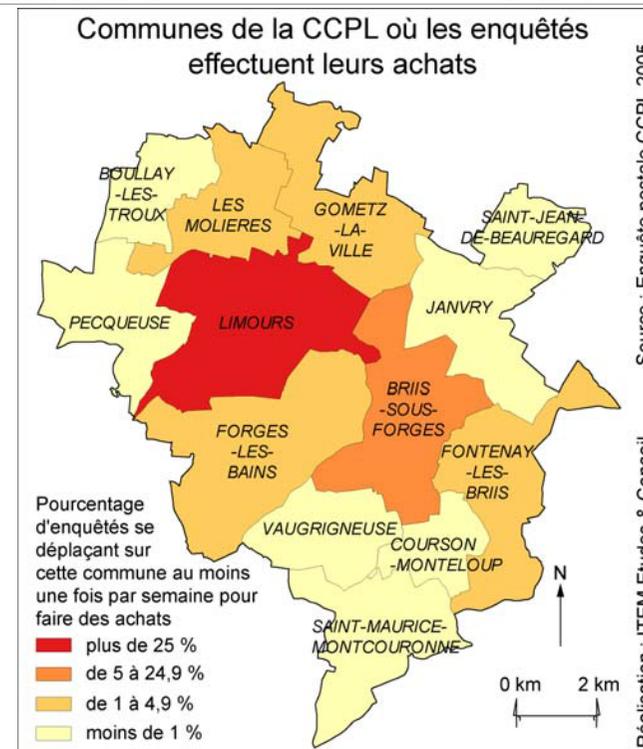
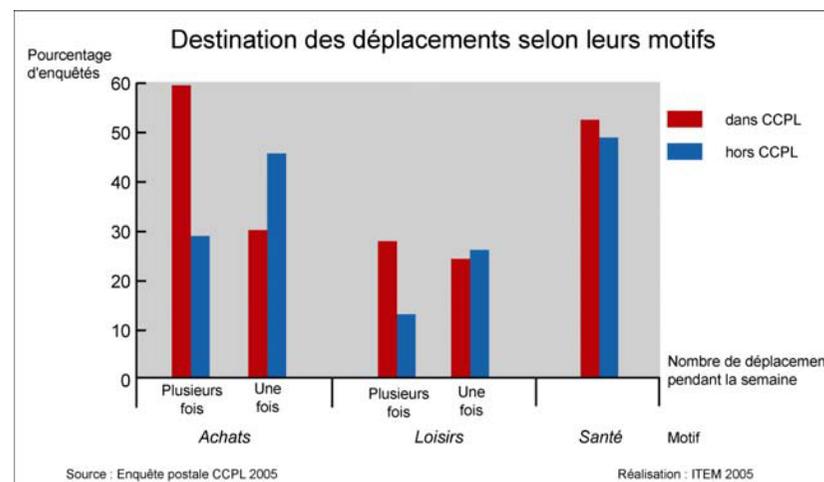
- 1,6 sont consacrés au travail ou aux études (41 %),
- 1 à des achats de proximité (boulangerie, épicerie, tabac...) (25,6 %),
- 0,5 à des achats dans une moyenne ou grande surface (12,8 %),
- 0,5 aux loisirs (12,8 %),
- 0,1 à la santé (2,6 %),
- et 0,3 à d'autres motifs comme les visites familiales (7,7 %).

3.3. Les motifs et la fréquence des déplacements dans et hors de la CCPL

Pour le motif achat, la destination semble fluctuer en fonction de la fréquence de déplacements. En effet, lorsque les répondants effectuent des achats plusieurs fois par semaine, ceux-ci ont majoritairement comme destination une commune de la CCPL.

A l'opposé lorsque les déplacements ont lieu une fois par semaine, les communes extérieures à la CCPL sont plus fortement représentées comme lieu de destination. Ce constat traduit bien le tissu commercial du territoire qui est composé majoritairement de commerces de proximité avec une localisation extérieure au territoire des grands centres commerciaux. Les déplacements liés aux loisirs restent majoritaires au sein de la CCPL tout comme ceux liés à la santé.

L'observation des destinations fréquentées pour motif achat au sein du territoire montre la prédominance de la commune de Limours. Cela traduit bien le rôle de pôle commercial principal que tient cette commune au sein de la CCPL. Entre les nombreux commerces de proximité situés au centre de la ville et le supermarché présent au niveau du Lycée Jules Verne, Limours offre un choix important de commerces au regard des autres communes de la CCPL. Seule Briis-sous-Forges a un rôle de pôle secondaire en la matière.

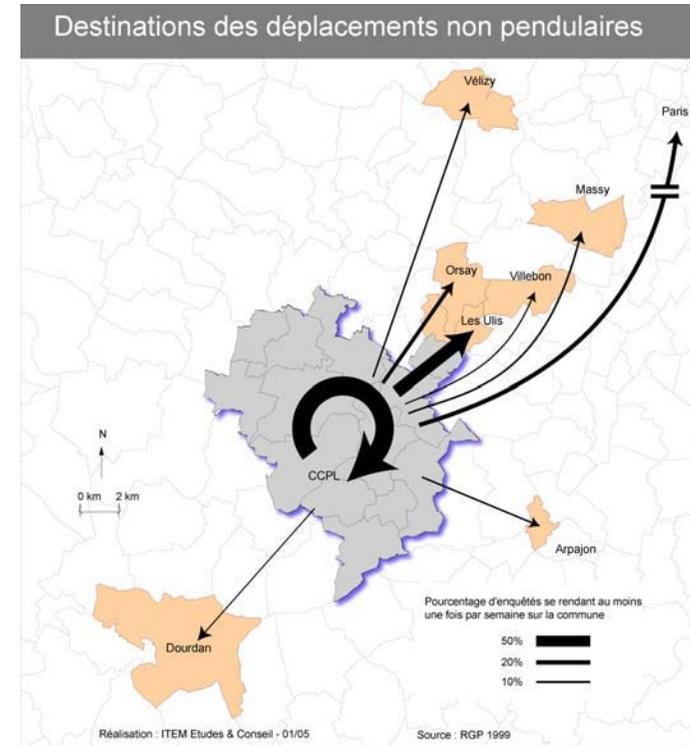


Les Ulis constitue le **premier centre polarisant** situé à l'extérieur de la CCPL :

- 21,8 % des habitants de la CCPL s'y rendent plusieurs fois par semaine,
- 33 % une fois par semaine pour des **achats**,
- 13,3 % s'y rendent au moins une fois par semaine pour un motif de **loisirs ou une sortie**.

Paris et Orsay sont ensuite les deux autres communes qui attirent une part importante des habitants de la CCPL et ce, **tous motifs confondus** :

- 10,6 % des enquêtés se rendent au moins une fois par semaine à **Paris** pour un motif **d'achats**, et 14 % pour leurs **loisirs et sorties**.
- 9,8 % des répondants se déplacent à **Orsay** au moins une fois par semaine pour des **achats** et 9,5 % pour leurs **loisirs et leurs sorties**.
- **Orsay** est la deuxième commune après Limours où se rendent le plus d'habitants pour les déplacements de **santé** : 24,1 %.



3.4. Les modes utilisés dans et au-delà de la CCPL

En considérant les modes de déplacements utilisés sur une semaine type, la voiture revient le plus souvent avec 96,7 % des répondants déclarant l'emprunter tous motifs confondus.

Pourcentages d'enquêtés utilisant un mode en fonction du motif de déplacements

	Automobile	Transports collectifs	Cyclomoteur	Vélo	Marche	Auto-stop
Travail/Etudes	87,0 %	14 %	0,7 %	1,7 %	7,1 %	1,4 %
Achats de proximité	64,9 %	0,7 %	0,1 %	4,6 %	48,8 %	0,5 %
Achats de moyenne et grandes surfaces	96,7 %	2,5 %	0,1 %	0,1 %	3,9 %	0,3 %
Santé	90,8 %	6,0 %	0,0 %	0,5 %	17,8 %	0,4 %
Loisirs	87,7 %	7,6 %	0,9 %	6,9 %	19,7 %	0,7 %
Autres déplacements	96,0 %	6,1 %	0,2 %	1,4 %	6,1 %	0,5 %
Tous motifs confondus	96,7 %	29,2 %	1,1 %	9,1 %	50,2 %	1,7 %

Remarque : plusieurs réponses étaient possibles, ce qui explique que la somme d'une ligne ou d'une colonne n'est pas égale à 100.

Pour tous les motifs de déplacements, la voiture est très empruntée, à l'exception des achats de proximité où elle est un peu moins utilisée. En effet, la marche à pied remplace en partie l'automobile pour ce motif (48,8 % des achats de proximité se font à pieds).

Part des répondants utilisant les différents modes de transport (tous motifs confondus)

	Voiture	TC	Cyclomoteur	Vélo	Marche à pied	Autostop
Centre Est	97,9 %	27,7 %	0,8 %	8,0 %	60,5 %	0,8 %
Centre Ouest	94,6 %	31,5 %	1,1 %	9,8 %	58,5 %	2,2 %
Nord Est	96,8 %	31,7 %	0,0 %	9,5 %	17,5 %	0,0 %
Nord Ouest	98,4 %	41,0 %	0,0 %	9,8 %	45,9 %	4,9 %
Sud	97,2 %	17,7 %	2,8 %	6,4 %	24,1 %	0,7 %
CCPL	96,1 %	29,2 %	1,1 %	9,1 %	50,2 %	1,7 %

Les répondants sont près d'un tiers (29,1 %) à utiliser les transports en commun tous motifs de déplacements confondus. Mais le motif dominant reste lié au déplacement domicile/travail puisqu'ils sont 27,4 % à utiliser au moins occasionnellement les TC. La pratique du vélo peut paraître élevée avec 9,1 % tous motifs confondus. Toutefois, les personnes qui déclarent l'utiliser sont pour une bonne partie des cyclotouristes (6,9 %). En effet, le vélo reste peu utilisé pour les trajets pendulaires (1,7 %). Néanmoins, **ces différences montrent l'existence d'une niche qu'il conviendra de ne pas négliger pour effectuer un report modal de l'automobile vers les modes alternatifs**. Le cyclomoteur et l'autostop sont respectivement utilisés par 1,1 et 1,7 % des répondants et restent anecdotiques.

L'observation de l'utilisation des modes selon les différents périmètres d'étude permet de montrer que l'utilisation de l'automobile est homogène sur tous les secteurs du territoire. **Cependant, au niveau de l'utilisation des TC un gradient semble être en place entre le nord (fort potentiel d'usagers des TC) et le Sud (faible potentiel)**. Les habitants des communes situées au nord ouest utilisent nettement plus que la moyenne les transports en commun avec 41 % pour les répondants de cette zone contre 29,2 % en moyenne. Cette forte nuance s'explique par la proximité directe du RER (la gare de Saint-Rémy-lès-Chevreuse est accessible en 5 minutes en voiture en moyenne depuis cette zone). Au contraire, les habitants du sud ne sont que 17,7 % à utiliser les TC du fait de l'éloignement relatif par rapport à la ligne B du RER et par un réseau de bus peu développé sur ce secteur.

Part des répondants utilisant les différents modes de transport (tous motifs confondus)

	Voiture	TC	Cyclomoteur	Vélo	Marche à pied	Autostop
Centre Est	97,9 %	27,7 %	0,8 %	8,0 %	60,5 %	0,8 %
Centre Ouest	94,6 %	31,5 %	1,1 %	9,8 %	58,5 %	2,2 %
Nord Est	96,8 %	31,7 %	0,0 %	9,5 %	17,5 %	0,0 %
Nord Ouest	98,4 %	41,0 %	0,0 %	9,8 %	45,9 %	4,9 %
Sud	97,2 %	17,7 %	2,8 %	6,4 %	24,1 %	0,7 %
CCPL	96,1 %	29,2 %	1,1 %	9,1 %	50,2 %	1,7 %

La marche à pied est bien utilisée dans les zones centre est et centre ouest du fait de la présence de commerces et de services de proximité dans les communes de ces zones.

Le vélo est utilisé de manière assez homogène sur la CCPL, à l'exception de la zone sud où il est cité moins souvent que la moyenne et ce, toujours pour des raisons d'éloignement vis-à-vis des principaux points structurants.

3.5. La gare d'Orsay, premier pôle d'échanges pour les habitants de la CCPL

En effet, **45 % des habitants** qui utilisent le RER se rendent en gare d'Orsay (ce taux monte à **53 % pour les pendulaires**). Seule la gare de **Saint-Rémy-lès-Chevreuse** est également utilisée par une part non négligeable de la population : 17 % l'utilisent (tous motifs confondus) et 21 % en rabattement pour les trajets domicile / travail.

Les raisons expliquant le choix de la gare RER empruntée

	Proximité	Places assises	Lieux desservis	Facilité de stationnement	Rapidité du trajet	Fiabilité de la ligne	Fréquence
Orsay	42,2 %	11,6 %	18,2 %	23,4 %	19,8 %	12,5 %	48,9 %
Saint-Rémy-les-C.	82,2 %	30,8 %	16,8 %	43,9 %	14,0 %	15,0 %	25,2 %
Bures-sur-Yvette	63,2 %	19,5 %	10,3 %	56,3 %	6,9 %	5,7 %	12,6 %
Massy Palaiseau	8,0 %	5,3 %	20,0 %	48,0 %	54,7 %	14,7 %	68,0 %
La Hacquièrre	71,1 %	21,1 %	2,6 %	57,9 %	10,5 %	18,4 %	21,1 %

- **Les utilisateurs d'Orsay et de Massy sont autant attirés par l'offre disponible** (respectivement 48,9 % et 68 % d'entre eux) **que par la proximité** même de la gare (respectivement 42,2 % et 8 %).

- **Les utilisateurs qui fréquentent les autres gares mettent largement en avant le facteur de proximité.** Cela montre deux logiques différentes en termes de rabattement :

- Ceux qui optent pour une gare offrant un service fortement cadencé et des trajets en TC rapides.
- Ceux qui souhaitent limiter le temps de rabattement en VP ou bus pour relier le RER et choisissent la gare la plus proche de leur domicile.

IV - Le réseau viaire

4.1. L'organisation du réseau

Un réseau de routes départementales structurant le territoire

Les **routes départementales constituent l'armature essentielle du réseau viaire de la CCPL** qui est essentiellement orienté vers l'agglomération parisienne. Il permet notamment d'accéder rapidement aux principales gares RER localisées au nord et au sud du territoire (Dourdan et Saint-Remy-lès-Chevreuse, Orsay, Les Ulis) ainsi qu'aux principaux pôles d'emplois et/ou économiques hors CCPL, situés en première couronne parisienne.

De façon générale, **les axes principaux de circulation sont orientés nord/sud** (RD 838, RD 988 qui est parallèle à l'autoroute et la RD 131 dans sa partie Nord au-delà de Briis-sous-Forges). La RD 988 et RD 131 sont prolongées par la RD 35 qui traverse la bordure nord du territoire au niveau de Saint-Jean de Beauregard. **Plusieurs routes départementales traversent également la CCPL d'est en ouest**. Il s'agit notamment des routes départementales RD 24, RD40, RD 97 et RD152, qui assurent d'une part la liaison entre les principaux pôles de la CCPL, Limours, Forges les Bains et Briis-sous-Forges, et permettent la jonction entre la CCPL et Arpajon ou Rambouillet. Plus au sud, la RD 27, traverse également le territoire à hauteur de Saint-Maurice-Montcouronne.

Aucune route nationale ne traverse la CCPL, mais il est possible depuis le territoire communautaire de rejoindre rapidement : au nord la RN 306 passant au niveau de Chevreuse, à l'est la RN 20 au niveau d'Arpajon, et RN 104 (la Francilienne), qui peut être rejointe au niveau de l'autoroute A10 à Marcoussis. Ces trois axes majeurs sont stratégiques pour rejoindre la capitale ou pour une liaison vers l'est en direction d'Evry.

Une traversée autoroutière nord-sud mais qui est dépourvue d'échangeur sur la CCPL

La CCPL est **traversée du nord-est au sud-ouest par l'autoroute A10**. Celle-ci fait la jonction entre Paris, Orléans, Tours, Poitiers jusqu'à Bordeaux. Elle découpe littéralement le territoire en 2 parties, 1/3 à l'est et 2/3 à l'ouest, mais **les échangeurs autoroutiers sont localisés à l'extérieur de la CCPL ce qui engendre un trafic de transit forcé** sur une partie du territoire pour se connecter à l'autoroute et par conséquent, les retombées de l'autoroute sur la CCPL sont faibles. Par ailleurs, sur le territoire, **la part de transit est parfois importante** et ce, notamment pour éviter la section payante de l'autoroute A 10.

Toutefois, pour les déplacements internes à la CCPL, la présence de neuf points de franchissement atténue l'effet de coupure résultant de ce type d'infrastructure.

Fréquentation avec la part des VP et PL

Nom des voies	TMJA selon les tronçons	TJMA tous tronçons	Part (et nbre) de PL
RD35	24 350	24 350	3,5 % (852)
RD988	11 567	8 894	4 % (356)
	6 222		
RD97	6 490	5 585	5,7 % (318)
	4 680		
RD3	7 896	5 273	4,3 % (227)
	5 158		
	2 764		
RD838	4 397	4 760	3,5 % (167)
	3 864		
	4 223		
	6 557		
RD131	5 205	4 216	1,9 % (80)
	5 894		
	1 550		
RD152	4 022	2 948	4,6 % (136)
	1 895		
RD27	3 602	3 602	5,6 % (202)
RD40	5 095	3 555	3,7 % (131)
	2 017		
RD24	2 972	2 972	7,2 % (214)
RD41	1 150	1 150	NC
RD132	1 131	1 131	3,6 % (41)

Sources : CG et DDE 91. Trafic Journalier Moyen. Données actualisées en 2003

4.3. L'accidentologie sur le réseau

Les chiffres relatifs à l'accidentologie sont sur le territoire **meilleurs** que ceux recensés dans le département de l'Essonne.

- En effet, l'indice d'accidentologie local (IAL) est de 0,54 pour la CCPL, contre 0,76 pour l'Essonne (15^{ème} département français en termes d'accidents corporels et 50^{ème} en termes de tués en 2003).
- Par ailleurs, le nombre d'accidents a suivi une tendance à la baisse entre 2000 et 2003 passant de 45 à 18 accidents par année (133 entre 1999 et 2003).

4.2. La fréquentation du réseau

La RD 988 est la plus empruntée avec une moyenne journalière proche de 9 000 véh/j suivie des RD 97 et RD 3 aux environs de 5 400 véh/j. On a donc un trafic journalier modéré sur les principaux axes au regard de ce qui s'observe autour de la CCPL (A10 : 55 550 véh./jr, Francilienne : 55 570 véh./jr, RD35 : 25 071 véh./jr) , mais qui est concentré sur les heures de pointe du matin et du soir rendant chargées et difficiles les traversées de certaines communes ;

Même si globalement le réseau est jugé satisfaisant, il apparaît parfois inadapté, notamment compte tenu de la morphologie des villages rues, pour absorber le trafic aux heures de pointe lié aux déplacements des actifs. En effet, selon les acteurs interrogés, la capacité de charge de certaines voiries est sous dimensionnée pour recevoir un flux de véhicules sans cesse croissant. Ainsi, la circulation reste délicate dans la traversée des bourgs centres à certaines heures, sans toutefois provoquer de saturation du trafic. Des points de concentration de trafic s'observent par exemple dans la traversée de Limours et au carrefour Bel-Air à Fontenay-les-Briis où se croisent la RD 3 et RD 97. En dehors de ces périodes de pointe, la circulation demeure assez aisée sur le territoire et la gêne ressentie par le trafic est plutôt faible.

Notons que la déviation de Gometz-la-Ville a en grande partie résorbé le principal point dur de circulation sur le CCPL. Toutefois, 21,6 % des répondants font encore état de problèmes d'embouteillages sur le réseau.

Cependant, **de nombreux carrefours** reliant les RD et les hameaux **restent dangereux**. D'autre part, pour l'ensemble des accidents ayant eu lieu dans la CCPL, il apparaît que les **usagers des modes doux** et des deux roues motorisées sont **surreprésentés** par rapport au reste de l'Essonne. En effet, plus d'1 personne sur 4 impliquée dans un accident sur la CCPL se déplaçait avec un mode alternatif à la VP.

Notons également que la CCPL est un plateau agricole où la surface des terres cultivées est importante et où sont implantées plusieurs exploitations agricoles. La cohabitation sur la chaussée entre les véhicules agricoles et les autres usagers semble difficile voire dangereuse du fait de :

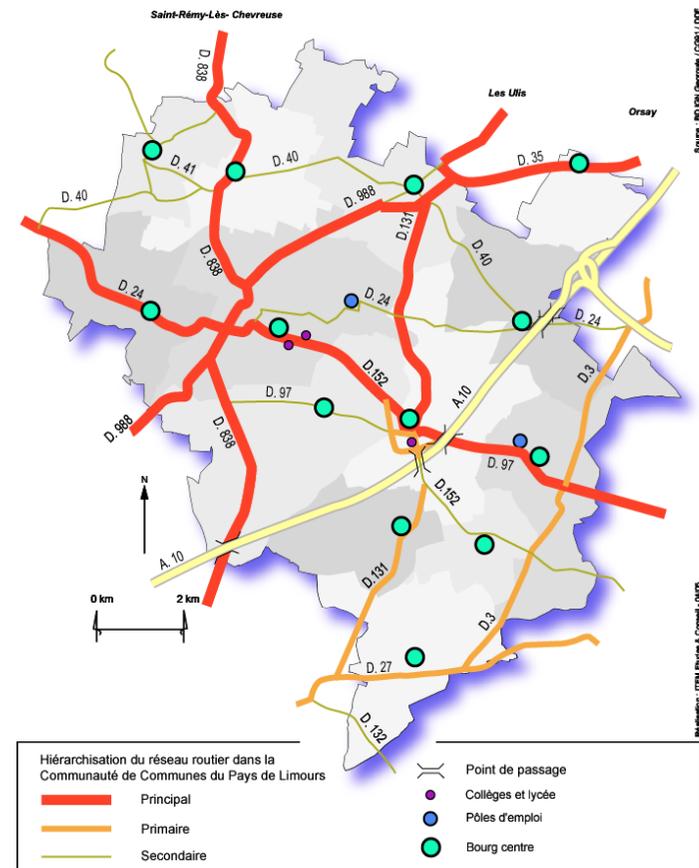
- **certains aménagements de voirie qui ne prennent pas forcément en considération le gabarit spécifique** de ces véhicules ;
- **certains usagers qui ont des comportements** en matière de stationnement par exemple, **qui peuvent rendre difficile la circulation de ces engins**.

Selon le recensement inscrit dans la base Concerto, **en cinq ans, un seul accident a été recensé avec la présence d'un engin agricole**. Même si cela peut paraître faible, il faut tout de même le relativiser avec le nombre d'engins et de Km parcourus par ce type de véhicules sur une année.

4.4. La hiérarchisation du réseau

A partir des caractéristiques des voies, de leur fonction, des données de comptage de la DDE 91 et des entretiens avec les acteurs locaux, une hiérarchisation du réseau viaire de la CCPL en quatre niveaux a été réalisée.

- Un réseau de voiries principales,
- Un réseau de voiries primaires,
- Un réseau de voiries secondaires,
- Un réseau de voiries de dessertes communales.



Synthèse réseau viaire

- Un réseau viaire structurant composé de routes départementales avec une armature orientée nord-sud ;
- Une traversée autoroutière sans accès direct depuis la CCPL ;
- Un trafic journalier modéré sur les principaux axes au regard de ce qui s'observe autour de la CCPL, mais qui est concentré sur les heures de pointes du matin et du soir rendant chargées et difficiles les traversées de certaines communes ;
- Un territoire où la part du transit est parfois importante notamment pour éviter la section payante de l'autoroute A 10 ;
- L'aménagement de la déviation de Gometz-le-Ville a résorbé le principal point dur de circulation sur le CCPL ;
- Un territoire où l'accidentologie est inférieure au reste du département, mais où de nombreux carrefours entre les RD et les hameaux restent dangereux ;
- Des accidents impliquant des usagers des modes doux et des deux roues motorisés surreprésentés par rapport au reste de l'Essonne.

V - Les transports collectifs

5.1. L'offre actuelle de TC

Le réseau est uniquement constitué de lignes de bus (18 au total), dont 13 lignes commerciales (deux ne feront un arrêt qu'à la mise en service de la gare). On distingue :

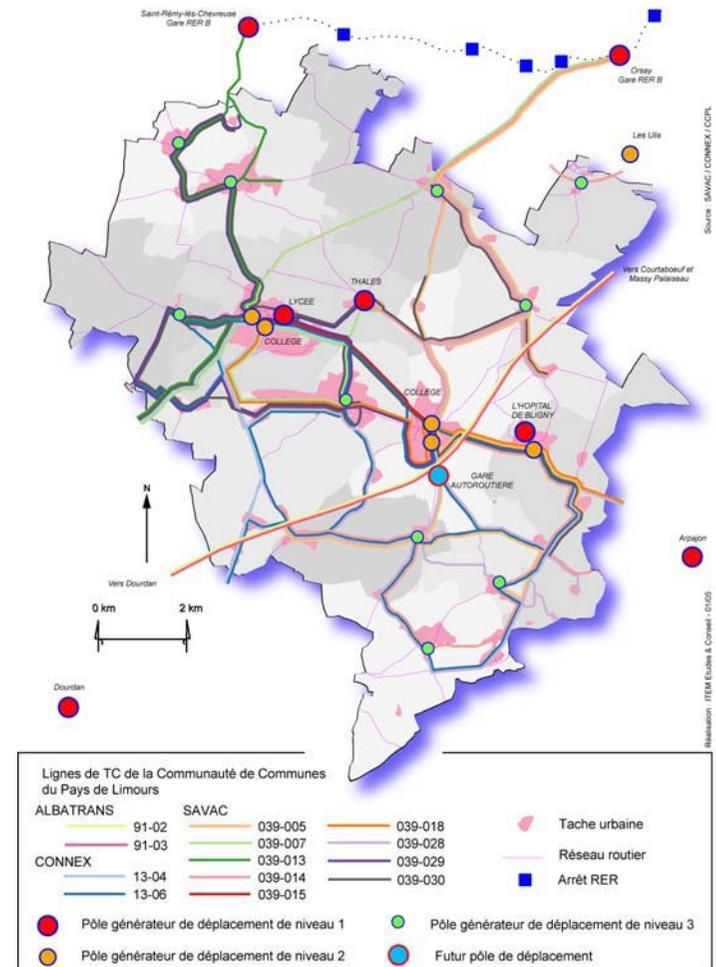
- **Les lignes de rabattement vers le RER** qui desservent en particulier les pôles d'emplois et les principales gares, dont la fréquence est élevée le matin et le soir. Il s'agit des lignes 039-005, 039-007, 039-013, 039-15,
- **Les lignes à vocation scolaire**, dont les fréquences et les horaires sont fonction des établissements scolaires desservis. Ex: 039-028, 039-029, 039-030 ... ,
- **Les autres lignes de desserte locale**, qui constituent l'offre résiduelle du territoire et permettent de joindre les principaux centres-villes ou les centres commerciaux (ex : 039-018 ..).

Une offre complémentaire, navettes personnes âgées, navettes privées, taxis, complète cette offre du réseau de bus.

5.2. La qualité de l'offre ?

Une offre aux fréquences, amplitudes, périodicités ... qui permet de capter essentiellement les scolaires et les actifs :

- En effet, la plupart des services fonctionnent de 6h00 à 9h00 puis de 16h00 à 19h30 (pas d'offre de soirée).
- Il y a une quasi absence de services les jours fériés.
- Une périodicité souvent orientée autour des scolaires : Les lignes 039-028, 039-029 et 039-030 assurant la desserte d'établissements scolaires ne fonctionnent pas pendant les périodes de vacances scolaires.

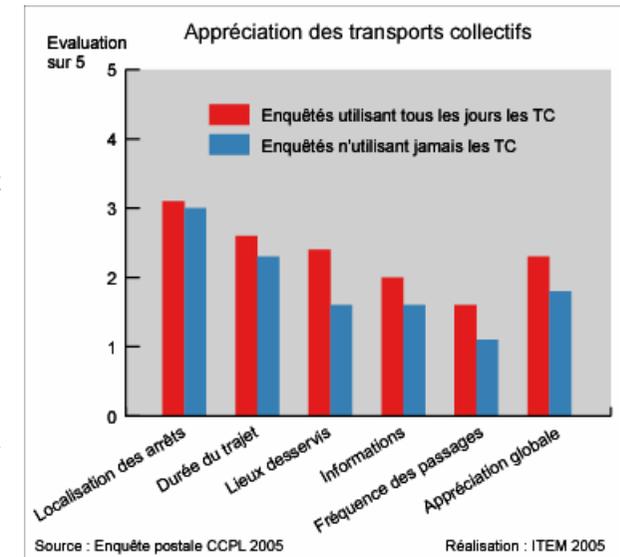


Les temps de parcours sont importants malgré une vitesse commerciale élevée (34 à 40 km/h) du fait de ruptures de charge sur la plupart des trajets et des correspondances délicates pour atteindre les principaux pôles extérieurs à la CCPL ; Le réseau actuel de la CCPL fait apparaître deux principaux pôles d'interconnexion : Les arrêts « Monument » à Limours et « Collège » de Briis-sous-Forges desservis par 6 lignes chacun. Ils permettent une connexion vers toutes les directions desservies par les TC, mais sur ces deux pôles d'interconnexion, aucune correspondance n'est assurée entre les différentes lignes.

L'enquête a permis d'estimer la satisfaction des usagers des transports collectifs selon plusieurs critères préalablement définis.

Globalement, l'image des transports en commun est mitigée. Les usagers réguliers des TC ont une meilleure opinion que les personnes qui ne l'utilisent jamais (avec une notation sur 5, le différentiel est de 0,1 à 0,6 point selon les critères concernés). Le critère qui apparaît comme le plus négatif est celui concernant la fréquence des passages. Rappelons que la CCPL et la SAVAC ont signé la Charte Régionale de Qualité et la Charte Qualité du conseil Général : le label *TransEssonne* qui permettent également d'obtenir des financements pour l'acquisition ou le renouvellement des véhicules des lignes régulières du réseau de la Communauté de Communes.

Ce sont les habitants de la zone nord est qui ont l'opinion la plus positive des transports collectifs, alors que ceux de la zone Sud puis ceux de la zone nord-ouest ont l'opinion la plus négative. **Ce constat est à rapprocher de la structuration même des réseaux de TC qui est globalement de meilleure qualité au nord ouest et est, notamment grâce à la proximité des gares RER et la présence de lignes de bus en rabattement direct sur les pôles d'échanges.**



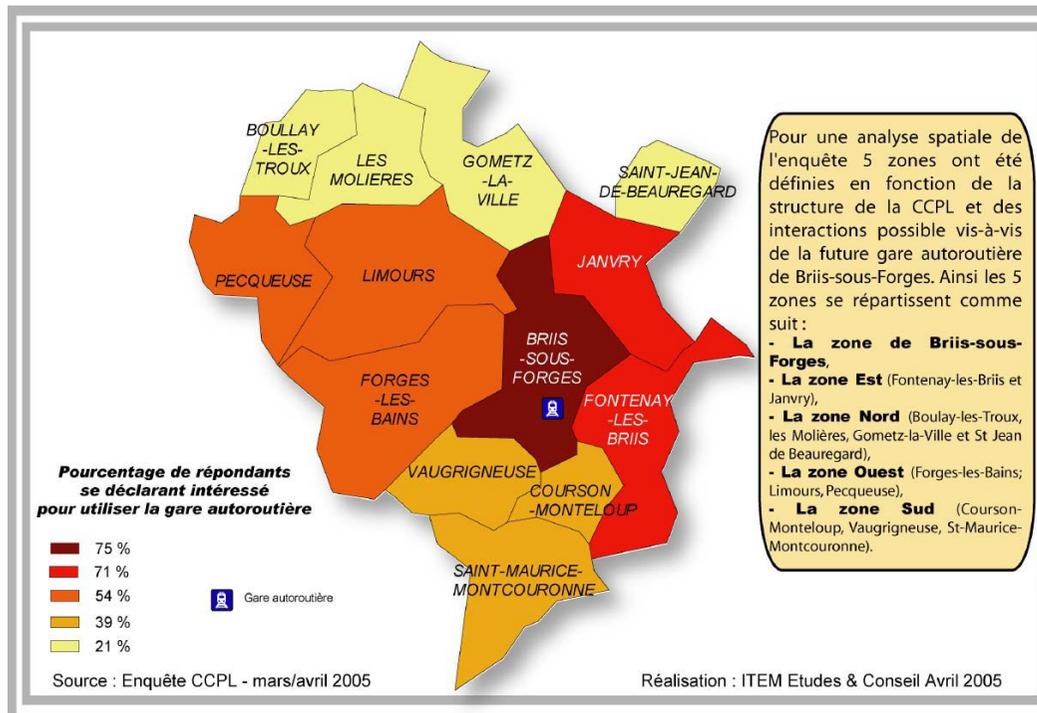
5.3. La gare autoroutière : une réponse d'envergure régionale à une problématique locale

L'intérêt d'une gare autoroutière est né d'un besoin de désenclavement et de la proximité de l'autoroute A 10. Douze années après la naissance du projet, ce dernier s'est enfin concrétisé avec l'ensemble des partenaires et co-financeurs (État, Région, Département, Cofiroute, STIF, CCPL). C'est sur la commune de Briis-sous-Forges, au centre de la CCPL et à hauteur du pont qui permet à la RD 131 d'enjamber l'autoroute A 10, qu'est implantée la gare autoroutière. Deux voies de chaque côté de l'autoroute sont réservées au passage des bus. **Sa mise en service et l'offre proposée changeront le visage des TC dans la CCPL. Elle permettra d'atteindre la ZA de Courtaboeuf, la gare de Massy et celle de Dourdan en 15 min (Dourdan 101 A/R, Massy 68 A/R et Courtaboeuf 36 A/R).**

D'après les résultats de l'enquête, il y a une forte attente de la population vis-à-vis de la gare et ce, pour l'ensemble des motifs de déplacements :

- Plus d'un répondant sur deux se déclare prêts à utiliser la gare autoroutière pour un motif au moins de déplacement (45 % des conjoints et 54,9 % de leurs enfants).
- Au niveau des motifs (travail, loisirs, achats, santé), il apparaît que l'utilisation la plus attendue est liée aux loisirs (35 à 42 % selon la personne du foyer).
- L'impact sur les trajets pendulaires reste important : plus d'un quart des répondants souhaiteraient l'utiliser (14 % de leurs conjoints et 43 % des enfants).
- Les déplacements pour motif achat sont relativement stables quel que soit le type d'usagers (20 à 24 %) comme ceux liés à la santé (entre 14 et 19 %).

Près de 4 000 habitants pourraient être des utilisateurs de la gare de la CCPL.



Une répartition des utilisateurs potentiels traduisant une logique spatiale évidente

Les habitants de la zone nord sont les moins enclins à utiliser cette gare. En effet, cela leur occasionnerait un allongement de leurs parcours. De plus, leur proximité par rapport aux gares RER contribue à limiter l'attrait de la gare autoroutière.

La zone ouest voit plus d'un répondant sur deux être intéressé par l'arrivée prochaine de la gare. Sur la zone est, près des trois-quarts des répondants semblent être intéressés par sa mise en service. Ainsi, les habitants de cette zone sont quasiment autant dans l'attente de cette infrastructure que ceux de Briis-sous-Forges.

Selon les 5 zones géographiques, les modes d'accès privilégiés à la gare varient. Une utilisation majoritaire de la voiture est à prévoir pour relier la gare, même si le Nord du territoire semble moins enclin à utiliser prioritairement l'automobile et que les habitants de Briis-sous-Forges, compte tenu de la faible distance kilométrique à parcourir, déclarent vouloir utiliser prioritairement la marche.

Zones	Accès en bus	Accès en voiture	Accès à pied
Briis-sous-forges	14 %	57 %	59 %
Nord	38 %	69 %	0 %
Est	37 %	85 %	23 %
Ouest	42 %	77 %	8 %
Sud	17 %	72 %	17 %
Total CCPL	32 %	73 %	25 %

La mise en place de la gare autoroutière à Briis-sous-Forges doit induire une réorganisation des TC afin de rabattre certaines lignes actuelles de la CCPL dans sa direction et favoriser ainsi un accès des usagers à cette infrastructure en transport collectif.

Aujourd'hui le projet de restructuration du réseau n'est pas arrêté, car des discussions sont en cours entre la CCPL et les compagnies de transport : ainsi les lignes 039-018, 039-005, 039-014 et la navette sud de la 039-05 devraient desservir la gare, de même qu'une extension de la ligne 13-06 pourrait être envisagée.

Pour l'hôpital de Bligny, une desserte directe depuis la gare serait intéressante avec par exemple un système de feu installé à l'arrêt « Madrid » indiquant au chauffeur la nécessité ou non de passer par l'arrêt Bligny qui engendre un détour et donc une baisse de l'attractivité de la ligne s'il était toujours desservi.

Synthèse transports collectifs

- Un réseau de TC composé exclusivement de lignes de bus ;
- Une offre avec des fréquences, des amplitudes, des périodicités ... qui permet de capter essentiellement les scolaires et les actifs ;
- Un réseau qui connaît une baisse de sa fréquentation ;
- Des correspondances délicates entre les lignes et des temps de parcours importants pour atteindre les principaux pôles extérieurs à la CCPL ;
- Un habitat dispersé qui ne favorise pas la desserte et la connexion de l'ensemble des pôles générateurs ;
- La mise en service de la gare et l'offre proposée changeront le visage des TC sur la CCPL ;
- Une forte attente de la population vis-à-vis de la gare d'après les résultats de l'enquête et ce, pour l'ensemble des motifs de déplacement ;
- Un réseau actuel à restructurer autour de la future gare afin d'optimiser son utilisation et d'éviter que la majorité des usagers s'y rendent en voiture.

VI - Le transport de marchandises

Le trafic des poids lourds (PL) ...

Une circulation PL inférieure à la moyenne IDF, mais dont une partie correspond à du transit du fait des bonnes conditions de circulation sur le territoire.

- Ils représentent environ 4 % du trafic sur les axes de la CCPL, contre 6 % en moyenne en Ile-de-France.
- Selon les axes, leur part varie entre 1,9 % et 7,2 %.

On a donc une circulation des PL parfois délicate sur une voirie peu prévue à cet effet, même si le territoire est malgré tout épargné par la traversée de voies structurantes sur lesquelles transitent habituellement les poids lourds :

- 14,3 % du trafic sur l'A10 au niveau de la jonction avec la RN 104,
- 13,2 % sur la portion de la RN 104 entre Janvry et Linas,
- 13,2 % sur la RN 20 au niveau d'Etampes et 12,5 % à la sortie d'Arpajon.

En revanche la circulation PL pourrait s'accroître du fait d'une activité de comblement des carrières sur la CCPL et dans ses environs. Deux comblements de carrières existent (Janvry et Saint-Maurice-Montcouronne) et un projet important est à l'étude sur Forge-les-Bains pour une durée d'exploitation de 12 ans.

... et les livraisons des marchandises

Aucune réglementation n'est en vigueur sur le territoire en matière de plages horaires, restrictions de gabarits, ... pour les véhicules de livraisons. Cette absence de réglementation traduit une faible gêne occasionnée qui a été confirmée par les observations de terrains et les entretiens menés sur le territoire. Les principaux pôles générateurs de livraisons disposent d'aires spécifiques : magasin Champion, hôpital, ... Toutefois on peut déplorer l'absence d'aires de livraisons sur voirie dans les deux principaux centres-villes commerçants qui pourrait permettre de circonscrire les derniers points durs.

Synthèse transport et livraisons de marchandises

- Une circulation de poids lourds inférieure à la moyenne IDF, mais dont une partie correspond à du transit du fait des bonnes conditions de circulation sur le territoire ;
- Un transit poids lourd qui pourrait s'accroître du fait d'une activité de comblement des carrières sur la CCPL et dans ses environs ;
- Une circulation des PL parfois délicate sur une voirie peu prévue à cet effet ;
- Une absence totale de réglementation en matière de livraisons de marchandises qui traduit une faible gêne occasionnée ;
- Une absence d'aires de livraisons spécifiques qui pourraient permettre de circonscrire les derniers points durs.

VII - Le stationnement

7.1. Sur le territoire de la CCPL : l'offre de stationnement est suffisante mais des points durs de stationnement sur certains lieux et/ou à certains moments de la journée demeurent

Une offre publique sur voirie qui semble adaptée aux habitants de la CCPL même si le nombre de véhicules par ménage est de 1,6.



Pourtant 24,2% des répondants estiment avoir des difficultés de stationnement sur la CCPL.

Effectivement, il existe une demande forte et concurrentielle très localisée aux abords des principaux pôles attractifs, notamment à proximité des commerces dans les centres bourgs de Limours et Briis-sous-Forges et dans quelques zones résidentielles.

De façon plus ponctuelle dans le temps, des difficultés s'observent les jours de marché par exemple ou devant certains établissements scolaires pour la dépose et reprise des enfants (Saint-Jean-de-Beauregard, Fontenay...).

Toutefois, il apparaît que la gêne ressentie par les habitants et parfois l'impression d'un manque de place sont surtout dues à une volonté d'un stationnement « au plus près » du lieu de destination alors que des places sont disponibles à quelques dizaines de mètres sur parking.

7.2. Un faible respect de la réglementation

Seule la commune de Limours dispose d'une réglementation avec une zone bleue au centre-ville, mais où la rotation y est faible car le respect est inexistant. Sur ce secteur où un contrôle existe mais où la verbalisation est rare on distingue ainsi de nombreux véhicules ventouses.

Sur le reste du territoire où il n'existe pas de véritable réglementation ni de contrôle, les principaux dysfonctionnements liés au stationnement concernent le **stationnement illicite qui est récurrent** et habituel dans la CCPL.

En effet, ce phénomène est très présent dans **chaque commune**. Toutefois, il est davantage lié aux pratiques des populations qu'au manque de places disponibles.



Globalement, la **gêne occasionnée par le stationnement abusif est faible** et se restreint aux coeurs des communes (aux Molières, à Saint-Jean-de-Beauregard) où le long de certaines rues étroites (Pecqueuse, Vaugrigneuse). Pourtant plusieurs communes bénéficient d'un mobilier urbain de qualité (potelets, barrières sur trottoirs, blocs à fleurs) destiné entre autre, à sécuriser les sorties d'écoles et plus généralement les espaces réservés en limitant les pratiques de stationnement abusif. De même certaines municipalités ont mis en place du stationnement alterné sur certaines voiries étroites, de façon à mieux gérer le stationnement anarchique et dangereux.

Synthèse stationnement

- Une offre publique sur voirie qui semble adaptée aux habitants de la CCPL ;
- Une demande forte et concurrentielle très localisée aux abords des principaux pôles attractifs, notamment à proximité des commerces dans les centres bourgs et sur quelques zones résidentielles ;
- Une gêne ressentie par les habitants et parfois l'impression d'un manque d'offre du fait d'une volonté d'un stationnement « au plus près » du lieu de destination ;
- Une pratique courante du stationnement illicite ;
- Une seule zone bleue sur le territoire, au centre-ville de Limours, mais où le respect de la réglementation est faible et le contrôle peu efficace ;
- Des moyens de contrôle faible et une réglementation peu étendue à l'échelle de la CCPL qui traduisent des problèmes liés au stationnement très localisés.

VIII -Les modes doux

8.1. Une pratique limitée chez les pendulaires

La pratique des modes doux est limitée, notamment chez les pendulaires, puisqu'elle serait de 5,4% selon le RGP de 1999 et de 1,5 % seulement selon l'enquête mobilité. Cela s'explique :

- par l'absence de réseau de circulations douces au niveau communal et intercommunal. **La CCPL compte aujourd'hui uniquement un tronçon cyclable d'environ 600 mètres à hauteur de Limours, une bande cyclable d'environ 400 mètres à Fontenay-les-Briis et des zones limitées à 30 km/h sur 7 communes. Par ailleurs,** l'offre inégale des cheminements piétons ne favorise pas le développement de la MAP (**27,2% des répondants sont en attente d'un véritable réseau et 26,4% ont pointé la mauvaise qualité des cheminements piétons**).
- par le fait que la majorité des actifs travaillent hors de la CCPL et que la distance sur laquelle les modes doux sont pertinents est de 5 km maximum,
- par **un relief avec des côtes parfois dissuasives,**
- par **l'urbanisation éclatée** qui participe encore à limiter la pratique de ces modes. En effet, les liaisons entre les communes par les **RD non aménagées** s'avèrent plutôt difficiles et dangereuses.

Source RGP 1999	Part des modes doux (en %)
France	11,2
Ile-de-France	9,9
Grande couronne	8,3
Essonne	7,4
CCPL	5,4

8.2 ...et les scolaires

Suite aux entretiens menés auprès des responsables d'établissements scolaires on peut constater que :

- 6 à 20 % des élèves viennent à pied selon les établissements ce qui n'est pas négligeables. Le lycée de Limours a la part modale la plus faible mais son aire de chalandise est plus importante ;
- la part modale du vélo pour les élèves est très faible dans les déplacements domicile-école puisqu'elle est comprise entre 0,6 et 1,6 % selon les établissements.

	Elèves			Employés		
	Nbre	MAP	Vélos	Nbre	MAP	Vélos
lycée de Limours	750	50 (6,6%)	7 (0,9%)	90	NC	0
collège de Limours	775	150 (19,3%)	13 (1,6%)	90	NC	0
collège de Briis-sous-Forges	520	80 (15,4%)	3 (0,6%)	65	NC	0

Le vélo semble donc essentiellement une pratique de loisirs à laquelle les jeunes préfèrent les deux roues motorisées

8.3. Des projets de circulation douce à l'échelle du département mais à une échéance lointaine

Pour développer la pratique des modes doux, le Schéma Directeur Départemental des Circulations Douces de l'Essonne (SDDCD 2000) propose quatre projets de liaisons douces réalisées à l'horizon 2015 sur la CCPL en vue de contribuer à améliorer l'offre en termes de déplacements doux à l'échelle départementale.

Ce document **de planification**, référant pour les aides au financement des aménagements, **accompagnera l'ensemble des initiatives communales ou intercommunales**.

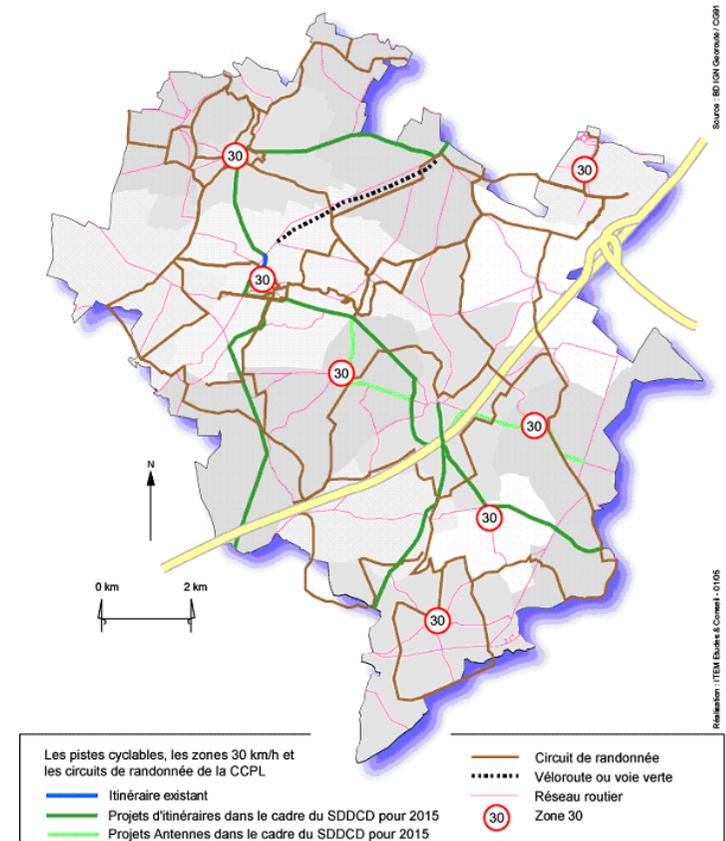
Les quatre itinéraires prévus traversant la CCPL devraient assurer les liaisons entre :

- Limours à Arpajon : 18,5km, relie le RER C et la gare autoroutière.
- Limours à Bures-sur-Yvette : 12,1km, permet de rejoindre la gare RER.
- Limours à Dourdan : 15 Km, permet de rejoindre la gare RER.
- Briis-sous-Forges à Saint-Chéron : 9 Km. Elle dessert la gare de Briis-sous-Forges.

Les projets prévus dans le SDDCD, généralement composés d'un chemin pour piétons et d'une piste cyclable, viendront compléter l'offre en matière d'aménagement pour les modes doux des communes de la CCPL qui apporteront une réponse pour les déplacements doux à l'échelle intercommunale.

Toutefois, l'ensemble de ces itinéraires ne sera réalisé qu'à échéance de 10 ans environ, donc à moyen terme. De plus, les aménagements seront engagés par tronçons successifs. Ainsi, l'aménagement d'une partie entre Fontenay-les-Briis et Limours est programmé par le Conseil général pour l'année 2006.

En parallèle, le Conseil Régional a lancé un projet de création de voie verte, ou Véloroute, sur le territoire de la CCPL qui a comme objectif de desservir les bases de loisirs départementales entre elles, mais aussi les zones d'habitat dense. Le tracé de cette voie verte n'a pas été aujourd'hui arrêté, mais elle traverserait la CCPL d'est en ouest. De même la CCPL envisage une voie verte entre Gometz-la-Ville et Limours sur l'ancienne voie ferrée.



A l'échelle communale une meilleure prise en compte des cheminements doux devra intervenir pour développer les liaisons internes aux communes et notamment entre les hameaux et les centres bourgs. Une réflexion doit également être menée pour évaluer l'intérêt de développer un itinéraire doux entre Boullay-Les-Troux et Saint-Rémy-Lès-Chevreuse dont le tracé est aujourd'hui existant mais n'est pas aménagé.

Synthèse mode doux

- Une absence de réseau cyclable continu au niveau communal et intercommunal ;
- Une pratique des modes doux faible sur le territoire notamment pour les pendulaires ;
- Pour les piétons, des aménagements récents de qualité, réalisés dans quelques communes, mais encore de nombreux cheminements peu praticables ;
- Une urbanisation éclatée qui ne favorise pas la pratique des modes doux et des liaisons entre les communes plutôt difficiles et dangereuses par des RD non aménagées ;
- Le futur réseau du SDDCD à échéance 2015, s'il est réalisé, améliorera sensiblement l'offre à l'échelle intercommunale. Néanmoins, il devra s'accompagner d'une réflexion au niveau de la CCPL pour valider les itinéraires prévus à moyen termes et d'aménagements pour favoriser les déplacements doux internes aux communes.

IX - Les attentes des habitants

9.1. Les potentialités du report modal selon l'enquête

Le report modal est déterminé en croisant le mode actuel utilisé lors du déplacement pendulaire avec les modes que souhaiteraient utiliser, dans l'idéal, le répondant.

Ainsi, 45,3 % des automobilistes souhaiteraient ne plus utiliser fréquemment leur voiture. Ce taux met en exergue l'importance du potentiel de report modal qui profiterait au bus (38,3%), au vélo (42%) et à la marche (44,9 %). A contrario, 30 % des utilisateurs actuels des transports collectifs souhaiteraient utiliser d'autres modes, dont près de 33,5% l'automobile.

Ces résultats montrent bien que pour susciter le développement des modes alternatifs il faut améliorer l'offre (TC et modes doux) tout en laissant en place un jeu de contraintes vis-à-vis de l'automobile et ce, afin de ne pas créer une fuite des usagers actuels des modes alternatifs.

Les possibilités de report modal

		Pourcentage d'enquêtés qui utiliseraient souvent ce mode si toutes les conditions favorables étaient offertes					
		Marche	Vélo	Bus	Voiture	Cyclo	Autres
Mode pendulaire actuellement utilisé par l'enquêté	TC	44,5 %	36,0 %	70,0 %	33,5 %	2,0 %	4,0 %
	Voiture	44,9 %	42,0 %	38,3 %	54,3 %	3,9 %	4,3 %

9.2. Ce qui pourrait modifier les habitudes de déplacements

La mesure qui est jugée comme la plus incitative est l'augmentation de la fréquence des transports collectifs (59,7 % concevaient cette mesure incitative).

L'amélioration du réseau de TC vers les gares RER est la deuxième mesure qui revient le plus souvent (58,4 %). Les habitants des zones sud (63 %) et centre est (66 %), éloignés des gares RER, sont les plus en attente alors que cette demande est moins présente sur la zone nord est (45 %), plus proche de la ligne B du RER.

Les mesures qui inciteraient à moins utiliser la voiture dans les déplacements quotidiens

	Augmenter la fréquence des transports collectifs	Améliorer le réseau de TC vers les gares RER	La mise en service de la gare autoroutière de Briis	Améliorer le réseau de TC vers les zones d'activités	Proximité d'arrêt de bus à mon domicile	Une autre mesure
Incitatif	59,7 %	58,4 %	41,5 %	39,0 %	29,3 %	11,5 %
Peu incitatif	6,1 %	8,2 %	11,1 %	10,4 %	11,3 %	0,5 %
Pas incitatif	34,3 %	33,4 %	47,4 %	50,6 %	59,4 %	88,0 %

Ces deux propositions sont les seules à avoir été jugées par plus de la moitié des habitants comme incitatives.

PARTIE 2 : LES OBJECTIFS ET LE PROGRAMME D' ACTIONS DU PLD

Suite aux conclusions du diagnostic (dysfonctionnements observés, attentes des habitants, ...) **cinq objectifs prioritaires**, cohérents avec ceux fixés par le PDUIF, ont été retenus pour le PLD de la Communauté de communes du Pays de Limours :

- **Objectif 1** : *Mieux aménager et sécuriser la voirie*
- **Objectif 2** : *Améliorer l'offre de transport collectif*
- **Objectif 3** : *Organiser le stationnement dans certains lieux où la concurrence est forte et lutter contre l'incivisme*
- **Objectif 4** : *Développer les modes doux et sécuriser leurs pratiques*
- **Objectif 5** : *Mieux connaître les pratiques de déplacement et accompagner les acteurs locaux dans leurs réflexions*

La réponse à ces cinq objectifs est déclinée sous forme d'un programme d'actions à mettre en œuvre sur la période 2005 – 2015 environ. Chacune des vingt et une actions est présentée dans ce document sous forme d'une fiche synthétique précisant, les objectifs de l'action, ses modalités et coût de mise en œuvre, les acteurs concernés, une programmation dans le temps ...

La CCPL pourra prendre directement en charge les actions relevant de ses compétences, alors que pour d'autres elle aura un rôle d'initiateur, de coordinateur et/ou de soutien auprès des organismes ou collectivités compétentes (Communes, Conseil général ...).

Objectif 1 : Mieux aménager et sécuriser la voirie

1.1. Les enjeux

Les objectifs fixés par le PDUIF pour le traitement du réseau de voirie s'articulent autour d'une logique principale : **faciliter et sécuriser les conditions de circulation** tout en améliorant les conditions de vie locale.

Le PLD englobe et traite ces objectifs aux échelles intercommunale, interquartier et de proximité avec toutefois des liens évidents avec l'échelle du département et celle de la région.

Dans ce cadre, les enjeux relatifs au traitement du réseau viaire de la CCPL sont multiples. En effet, compte tenu de **l'importance des déplacements effectués en automobile**, des **points durs de circulation** demeurent. Additionnée à une **structure éclatée des bourgs et hameaux**, la structure du réseau qui se compose essentiellement de **liaisons routières relativement longues**, implique des **vitesses souvent excessives**. A cela s'ajoute la **présence de nombreux croisements** qui rendent les déplacements parfois **dangereux** et ce, plus particulièrement **pour les modes doux**.

Ainsi, dans un premier temps, il apparaît nécessaire de **réaménager une partie du réseau** en adaptant certaines voies aux **capacités des flux** actuels en heures de pointe. Par ailleurs, il semble indispensable de **sécuriser les traversées des centres bourgs et les liaisons intercommunales** qui souffrent aujourd'hui d'un manque d'aménagements.

1.2. Les objectifs

En réponse aux enjeux rappelés ci avant, il est convenu que la **pratique des usagers** sur le réseau est le principal **facteur à modifier**. **Pour mener à bien cet objectif** sur un long terme et accompagner et sécuriser les déplacements, **plusieurs mesures** apparaissent nécessaires :

- L'aménagement du réseau de voirie (hiérarchisation du réseau, jalonnement, traitement du transit, sécurisation, requalification, partage de la voirie par la création de zones 30, ..)
- La réalisation d'une charte d'aménagement de la voirie,
- Le traitement des carrefours dangereux,
- La gestion du transit PL par la réalisation d'itinéraires obligatoires pour les poids lourds,
- La réalisation d'une charte d'aménagement et de circulation des engins agricoles.

Problèmes identifiés

- Une fréquentation du réseau de voirie supérieure aux capacités de charges de certains tronçons, notamment en traversée des centres bourgs,
- Les conflits d'usage et l'insécurité pour les déplacements en modes doux,
- Le manque de réglementation adaptée aux différentes fonctions de la voirie.

Objectifs à atteindre

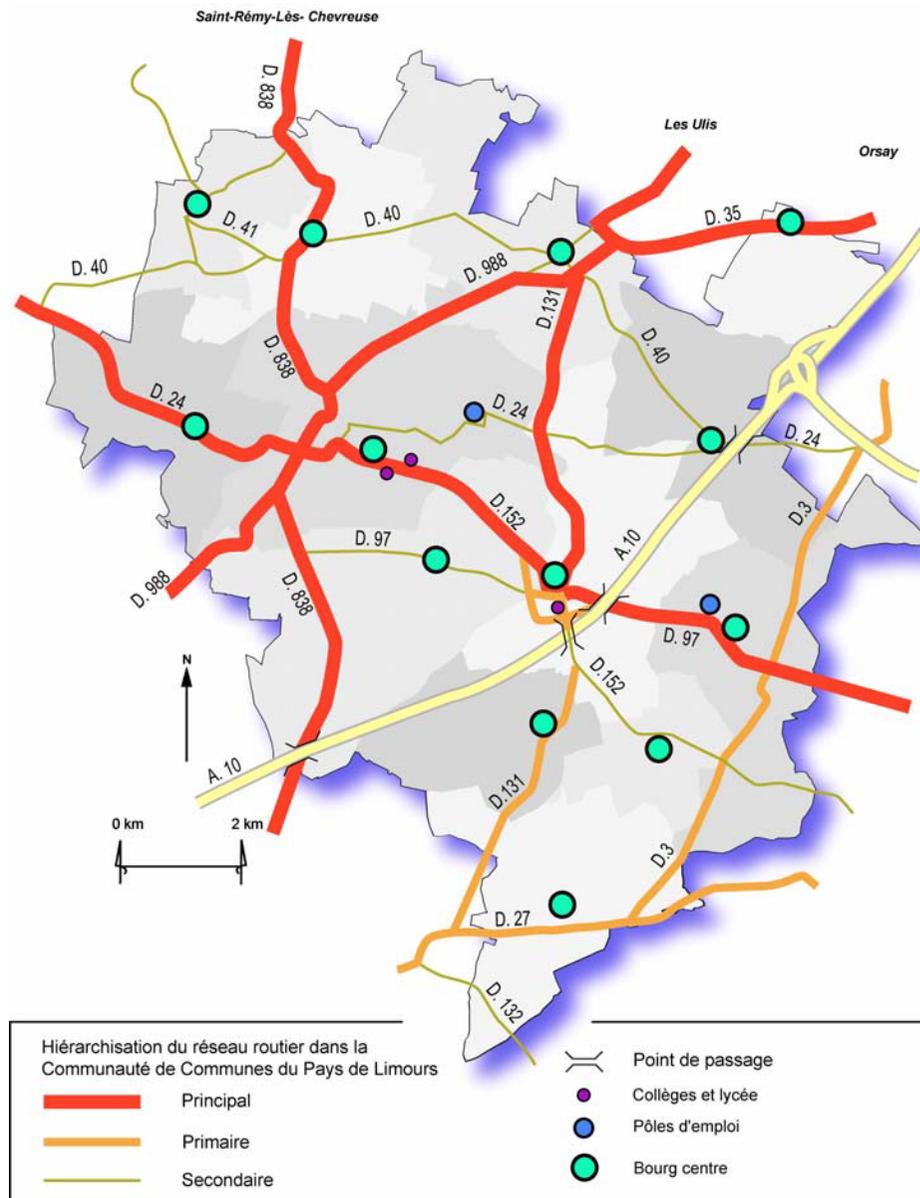
- Déterminer, en rapport avec les fonctions allouées à la voirie, les aménagements à mettre en place (exemple : pour réduire la vitesse, pour fluidifier le trafic, pour prioriser un mode par rapport à l'autre...).
- Associer à chaque niveau de fonctions, un niveau d'exigence, d'entretien, et de maintenance.
- Améliorer les conditions de circulation et la sécurité notamment dans la traversée de bourgs.

Les mesures à mettre en place

- 1 Hiérarchiser le réseau de la CCPL selon les fonctions des voies ,
- 2 Définir des aménagements spécifiques en fonction de la hiérarchisation fonctionnelle du réseau et pour chaque mode de transport en s'appuyant sur les spécificités préalablement définies dans la charte de voirie (cf. fiche action 1.2).

1 Hiérarchiser le réseau de la CCPL selon les fonctions des voies

La hiérarchisation présentée ci-contre est celle validée lors de la phase de diagnostic et qui présente une hiérarchisation en trois niveaux hors réseau de desserte communale.



Source : BD IGN Geocode / CCPL / DDE

Réalisation : ITEM Etudes & Conseil - 0405



2 Définir les aménagements selon les espaces traversés et les modalités de la charte de voirie

Fonctions allouées à la voirie	Tissu environnant	Aménagements préconisés pour :			
		La circulation automobile	La circulation des TC	La circulation des cycles	La circulation piétonne
Favoriser un partage de la voirie	Centre bourg avec présence de commerces de proximité, poste, mairie...	Réalisation de zones 30 bien identifiées en entrée et sortie grâce à un marquage horizontal et vertical – réalisation de plateau piéton – mixité des modes possible en tout point du linéaire de zone 30 – traitement des intersections par la réalisation de mini-giratoire – arrêt de bus en ligne.			
Sécuriser les abords des établissements scolaires	Ecoles – collèges - lycée	Limitation de vitesse à 30 Km/h avec signalisation horizontale et verticale – poteau informatif lumineux informant du danger – possibilité de réalisation de ralentisseurs en entrée et sortie du secteur limité.	Arrêt, en ligne ou en encoche en fonction du nombre de véhicules attendus au même moment, localisé en aval du passage piéton (afin d'éviter la traversée d'élèves devant le bus/car).	Matérialisation sous forme de bandes cyclables (car limitation à 30 Km/h) et traitement des intersections pour assurer la fluidité et sécurité des traversées (cf. fiche action 1.2).	Réalisation de trottoirs d'au moins un mètre de large aux abords des établissements scolaires. Les passages piétons doivent être sécurisés au moyen de barrières protectrices, les traversées doivent être équipées de bateaux permettant une accessibilité pour tous. Le marquage au sol doit être visible et si possible de couleur.
Favoriser la pratique des modes doux	Zone d'habitat	Limitation de vitesse à 50 Km/h – traitement des intersections importantes avec giratoires et des intersections secondaires par des stops.	Arrêt en ligne localisé en aval du passage piéton.	Réalisation de bandes cyclables avec traitement des intersections.	Réalisation de trottoirs en direction des arrêts de TC.
Fluidifier et sécuriser le trafic	Territoire de transition	Limitation de vitesse à 90 Km/h (70 Km/h dans les zones dangereuses). Traitement des intersections par giratoire (éviter les stops).	Arrêt en encoche pour éviter le danger occasionné d'un stationnement sur voirie limitée à 90 Km/h.	Réalisation de pistes cyclables dans les secteurs où des itinéraires ont été préconisés.	Pas d'aménagement spécifique sauf si itinéraire présent dans SDDCD.

Les coûts

Coût moyen pour la réalisation d'une zone 30 = 500 000 € par Km ; pour la réalisation d'une bande cyclable = 80 000 € par Km ; pour la réalisation d'une piste cyclable = 310 000 € par Km ; pour la réalisation de giratoire à définir selon le type d'aménagement.

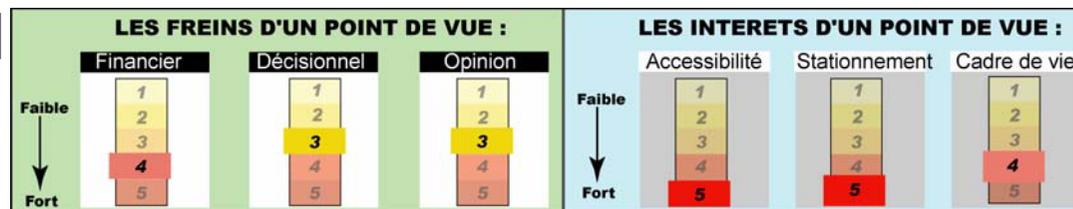
Les acteurs concernés

La CCPL, les communes, la DDE, le Conseil Général

L'échéancier

2007	à partir 2008	→	2015
Elaboration de la charte d'aménagement	Prise en compte de la charte dans la réalisation des travaux selon un planning de priorité définie.		

La viabilité du projet



Problèmes identifiés

- Manque de cohérence dans l'aménagement de voirie à l'échelle de la Communauté de Communes du Pays de Limours,
- Des tronçons de voirie et un mobilier urbain inadaptés, notamment pour la libre circulation des PMR,
- Des cheminements piétons en mauvais états, des traversées de chaussées dangereuses, un réseau cyclable à créer qu'il sera préférable d'homogénéiser.

Objectifs à atteindre

- Améliorer et sécuriser les conditions de déplacements tous modes et garantir un meilleur partage de la voirie,
- Faciliter l'harmonisation des aménagements à entreprendre sur le territoire,
- Créer un outil d'aide à la décision pour renforcer le choix des travaux à réaliser sans être une contrainte pour les aménageurs,
- Aider à choisir un aménagement adapté en fonction des critères identifiés au cours du diagnostic préalable à la charte,
- Réaliser des économies d'échelle,
- Assurer une meilleure lisibilité du territoire communautaire,
- Assurer une concertation entre les communes, la CCPL, les services de l'Etat gestionnaire des infrastructures.

Les mesures à mettre en place

Formaliser une charte d'aménagement de voiries qui sera un document technique de référence présentant les différents aménagements possibles pour chaque volet d'intervention et précisera ses spécificités techniques de mise en œuvre, les normes de construction similaire, avec des choix de matériaux uniques ...

Les étapes de réalisation de la charte

- Concertation entre tous les acteurs concernés par l'aménagement de la voirie pour définir la **politique générale** de la charte,
- Déclinaison sous formes de **volets d'intervention** (piétons, stationnement, cycles ...),
- Rédaction du **guide technique d'aménagement de voirie pour chaque volet d'actions**,
- Validation** par l'ensemble des acteurs,
- Utilisation de la charte comme outil d'aide à la décision pour les futurs aménagements** (Mise en application de la charte),
- Evaluation** (suivi dans l'observatoire PLD) et mise à jour du guide technique.

Exemples de volets d'intervention

Quelques volets d'actions :

- Adapter le stationnement aux différents usagers
- Réaliser des zones 30 dans les centres bourgs
- Réaliser des aménagements de voirie qui garantissent la meilleure circulation possible des bus
- Développer des aménagements adaptés pour les cycles
- Réaménager les itinéraires piétons les moins praticables
- Limitier les itinéraires difficiles pour les PMR
- Renforcer le sentiment de sécurité pour les déplacements à pied

1 Adapter le stationnement aux différents usagers

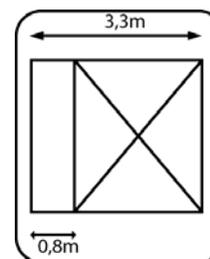
Le traitement homogène des places de stationnement GIC/GIG

La réservation des places au GIC/GIG est une étape importante pour favoriser l'accessibilité pour tous, néanmoins certaines de ces places ne peuvent être réellement utilisées (cf. photo ci-contre)



Photo prise sur le parking de la mairie de St Maurice Montcouronne

La charte définit les spécificités techniques à prendre en compte pour l'aménagement des places de stationnement GIC/GIG (nombre, dimension, position optimale, signalisation horizontale et verticale, etc).



Rappel :

Conformément à l'arrêté du 25 janvier 1979, une place de stationnement GIG/GIC mesure 3,3m de largeur. Les emplacements sont longitudinaux et facilitent la sortie avec un fauteuil roulant. La largeur est suffisamment grande et ne comporte aucun mobilier urbain ni de muret rendant les manœuvres difficiles. La place est signalée par un panneau B6a1 + un panneau M6h, un marquage au sol blanc et un symbole sur la ligne de marquage ou à l'extérieur. Elle est localisée au plus près des entrées des établissements situés à proximité et reliée par un cheminement aménagé.

2 Réaliser des zones 30 dans les centres bourgs

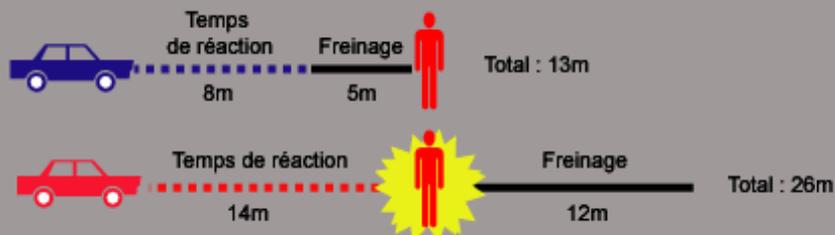
La localisation des zones 30

Elles sont aménagées autour des établissements scolaires, dans les rues commerçantes, autour des itinéraires de liaison cycliste ou sur des voies à trafic relativement dense lorsque la vie riveraine est au moins aussi importante que la fonction de circulation de la voie. **Pour être efficace, la zone 30 doit être maillée avec une zone limitée à 50 km/h.**

Rappel :

Selon l'article R110-2 du code de la route, une zone 30 correspond à une section ou ensemble de sections de routes constituant dans une commune une zone de circulation homogène où la vitesse est limitée à 30 km/h et dont les entrées et sorties sont annoncées par une signalisation et font l'objet d'aménagements spécifiques.

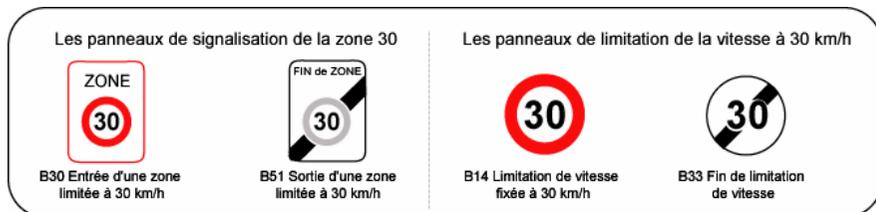
L'article R411-4 précise que le périmètre des zones 30 est délimité par le maire, après consultation du président du Conseil général pour les routes départementales. Sur les routes à grande circulation, le périmètre de ces zones est délimité par le préfet après consultation du maire et du président du conseil général s'il s'agit d'une route départementale.



La signalisation

Chaque zone 30 est matérialisée par :

- Des panneaux de signalisation (les panneaux B30 et B51 doivent être implantés en entrée et sortie de zone),
- Un marquage au sol (un marquage qui tranche avec la zone pour les traversées piétonnes).



Les entrées et sorties de zones

- Opter pour un aménagement en entrée/sortie qui accentue la transition avec la voirie classique et constitue un ralentisseur visuel, de jour comme de nuit,
- Contraindre les entrées/sorties de façon à faire ralentir les automobilistes.

Les moyens pour aménager les entrées/sorties de voies :

- un rétrécissement de voirie,
- une surélévation (de type plateau piéton),
- un emploi judicieux de mobilier urbain ou de plantations



L'éclairage

- Renforcer l'éclairage au niveau des passages piétons afin d'améliorer la visibilité des automobilistes.
- Harmoniser le traitement par des lampadaires uniformes.

Le revêtement du sol

- Utiliser des revêtements de type pavés, dalles, béton désactivé ou des bitumes pigmentables contrastant avec la voirie habituelle.

En raison du caractère rural de certaines communes, il convient de proposer davantage des aménagements de voies limitées à 30 km/h que des zones 30 proprement dites qui devraient se limiter aux zones centrales de Limours et Briis-sous-Forges

3 Réaliser des aménagements de voirie qui garantissent la meilleure circulation possible des bus

Rappelons que les bus ont une largeur hors tout de 2,5 m qui atteint ainsi près de 3 m avec les rétroviseurs. De plus, du fait de leur longueur, leur rayon de braquage est largement supérieur à celui d'une voiture puisqu'il se situe aux environs de 20 mètres selon les types de véhicules. Ces éléments doivent donc être pris en considération dans les aménagements de voiries afin que d'une part, ceux-ci n'aient pas à réaliser des manœuvres dangereuses et d'autre part qu'on puisse leur garantir une bonne vitesse commerciale grâce à des aménagements compatibles avec leur gabarit.

Pour les bus, souvent oubliés dans les aménagements de voirie, la charte :

- Préconise le dimensionnement minimum à respecter pour certains types d'aménagements en prenant en compte la dimension globale du véhicule avec ces rétroviseurs ;
- Précise les conditions d'utilisation du mobilier urbain ou des panneaux de signalisation qui pourraient occasionner une gêne (rayons de braquage et de virage, angles d'attaque et de fuite arrière...);

S'engager dans une charte d'aménagements de voirie pour améliorer les déplacements et l'accessibilité pour tous.

3/5

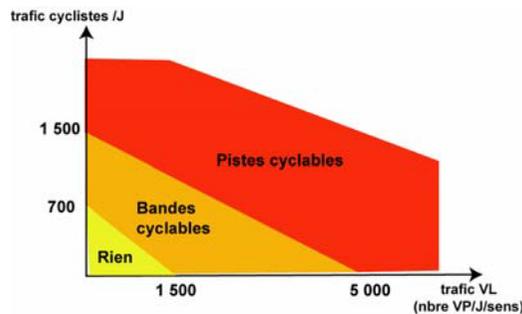


4 Développer des aménagements adaptés pour les cycles

Le choix de l'infrastructure

Le choix du type d'aménagement sera recherché :

- En priorité par la continuité qu'il apporte à l'itinéraire actuel afin de tendre vers une homogénéité des aménagements sur l'ensemble du territoire,
- En fonction de la géométrie des voies en tenant compte de l'importance des différents flux afin de rechercher les meilleures conditions de sécurité,
- En fonction du positionnement final de l'aménagement dans l'emprise et du choix de traitement des carrefours.



Aménagement préconisé selon le trafic VP et cycliste

D'après le schéma ci-contre, seule la RD 988 entre Gometz-la-Ville et Limours est susceptible d'accueillir une piste cyclable.

Opter davantage pour des bandes cyclables ou des espaces mixtes.

Type	Largeurs
Unidirectionnelle dans le sens de la circulation	1,5m
Unidirectionnelle à contre-sens	1,5m Prévoir une sur largeur d'au moins 0,2m si la piste longe le stationnement
Bidirectionnelle	2,7 à 3m

Les caractéristiques des Infrastructures cyclables et les schémas d'implantation

Bandes cyclables : traitement des carrefours

carrefour sans axe prioritaire : régime de priorité à droite, pas de marquage dans le carrefour

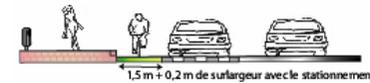
carrefour avec axe prioritaire : continuité du marquage sur l'axe prioritaire uniquement (marquage sur toute la surface du carrefour en couleur)

Bandes cyclables : traitement des giratoires

bandes cyclables sur giratoire à faible flux de circulation et géométrie restreinte:

- Trafic inférieur à 5000 UVP/J
- Rayon de l'îlot inférieur à 10m
- pas de bandes cyclables matérialisées dans le giratoire : les cyclistes sont mélangés à la circulation générale

INSERTION DES BANDES CYCLABLES



Bande cyclable entre stationnement et trottoir

- | | |
|--|---|
| Avantages | Inconvénients |
| - possible avec un simple marquage | - risques de chocs lors des ouvertures de portières |
| - les cyclistes sont protégés par la file de stationnement | - difficultés d'intégration aux carrefours |
| - bonne visibilité sur l'ouverture des portières si implantation à contre sens | - mauvaise visibilité |

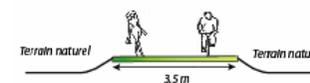


Bande cyclable bidirectionnelle

- Inconvénients**
- Insécurité du courant à contre sens
 - difficultés d'intégration aux flux aux intersections
 - ne fais pas gagner d'emprise par rapport à deux bandes unidirectionnelles

A éviter sauf dans les itinéraires à sens unique et à une voie (les implanter à gauche de la circulation)

INSERTION DES ESPACES CYCLABLES MIXTES



Pistes cyclo-pedestre

- | | |
|------------------------------|---|
| Avantage | Inconvénient |
| - faible coût de réalisation | - pas de signalisation horizontale précisant la place de chaque utilisateur |



Bande cyclable à contre sens

- | | |
|--|------------------------------|
| Avantages | Inconvénients |
| - Raccourcissement des parcours | - Risques de chocs frontaux |
| - bonne visibilité cycliste du conducteur VP | - pb de dépassement cycliste |



Bande cyclable entre voie de circulation et espace de stationnement

- | | |
|---|--|
| Avantage | Inconvénients |
| - facilite l'intégration aux carrefours | - risque de choc accru à l'ouverture des portières (chute sur la chaussée) |



Bande cyclable unidirectionnelle dans une chaussée à deux voies

- | | |
|--|--|
| Avantages | Inconvénients |
| - faible coût de réalisation | - pb de tourne à droite VP aux intersections |
| - attire l'attention des automobilistes sur la présence de cyclistes | - pb de tourne à gauche cyclistes |

Exemple de panneau



Le jalonnement des itinéraires

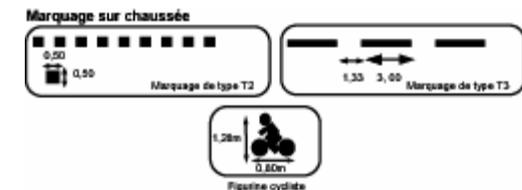
- Jalonner les itinéraires cyclables sur l'ensemble du territoire (panneau de type Dv43c, définition de la couleur, dimension, police d'écriture, etc.)

La couleur des aménagements cyclables :

- Opter pour la couleur verte pour renforcer le marquage dans les points spécifiques comme les traversées de rues ou les carrefours

Le marquage au sol :

- Préciser l'utilisation réglementaire des lignes T2 et T3 et proposer des schémas d'implantation.
- Veiller à la netteté des lignes et à la propreté de l'infrastructure.



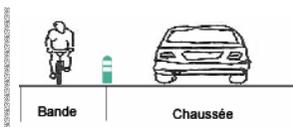
S'engager dans une charte d'aménagements de voirie pour améliorer les déplacements et l'accessibilité pour tous.

4/5



Les délinéateurs :

- Installer des délinéateurs homogènes dans les zones où les conflits potentiels peuvent être dangereux (bande en contresens, bande dans une courbe à faible rayon).



Les panneaux :

- Uniformiser l'ensemble des panneaux de signalisation normalisés et leurs modalités d'installation.

Exemples de panneaux concernant les cycles

- C113 Piste ou bande cyclable conseillée et réservée
- C114 Fin de piste ou de bande réservée et conseillée
- B22a Piste ou bande obligatoire pour cycles sans side car ou remorque
- B40 Fin de piste ou de bande obligatoire pour les cycles
- M4d1 désigne les cycles
- M4d2 Désigne les cyclomoteurs comme autorisés
- R15c Signaux d'anticipation modaux
- A21a débouché de cyclistes venant de la droite
- Dv43c Panneau de signalisation courante des carrefours

Exemples de revêtements



Un trottoir avec un revêtement bitumé dégradé et des obstacles = **DANGER**

Obstacles pour les piétons

Contraste avec la voirie

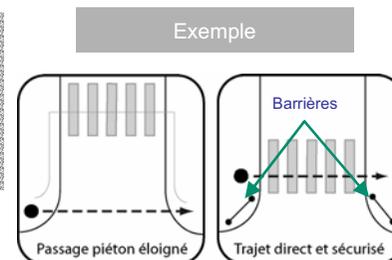


Un trottoir avec un béton désactivé de bonne qualité = **SECURITE**

5 Réaménager les itinéraires piétons les moins praticables

Les passages piétons

- Opter pour des aménagements piétons qui favorisent les déplacements les plus rapides et les plus sécurisés.
- Utiliser des feux de signalisation pour les secteurs les plus soumis à la fréquentation piétonne et compléter l'aménagement par une signalisation adéquate.



Le jalonnement

- Installer une signalétique mentionnant les pôles générateurs de déplacement de la CCPL (commerces, sites touristiques, bâtiments administratifs) en y indiquant le temps d'accès moyen.
- Utiliser des codes couleurs pour différencier les différents types de jalonnement (administratif, commercial, services ou touristique).

Le revêtement

- Opter pour un revêtement dur, stable et antidérapant afin de garantir l'accessibilité pour tous.

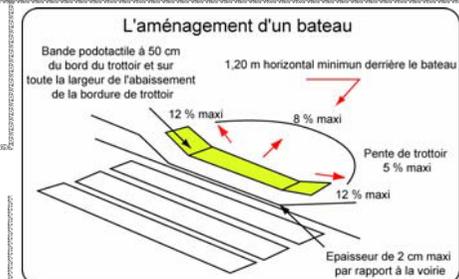
6 Limiter les itinéraires difficiles pour les PMR

Toutes personnes peut, à un moment ou l'autre, être considérées comme Personne à Mobilité Réduite (PMR) : les femmes enceintes, les personnes âgées, les handicapées, les femmes accompagnées d'une poussette ou d'un enfant en bas âge, les personnes transportant un colis encombrant...

Au total, une personne sur cinq est gênée chaque jour dans ses trajets.

Le traitement des trottoirs

- Généraliser l'installation des bateaux,
- Inciter à la réalisation des trottoirs larges sans émergence,
- Maintenir des trottoirs propres et en bon état.



L'utilisation de matériaux adaptés

- Utiliser des matériaux sensitifs antidérapants (ex : bandes podotactiles) et des barrières de sécurité aux abords des passages de voiries.

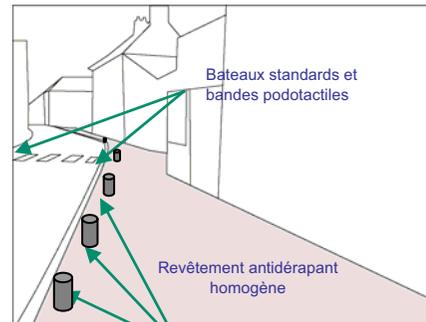
La lutte contre le stationnement illicite

- Installer des potelets sur les trottoirs occupés par des voitures en stationnement illicite.
- Surélever les trottoirs dans les zones étroites ou aux passages de voiries peu visibles.

Exemple de traitement



Photo prise à proximité de la place de l'église de Janvry



Bateaux standards et bandes podotactiles

Revêtement antidérapant homogène

Mobilier urbain contraignant le stationnement illicite

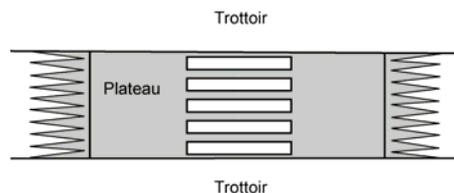
Trottoir détérioré

Stationnement illicite

7 Renforcer le sentiment de sécurité pour les déplacements à pied

Les plateaux

- Favoriser ces aménagements dans les zones où la circulation piétonne est importante.
- Choisir des revêtements sécurisés et visibles la nuit qui tranchent avec les matériaux classiques des voiries.



L'utilisation de mobilier urbain

- Poser du mobilier urbain au niveau des abaissement de trottoirs (espacé de 1,5m) et à proximité des traversées piétonnes dangereuses.

L'éclairage

- Opter pour un éclairage ambiant de qualité sur les voiries.
- Renforcer l'éclairage public aux endroits des traversées de chaussées.

Les avancées et les élargissements de trottoirs

- Aménager des trottoirs plus larges en interdisant le stationnement dans les zones à forte fréquentation de l'automobile et des piétons.
- Supprimer des places de stationnement au profit d'aménagements pour piétons.

Les limites de l'action

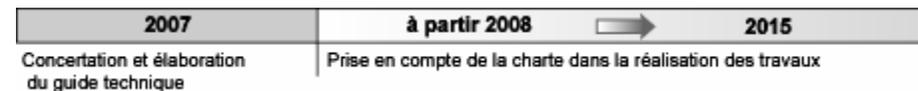
L'aménagement de la voirie n'est pas de la compétence de la CCPL. Ainsi, la charte n'est qu'un document d'aide à la décision, au caractère consultatif et non obligatoire. Son utilisation reposera donc uniquement sur une coopération intercommunale entre les élus et techniciens de l'ensemble des communes, de la CCPL, du Conseil général et des services de l'Etat qui parfois ont déjà des choix d'aménagements préétablis en fonction des secteurs géographiques.

Il faudra donc une entente et une implication de chaque intervenant, voire des concessions de certains acteurs, pour garantir la bonne application de la charte.

Les acteurs concernés

La Communauté de Communes du Pays de Limours, les 13 communes, la DDE 91, le Conseil général 91.

L'échéancier

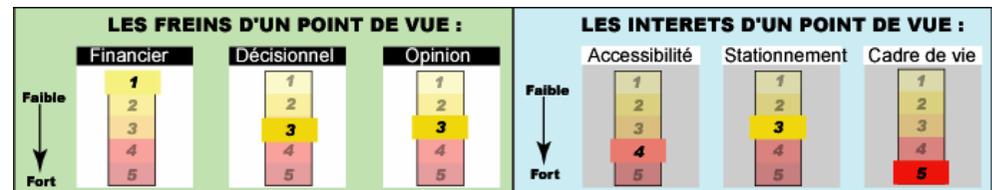


L'estimation du coût

La charte peut être rédigée par la Communauté de Communes du Pays de Limours.

Si elle est confiée à un cabinet spécialisé, son coût variera en fonction du niveau de précision de la charte. Ainsi, il faudra compter entre 20 000 € et 60 000 € HT.

La viabilité du projet



Problèmes identifiés

- Un réseau de RD où les vitesses sont trop souvent excessives,
- De nombreux carrefours, souvent dangereux, qui desservent depuis les RD les 50 hameaux de la CCPL.

Objectifs à atteindre

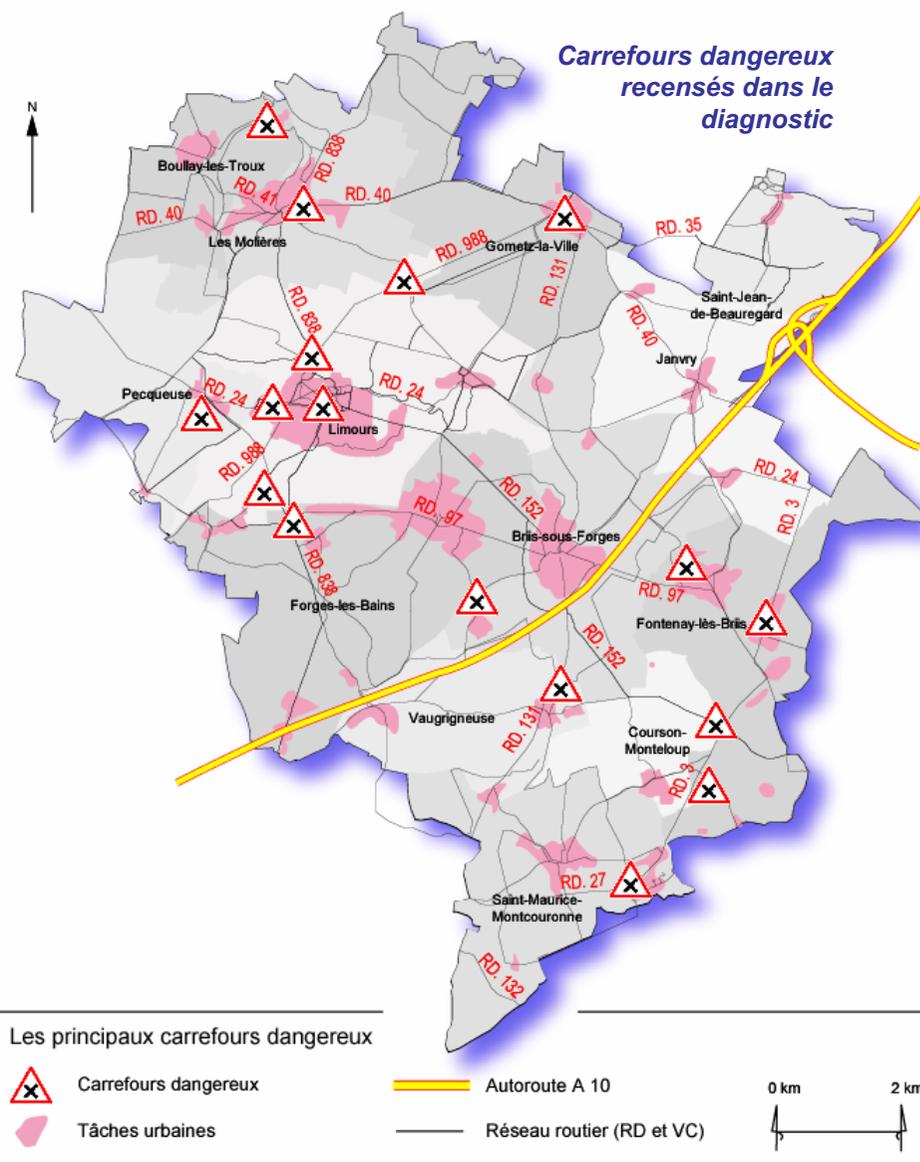
- Limiter les possibilités de pratiquer des vitesses excessives,
- Diminuer le nombre et la gravité des accidents en évitant les tournes à gauche,
- Favoriser l'accès aux hameaux.

Les mesures à mettre en place

- 1 Modifier les principaux carrefours dangereux existants en giratoire,
- 2 Favoriser la réalisation de giratoires lors des futurs aménagements lorsque le gabarit de la voirie le permet,
- 3 Améliorer la signalisation (notamment pour les croisements récemment aménagés comme celui en sortie de l'Hôpital de Bligny sur la RD 97).

Localisation

- 17 carrefours ont été identifiés comme dangereux au cours des entretiens et relevés de terrain réalisés lors de la phase diagnostic (cette liste n'est pas forcément exhaustive car elle repose sur le ressenti des acteurs interviewés) ;
- tous ne pourront être modifiés en fonction du gabarit de la voirie et des moyens à mettre en œuvre. Il faudra donc hiérarchiser et prioriser les travaux à entreprendre.



Pourquoi favoriser des giratoires à la place des carrefours ?

- Pour systématiquement obliger les usagers de la voirie à ralentir et faciliter la desserte des hameaux,
- Pour améliorer la lisibilité des priorités à certains croisements,
- Pour baisser le nombre d'accidents.

Les croisements : aménagement à éviter ou modifier



Les giratoires : solution à privilégier

Pourquoi des limites à 30 Km/h en amont et en traversée des carrefours dangereux dans les centres bourgs ?

- Pour sécuriser les traversées de villes/bourgs,
- Pour garantir un meilleur partage de la voirie entre les différents modes,
- Pour améliorer la qualité de vie des populations grâce notamment à une diminution des bruits provoqués par les véhicules motorisés.



A 30 Km/h, un véhicule motorisé fait 4 fois moins de bruit qu'à 50 km/h.

Exemple de modification sur un carrefour : un giratoire au croisement des RD 838 et 97



Les acteurs concernés

La CCPL, les communes, la DDE 91, le Conseil Général 91.

L'échéancier

2007	à partir 2008	2015
Hiérarchiser les carrefours dangereux	→	Etudier la faisabilité de mise en place d'un giratoire dans la réalisation des futurs travaux et pour la modification des carrefours les plus dangereux selon un planning de priorité définie.

L'estimation du coût

- Aménagement de giratoires : de 150 000 à 800 000 € par carrefour selon l'ampleur des travaux et la configuration (étude préalable nécessaire).

La viabilité du projet

LES FREINS D'UN POINT DE VUE :			LES INTERETS D'UN POINT DE VUE :			
	Financier	Décisionnel	Opinion	Accessibilité	Sécurité	Cadre de vie
Faible	1	1	1	1	1	1
	2	2	2	2	2	2
	3	3	3	3	3	3
	4	4	4	4	4	4
Fort	5	5	5	5	5	5

Problèmes identifiés

- Un transit de poids lourds (PL) sur le territoire de la CCPL,
- Des centres bourgs traversés par de nombreux PL alors que la voirie est peu adaptée à leur passage.

Objectifs à atteindre

- Favoriser des itinéraires routiers sécurisés et adaptés aux PL pour le transit local,
- Limiter la pénétration des PL dans les principaux centres bourgs et le passage à proximité des établissements scolaires (dont camions écoles militaires souvent présents aux abords des établissements aux heures d'entrée et sortie).

Les mesures à mettre en place

- 1 Organiser des itinéraires prioritaires pour le transit local des PL,
- 2 Réglementer la circulation des PL sur les autres axes de la CCPL pour le transit.

1 Organiser des itinéraires prioritaires pour le transit local PL

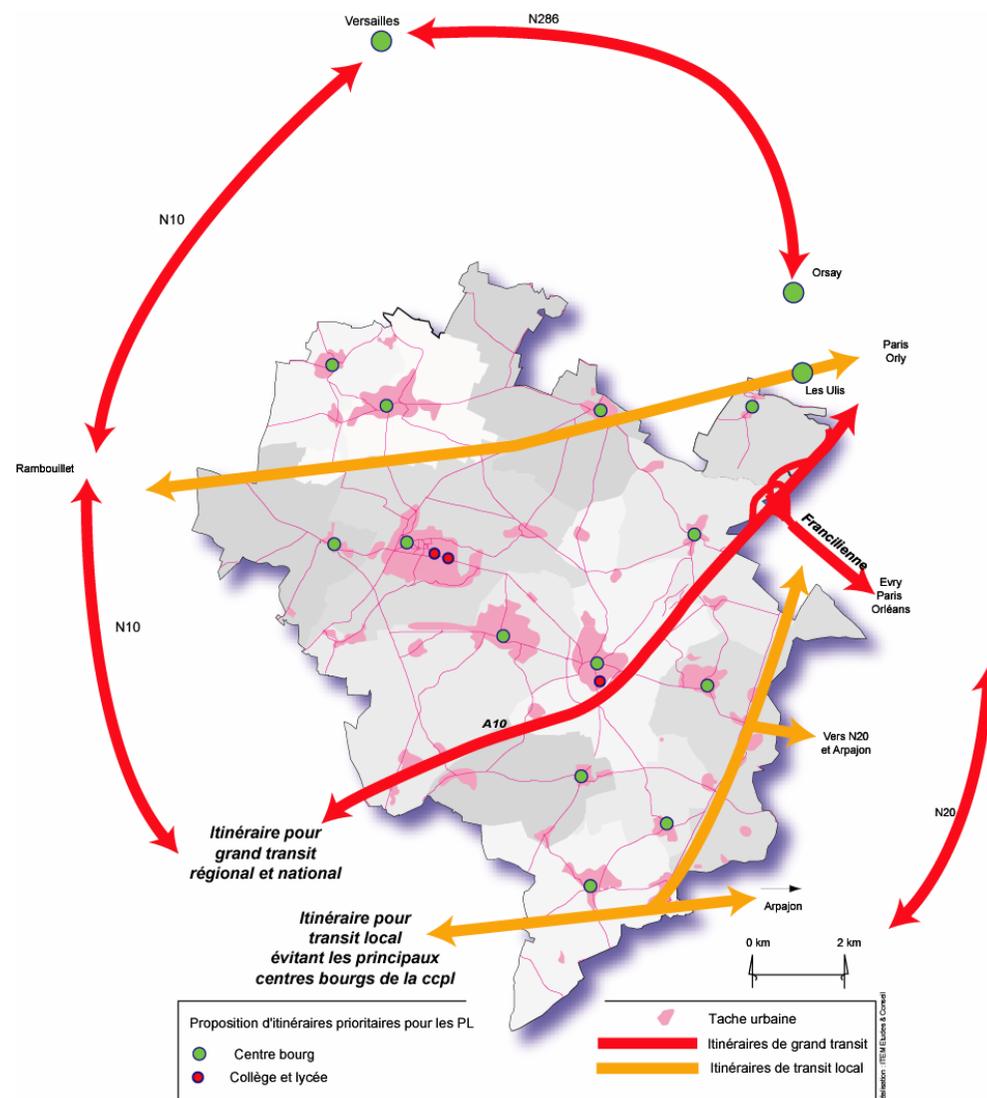
Inciter les PL en transit à utiliser des infrastructures choisies qui pourront être aménagées en conséquence :

- Les itinéraires devront éviter les principaux centres bourgs et les établissements scolaires fortement fréquentés (collèges et lycée), prendre en compte les caractéristiques du réseau routier (privilégier les axes les mieux dimensionnés),
- Éviter le transit par les points noirs de circulation,
- Préconiser l'utilisation du contournement de Gometz-la-Ville,
- Permettre par le biais de ces itinéraires de rejoindre le plus rapidement les principaux pôles et les grands axes de circulation à l'extérieur de la CCPL.

Exemple de deux itinéraires prioritaires pour le transit local qui permettraient d'éviter les trois principaux centres bourgs. Dès lors que leur tracé sera arrêté il devra s'accompagner d'aménagements de voirie (traitement de carrefours, mise au gabarit, réalisation de contournement ...) :

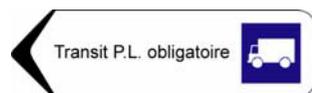
- Un tracé est/ouest sur l'axe Rambouillet - Orsay/les Ulis.
- Un axe nord/est - sud/ouest qui permet de rejoindre la francilienne, la N20 et l'échangeur de l'A10 ou la N10.

Exemple de deux tracés théoriques pour le transit local des PL :



Développer une signalisation adaptée

- Proposer un bon jalonnement de ces itinéraires à partir des principaux carrefours et également les lieux de livraisons à l'intérieur et aux abords de la CCPL afin de rabattre les camions sur ces axes prioritaires.



Réglementer la circulation des PL



Les arrêtés municipaux de circulation et le contrôle :

- En parallèle, il faudra mettre en place une politique cohérente de réglementation de circulation des PL sur les axes où le transit devra être restreint grâce à des arrêtés municipaux de circulation,
- Contrôler les poids lourds à l'intérieur des communes de la CCPL.

Rappel :

Aux termes de l'article L. 2213-1 du code général des collectivités territoriales, le maire exerce la police de circulation sur les routes nationales, les routes départementales et les voies de communication à l'intérieur des agglomérations, sous réserve des pouvoirs dévolus au représentant de l'État dans le département sur les routes à grande circulation.

Les panneaux de signalisation routière pour mettre en évidence les arrêtés municipaux :

- Assurer un jalonnement afin de rendre efficace les arrêtés municipaux et les itinéraires prioritaires.



B8 et M4f : Accès interdit aux véhicules de plus de 3,5t

L'interdiction ne s'applique pas à la desserte locale, c'est-à-dire pour les véhicules dont les lieux de chargement, déchargement, garage ou réparation sont situés sur le territoire de la CCPL.

Les limites de l'action

- Les itinéraires prioritaires qui correspondent à une organisation du flux de transit à l'intérieur de la CCPL devront s'accompagner d'aménagements pour permettre d'accueillir ce flux de PL.
- La mise en place d'itinéraires prioritaires peut conduire à augmenter le nombre de PL transitant dans certaines communes au détriment d'autres, ce qui nécessitera une communication pour bien expliquer la finalité d'une telle action.
- Faire connaître et respecter la réglementation nécessitera des moyens humains notamment pour le contrôle.
- Il faudra une concertation entre tous les acteurs pour une réglementation efficace et homogène (13 communes) qui peut s'avérer délicate à mettre en oeuvre.

Les acteurs concernés

La Communauté de Communes du Pays de Limours, les 13 communes, les forces de police.

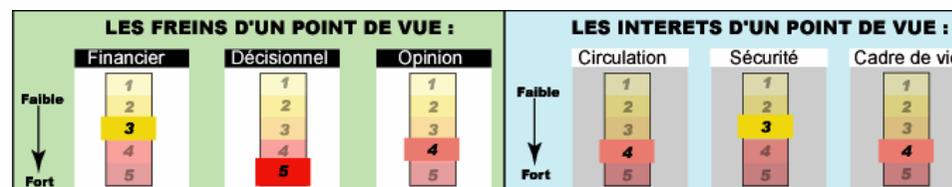
L'échéancier

2007	à partir de 2008
Concertation pour valider ou non la réalisation d'itinéraires prioritaires et leur localisation.	En fonction de la concertation : programmation des aménagements sur la voirie retenue et mise en place progressive des arrêtés municipaux et du jalonnement.

L'estimation du coût

Les coûts d'acquisition des panneaux d'itinéraires et ceux de restriction de circulation. Prix d'un panneau B8 (dimension 450mm) : 55 € HT. Coût jalonnement global environ 10 000 €. Selon la voirie, le contrôle sera de la responsabilité des forces de polices où d'une police municipale. Les travaux d'aménagements ne peuvent être chiffrés actuellement.

La viabilité du projet



Problèmes identifiés

- Les engins agricoles circulant sur la CCPL rencontrent des difficultés lors de leurs déplacements sur le territoire (obstacles, gabarit de la voirie...).
- La cohabitation entre les différents usagers est parfois délicate (gabarit et vitesse différent).

Objectifs à atteindre

- Mettre en place une concertation entre les agriculteurs et les techniciens de la voirie pour améliorer les conditions de déplacements des engins agricoles en prenant mieux en compte leur spécificité lors d'aménagements futurs.
- Assurez une meilleure cohabitation entre l'ensemble des usagers de la voirie.

Les mesures à mettre en place

- 1 Mettre en place une réflexion sur le déplacement des engins agricoles :
 - Rassembler les acteurs concernés,
 - Etablir un diagnostic des dysfonctionnements et besoins.
- 2 Définir une charte des déplacements agricoles.

1 Mettre en place une réflexion sur le déplacement des engins agricoles

Rassembler les acteurs impliqués dans la démarche sous l'initiative de la CCPL :

- Les **agriculteurs** présents sur le territoire,
- Les **représentants du monde agricole** : chambre d'agriculture, DDAF, ...
- Les **acteurs en charge de l'aménagement de la voirie** : commune, DDE, Conseil Général de l'Essonne.

Établir un diagnostic sur les déplacements des engins agricoles :

Une fonction et des aménagements de voirie principalement calibrée pour des véhicules de taille commune qui rendent délicate la circulation de certains engins dont l'emprise au sol est importante notamment dans les centres bourgs :



Largeur d'un véhicule monospace : 2,10 m



Largeur d'un tracteur : 3,08 m



Largeur d'une moissonneuse (hors coupe) : 3,82 m

Le diagnostic s'attachera donc à déterminer :

- Les **itinéraires fréquemment empruntés** par les différents exploitants agricoles,
- Les **points durs** liés à la circulation (difficulté de passage à certains carrefours, ralentissement des flux de véhicules...),
- Les **obstacles** gênant voir empêchant la circulation du matériel (mobiliers urbains, rétrécissement de voie, rond-point, végétation...),
- Les **caractéristiques spécifiques des différents engins** utilisés par les agriculteurs et par la coopérative (gabarit, tonnage...),
- La **fréquence des passages** et les hausses ponctuelles de trafic dans l'année (moissons, récoltes de betteraves...),
- ...



② Définir une charte des déplacements des engins agricoles

Mieux prendre en compte les engins agricoles dans les aménagements en s'engageant à travers une charte :

- **Modifier certains aménagements** qui contraignent la circulation (décaler des barrières et des glissières, modifier des chicanes, prévoir du mobilier amovible...) et définir les critères des aménagements futurs pour s'assurer que **le gabarit des engins agricoles soit pris en compte**,
- **Mieux signaler les interdictions de stationnement** sur les voiries étroites qui gêne la circulation,
- **Etudier la possibilité de positionner du mobilier urbain amovible**,
- **Étudier l'opportunité de créer une voie lente** sur certains axes pour les engins agricoles,
- Définir des **itinéraires prioritaires** où les aménagements et largeur de voies seront les plus adaptés,
- **Jalonner des itinéraires prioritaires** pour les engins au gabarit important,
-

L'exemple du Plateau de Saclay

Dans le cadre de son Plan d'Actions Paysagères, la Communauté d'Agglomération du Plateau de Saclay a consacré un volet sur les déplacements des engins agricoles. Pour limiter les difficultés rencontrées dans ce milieu périurbain, la création d'un réseau maillé de chemins agricoles a été proposé.

Il conviendra toutefois de trouver dans les aménagements retenus à mettre en œuvre un arbitrage cohérent laissant ainsi une plus large place aux engins agricoles tout en garantissant leur fonction vis-à-vis des autres usagers (chicanes visant à réduire la vitesse des automobilistes ...).

En effet, aujourd'hui de nombreux aménagements visent à réduire la vitesse par une diminution de la largeur des voies ce qui est à l'opposée des attentes du monde agricole. Des aménagements amovibles sont donc peut-être la solution.

Les acteurs concernés

Cette action impliquera :

- La CCPL,
- les communes,
- la DDE,
- le Conseil Général de l'Essonne,
- Les représentants du monde agricole ...

L'échéancier

2007	à partir 2008
Mise en place de la concertation, diagnostic sur les déplacements des engins agricoles et identification des besoins.	Rédaction et signature d'une charte commune. Application de la charte pour les futurs aménagements.

L'estimation du coût

- Réalisation en interne de la concertation et du diagnostic.
- Les coûts des aménagements seront à évaluer en fonction des choix effectués.

La viabilité du projet

