

Objectif 2 : Améliorer l'offre de transport collectif

2.1. Les enjeux

Le Plan de Déplacements Urbains en Ile-de-France (PDUIF) a défini des priorités pour redynamiser l'impact des transports collectifs dans les déplacements des franciliens.

Il s'est fixé comme objectif une augmentation de l'usage des TC de 2 %, leur part modale devant représenter le tiers des déplacements domicile/travail et des déplacements domicile/école.

Comment atteindre ces objectifs ?

En favorisant les transports collectifs par :

- une meilleure qualité de service,
- une plus grande sécurité,
- une meilleure accessibilité,
- une meilleure information auprès des voyageurs,
- une tarification plus adaptée.

A l'échelle de la CCPL, d'après les constats issus du diagnostic du PLD, l'amélioration de l'offre de transport collectif se justifie d'autant plus que l'actuel réseau souffre de nombreux symptômes limitant sa fréquentation. Globalement, l'offre correspond essentiellement aux actifs et aux scolaires. Les fréquences apparaissent encore trop faibles pour rendre le service véritablement attractif et ce, notamment durant les heures creuses, en soirée et les jours fériés alors qu'une demande existe.

2.2. Les objectifs

Les efforts sont à porter sur l'amélioration du réseau existant et les conditions de son utilisation. L'objectif majeur étant d'inverser la tendance de la fréquentation qui suit actuellement une courbe descendante. C'est dans ce contexte que six actions peuvent être envisagées dans le cadre du PLD :

- La restructuration du réseau actuel en proposant notamment une offre de rabattement performante vers la gare autoroutière de Briis-sous-Forges,
- Renforcer l'axe Limours/Saint-Rémy-lès-Chevreuse gare RER,
- Engager une concertation pour expérimenter l'utilisation des bandes d'arrêts d'urgence pour la circulation des bus sur l'autoroute,
- Informer et sensibiliser la population sur l'offre future de transport collectif,
- Développer une offre périodique en soirée ;
- Réaménager le pôle d'échange de la Place du Monument à Limours.

Problèmes identifiés

- Une offre quasi exclusivement adaptée aux pendulaires et aux scolaires ;
- Des difficultés pour réaliser des liaisons internes à la CCPL en TC ;
- Une faible utilisation des TC (essentiellement des captifs) ;
- La gare autoroutière ne sera pas correctement accessible en TC depuis plusieurs communes de la CCPL alors qu'il y a une forte attente de la population ;

Objectifs à atteindre

- Valoriser le projet de la gare autoroutière et répondre aux attentes des habitants en termes de transport collectif ;
- Mettre en place une offre de rabattement performante qui dissuade l'accès en VP à la gare ;
- Faire de la gare autoroutière le principal pôle d'échange de la CCPL ;
- Mieux relier les principaux centres bourgs de la CCPL pour faciliter l'utilisation des TC pour les déplacements internes ;
- Répondre à certains besoins de déplacements non couverts notamment en heures creuses ;

Les mesures à mettre en place

Proposer une restructuration et un développement du réseau de transport collectif. Cinq scénarios plus ou moins volontaristes en termes d'amélioration de l'offre sont proposés et présentés dans cette fiche actions.

Ils s'appuieront sur l'offre actuelle sans toutefois concerner les lignes 91-02 et 91-03 qui desserviront la gare autoroutière en proposant 300 services quotidiens permettant de rejoindre en 15 minutes Massy et Courtaboeuf.

Scénario n°1 : La restructuration minimaliste

Ce premier scénario qui présente la restructuration la plus minimaliste ne permettra de répondre qu'à une petite partie des problèmes identifiés. Son objectif, desservir la gare autoroutière avec les lignes existantes sans modifier véritablement leur tracé ni les fréquences de passages.

Cinq lignes actuelles passant à proximité de la gare autoroutière y feront un arrêt :

- **La ligne 039-05** reliant Fontenay-les Briis à Orsay (40 services) ;
- **La ligne 039-18** reliant Limours à Arpajon (6 services/jour) ;
- **La ligne 039-14** reliant Vaugrigneuse à Orsay (3 services/jour) ;
- **La ligne 013-06** reliant Dourdan à Limours (26 services/jour) ;
- **Les lignes de navettes** reliant la gare d'Orsay

AVANTAGES : avec cinq lignes desservant la gare, celle-ci peut être accessible depuis huit communes de la CCPL. Cette restructuration garantira des moyens constants.

INCONVÉNIENTS : Avec cette restructuration, il est à craindre soit une sous utilisation de la gare autoroutière soit un rabattement très important en VP du fait du faible nombre de service de la 039-18 pour rejoindre la gare depuis Limours et pour la zone sud avec la 039-14 et la 013-06.

Ce programme de restructuration n'offre pas véritablement une offre de rabattement sur la gare et ne permet pas de répondre à certains besoins de déplacements identifiés dans le diagnostic (déplacements internes, meilleures dessertes en heures creuses sur certains axes, ...).

Scénario n°2 : Renforcer l'axe Limours / gare autoroutière

Ce scénario présente la même restructuration que précédemment avec cinq lignes desservant la gare mais propose en parallèle d'améliorer les fréquences de passages entre Limours et la Gare autoroutière sur le tracé de la ligne 039-18.

Ce renforcement pourra intervenir sur l'ensemble de la ligne ou uniquement sur le partiel entre Limours et la Gare autoroutière (en utilisant par exemple la Navette de Forges-les-Bains) avec un objectif d'un bus toutes les 15 minutes en heures de pointe.

AVANTAGES : la gare sera accessible depuis huit communes de la CCPL et avec un cadencement important pour l'axe fort Limours/Forges-les-Bains/Gare autoroutière.

INCONVÉNIENTS : comme pour le scénario précédant la restructuration n'offre pas une qualité de rabattement performante sur la gare depuis toutes les communes et ne permet pas de répondre à certains besoins de déplacements identifiés dans le diagnostic (meilleures dessertes en heures creuses sur certains axes, ...).

Scénario n°3 : Une volonté de développer l'offre de rabattement sur la gare autoroutière en heure de pointe

- L'objectif de ce scénario est de permettre un rabattement efficace en TC aux heures de pointe vers ou depuis la gare autoroutière.
- Pour cela, la création de deux nouvelles lignes est nécessaire en complément du programme de restructuration mis en place dans le scénario 1 :
 - Une ligne Ouest-Est, de Limours à Courson,
 - Une ligne Sud-Nord, de La Charmoise (Fontenay-les-Briis) à Janvry,

Création de deux lignes internes à la CCPL :

Ces deux lignes complètent la desserte de la gare autoroutière assurée par les lignes 39-05, 39-14 et 39-18. Dès lors la fréquence des deux nouvelles lignes doit venir en complément des trois lignes déjà existantes.

ORGANISATION DE LA LIGNE OUEST-EST

Départ : Limours monument

Arrivée : Courson

Nombre d'arrêt : 9

Temps de parcours : 24 minutes (avec une vitesse commerciale de 35 Km/h)

Kilométrage : 14 Km

Amplitude horaire : de 7h à 9h30 et de 16h à 19h30

Nombre de passages par arrêt sur une journée : 7

Jour de fonctionnement : du lundi au samedi toute l'année sauf les jours fériés

ORGANISATION DE LA LIGNE SUD-NORD

Départ : La Charmoise (Hameau de Fontenay-les-Briis)

Arrivée : Janvry

Nombre d'arrêt : 10

Temps de parcours : 25 minutes (avec une vitesse commerciale de 35 Km/h)

Kilométrage : 14,4 Km

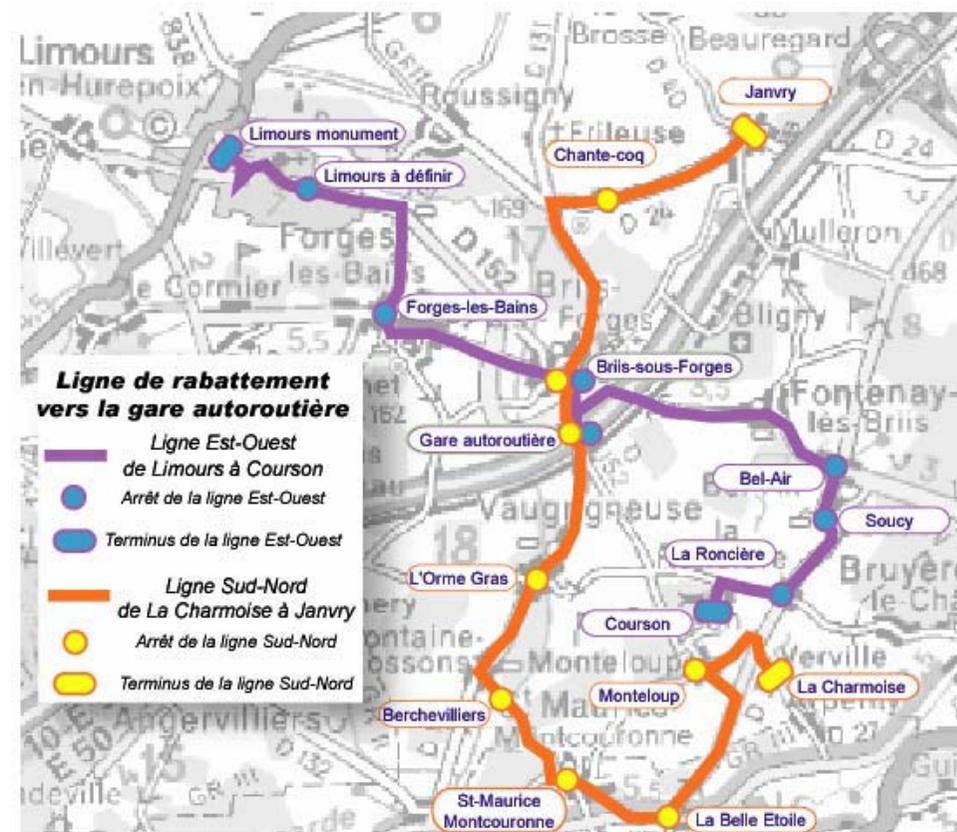
Amplitude horaire : de 7h à 9h30 et de 16h à 19h30

Nombre de passages par arrêt sur une journée : 7

Jour de fonctionnement : du lundi au samedi toute l'année sauf les jours fériés

Pour chaque ligne, il faut ainsi prévoir l'utilisation d'un minibus d'une capacité de 22 places. Le besoin en termes de chauffeurs est d'un temps plein par jour et par ligne. Le nombre de kilomètres parcourus en service est de 126 000 Kilomètres/an (retours aux entrepôts compris). Sur ces bases un coût estimatif de 160 000 € par an peut être avancé.

Itinéraires des deux lignes internes à la CCPL :



AVANTAGES :

La création de ces lignes répond au besoin de rabattement vers la gare autoroutière en complétant le dispositif existant ce qui offre en moyenne un service toutes les 30 min. Ainsi, les usagers de la gare pourront trouver, à proximité de leur domicile une offre de qualité en TC et éviter de prendre leur automobile pour se rendre à la gare.

INCONVENIENTS :

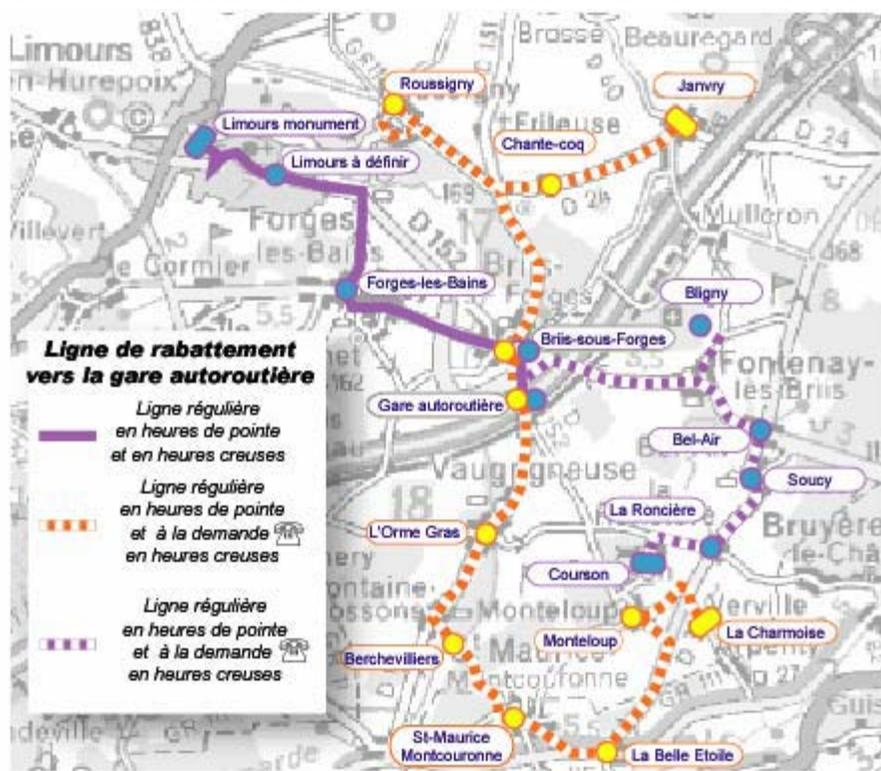
Ces lignes ne fonctionnent pas en heures creuses et l'utilisation de ces services n'est pas adaptée pour des déplacements internes à la CCPL en TC.

Scénario n°4 : Une offre de TC optimale pour répondre à l'ensemble des besoins des habitants de la CCPL

L'extension des services proposés au scénario 3 en heures creuses se fait de deux manières :

- Une ligne régulière entre Limours et la gare autoroutière via Forges-les-Bains et Briis-sous-Forges afin de créer une ligne centrale à la CCPL desservant les principaux foyers de population.

- Deux lignes de transport à la demande (TAD) sur les parcours restant afin de permettre aux plus captifs de se déplacer à des heures où les TC actuels sont déficients. Ce système fonctionne avec une réservation préalable réalisée impérativement la veille du déplacement avant 18h. Cette réservation pourra se faire soit par téléphone soit directement à la gare autoroutière. Une personne de la CCPL avertira le transporteur vers 19h des différents circuits à réaliser pour le lendemain.



LIGNE REGULIERE OUEST-EST

Départ : Limours monument
Arrivée : Gare autoroutière
Temps de parcours : 11 minutes (avec une vitesse commerciale de 35 Km/h)
Kilométrage : 9,7 Km
Nombre de passages par arrêt sur une journée : 24
Jour de fonctionnement : du lundi au samedi toute l'année sauf les jours fériés

LIGNE Transport A la Demande OUEST-EST

Départ : Limours monument (lorsque ligne régulière) et Gare autoroutière (TAD)
Arrivée : Courson
Temps de parcours : 27 minutes (sur ligne globale) dont 16 minutes (sur le partiel TAD)
Kilométrage : 15,2 Km (sur ligne globale) et 8,7 Km (sur le partiel TAD)
Amplitude horaire : de 7h à 9h30 et de 16h à 19h30 (ligne régulière) et de 10h à 15h (TAD)
Nombre de passages par arrêt sur une journée : 7 (ligne régulière) et 6 (TAD)
Jour de fonctionnement : du lundi au samedi toute l'année sauf les jours fériés

LIGNE Transport A la Demande SUD-NORD

Départ : La Charmoise (Hameau de Fontenay-les-Briis)
Arrivée : Janvry
Temps de parcours : 30 minutes (avec une vitesse commerciale de 35 Km/h)
Kilométrage : 17,7 Km
Amplitude horaire : de 7h à 9h30 et de 16h à 19h30 (ligne régulière) et de 10h à 15h (TAD)
Nombre de passages par arrêt sur une journée : 7 (ligne régulière) et 6 (TAD)
Jour de fonctionnement : du lundi au samedi toute l'année sauf les jours fériés

Pour chaque ligne, il faut prévoir l'utilisation d'un minibus d'une capacité de 22 places. Le besoin en termes de chauffeurs est d'un temps plein/jour/ligne. Le nombre de kilomètres parcourus en service est de 333 000 Km/an (retours aux entrepôts compris). Sur ces bases un coût estimatif de 310 000 € par an peut être avancé.

AVANTAGES :

Ce scénario complet permet par exemple au départ de Limours d'avoir en heures de pointe du matin un service tous les ¼ d'heure en direction de la gare autoroutière. La qualité de rabattement devient optimale pour une grande partie de la population. De plus le renforcement des TC entre les 3 principales communes de la CCPL créé un axe structurant majeur de TC. Enfin les besoins des plus captifs est pris en compte grâce à la mise en place de TAD

INCONVENIENTS :

Le coût de fonctionnement de cette extension du réseau de TC sur la CCPL.



Scénario n°5 : Favoriser l'accès à la gare en transport en commun pour les usagers extérieurs à la CCPL

Ce dernier scénario est destiné à améliorer l'offre de rabattement sur la gare autoroutière pour les communes extérieures à la CCPL .

Il s'agit des communes du Sud du territoire (Angervilliers, Le Val-Saint-Germain ...) et de l'Est (avec Arpajon et Ollainville). En effet, le diagnostic du PLD de l'Arpajonnais précise que 349 personnes se rendent chaque jour à Orsay (dont 200 actifs), 600 actifs se rendent aux Ulis et près de 600 personnes vers Massy.

Aujourd'hui, la ligne Arpajon – Massy, bien que faisant l'objet d'un comité d'axe, est peu performante. De plus, aucune liaison directe de TC n'existe vers Orsay ou les Ulis depuis ces communes.

Ainsi la gare autoroutière (mentionnée dans leur PLD notamment pour rejoindre Orsay) pourrait apporter une réponse à ces déplacements si un rabattement performant était envisagé.

Ainsi, deux lignes actuelles pourraient être renforcées notamment en heures de pointe (soit 1 service toutes les 15 min) :

- **La ligne 039-18** reliant Limours à Arpajon apporterait une réponse aux communes de l'Arpajonnais ;
- **La ligne 013-06** reliant Dourdan à Limours répondrait aux besoins des communes du sud du territoire ;

AVANTAGES : ce scénario permettrait d'optimiser l'utilisation de la gare et de favoriser un rabattement en TC pour les utilisateurs potentiels qui n'habitent pas la CCPL. En parallèle, pour les habitants de la CCPL, les liaisons seraient plus faciles notamment en direction d'Arpajon (marché ...) ;

INCONVÉNIENTS : Le coût de fonctionnement de cette extension du réseau de TC.



Comparaison des scénarios

	Influence globale sur l'offre de TC	Influence sur déplacements internes à la CCPL	Influence sur intermodalité en rabattement sur la gare	Coûts
Scénario 1	★	★	★	Equivalent à situation actuelle
Scénario 2	★★	★★	★★	+ 80 000 €/an par rapport au scénario 1
Scénario 3	★★★	★★	★★★	+ 160 000 €/an par rapport au scénario 2
Scénario 4	★★★★★	★★★★★	★★★	+ 150 000 €/an par rapport au scénario 3
Scénario 5	★	★	★★★	+ 70 000 €/an par rapport au scénario 4

Influence du scénario de négligeable ★ à très importante ★★★★★

Les acteurs concernés

La CCPL, le STIF, le Conseil général, les transporteurs actuels, les intercommunalités voisines.

L'échéancier

Début 2006	second semestre 2006	A partir de 2007
Mise en place du scénario 1 et/ou 2 en parallèle de la mise en service de la gare autoroutière.	Réalisation du dossier technique pour mise en place du scénario 3 et présentation du dossier au STIF.	Réalisation des dossiers techniques des scénarios 3 à 5 et présentation des dossiers au STIF pour une mise en place progressive.

Problèmes identifiés / objectifs

- Un axe Limours Saint-Rémy les Chevreuse où les fréquences sont faibles en heures de pointe du soir et surtout en heures creuses ;
- Rééquilibrer l'offre de TC en direction de Saint-Rémy-lès-Chevreuse du fait de l'intérêt perçu dans l'enquête ;

Situation actuelle

- Liaison : ligne 13 de la SAVAC via les Molières et Boullay-les-Troux,
- Longueur du parcours : environ 8 Km,
- Matériel utilisé : type autocar Renault FR1 (à plancher normal),
- Fréquences :
 - 4 cars en HPM de 6h51 à 9h23 (Aller),
 - 2 en HPS à 17h44 et 18h44 (Retour),
 - 3 entre en HC de 16h19 à 18h20 (Aller)
 - 1 entre en HC à 16h47 (Retour),
- Durée d'un trajet : 17 minutes (A ou R),
- Débit horaire : 110 personnes en HPM, 55 en HPS, 40 en HC,
- Coût annuel : environ 75 000 €.

Scénario n°1 : Le téléphérique, une innovation possible ?

- Le réaménagement de l'ancienne ligne de chemin de fer de Sceaux en liaison téléphérique,
- Longueur du parcours : environ 20 Km,
- Matériel utilisé : télécabines 16 places à câble porteur POMA,
- Fréquences : toutes les 2 minutes,
- Durée du trajet : 30 minutes,
- Débit horaire : 500 personnes,
- Coût : de 15 millions d'€ par tronçon (tracé entre 2 gares),
- Coût de maintenance annuelle : 10 % de l'investissement annuel.



INCONVENIENTS :

- L'impact paysager : pylônes (20 à 30 mètres de haut) et télécabines en traversée de la Haute Vallée de Chevreuse ...
- La réalisation technique : le long d'un itinéraire sinueux oblige à deux solutions techniques : plusieurs gares intermédiaires (coût d'une gare 4/5 millions d'€) ou d'un tracé tiré droit au dessus des habitations ...
- L'intérêt du projet : 500 pers/h, est-ce utile vu le bassin de population ?
- Le coût : Compte tenu du tracé, les contraintes faisant augmenter le coût de réalisation démontrent que ce choix technique apparaît inadapté au territoire.
- Le durée du trajet est supérieure à celle d'un bus.

AVANTAGES :

- Non contraint aux difficultés de circulation,
- Pas de pollution atmosphérique ...



Scénario n°2 : L'augmentation du cadencement de la ligne existante.

Idem à la situation actuelle avec une augmentation des fréquences en HPM et HPS, notamment pour les retours :

- Liaison : ligne 13 de la SAVAC via les Molières et Boullay-les-Troux,
- Longueur du parcours : environ 8 Km,
- Matériel utilisé : Heuliez GX 317 GNV (équipé PMR, cabine anti-agression, vitres athermiques),
- Fréquences :
 - 8 cars en HPM de 7h à 9h (Aller), soit 1 toutes les 15 min,
 - 8 en HPS de 17h à 19h (Retour), soit 1 toutes les 15 min,
 - 10 entre en HC de 12h à 17h (Aller), soit 1 toutes ½ heures,
 - 14 entre en HC de 12h à 19h (Retour), soit 1 toutes ½ heures.
- Durée d'un trajet : 17 minutes (A ou R),
- Débit horaire : 250/300 personnes en HPM et HPS et 110 en HC,
- Coût annuel : environ 150 000 €.

Contraintes :

- Circulation : Deux fois plus de bus circulant le long de l'étroite et sinueuse RD 938,
- Le coût : Un coût d'achat du matériel roulant 15 % plus cher qu'un bus diesel, un doublement prévisible du déficit annuel d'exploitation.

Avantages :

- L'intérêt du projet : Le renforcement de l'attractivité de la ligne grâce au doublement de ses fréquences,
- Des facilités de liaisons vers la gare RER,
- La prise en compte de l'environnement avec l'achat d'un matériel propre.

Pertinence des deux solutions :

Le renforcement de la ligne 13 est la solution simple et « évidente » à mettre en œuvre dans le cadre du PLD pour renforcer les TC sur l'axe Limours – Saint-Rémy lès Chevreuse.

Concernant la solution liée à la mise en place d'un transport innovant, au regard de :

- l'importance des travaux et de leur coût,
- Du passage obligé à travers un parc naturel et au dessus des habitations,
- De la demande sur ce trajet,
- D'une amélioration possible de l'offre plus simple et avec une mise en service plus rapide grâce à un renforcement de l'existant,
- Des moyens techniques existants aujourd'hui,



elle ne semble pas envisageable dans le délai d'application du PLD.

Les acteurs concernés

CCPL, STIF, Conseil général, transporteurs actuels et les intercommunalités voisines.

L'échéancier

2007	à partir 2008
Définition du service (itinéraire, matériel, fréquence, amplitude ...)	Mise en oeuvre du service retenu et évaluation annuelle.



Problèmes identifiés

- La vitesse commerciale des TC sur autoroute pourra être très irrégulière pour les utilisateurs de la gare de Briis-sous-Forges car l'A10 est soumise à une forte congestion à certaines heures de la journée.

Objectifs à atteindre

- Garantir une vitesse commerciale des TC régulière et des temps de déplacements plus faibles qu'en véhicule particulier de façon à inciter au report modal.
- Valoriser l'innovation que représente la gare autoroutière grâce au lancement d'expérimentations et d'actions innovantes autour de son utilisation.
- Optimiser l'utilisation de la gare autoroutière et lui donner une dimension régionale.

Les mesures à mettre en place

- Engager une concertation entre les différents partenaires intervenant dans le domaine autoroutier et des transports collectifs.
- Mener une réflexion en vue d'identifier la faisabilité et les conditions de mise en œuvre d'une expérimentation d'utilisation de la BAU par les bus transitant par l'autoroute.

1 Engager la concertation

Sous l'initiative de la CCPL :

- Rassembler les différents acteurs concernés et initier la concertation afin d'aboutir à un dialogue en vue de lancer une expérimentation novatrice en matière d'utilisation de la BAU par les TC sur l'autoroute en IDF,
- Faire le bilan des expérimentations en cours en France et à l'étranger sur l'utilisation des BAU et présenter leurs avantages, inconvénients, coûts, ...
- Créer une dynamique permettant un plus grand échange entre les entités,

Les acteurs du projet :

- La CCPL,
- Le gestionnaire du réseau autoroutier,
- Le STIF,
- Le Conseil Général,
- Les compagnies de transport,
- Les responsables de la sécurité routière....

2 Lancer des pistes de réflexion pour définir les contours de sa mise en œuvre

Une expérimentation envisageable ?

- Il n'existe pas de solution unique pour ouvrir à la circulation la BAU d'une portion autoroutière, mais différents aménagements et modalités de fonctionnement peuvent être envisagés en fonction des caractéristiques de l'infrastructure routière et des objectifs fixés.
- Des actions ont déjà été entreprises en France, par le Conseil Général de l'Isère (aménagement sur 5 km de la BAU de l'A48 pour les TC en direction de Grenoble lors de congestion) ou encore par le SIER ('A4 et A86, pour offrir une voie supplémentaire à la circulation générale en ouvrant la BAU à l'ensemble des véhicules).



Une fois la concertation engagée elle devra définir les contours du projet :

- Le coût,
- Les problèmes de sécurité à lever pour les différents usagers (VP et utilisateurs de TC),
- Les contraintes techniques et organisationnelles de mise en œuvre, les aménagements à prévoir et équipements nécessaires de type caméra de surveillance, boucle magnétique, etc
- Le contexte juridique (reconnaissance de l'utilisation partagée des voies BAU, la responsabilité en cas d'accident, la vitesse de circulation),
- ...

L'estimation du coût

Pas de coût direct lors de l'étape de concertation. Les coûts pour une éventuelle mise en œuvre et la répartition des clés de financement seront chiffrés lorsque l'on définira les caractéristiques de l'expérimentation.

L'échéancier

Second semestre 2006	2007	début 2008
Initier la concertation.	Définir la faisabilité et les modalités de cette expérimentation.	Phase opérationnelle de l'expérimentation.



Problèmes identifiés

- Il existe un manque d'informations sur le réseau de bus présent sur le territoire et l'interconnexion entre les réseaux,
- La mise en service de la gare autoroutière va engendrer une nouvelle offre de transport collectif (au départ de la gare et en rabattement) qu'il s'agira de faire connaître au plus vite à la population.

Objectifs à atteindre

- Disposer d'une information actualisée et uniformisée sur l'offre de TC afin de mieux la diffuser auprès de la population,
- Développer la connaissance de l'offre de TC pour augmenter la fréquentation.

Les mesures à mettre en place

1 Recenser l'offre de TC existante et produire une information uniforme

Collecter l'information auprès des différents transporteurs : sur les lignes dont au moins un arrêt est sur la CCPL (SAVAC, Connex, Ormont, Albatrans, ...) et celles qui sont interconnectées avec le réseau de la CCPL .

Produire une information simple et normalisée :

- Créer une charte graphique qui s'appliquera à toutes les informations diffusées,
- Produire un plan de l'ensemble des lignes et des arrêts présents sur la CCPL,
- Créer des grilles horaires privilégiant la lisibilité et la convivialité,
- Signaler sur la carte et dans les grilles les correspondances avec le RER et bus, ...

Exemple de grille horaires

039 018 Limours ➔ Arpajon

par Forges-les-Bains / Briis-sous-Forges / Fontenay-lès-Briis / Bruyères-le-Chatel / Ollainville

Période normale (hors vacances scolaires) du lundi au vendredi

Commune	Arrêt		
Limours	Monument	6h45	7h35
Limours	Les Moines	6h46	7h36
Limours	Les Fleurs	6h47	7h37
Forges-les-Bains	Rond-point du golf	6h50	7h40
Forges-les-Bains	Centre d'accueil	6h51	7h41
Forges-les-Bains	Place	6h52	7h42
Forges-les-Bains	Adelaïau	6h53	7h43
Briis-sous-Forges	Collège J. Monnet	6h56	7h46
Briis-sous-Forges	Place	6h57	7h47
Fontenay-lès-Briis	Madrid	7h00	7h50
Fontenay-lès-Briis	Place	7h01	7h51
Fontenay-lès-Briis	Bel Air	7h03	7h53
Bruyères-le-Chatel	RMT	7h05	7h55
Ollainville	La roche rond-point	7h07	7h57
Arpajon	LEP P. Belmondo	7h10	8h00
Arpajon	Porte d'Etampes	7h15	8h05
Arpajon	Lycée Cassin		
Arpajon	Gare SNCF	7h17	8h07
Correspondance RER C direction Paris		7h24	8h24

2 Diffuser et actualiser l'information

Prévoir sur chaque arrêt : un nom bien visible, un plan du réseau avec la position de l'arrêt signalée sur le plan et une grille horaires de chaque ligne qui le desserve.

Afficher des grilles horaires et des plans du réseau dans certains lieux stratégiques comme les collèges, le lycée, les maries...

Prévoir une distribution des informations par les journaux municipaux ou intercommunaux, un accès en libre service à la gare autoroutière (éventuellement une borne d'information), un téléchargement possible sur le site Internet, ...

Avant chaque rentrée scolaire, il faudra que les sociétés de transports informent des changements qu'elles effectueront sur les lignes et les documents devront être actualiser si besoin.

Les acteurs concernés

La CCPL, les transporteurs, le Conseil Général

L'échéancier

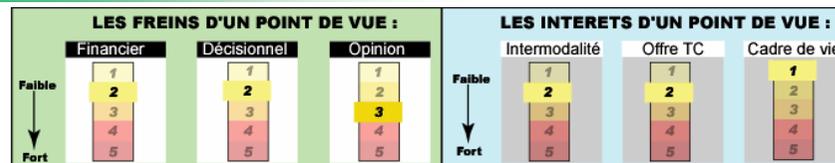
A partir du printemps 2006, préparation de l'information à diffuser et de la charte graphique. Production et diffusion des documents en septembre 2006 (nouvelle offre en rentrée scolaire), puis actualisation annuelle durant la période estivale si besoin.

L'estimation du coût

La collecte des informations sera assurée en interne. Pour le reste :

- Réalisation de la charte graphique, de la carte et des grilles par graphistes : 5 000 €,
- Impression de 8 000 plans au format A4 : 3 000 € et 16 000 grilles horaires au format A5 : 3 000€.
- Distribution en boîtes à lettre sur 8 000 ménages : 500 €

La viabilité du projet





Problèmes identifiés

Absence d'offre de transport collectif au départ de la CCPL après 20h.

Objectifs à atteindre

Répondre à une demande de déplacements nocturnes en transport collectif pour le motif loisirs (rejoindre un lieu culturel, ou un événement...).

Les mesures à mettre en place

1 Créer un transport nocturne :

- Proposer une offre spécifique en rabattement sur une gare RER en faisant appel à un transporteur ou avec un service propre,
- Mettre en place un système de réservation,
- Communiquer sur la création d'un transport nocturne.

2 Vérifier l'attractivité de l'offre et estimer si des évolutions sont nécessaires.

1 Créer un transport nocturne

Déterminer les contours de l'offre proposée

L'extension de l'amplitude horaire des lignes existantes ne semble pas la plus adaptée. En effet, les coûts de fonctionnement seraient élevés. Il semble ainsi plus opportun soit de créer une offre spécifique ou soit d'utiliser uniquement un partiel d'une ligne existante.

- Identifier le terminus (Gares RER d'Orsay ou Massy ...)
- Déterminer la fréquence (1 ou 2 allers retours environ) et les jours de passage du service (vendredi et/ou samedi, en alternance, un jour de semaine ...).
- Déterminer si le bus effectue un arrêt sur chaque commune traversée ou si le départ se fait depuis un point central (place de Limours, gare autoroutière...).
- Soumettre le projet au STIF pour accord.

Faire appel à un transporteur ou utiliser un service propre

deux solutions sont envisageables :

- **Louer au coup par coup un car ou passer une convention** avec une société de transport via un appel d'offre (pour un transport plus régulier si accord du STIF),
- **Utiliser un minibus** pour effectuer les trajets nocturnes. Cette possibilité pourrait être moins onéreuse que la première, mais le nombre de places offertes serait moins important et la gestion plus difficile.

Estimation du coût pour une location

Estimation faite auprès de la SAVAC selon les critères suivants :

- Le véhicule est un autocar
- Le matériel est immobilisé de 18h30 à 23h30
- Passage sur l'ensemble des communes de la CCPL présentes sur le trajet
- La destination desservie est la gare RER d'Orsay

Le coût s'élève à environ 300 € pour une location ponctuelle.

Mettre en place un système de réservation

La réservation servira à dimensionner le bus et à connaître les arrêts qui devront être desservis si l'on opte pour un ramassage. Deux solutions sont envisageables :

- **Un agent de la CCPL** qui sera présent sur le site de la gare autoroutière s'occupe d'enregistrer les réservations par téléphone et par Internet,
- **Le travail de réservation est sous-traité** à une entreprise spécialisée, mais cela semble démesuré au vu de l'offre proposée.

Communiquer sur la création d'un transport nocturne

La communication auprès des habitants peut prendre différentes formes :

- Information dans le **bulletin communautaire et journaux municipaux**,
- Mise en place d'affiches aux **arrêts et dans les bus (si prolongement partiel de l'offre classique), dans les lieux publics** (mairies, lycée, la bibliothèque...),
- Informations en ligne sur le **site web de la CCPL**.



🔍 Vérifier l'attractivité de l'offre et estimer si des évolutions sont possibles

Vérifier l'attractivité de l'offre et la faire évoluer dans le temps

Comme toute action du PLD, il faudra évaluer la pertinence de l'offre. Ainsi faut-il envisager plutôt une solution avec départ garanti ...et la faire évoluer par la suite. En effet, il ne faudra pas hésitez à proposer une offre minimaliste au départ (un seul aller/retour et un seul jour) de façon à regrouper le flux potentiel de voyageurs sur le service et non les éparpiller sur deux ou trois services.

Voir si des évolutions seraient souhaitées par les habitants

Exemple de transport nocturne

Un transport nocturne a été mis en place depuis 1996 sur la périphérie de Münster en Allemagne. Il a d'abord pour but de desservir les lieux de loisirs (discothèque, théâtre...). Cette action rencontre un vif succès grâce à un travail de marketing et de communication auprès des habitants. Par ailleurs, une collaboration étroite a été mis en place avec le théâtre de la ville pour proposer *un forfait unique avec transport et entrée, pour inciter les habitants à faire appel à ce service.*

Le service proposé est basé sur une demande des habitants (résultat de l'enquête). Mais ces derniers seraient peut-être en attente d'un transport direct vers un lieu culturel situé à Paris ou autre, avec un système de transport seul ou transport + entrée spectacle par exemple.

Mais ce type de transport qui viendrait concurrencer l'offre existante ne devrait pouvoir se mettre en place à l'initiative de la CCPL. De plus cette solution type « excursion » n'est pas la vocation de la CCPL.

Ainsi, il semble que seules les destinations de rabattement pourront faire l'objet d'un débat de même que les contours du service proposé en termes de ramassage, fréquences, horaires ...

Les acteurs concernés

Ce projet impliquerait :

- La CCPL,
- Le Conseil Général de l'Essonne à travers sa politique de soutien aux réseaux qui contribuent à la mobilité des Essonnais,
- Le STIF qui devra donner son accord sur le projet.

L'échéancier

2006	2007	2008
Définition des contours du service et de sa faisabilité (notamment juridique)	Mise en oeuvre opérationnelle du service de soirée	Evaluation, évolution de l'offre

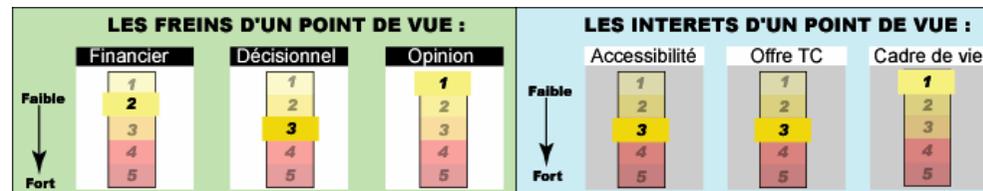
L'estimation du coût

Les coûts externes de cette action seraient :

- Les services de la CCPL se chargeraient des réservations téléphoniques et de la communication,
- L'affrètement d'un bus : 300 € environ pour une soirée de 19h à minuit, 450 € pour une soirée de 22 h 30 avec un retour vers 4h du matin (estimation SAVAC).

En organisant 4 soirées type cinéma, théâtre ou restaurant de 19 h à 24 h et une soirée type discothèque par mois de 22 h 30 à 4 h, le coût annuel de cette opération se monterait à 23 400 €.

La viabilité du projet





Problèmes identifiés

- La Place du Monument à Limours est un pôle majeur d'interconnexion au sein de la CCPL puisque 6 lignes de bus régulières s'y arrêtent de même que plusieurs lignes de transport d'entreprises ;
- Malgré l'espace disponible, les aménagements présents ne facilite pas l'arrêt et le stationnement des bus, souvent en conflit avec les automobilistes ;
- De plus les quais sont sous dimensionnés pour le nombre de bus présents provoquant des stationnements côte à côte qui empiètent sur la voie de circulation;
- De plus, les cheminements piétons pour relier la Place et le stationnement des cycles pourraient être mieux pris en compte ;

Objectifs à atteindre

Renforcer la vocation de pôle majeur d'interconnexion TC en accordant une place plus importante au transport collectif ;

Mieux matérialiser et sécuriser les arrêts TC pour éviter les conflits possibles avec les automobiles ;

Les mesures à mettre en place

1 Réaménager la Place en véritable pôle d'échange

Le réaménagement de ce pôle d'échange majeur pour la CCPL devra notamment proposer des arrêts de bus bien délimités, en nombre suffisant, assurant une dépose et reprise des voyageurs en toute sécurité, permettant aux bus de se réinsérer aisément dans le trafic ...



2 Favoriser l'intermodalité avec les modes doux

Le réaménagement de la Place du Monument à Limours devra être l'occasion de favoriser l'intermodalité entre les TC et les cycles d'une part en proposant un stationnement sécurisé pour les vélos et avec les piétons d'autre part, en améliorant certains cheminements notamment en direction du centre-ville.

Les acteurs concernés

La CCPL, la commune de Limours, le Conseil Général, le STIF, la DDE 91.

L'échéancier

2007	à partir 2008
Réalisation d'une étude de réaménagement de la Place du Monument	Réalisation des futurs aménagements selon les conclusions et planning retenu suite à l'étude.

L'estimation du coût

Le réaménagement de la Place du Monument à Limours en vue de mieux prendre en compte le stationnement des bus, la dépose et reprise des voyageurs ainsi que l'intermodalité modes doux / TC, nécessitera une étude préalable réalisée par un cabinet d'architectes / urbanistes.

Dès lors les coûts seront définis dans cette étude en fonction des aménagements proposés. Le coût de l'étude préalable peut-être estimée à environ 20 K€ HT.

La viabilité du projet

LES FREINS D'UN POINT DE VUE :			LES INTERETS D'UN POINT DE VUE :			
	Financier	Décisionnel	Opinion	Intermodalité	TC	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

Objectif 3 : Organiser le stationnement dans certains lieux où la concurrence est forte et lutter contre l'incivisme

3.1. Les enjeux

Le stationnement, un volet majeur de la mobilité

Même si le propre de l'automobile est de circuler, des enquêtes ont montré que la voiture reste immobile 96 % de son temps en moyenne (Parkopolis, 1997).

Dès lors les politiques de stationnement sont souvent avancées comme un outil de régulation de l'automobilité et, par extension, de bonnes solutions pour favoriser un report modal de l'automobile vers les modes de déplacements dits durables.

Les attentes du PDUIF sur le stationnement

Le PDUIF se prononce en faveur d'une politique de stationnement cohérente. Ainsi, les politiques locales doivent conduire à l'établissement d'une réglementation qui incite les automobilistes à recourir à d'autres modes de déplacement, tout en favorisant l'animation, notamment commerciale, du quartier.

Ainsi deux axes sont prioritaires en matière de stationnement :

- réduire l'utilisation de l'automobile pour les déplacements pendulaires,
- favoriser le stationnement des résidents.

Dans la CCPL, malgré une offre suffisante et gratuite sur l'ensemble du territoire, les **secteurs les plus attractifs** (commerces des centres-villes de

Limours et Briis-sous-Forges) font l'objet d'une **pression du stationnement**. Très localisée, et additionnée à une quasi absence de contrôle, cette situation contribue à des **pratiques illicites** « au plus près » alors que des places sont souvent disponibles à proximité. Dans ce cadre, le PLD doit résoudre les dysfonctionnements relevés et ce, en articulation avec les autres actions préconisées.

3.2. Les objectifs

En cohérence avec les aménagements de la voirie (cheminements pour piétons, implantation du mobilier urbain, réalisation de zones 30...), le **stationnement** est donc à **organiser** de façon à optimiser son utilisation **afin de renforcer l'attractivité des centres bourgs et d'améliorer le stationnement des résidents**. Pour cela plusieurs actions seront élaborées dans le cadre du PLD :

- Informer et sensibiliser les usagers aux bonnes pratiques,
- Instaurer une réglementation pour améliorer la rotation dans les centres bourgs, pour gérer le stationnement dans certaines zones résidentielles,
- Faciliter le stationnement minute et la réalisation des livraisons,
- Renforcer le contrôle



Problèmes identifiés

- Une forte utilisation de la VP pour l'ensemble des déplacements et un nombre de voitures par ménage important.
- Des pratiques de stationnement illicite au plus près récurrentes alors que des places libres sont souvent disponibles à proximité (centres villes de Limours et Briis-sous-Forges).
- Un manque de répression et de verbalisation qui n'incite pas les automobilistes à adopter un comportement exemplaire.

Objectifs à atteindre

- Sensibiliser les populations de la CCPL et l'ensemble des usagers,
- Réduire le stationnement illicite,
- Faciliter et sécuriser les déplacements des piétons et des autres usagers,
- Une meilleure acceptation des contrôles par la population grâce à une campagne préalable de communication.

Les mesures à mettre en place

L'information et la communication auprès des habitants et autres usagers de la CCPL (les visiteurs et les pendulaires).

La méthodologie

Elle se construit autour de trois questions principales :

- **Qui ?** Auprès de qui communiquer pour optimiser les effets souhaités ?
- **Comment ?** Sous quelles formes ?
- **Quoi ?** Quelles informations proposer pour ce type d'actions pédagogiques ?

Ce qui doit être dit

Les questions à aborder

Les incivilités des uns gênent le déplacement des autres, parlons en !

- **Ne pas respecter les durées de stationnement, c'est pénaliser la rotation des véhicules et des usagers. Deux effets négatifs en découlent :**
 - une diminution de l'attractivité des commerces proches,
 - une augmentation du temps de recherche d'une place de stationnement.
- **Se garer sur un espace réservé aux bus : c'est ralentir les transports en commun, créer des embouteillages et participer à augmenter les consommations d'énergie, donc la pollution.**
- **Se garer sur une aire de livraison : c'est favoriser l'arrêt des véhicules sur la chaussée ce qui provoque des embouteillages, des nuisances sonores ...**
- **Se garer en stationnement sauvage : c'est perturber les livraisons du matin, le ramassage scolaire, les circuits des bennes à ordures ménagères et les sorties de riverains.**
- **Ne pas respecter les restrictions les jours de foire, marché : c'est entraver le fonctionnement des manifestations et leur implantation.**
- **Se garer sur une place réservée aux handicapés : c'est rajouter des difficultés de déplacement à une personne à la mobilité déjà réduite.**
- **Se garer sur un trottoir ou un espace public : c'est entraver la circulation des piétons et les obliger à faire un détour pour les placer dans une position dangereuse face au trafic routier.**

En bref, mal stationner est un acte d'incivisme qui nuit à la bonne cohabitation entre les citoyens.



Les mesures concrètes

Rassurer la population en soulignant la volonté politique d'améliorer les conditions de stationnement et non d'agir de manière répressive.
 Expliquer la démarche à travers des actions publiques, pédagogiques dites de « transparence » :

- Annoncer par voie de presse la volonté politique engagée et les actions à venir,
- Désigner des personnes relais (enseignants, commerçants ..) pour diffuser le bien fondé des bonnes pratiques de stationnement à adopter,
- Affiches de sensibilisation ou distribution d'avis/PV fictifs sur les pares-brises des usagers en infraction avec explication de la législation et des pratiques à adopter.



Tract à apposer sur les véhicules en stationnement illicite



Résultat(s) attendu(s) :

Informers, rassurer et convaincre la population du bien fondé pour tous des actions décidées et modifier les pratiques.

Les acteurs concernés

La CCPL, les communes, les associations représentatives d'usagers (GIC/GIG,...) et des citoyens relais (commerçants, enseignants, ...).

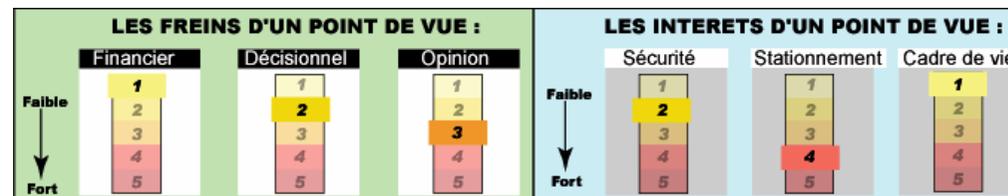
L'échéancier

1er semestre 2007	2ème semestre 2007	1er semestre 2008
Planification de la campagne de communication	Lancement de la campagne de communication	Fin de la campagne, évaluation des retombées.

L'estimation du coût

Conception des outils de communication et diffusion de la campagne par voie de presse (journaux municipaux), d'affichage dans les lieux publics, de dépose sur les pares brises.
 Un coût d'environ 5 000 €.

La viabilité du projet





Problèmes Identifiés

- Une forte concurrence sur certains espaces (centre-ville, école ...),
- Faible rotation des places aux abords des commerces de centre-ville du fait de véhicules ventouses alors que des parkings à proximité sont sous utilisés pour le stationnement longue durée,
- Inadéquation entre l'offre de stationnement résidentiel et le nombre de véhicules par ménage dans certains secteurs (stationnement sur trottoir ...).

Objectifs à atteindre

- Améliorer les rotations par place, l'accès aux commerces et aux services, en supprimant les véhicules ventouses à ces endroits,
- Améliorer l'offre et l'organisation du stationnement sur certains quartiers résidentiels.

Les mesures à mettre en place

- ❶ Création de zones bleues et/ou vertes,
- ❷ Adaptation aux besoins des résidents du nombre de places inscrites par logement dans les PLU/POS.

❶ Création d'une réglementation en zone bleue / zone verte

Rappel : l'intérêt du zonage (zones bleues, vertes) :

- différencie l'offre de stationnement selon la fonction des lieux (commerces, habitations, activités),
- oriente les pratiques pour que les lieux soient accessibles au plus grand nombre.

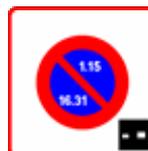
La zone bleue :

- ❖ pour des **courtes durées** dans les quartiers les plus attractifs du centre-ville et ce, **gratuitement** (le disque est obligatoire).



Le stationnement en zone bleue s'applique du lundi au samedi entre 9h et 12h et de 14h à 19h et **ne peut dépasser 2h**. Ces plages horaires étant modifiables.

L'intérêt d'une zone bleue est d'**offrir des accès plus faciles au centre-ville** grâce à une augmentation de la rotation des véhicules par place.



Panneau sur voirie avec horaires et disque matérialisés.

Panneau de parking avec disque matérialisé.



La zone verte :

- ❖ pour le **stationnement de plus longue durée** (centre-ville),



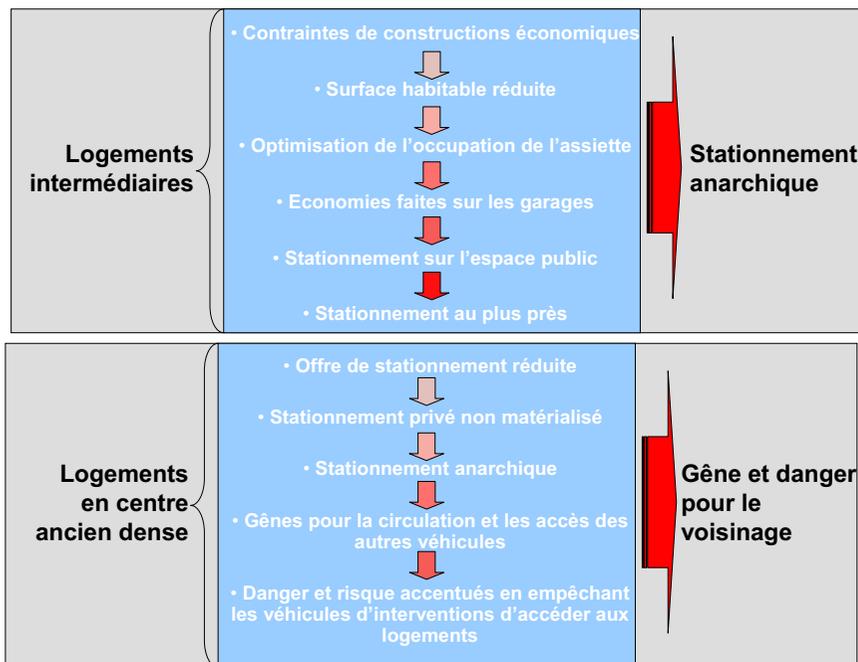
Le **stationnement** en zone verte s'applique du lundi au samedi entre 9h et 12h et de 14h à 19h et **ne peut dépasser la 1/2 journée**.

L'intérêt est de **limiter les véhicules ventouses** sur la voirie notamment pour les actifs et résidents des centres bourgs dotés de commerce qui devront utiliser en journée les parkings à proximité.

❷ L'adaptation aux besoins des résidents dans les futures construction

Pourquoi traiter le stationnement des résidents ?

- le nombre de véhicules par ménage pose des problèmes dans les secteurs où les constructions n'ont pas de normes de stationnement adaptées aux taux de motorisation actuels des ménages,
- les projets de constructions de logements neufs doivent prendre en compte l'évolution du nombre de véhicules par ménage dans la CCPL pour éviter d'aggraver la situation actuelle.



l'article 12 du règlement des PLU permet de définir les règles relatives au stationnement. Le nombre de places offertes par construction de logements neufs est actuellement insuffisant dans les quartiers résidentiels. Il y a nécessité d'adapter le nombre de places par logement et/ou d'envisager l'obligation de créer des parcs résidents dans les zones de constructions nouvelles.

Exemple de normes pour la construction de logements collectifs :

- 1 place par logement de 2 pièces ou moins,
- 2 places par logement de plus de 2 pièces.

Exemple de normes pour la construction de logements individuels :

- 2 places par maison de 130 m² habitable ou moins avec au moins une place en garage,
- 3 places par maison de plus de 130 m² avec au moins 2 places en garage.

NB : ces normes ont été élaborées en fonction de la motorisation des ménages et du type et de la taille des logements.

Localisation

- Zones Bleues et/ou vertes : Secteurs des centres-villes les plus contraints en priorité (Limours, zone bleue existante à étendre éventuellement).
- A instaurer sur d'autres centres si des problèmes plus persistant étaient observés.
- Nouvelles normes : constructions nouvelles dans les zones résidentielles.

Les acteurs concernés

La CCPL, les communes.

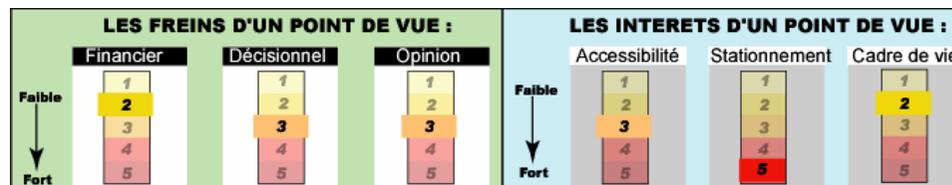
L'échéancier

2007	à partir du 1er semestre 2008	2ème semestre 2008
Définitions des zonages de la réglementation. Définition de normes à inscrire dans les POS/PLU en concertation avec l'ensemble des communes.	Travaux de marquage au sol et panneauage. Intégration des normes retenues lors de la révision des PLU/POS ou cartes communales.	Lancement des actions de contrôle du stationnement (voir action concernée)

L'estimation du coût

- Traitement des secteurs résidentiels lors des révisions des POS/PLU (coûts intégrés à la révision du PLU),
- Coût d'environ 3 000 € pour 1 zone de bleue ou verte de 50 places (panneaux de signalisation et marquage au sol). Pour 200 places sur CCPL 12 000 €.

La viabilité du projet





Problèmes identifiés

- Le stationnement ventouse devant les commerces, services, ... et le manque de place pour effectuer un arrêt court qui incite à des pratiques de stationnement illicite au plus près.
- L'absence d'aires de livraisons dans les centres les plus commerçants.

Objectifs à atteindre

- Faciliter la réalisation des livraisons,
- Limiter le stationnement anarchique,
- Augmenter les rotations des véhicules par place dans les zones où la concurrence est forte,
- Renforcer l'attractivité des commerces et des centres-villes.

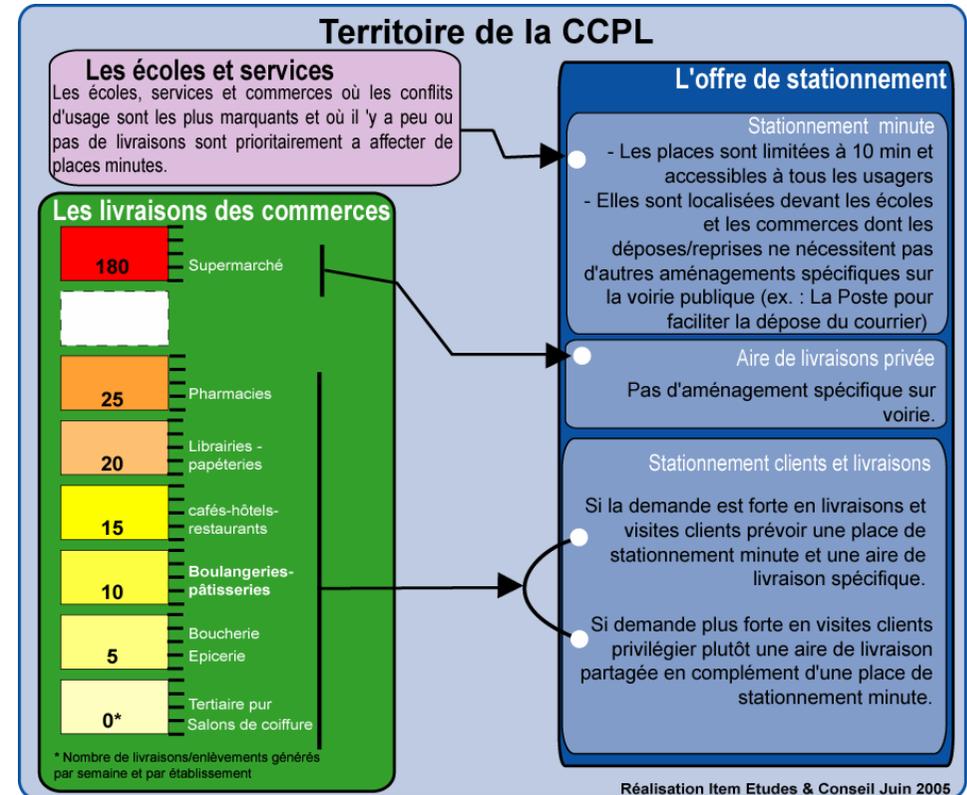
Les mesures à mettre en place

- 1 La création de places minutes,
- 2 La matérialisation d'aires de livraison à durée limitée pouvant être partagées dans le temps.

Les fondamentaux à considérer pour organiser et localiser les places :

- le temps nécessaire à la dépose/reprise, chargement/déchargement ou pour effectuer un achat dans un commerce de proximité par exemple,
- la distance acceptable entre le lieu de stationnement et le lieu de livraison ou destination,
- sur quelle période et pour quels utilisateurs réserver ces places.

Comment décider où et quels types de places matérialiser ?



Localisation

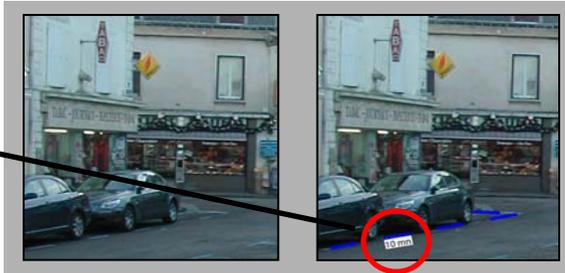
- Les places de stationnement minute : services (ex : poste à Limours), certaines écoles pour dépose et reprise des enfants, tabac/presse ...
- Les aires de livraisons partagées : zones de linéaire commercial dont les commerces reçoivent à la fois beaucoup de livraisons et de clients pour une courte durée (pharmacie, épicerie, ...).



1 Les places minutes

Ex. : Devant le tabac/presse de la place du marché de Limours

15 min.



Un marquage au sol en pointillés bleus délimite la place et l'indication 15 min. est matérialisée le long.

2 Les places partagées

C'est le matin que l'essentiel des livraisons sont effectuées, donc les aires de livraisons leurs sont réservées (arrêt de 15 minutes maximum).

L'après midi les autres automobilistes peuvent se stationner également pour un arrêt court. La durée du stationnement autorisé est également de 15 minutes.

1 place partagée pour 75 m de linéaire commercial peut-être préconisée.

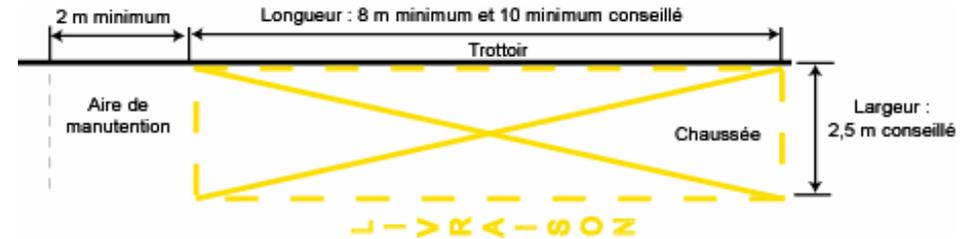
PLACES PARTAGEES A DUREE LIMITEE

6H00 à 12H00
15 min. maxi

12H00 à 19h00
15 min. maxi

+

Dimensionnement et marquage homologué d'une aire de livraison :



Les acteurs concernés

La CCPL, les communes, les commerçants, les transporteurs.

L'échéancier

2007	à partir de 2008
Réunions et concertation	Travaux de marquage au sol et panneauage

L'estimation du coût

Le marquage au sol de 10-15 places minute sur la CCPL et environ 5 aires de livraisons spécifiques ou partagées + panneaux. Coût total : 10 000 € de marquage + panneauage.

La viabilité du projet

LES FREINS D'UN POINT DE VUE :			LES INTERETS D'UN POINT DE VUE :			
	Financier	Décisionnel	Opinion	Accessibilité	Stationnement	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

- Des habitudes de stationner illicitement en toute impunité,
- Non respect de la zone bleue existante sur le centre-ville de Limours,
- Un incivisme en matière de stationnement qui ne choque plus et qui semble ainsi légitimé.

Objectifs à atteindre

- Renforcer l'attractivité des centres bourgs en améliorant l'accessibilité et les possibilités de stationnement grâce à un meilleur respect de la réglementation en vigueur.
- Limiter le stationnement illicite.

Les mesures à mettre en place

- ➊ Renforcer la présence d'agents contrôleurs du stationnement à l'échelle de la CCPL.
- ➋ Sensibiliser avant de verbaliser.

➊ Comment organiser le contrôle du stationnement ?

Organiser le contrôle du stationnement dans la CCPL

- Combien d'agents sont nécessaires ?
- Où et comment organiser les tournées ?
- Quelles fonctions seront attribuées aux contrôleurs pour verbaliser et sensibiliser les usagers ?
- Durant quelles périodes ?

• **3 agents dans l'idéal** : 1 permanent à Limours et Briis-sous-Forges et 1 en tournée régulière sur l'ensemble du territoire (avec congés et samedis besoins de 3 agents). Au départ, il est envisageable de déployer un seul agent qui effectuera des tournées non régulières sur l'ensemble de la CCPL.

• **Une gestion intercommunale du contrôle** de façon à limiter les réclamations auprès des communes et diminuer les coûts de fonctionnement.

• Les **zones réglementées** doivent bénéficier d'une **surveillance accrue**, mais le reste du territoire doit aussi être contrôlé.

• Dans un premier temps, la pose de **PV fictifs** pour sensibiliser les usagers puis la **verbalisation**.

• Le contrôle doit s'effectuer au minima durant les **plages horaires des zones réglementées** mais dans l'idéal des périodes de contrôle devrait également être prévus aux autres moments de la journée voir du début de soirée afin d'éviter le stationnement illicite.

➋ Sensibiliser avant de verbaliser lors de contrôle du stationnement ?

L'impopularité des actions répressives en matière de stationnement est forte.

il est donc important de passer tout d'abord par une phase de sensibilisation pour expliquer le pourquoi de l'action entreprise.

Comment sensibiliser simplement ?

Les PV fictifs :

indiquent aux automobilistes qu'ils sont en situations irrégulières, qu'ils gênent les autres usagers et les sanctions encourues si le code de la route était appliqué.



NF
Communauté de Communes
du Pays de Limours
615, rue Fontaine de Ville
91640 BRIIS-SOUS-FORGES

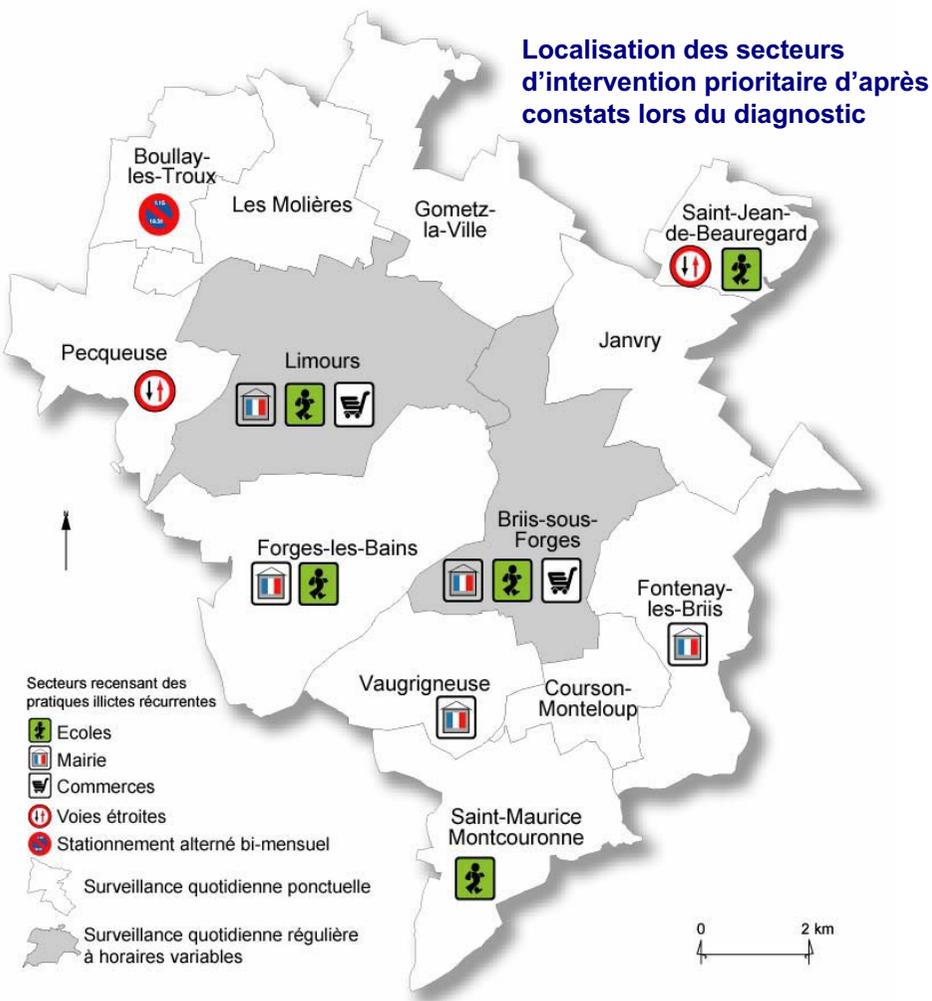
Selon les articles L. 325-1 à L. 325-13 du code de la route, votre véhicule actuellement en stationnement dangereux, gênant ou abusif pourrait être emmené en fourrière.

Ce procès verbal est fictif, votre stationnement illicite lui est bien réel. Pour l'amélioration des déplacements de chacun et la qualité de vie de tous, respecter la réglementation du code de la route est indispensable.



Localisation

- Zones réglementées, centres bourgs, pôles générateurs de déplacements (écoles, commerces ...), zones résidentielles où le stationnement illicite est fréquent ...



Les acteurs concernés

La CCPL, les communes.

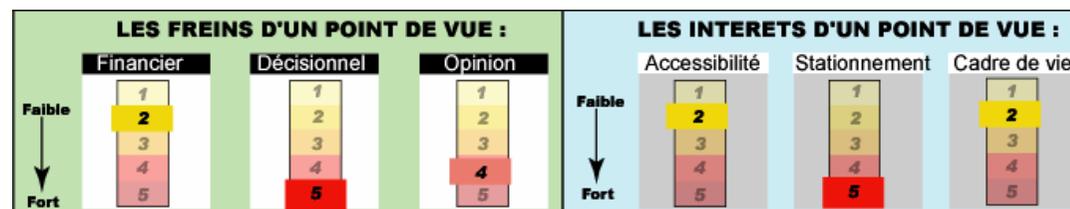
L'échéancier

début 2007	second semestre 2007	2008
Recrutement du ou des contrôleurs et organisation des tournées	Mise en place de la surveillance et réalisation de la campagne des premiers PV fictifs	Fin des PV fictifs, observation de l'impact de l'opération et début de verbalisation si nécessaire

L'estimation du coût

- Pour démarrer cette action sans déployer des moyens trop importants, il peut être envisagé de recruter un agent soit un coût de 33 000 €/an environ pour un contrôle périodique (35 h réparties sur la semaine).
- Si la situation ne s'améliore pas suffisamment avec un seul agent, il faudra procéder dans un second temps, au recrutement de deux agents supplémentaires pour un contrôle plus régulier. Le coût de trois contrôleurs à temps complet sera dès lors de 100 000 €/an environ,
- Coûts d'un véhicule de service type Twingo par an 4 300 € (amortissement, essence, entretien, assurance...).

La viabilité du projet



Objectif 4 : Développer les modes doux et sécuriser leurs pratiques

4.1. Les enjeux

PDUIF : le développement souhaité des modes doux

Les objectifs du PDUIF en matière de déplacements en modes doux s'inscrivent dans le prolongement de la loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie de décembre 1996 stipulant que les modes doux doivent être systématiquement privilégiés, notamment dans les nouveaux projets urbains.

Ainsi le PDUIF s'est fixé comme objectif :

- d'augmenter de 10 % la part modale de la marche pour les déplacements inférieurs à 1 kilomètre et les trajets domicile/école,
- de doubler le nombre de déplacements en vélo.

Pour arriver à ces résultats, le PDUIF préconise de :

- Favoriser la continuité d'un réseau cyclable et piétonnier en évitant les ruptures ;
- Améliorer la sécurité des piétons et cyclistes ;
- Organiser les itinéraires de circulation en fonction de la localisation des principaux pôles d'échanges ;
- Garantir un meilleur partage de la voirie.

Sur la CCPL, la faible part de ces modes dans les déplacements des populations s'explique en partie, par une offre inégale en matière de cheminements pour piétons et par l'absence d'un réseau pour les cycles à l'échelle communale et intercommunale.

Pourtant l'enquête Mobilité menée sur la CCPL a montré le réel souhait de la population pour des améliorations dans ces domaines.

En effet, le pourcentage de répondants à l'enquête se déclarant prêts à pratiquer plus fréquemment les modes si les conditions favorables à leur pratique étaient réunies est important avec 42 % pour le vélo et 45 % pour la marche.

4.2. Les objectifs

Afin de répondre à cette attente, le PLD prévoit :

- Le développement d'un réseau continu de circulation douce reliant les principaux pôles de déplacements,
- L'amélioration du stationnement pour les deux roues,
- Une meilleure prise en compte des modes doux dans les futurs aménagements grâce à la réalisation d'une charte d'aménagement de la voirie,
- L'accompagnement pour la mise en place de Pédibus afin de développer l'utilisation des modes doux chez les enfants.



Problèmes identifiés

- Un réseau cyclable quasi inexistant,
- Des cheminements piétons discontinus et/ou détériorés,
- La faible part des déplacements effectués en modes doux,
- La part importante des modes doux impliqués dans les accidents de la route.

Objectifs à atteindre

- Augmenter la part des modes doux dans les déplacements en créant un réseau à dimension locale et permettant de rejoindre les principaux pôles générateurs et pôles d'échanges aux franges du territoire.
- Favoriser l'intermodalité vélo ou marche et Transport collectif (rabattement sur gare RER ou gare autoroutière).
- Sécuriser les déplacements en modes doux.

Les mesures à mettre en place

- 1 Aménager un réseau intercommunal de circulations douces,
- 2 Améliorer les conditions de stationnement des cycles,
- 3 Sécuriser les déplacements des modes doux,
- 4 Informer et sensibiliser sur les pratiques des modes doux.

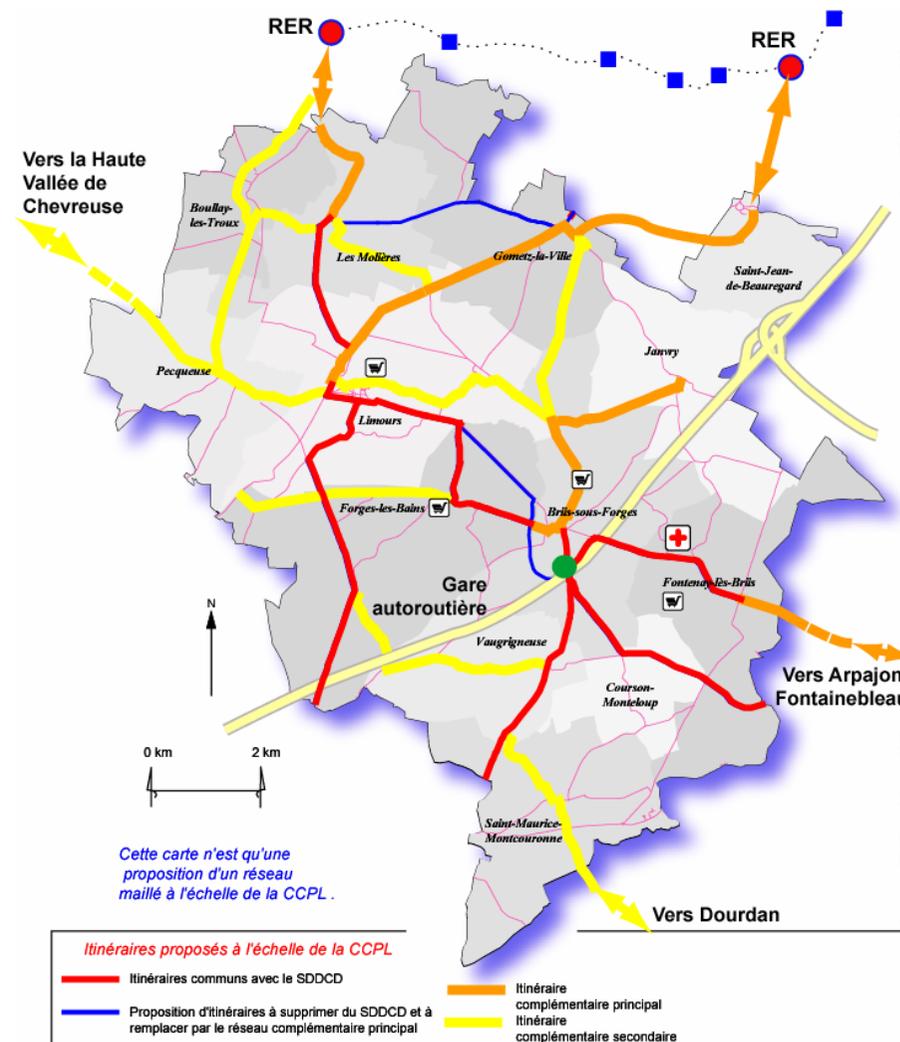


1 L'aménagement d'un réseau continu à l'échelle de la CCPL

Un maillage de l'ensemble du territoire de la CCPL est proposé (65 km environ) : il répond à une fonction d'interconnexion des lieux.

Le réseau se compose d'une partie commune au réseau SDDCD (25 km) et d'une partie qui empruntera des itinéraires propres (40 km) hiérarchiser en deux niveaux :

- **des itinéraires prioritaires** : Pour relier les principaux centres bourgs à la gare autoroutière et aux gares RER.
- **des itinéraires secondaires** : pour relier les centres-villes et les quartiers d'habitation et hameaux des communes.



NB : En complément de ces itinéraires viennent s'ajouter les chemins de grandes randonnées.



② L'amélioration des conditions de stationnement à vélo

Les établissements et les pôles générateurs de déplacements qu'il est souhaitable d'équiper :



- les mairies,
- les principaux établissements scolaires,
- les équipements culturels et sportifs,
- les centres bourgs disposant d'un certain nombre de commerces de proximité,
- les établissements de santé (Hôpital de Bligny),
- les pôles majeurs de TC (gare autoroutière, arrêt monument à Limours...)

Les parcs seront positionnés au plus près des entrées principales des établissements de manière à permettre un accès direct et rapide à son lieu de destination.

Le dimensionnement des parcs est défini en fonction de l'intensité de la fréquentation des lieux desservis.

Dans la mesure du possible, les parcs sont abrités et sécurisés.

N.B. : C'est dans le règlement des PLU/POS que pourra être spécifié le nombre de places minimum de stationnement pour vélos pour les nouvelles constructions.

③ Pour sécuriser les déplacements en modes doux

Les aménagements réalisés devront s'appuyer sur la charte d'aménagements de voirie (intégrant les aménagement cyclables et piétons) à mettre en place au niveau de la CCPL.



Les zones 30 pourront être un des aménagements envisageables car elles participent activement à sécuriser les déplacements en modes doux.

Probabilité de décès d'un piéton :



④ Informer et sensibiliser sur la pratique des modes doux

- Mettre en place un jalonnement structurant permettant de visualiser le futur réseau,
- Editer un plan du futur réseau accessible gratuitement, indiquant les temps de parcours, les lieux de stationnement vélos ...



Les acteurs concernés

La CCPL, les communes, le Conseil Général 91, la Région

L'échéancier

2007	2008	2015
Réunions pour valider un réseau prioritaire au niveau de la CCPL et concertation avec le CG91 pour modifier certains itinéraires prévus au SDDCD	Lancement des aménagements en fonction de la priorité accordée à chaque tronçon et des travaux sur les itinéraires SDDCD	

L'estimation du coût

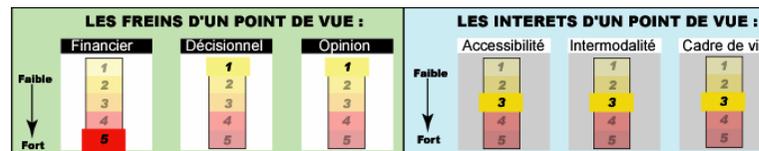
- prix moyen d'1 km de bande cyclable : 80 000 € H.T ; d'1 km de piste : 310 000 € H.T. ; la réfection de trottoirs environ 40 000 € HT/Km (1 mètre de largeur).

Aides possibles :

Participation financière du Conseil régional : Sur les itinéraires d'intérêt régional (qui relie des points structurants), des aides financières sont accordées à hauteur de 50% (dans le respect des plafonds arrêtés en fonction du type ('aménagement)). De même, les études peuvent faire l'objet d'une participation financière. **Sur les itinéraires intégrés dans un programme triennal** sous forme de « contrats réseaux verts », des aides financières sont accordées à hauteur de 40% (dans le respect des plafonds arrêtés en fonction du type d'aménagement). De même, les études peuvent être subventionnées à 50% (dans le respect d'un plafond de 150 000€HT). Ces aides incluent les aménagements de zones 30.

Participation financière du Conseil général : Sur les itinéraires inscrits au SDDCD, des aides financières sont accordées à hauteur de 100% lorsque la voirie est nationale ou départementale, 40% lorsque la voirie est intercommunale. De plus des subventions à hauteur de 20 % sont envisageables sur des tronçons subventionnés par le CR.

La viabilité du projet





Problèmes identifiés

- Une pratique des modes doux faible et essentiellement de loisirs,
- Une majorité des enfants se rend en voiture à l'école sur la CCPL (selon l'ADEME deux tiers des élèves de 6-11 ans se rendent chaque jour à l'école en voiture alors que le trajet moyen n'excède pas 1 km),
- Une surreprésentation des accidents impliquant les modes doux sur la CCPL par rapport au département de l'Essonne.

Objectifs à atteindre

- Développer une alternative conviviale à l'automobile et favoriser la pratique des modes doux,
- Sensibiliser les enfants à des choix modaux raisonnés pour leur mobilité future d'adulte,
- Désengorger le trafic automobile autour des écoles et les problèmes de stationnement liés à la dépose et reprise des enfants,
- Améliorer la sécurité sur le chemin de l'école,
- Contribuer à l'éducation routière des enfants.

Les mesures à mettre en place

- 1 Evaluer l'adhésion des citoyens à une démarche Pédibus sur la CCPL.
- 2 Définir un réseau de lignes Pédibus et sensibiliser les parents d'élèves.

Qu'est-ce qu'un Pédibus?

C'est un ramassage scolaire qui se fait à pied. La caravane d'enfants (autobus) est menée par des adultes (conducteurs ou conductrices) qui la prennent en charge à tour de rôle. Il accueille des enfants (passagers) en différents endroits de l'itinéraire (arrêts) selon un horaire fixe. Le raisonnement est le même pour un autobus cycliste mais ces derniers seront plus délicats à mettre en oeuvre.



1 Evaluer l'adhésion des citoyens à une démarche Pédibus sur la CCPL

Avant de lancer des investigations plus poussées :

Envoyer une information à tous les parents des enfants concernés par le Pédibus, les invitant à une première rencontre

Première rencontre

- expliquer la démarche du Pédibus à l'aide de documents de présentation (KIT ADEME ...),
- répondre aux questions des parents (responsabilité, ...),
- s'assurer de la collaboration et du soutien d'un groupe de parents prêt à s'investir,
- identifier des lignes de Pédibus qui correspondraient aux trajets des enfants et identifier des parents intéressés à participer à cet accompagnement comme conducteurs de Pédibus.



La sécurité sur le chemin de l'école, ainsi qu'aux abords des écoles est une préoccupation croissante chez les parents d'élèves. La voiture est le principal danger pour l'enfant. Le fait est que ce sont en partie les parents d'élèves qui provoquent une augmentation de l'insécurité sur les trajets de l'écolier en accompagnant leurs enfants en voiture. Proposer une alternative sûre, conviviale, et peu coûteuse aux parents – le Pédibus - permettra à terme de faire évoluer cette situation et marcher vers l'école pourra redevenir une habitude pour tous. Ainsi, aujourd'hui nombreuses collectivités en IDF se sont lancées dans la démarche.

2 Définir un réseau de lignes Pédibus et sensibiliser les parents d'élèves.

Si la ou les rencontres organisées montrent l'intérêt de poursuivre plus en aval la démarche ; une étude de définition et d'accompagnement pour la mise en oeuvre d'un Pédibus pourra être lancée.

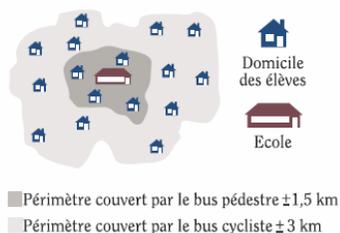


Mise sur pied d'une ligne de Pédibus

- Identifier les « points noirs » du chemin de l'école en collaboration avec les autorités communales, et y remédier de la meilleure façon ;
- Déterminer les itinéraires les plus appropriés et les décrire précisément (nom des voiries, endroits de passage, de traversée, etc.) ;

- Définir des arrêts (une couleur par Pédibus, des panneaux personnalisés) en privilégiant l'utilisation des arrêts de bus existants ;
- Définir un horaire précis qui doit être respecté ;
- Définir un calendrier exact et le moins restrictif possible (on va à l'école par tous les temps) ;
- Définir un coordinateur pour prendre en charge la gestion des horaires, des imprévus, etc.
- Faire un planning avec les horaires détaillés et la liste des conducteurs de Pédibus ainsi que celle des remplaçants ;

Zone de chalandise des bus cycliste et pédestre selon l'ARENE IDF

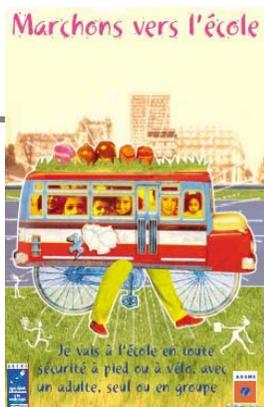


- Faire signer aux conducteurs de Pédibus une charte qui les engage à respecter les règles inhérentes à la bonne conduite du Pédibus (respect du code de la route pour les traversées ...)
- Prévoir des marques de reconnaissance et de visibilité pour les élèves et les accompagnateurs (casquette, dossard ou bande réfléchissants, etc.).
- Informer les parents concernés par la ligne de Pédibus pour signaler la date du démarrage.

Faire démarrer le Pédibus

Faire connaître et développer le Pédibus

- des réunions régulières dans les écoles,
- tenir un stand d'information Pédibus lors de manifestations diverses dans les communes et/ou quartiers,
- réaliser des campagnes d'affichage ...



Les acteurs concernés

La CCPL, les communes, les enseignants et parents d'élèves, le Conseil régional, l'ADEME et l'ARENE qui peuvent apporter un soutien méthodologique et/ou financier.

L'échéancier

Rentrée scolaire 2007	premier semestre 2008	reentrée scolaire 2008
Réunion d'information et sondage de la population quant à leur intérêt et leur participation éventuelle avant de lancer une étude de faisabilité	Etude de faisabilité, concertation afin de réaliser des tests avant la fin de l'année scolaire	Lancement d'une ou plusieurs lignes de PEDIBUS

L'estimation du coût

- Etude de faisabilité et concertation/animation/accompagnement dans la mise en oeuvre de la démarche par un consultant : 40 000 €.
- aides possibles :

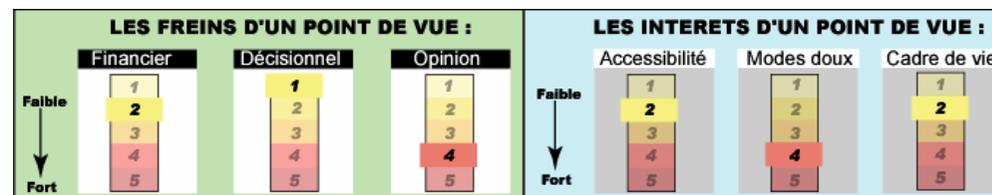
Les aides accordées par la délégation régionale Ile-de-France de l'ADEME

Elle accorde depuis 2002 des aides à la décision en matière d'éco-mobilité scolaire, à hauteur de 50 % HT du montant global de l'étude plafonné à 75 000 euros. L'étude peut inclure les phases diagnostic, de concertation, de proposition, de programmation voire d'accompagnement sur la mise en oeuvre d'actions innovantes (accompagnement collectif à pied, à vélo, en covoiturage ...).

Les aides accordées par le conseil régional d'Ile-de-France

Le Conseil Régional devrait prochainement délibérer sur de nouvelles aides pour l'élaboration de plans de déplacements d'école (études) et leur mise en oeuvre (aménagements, équipements, ...) soit en révisant le dispositif « réseaux verts », soit en soumettant une nouvelle délibération.

La viabilité du projet



Objectif 5 : Mieux connaître les pratiques de déplacement et accompagner les acteurs locaux dans leurs réflexions

5.1. Les enjeux

Outil essentiel de la planification du territoire, le PLD doit améliorer l'existant avec une vision à court, moyen et long terme. Améliorer les conditions de déplacement sur le territoire nécessite :

- Une bonne connaissance des pratiques locales de déplacements à partir d'observations ... ;
- Un suivi et une évaluation périodique des actions engagées dans le PLD ;
- Une démarche d'échanges et de réflexions et un suivi avec l'ensemble des acteurs concernés.

Il s'agit de partager les points de vue afin d'imaginer les solutions qui vont inciter les populations à modifier leurs pratiques. Plus globalement, le PLD doit s'intégrer dans une vision politique d'urbanisme large englobant l'ensemble des caractéristiques qui composent le territoire (la localisation et le développement de l'habitat, des équipements publics et commerciaux ou encore des zones d'activités). Ainsi, une définition territoriale doit s'engager autour d'une coordination entre urbanisme et transport.

5.2. Les objectifs

Assurer une veille permanente et pérenne pour accompagner les politiques définies et imaginer des solutions propres aux problématiques locales peut se traduire en termes d'actions par :

- La mise en place d'un observatoire des déplacements,
- Le conseil auprès des entreprises et des administrations pour le déplacement de leurs employés,
- La traduction des objectifs du PLD en principes d'urbanisme intégrables dans les PLU et/ou PADD,
- L'assistance pour la mise en relation de l'offre et de la demande en termes de covoiturage.

Problèmes identifiés

- Suivi et évaluation nécessaires des actions mises en œuvre dans le cadre du PLD pour garantir leur réussite,
- Pas d'information centralisée sur les déplacements à la CCPL.

Objectifs à atteindre

- Accompagner les décideurs politiques responsables de la mise en application du PLD, vers des actions adaptées aux réalités territoriales,
- Vérifier si les actions prévues par le PLD ont été appliquées et évaluer l'efficacité de ces actions en termes d'objectifs atteints,
- Communiquer auprès des différents partenaires et habitants de la CCPL sur les déplacements,
- Capitaliser un ensemble de données dans l'esprit d'agir à une échelle globale.

Les mesures à mettre en place

- 1 Mettre en place un observatoire des déplacements,
- 2 Définir les indicateurs de suivi et d'évaluation de l'observatoire.

1 Mettre en place un observatoire des déplacements

L'observatoire des déplacements est l'outil de suivi du PLD :

- Il vérifie, par le biais de relevés, d'indicateurs et de traitements, la pertinence des actions proposées dans le PLD et évalue leurs retombées,
- Il mesure le niveau d'atteinte des objectifs définis par le plan local de déplacements,
- Il témoigne des difficultés dans la mise en oeuvre des actions et soulève des dysfonctionnements éventuels.

En bref, il évalue l'ensemble des actions entreprises sur le territoire et en mesure les conséquences afin de construire un projet d'ensemble cohérent et durable à long terme.

Les moyens

- Les moyens humains

Il ne s'agira pas d'employer une personne à temps plein pour alimenter l'observatoire en collectant des informations sur les déplacements, mais cette tâche doit être intégrée au sein du service transport de la Communauté de Communes (équivalent d'1/4 temps plein environ) .

- Les moyens matériels

Les outils informatiques classiques permettront d'assurer l'analyse et la rédaction des tableaux de bord. A termes la structuration des données dans un Système d'Informations Géographiques pourrait s'envisager selon les besoins observés.

La mise en place de l'observatoire repose sur le concours de l'ensemble des acteurs «déplacements» du territoire.



La base de l'observatoire sera fondée sur les investigations menées dans le cadre du diagnostic PLD (enquête mobilité).

Exemple de données collectées suite à la réalisation du diagnostic :

- L'offre en matière de transports collectifs sur la CCPL,
- Les flux de trafic du réseau routier et des données sur les lieux accidentogènes du territoire,
- Les itinéraires "doux" (existants et futurs SDCD, mais également les itinéraires préconisés dans les fiches actions),
- Les données de l'enquête mobilité,
- ...

L'actualisation des données grâce à différents partenariats :

Une grande part des informations nécessaires au fonctionnement de l'observatoire des déplacements ne nécessite qu'une actualisation des données. Ainsi, une collaboration étroite entre les différents acteurs des transports est souhaitable. Elle est à entretenir sur le long terme afin d'obtenir une mise à jour régulière des données disponibles :

- Les compagnies de TC (SAVAC, Connex, ALBATRANS, etc) et le STIF, pour les données relatives à l'organisation et la fréquentation des lignes de bus,
- Le Conseil Général, pour les documents d'aménagements cyclables, les voies vertes, les grands travaux de voirie, etc.,
- La DDE, pour les flux de trafic et les données sur l'accidentologie.



2 Développer des indicateurs de suivi et d'évaluation des actions

Volet	Propositions d'indicateurs	Enquêtes et études nécessaires
Réseau viaire	Part des déplacements en VP, taux de motorisation des ménages, fréquentation des axes routiers, sécurité et confort des déplacements, nombre d'accidents...	Analyse du réseau viaire (relevé des études de la DDE), analyses statistiques des données de l'INSEE, évaluation de l'accidentologie (relevés de la Préfecture de Police)...
Transports collectifs	Part des déplacements en TC, densité de service, fréquence horaire moyenne (journalière, hors vacances scolaires, en heures de pointe, en soirée, par secteur géographique, etc) amplitude des services, fréquentation (nombre de voyageurs/jours, par an, nombre de déplacements, nombre d'abonnés), satisfaction des usagers, qualité du service, vitesse commerciale...	Diagnostic sur l'offre en transport en commun, enquêtes usagers, collecte des données des sociétés de transport ...
Gare autoroutière	Calibrage de l'offre de stationnement VP et vélos, nombre d'entrée/sortie à la gare, analyse de la desserte depuis et en direction de la gare, note d'appréciation de l'équipement, modes de rabattement des usagers ...	Relevés de terrains et enquêtes de satisfaction auprès des utilisateurs de la gare, analyse des lignes de TC qui desservent la gare ...
Modes doux : Itinéraires piétons et jalonnement	Part des déplacements à pied, aires piétonnes créées, linéaires de voies aménagées en faveur des piétons, jalonnement des itinéraires vers les principaux pôles, sécurité et confort des déplacements ...	Cartographie des aménagements existants en faveur des piétons, des zones 30, évaluation de l'accidentologie (enquête auprès de la DDE, de la Préfecture de Police), enquêtes de terrain.
Modes doux : Itinéraires cyclables et parcs à vélo	Part des déplacements en vélo, longueur des aménagements cyclables, continuité des aménagements, nombre de places de stationnement, lieu et équipement desservi par le réseau cyclable, sécurité des déplacements, nombre d'accidents impliquant des vélos ...	Cartographie des aménagements existants en faveur des cyclistes, évaluation de l'accidentologie (enquête auprès de la DDE, de la Préfecture de Police), enquêtes et relevés de terrain...
Livraisons et trafic Poids lourds	Trafic de PL sur le territoire, part des PL dans le trafic routier, itinéraire les plus empruntés, respect des arrêtés municipaux ou de la réglementation, évolution du nombre d'aires de livraisons, respect de leur utilisation, satisfaction des livreurs ...	Cartographie des axes routiers et analyse de leur fréquentation (collecte des enquêtes de la DDE), relevés de terrains et enquêtes transporteurs et/ou commerçants...
Stationnement	Nombre de places de stationnement (VP, vélo, PL) aux abords des principaux pôles et typologie (places GIC/GIG, réservées, etc.), taux de stationnement illicite, taux de rotation, taux d'occupation, nombre de véhicules verbalisés ou enlevés, ...	Enquêtes de rotation et relevés de terrain ..

Les acteurs concernés

Le service transports et déplacements de la CCPL comme "gestionnaire de l'observatoire", et l'ensemble des acteurs transports intervenant sur le territoire comme personnes ressources.

L'estimation du coût

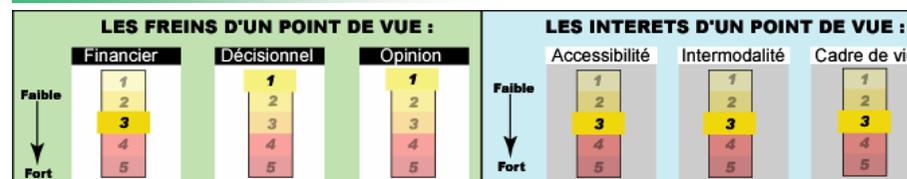
Il comprend :

- Les coût de mise en œuvre de l'observatoire avec l'acquisition des moyens matériels (de 1 500 à 5 000 € si utilisation d'un SIG) et humains (1/4 du temps du technicien transport),
- Le coût inhérent à la réalisation des études, enquêtes et relevés de terrain qui ne seront pas réalisés en interne, soit environ 5 000 € par enquête ponctuelle (satisfaction, stationnement ou autre).

L'échéancier

2007	2008	A partir de 2009
Création de l'observatoire et définition des indicateurs de suivis	Lancement des premières évaluations.	Tableau de bord annuel

La viabilité du projet





Problèmes identifiés

- Une écrasante majorité des actifs travaillant sur la CCPL se rendent sur leur lieu de travail en voiture,
- L'absence de PDE – PDA sur le secteur de la CCPL du fait d'une large majorité de petites entreprises,
- Malgré tout au moins un employeur important sur le territoire, l'Hôpital de Bligny qui rencontre des difficultés pour les déplacements de ces salariés et des visiteurs..

Objectifs à atteindre

Réduction de la part modale des VP et augmentation de celle des modes alternatifs pour les déplacements pendulaires des salariés des entreprises.

Sans lancer de véritables PDE sur la CCPL puisque les cibles sont trop peu nombreuses, il convient tout de même de se rapprocher des principaux employeurs afin d'identifier leurs besoins en termes de mobilité et d'accompagner ces « non spécialistes » dans la mise en place d'actions internes à leur établissement ou de prendre en considération leurs attentes dans le cadre de la restructuration du réseau de TC par exemple.

Les mesures à mettre en place

① Jouer le rôle d'agent de mobilité pour sensibiliser les entreprises sur l'intérêt d'une réflexion

- Pour l'entreprise,
- Pour l'employé,
- Pour les collectivités.

② Accompagner les entreprises intéressées pour mettre en place des actions sur la mobilité

- Réaliser un diagnostic mobilité,
- Mettre en place un programme d'actions et sensibiliser les salariés.

① Sensibiliser les entreprises sur l'intérêt d'une réflexion sur la mobilité

Intérêt d'une réflexion pour les employés

Une réflexion et des changements concrets auront un effet bénéfique pour les employés et permettront :

- Une baisse du stress lié aux déplacements et l'amélioration de son confort,
- Diminuer les divers frais occasionnés par les déplacements domicile – travail,
- L'économie potentielle d'un véhicule pour les ménages multi-motorisés,
- Faciliter l'accès au lieu d'emploi.

Intérêt d'une réflexion pour l'entreprise

Des changements dans les comportements de mobilité permettront entre autres :

- Une meilleure ponctualité des salariés,
- Une baisse des coûts externes (absentéisme lié aux accidents sur le trajet domicile/travail, ...),
- Renforcer l'esprit d'équipe et la culture d'entreprise au travers d'un engagement commun,
- Une amélioration de l'image de l'entreprise (communication ...).

Intérêt d'une réflexion pour les collectivités

Les collectivités locales pourront également tirer partie de cette réflexion grâce à :

- La réduction de la congestion du trafic urbain et les nuisances qu'il implique,
- Une amélioration du cadre de vie,
- Une meilleure fréquentation des TC,
- faciliter l'implantation des futures entreprises (zones d'activité en création sur la CCPL).

2 Accompagner les entreprises intéressées pour mettre en place des actions sur la mobilité

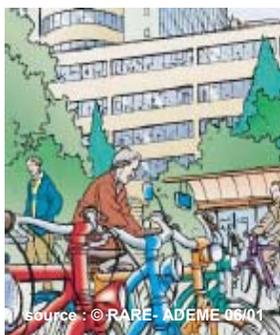
Réaliser un diagnostic mobilité

Le conseiller en mobilité, en partenariat avec les entreprises intéressées sera chargé de mener à bien un diagnostic sur :

- Le comportement des salariés en matière de déplacement,
- Les déplacements à caractère professionnel et les véhicules de société,
- Les déplacements des clients et/ou des visiteurs,
- Le parc de stationnement,
- Une estimation du coût annuel alloué aux déplacements,
- ...



Mettre en place un programme d'actions



L'agent accompagnera la réalisation des différentes actions qui pourront par exemple intervenir pour :

- Aider à l'optimisation et la gestion du parc de stationnement VP et créer un stationnement vélo,
- Organiser du covoiturage,
- Mieux gérer et limiter les déplacements professionnels,
- Informer sensibiliser personnellement les actifs sur l'utilisation des transports collectifs et modes doux,
- Proposer des aménagements sur les lignes de bus et/ou aider l'entreprise à la mise en place d'une navette interne,
- ...

Les acteurs concernés

Cette action impliquera :

- La CCPL (service transports),
- La coopération des principales entreprises présentes sur le territoire.

L'échéancier

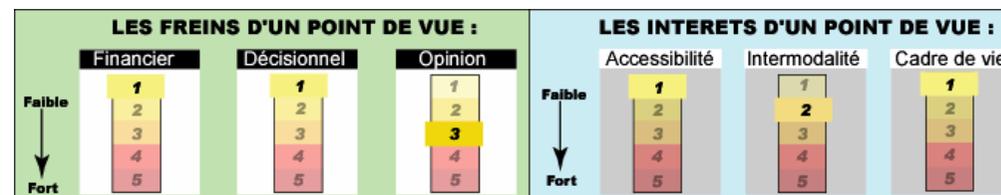


L'estimation du coût

Les coûts de cette action seraient constitués par :

- Le conseiller en mobilité : le personnel du service transport qui pourra y consacrer quelques missions ponctuelles au cours de l'année (sur la CCPL, 1 jour par mois environ au vu du panel d'entreprises).
- Les frais inhérents à la mise en œuvre des actions seront internes aux entreprises.

La viabilité du projet





Problèmes identifiés

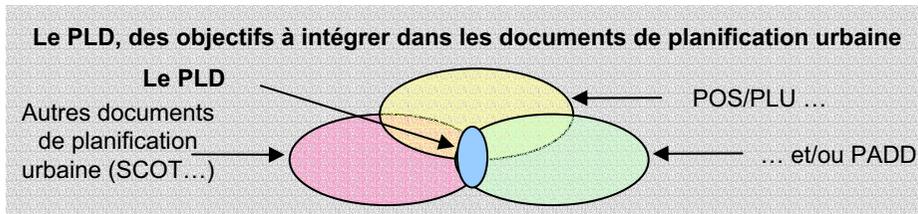
Les pratiques actuelles en matière d'aménagement et plus généralement de gestion de l'espace urbain ne correspondent pas toujours à l'esprit d'une démarche PLD.

Le risque d'un manque d'intégration et ce, de manière opérationnelle, des objectifs du PLD dans les documents de planification urbaine.

Il ne servirait à rien de vouloir modifier les comportements de déplacements, si simultanément on ne commence pas à modifier les pratiques qui contribuent à modeler l'espace et donc à générer les pratiques de déplacements.

Objectifs à atteindre

- **Intégrer** dans les POS/PLU ainsi que dans l'ensemble des documents de planification (SCOT, ...) les objectifs du PLD sous forme de principes d'urbanisme.
- **Veiller à la complémentarité et à la cohérence** des objectifs inscrits dans les différents documents.



Les mesures à mettre en place

- 1 Traduire les objectifs du PLD visant à améliorer les conditions de la mobilité sur le territoire en principes d'urbanisme grâce à une concertation entre toutes les communes.
- 2 Intégrer à différents niveaux d'échelles (communal ou CCPL) ces principes dans les documents de références.

Les principes d'urbanisme retenus devront :

- **Garantir la cohérence avec le développement économique**
Afin de pérenniser les emplois et l'activité économique du territoire, les objectifs du PLD doivent répondre aux besoins de desserte des principaux pôles d'emplois.
- **Garantir la cohérence avec l'habitat du territoire :**
Maîtriser l'étalement et l'éclatement urbain lors des futures opérations d'urbanisme afin d'assurer une cohérence entre l'offre en matière de transports collectifs et les besoins à venir des populations résidentes.
- **Garantir la cohérence avec l'aspect physique du territoire**
Prendre en compte l'aspect rural du territoire afin d'en conserver le caractère initial (pour lequel les populations ont en partie décidé de s'installer dans la CCPL) tout en visant à améliorer les conditions d'accessibilité.

Les acteurs concernés

La CCPL, les communes.

L'échéancier

2007	2008	2015
Réunions pour valider les objectifs en principes d'urbanisme	Traduction des objectifs du PLD dans les documents de planification urbaine	

L'estimation du coût

Pas de coût direct. Équivalent aux heures passées pour la concertation afin de traduire les objectifs du PLD en principes d'urbanisme puis pour leur intégration dans les documents de planification urbaine.

La viabilité du projet

LES FREINS D'UN POINT DE VUE :			LES INTERETS D'UN POINT DE VUE :			
	Financier	Décisionnel	Opinion	Accessibilité	Déplacements	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

- 87 % des déplacements pendulaires des habitants de la CCPL sont effectués en automobile,
- Des lieux de travail des actifs assez éloignés du territoire (trajet moyen en véhicule 36 min.),
- Un rabattement sur les gares RER proche de la CCPL qui s'effectue majoritairement en véhicule personnel.

Objectifs à atteindre

- favoriser le covoiturage pour le rabattement sur les transports collectifs lorsque cela est nécessaire et pour les pendulaires ayant la même destination finale.
- limiter le nombre de véhicules présents sur le site de la gare autoroutière (73% envisagent de s'y rendre en voiture) en améliorant leur taux de remplissage.

Les mesures à mettre en place

1 Mettre en relation les covoitureurs potentiels

Il ne s'agira pas ici de créer une centrale de covoiturage, mais uniquement de mettre en relation des covoitureurs potentiels réguliers.

Pour cela, la personne présente sur le site de la gare enregistrera les demandes et offres de covoitureurs (base de données Excel) et mettra en relation les différentes personnes ayant des demandes compatibles en fournissant leurs coordonnées (directement sur le site de la gare, par téléphone ou Email).

Pour présenter le service offert par la CCPL, il faudra créer une affiche et la disposer dans l'ensemble des lieux publics de la CCPL.

2 Inciter au covoiturage, en réservant par exemple quelques places de stationnement sur le site de la gare aux covoitureurs

Afin de privilégier le stationnement des personnes réalisant du covoiturage sur le parking de la gare qui pourrait, au vu des résultats de l'enquête, s'avérer sous dimensionné il est possible de réserver une dizaine de places pour cette catégorie d'usagers

Ces places pourront disposer d'un marquage spécifique en couleur ou avec pictogramme et/ou d'un panneauage.

Les acteurs concernés

La CCPL

L'échéancier

premier semestre 2007	second semestre 2007	A partir de 2008
Réalisation de la campagne d'affichage	Mise en place du service à la gare autoroutière.	Evaluation de sa pertinence par une enquête téléphonique auprès des personnes enregistrées pour valider ou non le maintien du service.

L'estimation du coût

Pour mettre en relation les covoitureurs : environ 200 € HT pour réaliser quelques affiches, et pour le reste, pas de coût direct, équivalent aux heures passées par la personne présente sur le site de la gare pour enregistrer les demandes et offres et informer les personnes une fois la demande satisfaite.

Pour réserver des places aux covoitureurs : marquage spécifique et/ou panneauage soit environ 1 500 € HT pour 10 places.

La viabilité du projet

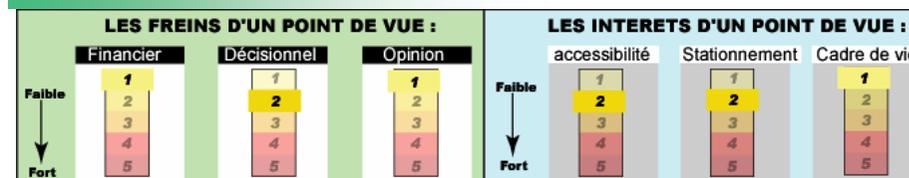


TABLEAU SYNTHETIQUE DE COHERENCE ENTRE LES ACTIONS DU PLD ET CELLES DU PDUIF

Objectifs du PLD de la CCPL	Actions du PLD	Objectifs du PDUIF
	● Partiel Degré de cohérence ● Total	
1. Mieux aménager et sécuriser la voirie	Aménager le réseau de voirie retenu comme principal	Aménager et exploiter le réseau principal de voirie afin de rendre plus efficace son usage aux différents modes et en favorisant la mise en oeuvre d'actions d'information sur la circulation
	Créer une charte d'aménagement de voirie pour améliorer les déplacements et l'accessibilités pour tous	
	Retraiter les carrefours dangereux	
	Définir des itinéraires prioritaires pour les poids lourds	
	● Créer une charte d'aménagement et de circulation des engins agricoles	
2. Améliorer l'offre de transport collectif	Restructurer et développer le réseau local de transport collectif	Développer les transports collectifs
	Renforcer l'axe Limours/Saint-Rémy-lès-Chevreuse gare RER	
	Engager la concertation pour une utilisation des bandes d'arrêt d'urgence par les TC desservant la gare autoroutière de Bris-Sous-Forges.	
	Développer l'information sur le réseau de transport collectif	
	● Mettre en place une offre périodique de transport collectif le soir	
	● Réaménager le pôle d'échange de la Place du Monument à Limours	
3. Organiser le stationnement, la livraison des marchandises et lutter contre l'incivisme là où la concurrence est forte	Informer et sensibiliser les usagers aux bonnes pratiques de stationnement	Organiser le stationnement sur le domaine public et classer les voies selon les catégories d'usagers, de véhicules en privilégiant les - polluants
	Instaurer une réglementation du stationnement	
	Renforcer le contrôle du stationnement	
	Développer des places de stationnement minutes ...	
	... et des aires de livraisons des marchandises	
4. Développer les modes doux et sécuriser leurs pratiques	Aménager un réseau communautaire de circulation douce et développer leur pratique...	Organiser le transport et la livraison des marchandises de façon à réduire les impacts sur la circulation et l'environnement
	... en prenant en compte les circulations douces dans la charte d'aménagement de voirie	
	... en améliorant le stationnement des cycles	
	Accompagner la mise en place de « Pedibus » sur la CCPL pour favoriser les modes doux chez les enfants.	
5. Mieux connaître les pratiques et accompagner les acteurs locaux dans leurs réflexions	● Mettre en place un observatoire des déplacements pour suivre et évaluer les actions du PLD	Encourager les entreprises et les collectivités publiques à favoriser l'utilisation des TC et du covoiturage pour leur personnel
	Jouer un rôle de conseiller en mobilité pour accompagner les entreprises et administrations dans leurs réflexions sur les déplacements de leurs salariés	
	● Traduire les objectifs du PLD en principes d'urbanisme	
	● Mettre en relation les covoituteurs potentiels	

PROGRAMMATION PREVISIONNELLE DES ACTIONS

	Objectifs et actions	2006	2007	2008	2009	2010	2011/2015
Objectif 1 : Mieux aménager et sécuriser la voirie							
1	Aménager le réseau de voirie retenu comme principal		Elaboration d'un guide	← Prise en compte dans les travaux d'aménagements →			
2	Créer une charte d'aménagement de la voirie pour améliorer les déplacements et l'accessibilité pour tous		Création charte	← Prise en compte dans les travaux d'aménagements →			
3	Retraiter les carrefours dangereux		Hierarchisation et planning	← Etudes de faisabilité et travaux selon planning retenu →			
4	Définir des itinéraires pour les poids-lourds		Concertation	← Mise en oeuvre progressive →			
5	Créer une charte d'aménagement et de circulation des engins agricoles		Concertation	← Création charte et prise en compte dans les travaux →			
Objectif 2 : Améliorer l'offre de transport collectif							
1	Restructurer et développer le réseau local de transport collectif	Scénario 1 ou 2	Scénario 3	Scénario 4-5			
2	Renforcer l'axe TC Limours/Saint-Rémy-lès-Chevreuse		Définition du service	Mise en oeuvre			
3	Engager la concertation pour une utilisation de la BAU par les TC desservant la gare autoroutière	Concertation	Etude faisabilité et tests	Mise en oeuvre			
4	Développer l'information sur le réseau de transport collectif	Première campagne	← Actualisation annuelle des documents si nécessaire →				
5	Mettre en place une offre périodique de transport collectif le soir	Définition du service	Mise en oeuvre	Evaluation poursuite ou non			
6	Réaménager le pôle d'échange Place du Monument à Limours		Etude et programmation				
Objectif 3 : Organiser le stationnement et lutter contre l'incivisme							
1	Informier et sensibiliser les usagers aux bonnes pratiques de stationnement			Communication	Evaluation		
2	Instaurer une réglementation du stationnement		Concertation Définition	Mise en oeuvre			
3	Développer des places de stationnement minutes et des aires de livraisons		Concertation Définition	Mise en oeuvre			
4	Renforcer le contrôle du stationnement		Concertation Définition	Sensibilisation	Verbalisation		
Objectif 4 : Développer les modes doux et sécuriser leurs pratiques							
1	Aménager un réseau communautaire de circulation douce et développer leur pratique		Définition du réseau hiérarchisation et planning	← Etudes de faisabilité et travaux selon planning retenu →			
2	Accompagner la mise en place de Pédibus			Concertation Etudes - tests	Mise en oeuvre		
Objectif 5 : Mieux connaître les pratiques de déplacements et accompagner les acteurs locaux							
1	Mettre en place un observatoire des déplacements		Définition de l'observatoire	← Evaluation et tableau de bord annuel / ajustement →			
2	Jouer un rôle de conseil en mobilité pour accompagner les entreprises et administrations dans leurs réflexions sur les déplacements de leurs salariés			← Accompagnement ponctuel →			
3	Traduire les objectifs du PLD en principes d'urbanisme		Concertation	← Prise en compte des principes retenus dans les documents de planification →			
4	Mettre en relation les covoitureurs potentiels		Mise en oeuvre	Evaluation poursuite ou non			

COÛTS PREVISIONNELS DES ACTIONS ET REPARTITION DES CLES DE FINANCEMENT

Le PLD est un document de planification et non de programmation des investissements. Toutefois, il convient d'évaluer le coût global des actions du PLD et de donner des pistes de clé de financement entre les co-financeurs potentiels et acteurs concernées par les actions du PLD :

- La **Communauté de communes du Pays de Limours**, qui a en charge pour l'élaboration, l'animation et la mise en oeuvre du PLD, assurera le financement des actions liées à ses compétences ;
- Les **communes** pour les actions en aménagement de voirie et stationnement, ainsi que les principes d'urbanisme inscrits des les PLU ;
- Le **STIF**, en tant qu'autorité organisatrice des transports collectifs en Ile-de-France ;
- La **Région**, qui cofinance les infrastructures routières et de transport collectif inscrites au contrat de plan Etat-Région, mais également des aménagements cyclables d'intérêt régional ;
- **L'Etat**, qui a élaboré le PDUIF,
- **Le Conseil général**, qui a en charge le réseau de transport collectif départemental Trans'Essonne, le réseau de voiries départementales (RD) et finance en partie les aménagements cyclables inscrits dans le SDDCD ;
- **L'ADEME**, **l'ARENE**, ... qui peuvent apporter un soutien méthodologique et financier pour la mise en oeuvre d'actions portant par exemple sur l'élaboration de PDE, Pédibus, ...

Le tableau suivant présente une évaluation des coûts et des montant de subventions pouvant être accordées, qui seront débattues dès lors que des études plus détaillées d'avant projet (étude technique et financière) seront définies pour les actions qui le nécessite.

	Années	CCPL	STIF	CG91	Etat	Région	Communes	Autres	Montant en K€
Objectifs et actions									
Objectif 1 : Mieux aménager et sécuriser la voirie									
1	Aménager le réseau de voirie retenu comme principal								A préciser
2	Créer une charte d'aménagement de la voirie pour améliorer les déplacements et l'accessibilité pour tous	100 %							20 à 60
3	Retraiter les carrefours dangereux								3 000 à 9 000
4	Définir des itinéraires pour les poids-lourds	100 %							10
5	Créer une charte d'aménagement et de circulation des engins agricoles	100 %							négligeable
Objectif 2 : Améliorer l'offre de transport collectif									
1	Restructurer et développer le réseau local de transport collectif								0 à 460 par an
2	Renforcer l'axe TC Limours/Saint-Rémy-lès-Chevreuse								150
3	Engager la concertation pour une utilisation de la BAU par les TC desservant la gare autoroutière								négligeable
4	Développer l'information sur le réseau de transport collectif								10 à 15 par an
5	Mettre en place une offre périodique de transport collectif le soir								24 par an
6	Réaménager le pôle d'échange Place du Monument à Limours								20 pour étude
Objectif 3 : Organiser le stationnement et lutter contre l'incivisme									
1	Informier et sensibiliser les usagers aux bonnes pratiques de stationnement	100 %							5 par campagne
2	Instaurer une réglementation du stationnement						100 %		12 tous les cinq ans
3	Développer des places de stationnement minutes et des aires de livraisons						100 %		10
4	Renforcer le contrôle du stationnement	100 %							110 par an
Objectif 4 : Développer les modes doux et sécuriser leurs pratiques									
1	Aménager un réseau communautaire de circulation douce et développer leur pratique								2 600 à 9 000
2	Accompagner la mise en place de Pédibus					Etude		ADEME	40
Objectif 5 : Mieux connaître les pratiques de déplacements et accompagner les acteurs locaux									
1	Mettre en place un observatoire des déplacements	100 %							6 par an
2	Jouer un rôle de conseil en mobilité pour accompagner les entreprises et administrations dans leurs réflexions sur les déplacements de leurs salariés	100 %							négligeable
3	Traduire les objectifs du PLD en principes d'urbanisme	100 %							négligeable
4	Mettre en relation les covoitureurs potentiels	100 %							1,5