

## ÉTUDE DE MOBILITÉ - NPNRU BOIS DE L'ETANG À LA VERRIERE (78)

ÉTUDE D'IMPACT

VOLETS MOBILITES ET STATIONNEMENT





General

Rédacteur	N° version	Date version	Vérfié par	Assistant/Technicien	Modifications
O. Aron	1.0	31/05/24	M. Philippot	G. LETOULLEC	État initial
O. Aron	2.0	28/02/25	M. Philippot		Rapport complet avec volet impacts
O. Aron	3.0	25/04/25	M. Philippot		Reprise après réunion du 13 mars 2025
O. Aron	4.0	22/07/25	M. Philippot		Reprise après remarques SQY de juillet

### Certification OPQIBI

Pour la recherche ou la sélection de prestataires d'ingénierie compétents, le maître d'ouvrage ou le donneur d'ordres reste maître des procédures qu'il entend utiliser et du contenu des documents qu'il entend demander. Il peut néanmoins faire référence aux qualifications OPQIBI qui constituent un outil d'aide à la décision, un véritable instrument de confiance. Les qualifications OPQIBI informent qu'un prestataire possède les capacités de réaliser et a déjà réalisé, à la satisfaction de clients, les prestations dans les domaines de l'ingénierie où il est qualifié.

CDVIA s'est vu attribuer le certificat de qualification n° 11 08 2324.



## SOMMAIRE

<b>0. PREAMBULE.....</b>	<b>5</b>
<b>1. GLOSSAIRE .....</b>	<b>6</b>
<b>2. DIAGNOSTIC.....</b>	<b>7</b>
2.1. LOCALISATION DU PROJET.....	7
2.2. CARACTERISTIQUES DE LA MOBILITE.....	9
2.3. ACCESSIBILITE EN TRANSPORTS EN COMMUNS.....	10
2.4. ACCESSIBILITE EN MODES ACTIFS.....	12
2.4.1. Aménagements de mobilités actives .....	12
2.4.2. Continuités des cheminements .....	16
2.4.3. Évaluation des itinéraires de mobilité active à travers le quartier .....	18
2.4.4. Projets du territoire pour améliorer les circulations actives .....	19
2.5. ACCESSIBILITE ROUTIERE .....	21
2.5.1. Conditions de circulations actuelles.....	21
2.5.2. Comptages automatiques .....	22
2.5.3. Comptages directionnels .....	23
2.5.4. Modélisation de trafic en situation actuelle .....	25
2.5.5. Trafics moyens journaliers ouverts.....	25
2.6. STATIONNEMENT.....	26
2.7. BILAN DU DIAGNOSTIC ET ENJEUX.....	30

<b>3. IMPACTS DU PROJET SUR LA MOBILITE ET LES DEPLACEMENTS.....</b>	<b>31</b>
3.1. UN PROJET DE RENOVATION URBAINE FAVORABLE A LA REORGANISATION DES MOBILITES.....	31
3.2. UNE REORGANISATION DE LA CIRCULATION INTERNE .....	32
3.3. IMPACTS SUR LES CIRCULATIONS ROUTIERES .....	34
3.3.1. Trafics moyens journaliers ouverts .....	37
3.4. IMPACTS SUR LES TRANSPORTS EN COMMUN .....	38
3.5. IMPACTS SUR LES MODES ACTIFS .....	39
3.5.1. Itinéraires piétons .....	40
3.5.2. Itinéraires cyclables .....	41
3.5.3. Impacts du projet de doublement du pont de la Villedieu sur les mobilités actives .....	42
3.6. IMPACTS SUR LE STATIONNEMENT.....	44
<b>4. SYNTHESE .....</b>	<b>46</b>

## 0. PREAMBULE

Le présent rapport est le volet mobilités et stationnement de l'étude d'impact du projet de renouvellement urbain du quartier du Bois de l'Étang à La Verrière (78), pilotée par la SQY et réalisée par le bureau d'étude environnemental Safege.

Comme avisé par l'autorité environnementale dans son cadrage préalable à l'évaluation environnementale du projet le 30 décembre 2024, le scénario de référence pour l'horizon de livraison du projet n'intègre pas le projet de doublement du pont de la Villedieu et les deux projets sont considérés comme indépendants. Toutefois les interactions entre les deux opérations sont à examiner au titre des effets cumulés.

Ce rapport comprend les analyses suivantes :

- L'étude des impacts routiers – reprenant les conclusions de l'étude de circulation réalisée par SQY/IRIS – octobre 2024 ;
- L'étude des impacts sur les Mobilités actives ;
- L'étude des impacts sur les transports en communs ;
- L'étude des impacts sur le Stationnement.



**Schéma du projet de Rénovation Urbaine du quartier du Bois l'Étang à La Verrière – extrait du Plan guide des Espaces Publics, janvier 2025**

## 1. GLOSSAIRE

Les abréviations courantes suivantes pourront être utilisées dans la suite du rapport :

- **CLP** : Cédez-le-passage ;
- **Charge globale** : Somme des véhicules entrant dans un carrefour ;
- **D-T** : Domicile-Travail ;
- **HPM** : Heure de pointe du matin ;
- **HPS** : Heure de pointe du soir ;
- **O/D** : Origine/Destination ;
- **PL** : Poids Lourds (Véhicule >3,5T) ;
- **TàD** : Tourne-à-droite ;
- **TàG** : Tourne-à-gauche ;
- **TC** : Transports en Commun ;
- **TMJ** : Trafic Moyen Journalier ;
- **TMJA** : Trafic Moyen Journalier Annualisé ;
- **TMJO** : Trafic Moyen Journalier Ouvré ;
- **TV** : Tout Véhicule ;

- **UVP** : Unité de Véhicule Particulier, unité utilisée pour le calcul de capacité des carrefours, où 1 Véhicule particulier = 1 UVP, 1 Poids-Lourd = 2 UVP, 1 Deux Roues motorisé = 1/3 UVP) ;
- **Véh** : Véhicule ;
- **VL** : Véhicule léger ;
- **VP** : Véhicule particulier ;
- **2R** : Deux Roues motorisé ;
- **EDPM** : Engin de déplacement personnel motorisé (trottinettes électriques, gyropodes, gyroskate, gyroroues etc.).

## 2. DIAGNOSTIC

### 2.1. LOCALISATION DU PROJET

Le quartier Bois de l'Étang a été sélectionné dans le cadre du Nouveau Programme National de Renouveau Urbain. Ce quartier se situe à l'extrémité Est de la commune de La Verrière, à la limite des communes du Mesnil-Amelot au Sud, et d'Élancourt à l'Est et de Trappes au Nord et à l'Est.

Le quartier est particulièrement enclavé, se positionnant à la limite de plusieurs espaces :

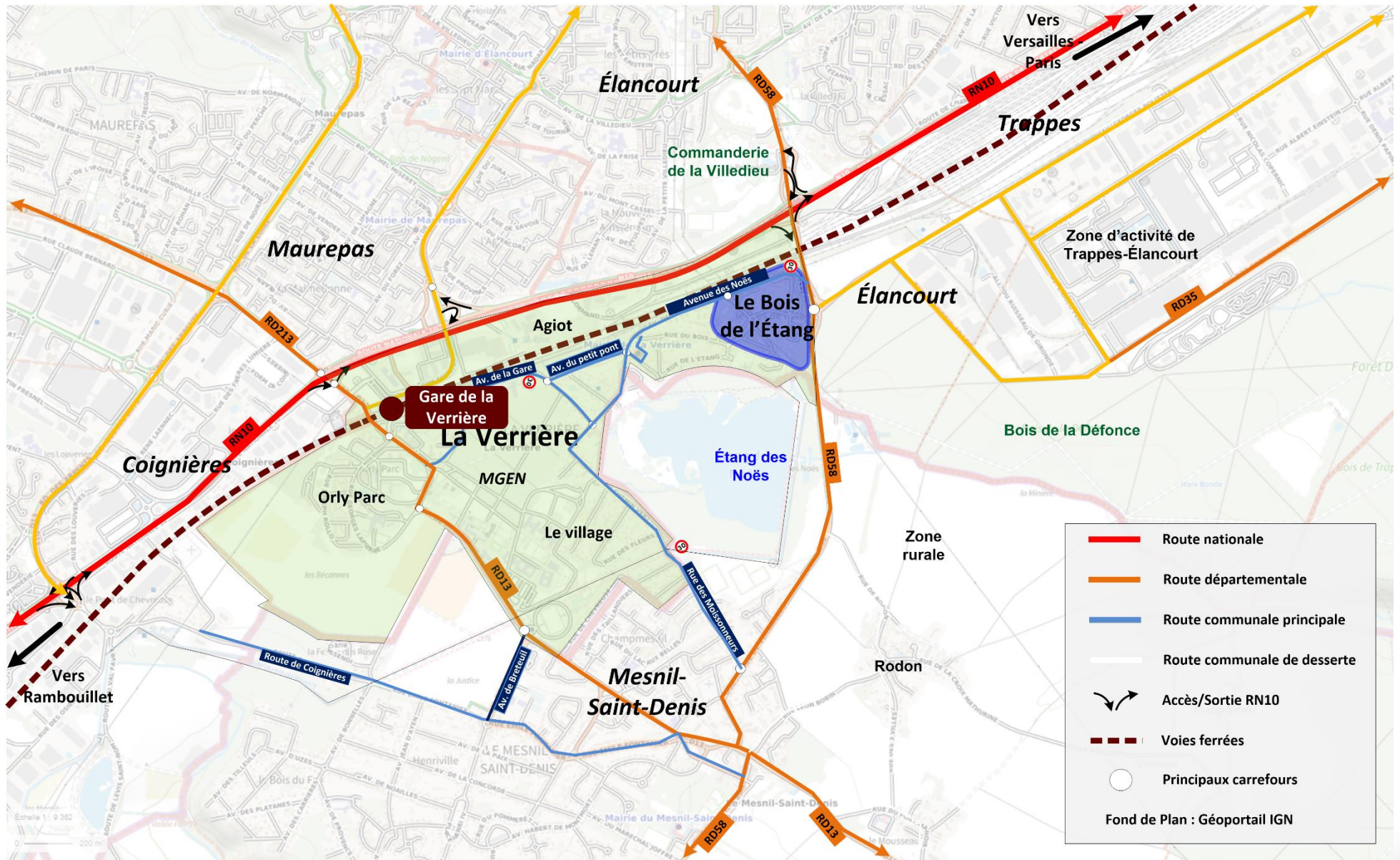
- Au Nord un espace où s'étendent deux infrastructures de transport magistraux : le faisceau ferroviaire où circulent notamment les lignes du transilien N appartenant au réseau Paris-Montparnasse et à la ligne U entre La Défense - La Verrière Paris et un axe routier national structurant, la RN10 entre Montigny et Rambouillet, recueillant un trafic moyen journalier plus de 60 000 véhicules par jour. Au-delà du faisceau ferré se trouve le site de l'entreprise Eurovia qui génère des nuisances sonores et des poussières ;
- À l'est de la Zone d'Activité Trappes-Élancourt comprenant 280 entreprises ;

- Au Sud par les espaces naturels de l'étang des Noës et du Bois de la Défonce et plus loin la zone rurale du Mesnil-St-Denis où s'étendent des petits hameaux comme Rodon et des espaces agricoles.

La zone urbaine du quartier du Bois de l'Étang est aujourd'hui fortement enclavée avec une continuité urbaine ne s'orientant que vers l'Ouest le long du faisceau ferré jusqu'au centre-ville et à la gare de La Verrière via l'avenue des Noës.

Ainsi, le quartier du Bois de l'Étang est un secteur de transition en entrée de la ville de La Verrière depuis la RN10 et où se retrouvent notamment d'importants conflits d'usages :

- De nombreux trafics routiers en liaison avec la RN10 : axe de réseau magistral entre Rambouillet et Guyancourt ;
- De nombreux trafics poids lourds vers la ZAC Trappes Élancourt à l'Est ;
- Des congestions récurrentes du réseau routier structurant (RD58) aux heures de pointe du matin et du soir au niveau du pont de la Villedieu et du carrefour des Libertés remontant sur le réseau local ;
- Des usages urbains liés au quartier du Bois de l'Étang et à la commune de la Verrière qui nécessitent sécurité et pacification des échanges ;
- Des lieux de promenades et de loisirs à proximité avec le Bois de la Défonce et l'Étang des Noës.



Carte de Localisation du projet

## 2.2. CARACTERISTIQUES DE LA MOBILITE

Le quartier du Bois de l'Étang est un quartier de logements conçus dans les années 1970 pour les besoins des ouvriers Renault. Il est aujourd'hui constitué par de nombreux HLM. Le quartier est situé en marge du centre de la commune de La Verrière – située au bord du pôle principal de l'aire d'attraction de Paris. Il se trouve par ailleurs éloigné du cœur de la communauté d'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines.

Les données socio-démographiques recueillies sur la commune de la Verrière par l'Insee en 2022 soulignent les caractéristiques suivantes :

- Le taux d'activité de la population est faible (60,6% des 15 ans à 64 ans sont des actifs occupés ce qui est bien inférieur aux moyennes départementale et régionale (69.8% et 68.1%) ;
- Les ménages sont plus peuplés en moyenne qu'aux niveaux départementales et régionales (2.47 habitants / ménage contre 2,25 en moyenne dans la région).
- La motorisation des ménages est inférieure à la moyenne départementale (76% des ménages ont au moins 1 voiture à La Verrière contre 83% en Yvelines). Elle reste supérieure à la moyenne régionale (65%) en raison de l'éloignement vis-à-vis des principaux pôles urbains du département et du réseau structurant de transport en commun.

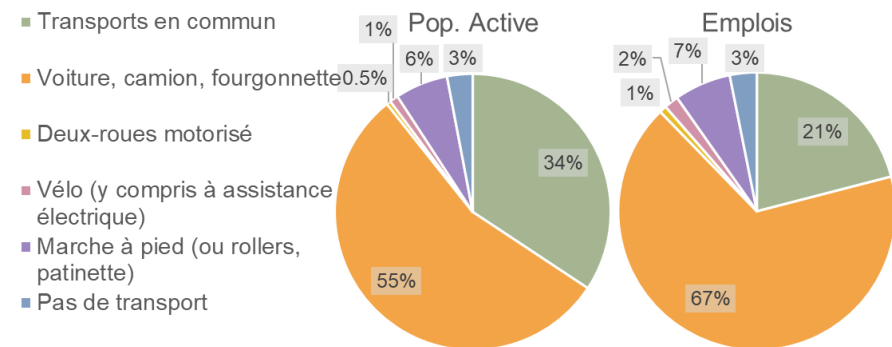
Indicateurs de mobilité - INSEE 2022					
Zone	Population totale	Ratios actifs occupés parmi les 15-64 ans	Nb de pers par ménage	Tx ménag. au moins 1 voit.	Nb Emplois
La Verrière	6 225	60.6%	2.47	76%	2 568
Yvelines	1 470 778	69.8%	2.36	83%	534 614
Région IDF	12 380 964	68.1%	2.25	65%	5 963 054

### Données socio-démographiques à La Verrière – source INSEE

Les déplacements domicile-travail se font majoritairement au sein de la communauté d'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines (60%), le reste des migrations quotidiennes se faisant vers le centre de la métropole de Paris, et les pôles locaux Versailles, Rambouillet, Vélizy.

Ces déplacements se font majoritairement en Véhicule Individuel pour les actifs résidant dans la commune et pour ceux y travaillant avec réciproquement 50% et 63% des recensés en 2020. La part des transports en commun est relativement faible, 37% de la part modale des résidents et 25% des emplois.

L'offre de déplacement dans le quartier étudié repose majoritairement sur le mode routier. Cette prédominance s'explique par l'éloignement du quartier vis-à-vis des principaux pôles urbains de Saint-Quentin-en-Yvelines ainsi que par la proximité immédiate de grands axes de circulation notamment la RN10 et la RD58 qui structurent fortement les mobilités à l'échelle locale et régionale.



Déplacements Domicile-Travail	Parts modales Domicile - Travail - INSEE RP2022					
	La Verrière		Dép. Yvelines		Région ÎdF	
	Résidents	Emplois	Résidents	Emplois	Résidents	Emplois
Transports en commun	34%	21%	33%	20%	43%	44%
Véhicule individuel	55%	67%	54%	66%	39%	41%
Deux-roues motorisé	0.5%	1%	2%	2%	3%	3%
Vélo (y vae)	1%	2%	2%	2%	4%	3%
Marche à pied (et edpm)	6%	7%	5%	6%	7%	7%
Sans Déplacement	3%	3%	4%	4%	3%	3%

### Données de mobilité Domicile-Travail à La Verrière – Source : Insee

## 2.3. ACCESSIBILITE EN TRANSPORTS EN COMMUNS

L'offre de transport en commun desservant le quartier du Bois de l'Étang est aujourd'hui constituée de plusieurs lignes de bus permettant le rabattement vers les gares ferroviaires les plus proches.

- La **gare de La Verrière** située à 1,7 km à l'ouest du quartier du Bois de l'Étang a dernièrement été complètement rénovée et est désormais 100% accessible notamment pour les personnes à mobilité réduite. Elle est desservie par 2 lignes de trains :
  - La ligne du réseau **Transilien N** Paris Montparnasse-Rambouillet avec un service de 42 trains par jour de semaine et une fréquence de 15 minutes en heure de pointe dans chaque sens.
  - Et la ligne **Transilien U** La Défense - La Verrière terminus en gare de la Verrière avec un service de 37 trains par jour et une fréquence de 15 minutes en heure de pointe dans chaque sens.
- La **gare de Trappes** est située à 3,6 km à l'Est du quartier du Bois de l'Étang. Elle est desservie par les lignes **Transilien N et U**.
- La **gare RER de Montigny-le-Bretonneux** est située à 7 km à l'Est du quartier du Bois de l'Étang et est desservie par les lignes N et U, par le **RER C**, par quelques trains de la ligne **TER Centre-Val de Loire entre Paris et Chartres** ainsi que par une trentaine de lignes de bus.

Le rabattement en transport en commun depuis le quartier du Bois de l'Étang vers les gares ferroviaires à proximité est assuré par une ligne de bus structurante (5105) 24h/24 et 7j/7 complétée par plusieurs lignes secondaires. Elles possèdent un arrêt interne au quartier - avenue des Noës, situé à moins de 400m de l'ensemble des habitations.

- La **ligne 5105** entre Bois d'Arcy Méliès-Croix Bonnet et Le Mesnil St-Denis Centre dessert le quartier du Bois de l'Étang selon une amplitude de 5h à 1h et une fréquence variable allant de 30 minutes en période creuse à 6 minutes en heure de pointe. Cette ligne permet de rejoindre selon un itinéraire direct et des temps de parcours attractifs les gares de La Verrière et de Trappes et dans une moindre mesure celle de Montigny-Le-Bretonneux RER.

- La **ligne 5132** entre la gare de La Verrière et la gare de Trappes, selon une amplitude de 7h à 20h et une fréquence de 30 minutes.
- La ligne de desserte scolaire **5188** entre le Collège St François d'Assise de Montigny-le-Bretonneux et Le Mesnil St-Denis,
- La ligne de **Noctilien N162** entre la gare Montparnasse et celle Rambouillet a été nouvellement mise en service en juillet 2024.

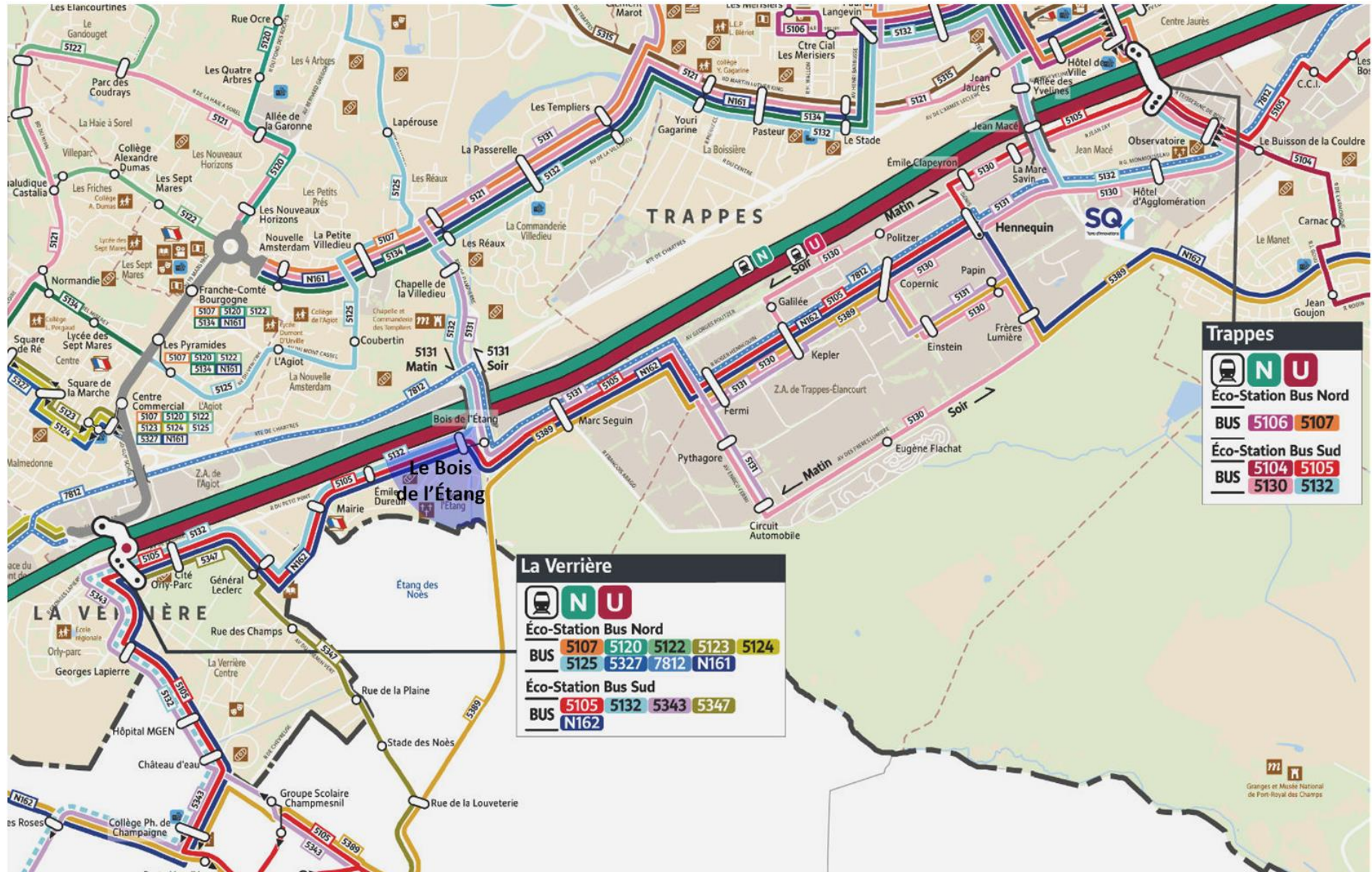
D'autres lignes sont présentes avec des arrêts à proximité du quartier :

- La **ligne circulaire 5131** entre Hennequin et Trappes selon une amplitude de 4h33 à 22h30 et une fréquence d'environ 35 minutes s'arrête au niveau du carrefour des Libertés.
- Deux autres lignes de bus du réseau Transdev ont un arrêt (Marc Seguin) à 300m à l'est du carrefour des Libertés :
  - La ligne **Express 7812** entre Rambouillet et Montigny-le-Bx selon une amplitude de 7h à 20h et une fréquence d'une heure,
  - La **ligne 5389** entre Hanches et Guyancourt avec un service par jour et par sens (le matin vers Guyancourt, le soir vers Hanches).

La desserte en transport en commun du quartier du Bois de l'Étang est relativement efficace vers les pôles multimodaux structurants du territoire, mais elle présente toutefois quelques limites :

- Les **liaisons nord-sud** sont impactées par les congestions routières existantes au niveau du pont de la Villedieu qui nuisent à leurs performances ou imposent des ruptures de charge. De fait les principales liaisons TC sont orientées est-ouest.
- Les **cheminements en modes actifs** vers les arrêts de bus sont incomplets notamment aux niveaux des franchissements de la RD58,
- La **position de l'arrêt de bus Bois l'Étang** pourrait être plus centrale dans le quartier pour optimiser sa couverture géographique en TC.
- Le **regroupement des différents arrêts de bus** présents dans le quartier favoriseraient les correspondances et la desserte par des nouvelles lignes.

La carte présentée ci-dessous présente les principales offres de transports en communs à proximité du quartier.



Carte de desserte en transport en commun – source <https://www.saint-quentin-en-yvelines.fr/mobilites/>

## 2.4. ACCESSIBILITE EN MODES ACTIFS

### 2.4.1. Aménagements de mobilités actives

Le quartier du Bois de l'Étang présente certains aménagements pour la mobilité active en son sein. Un réseau d'allées piétonnes parcourt les différents bâtiments et permettent un accès aux différents équipements présents dans le quartier (terrains de sports, commerces, écoles).

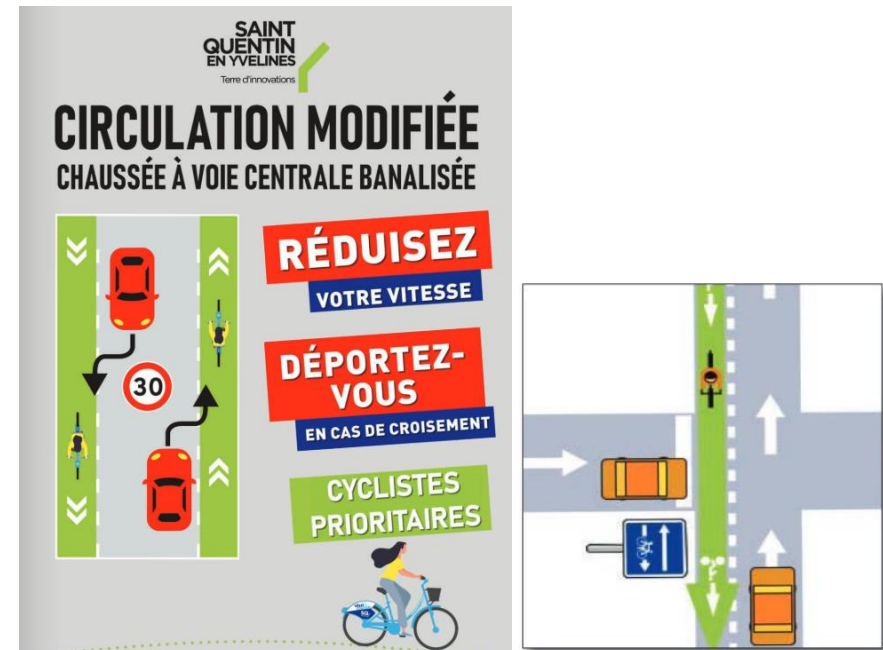
Certains aménagements sont parfois dégradés significatifs d'un usage intensif et d'une nécessité d'entretien et de rénovation (trous dans le revêtement, remplacement du mobilier urbain, ...). Certains aménagements ne sont plus aux normes comme notamment la liaison entre l'avenue des Noës et le pont de la Villedieu (RD58) qui ne présente pas d'accès pour les vélos et les PMR.



Aménagements urbains dégradés ou datés à réover

Certains secteurs du quartier ont été cependant aménagés plus récemment, notamment au niveau de la rue du Bois, avec la présence d'aménagements plus qualitatifs : des traversées piétonnes larges protégées par des ralentisseurs, des plateaux surélevés et quelques Bandes d'Éveil et de Vigilance. Les cheminements piétons protégés par des barrières et des potelets pour limiter la circulation et le stationnement des véhicules. Aux niveaux de certaines zones de danger, les revêtements de la chaussée ont été adaptés aux usages.

De plus, l'itinéraire depuis le quartier du Bois de l'Étang vers la gare de La Verrière prévu au Schéma directeur cyclable de SQY a été aménagé fin 2024 sous la forme d'une chaussée à voie centrale banalisée (CVCB – ou chaussidou) à titre expérimental le long de l'avenue des Noës et de l'avenue de la gare et d'un double sens cyclable le long de la rue du Petit Pont.



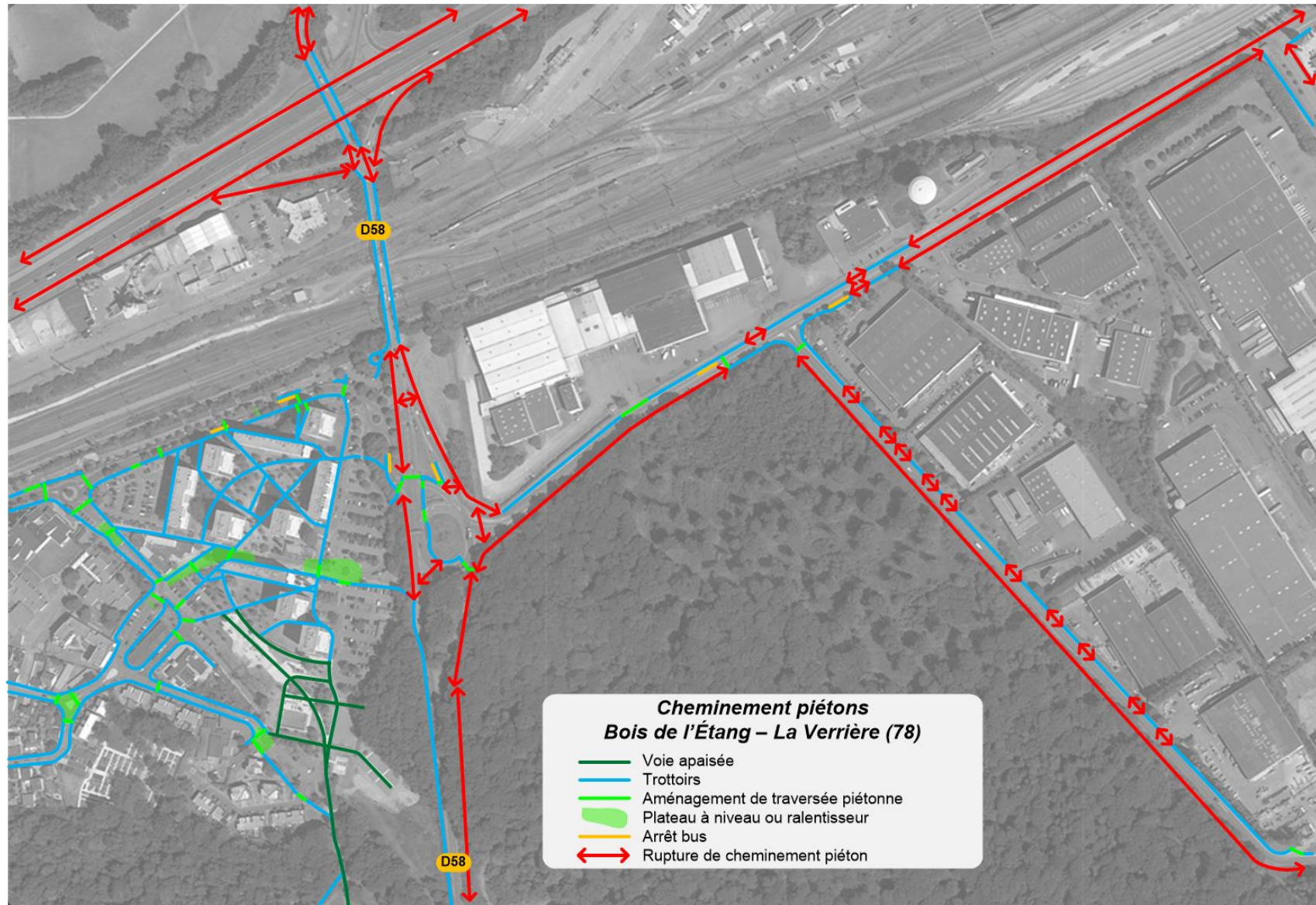
Communication pour la mise en place de la CVCB av. des Noës et de la Gare et du contre sens cyclable sur la rue du Petit Pont – La Verrière Magazine juin 2024

### Aménagements qualitatifs au niveau de la rue du Bois et avenue des Noës

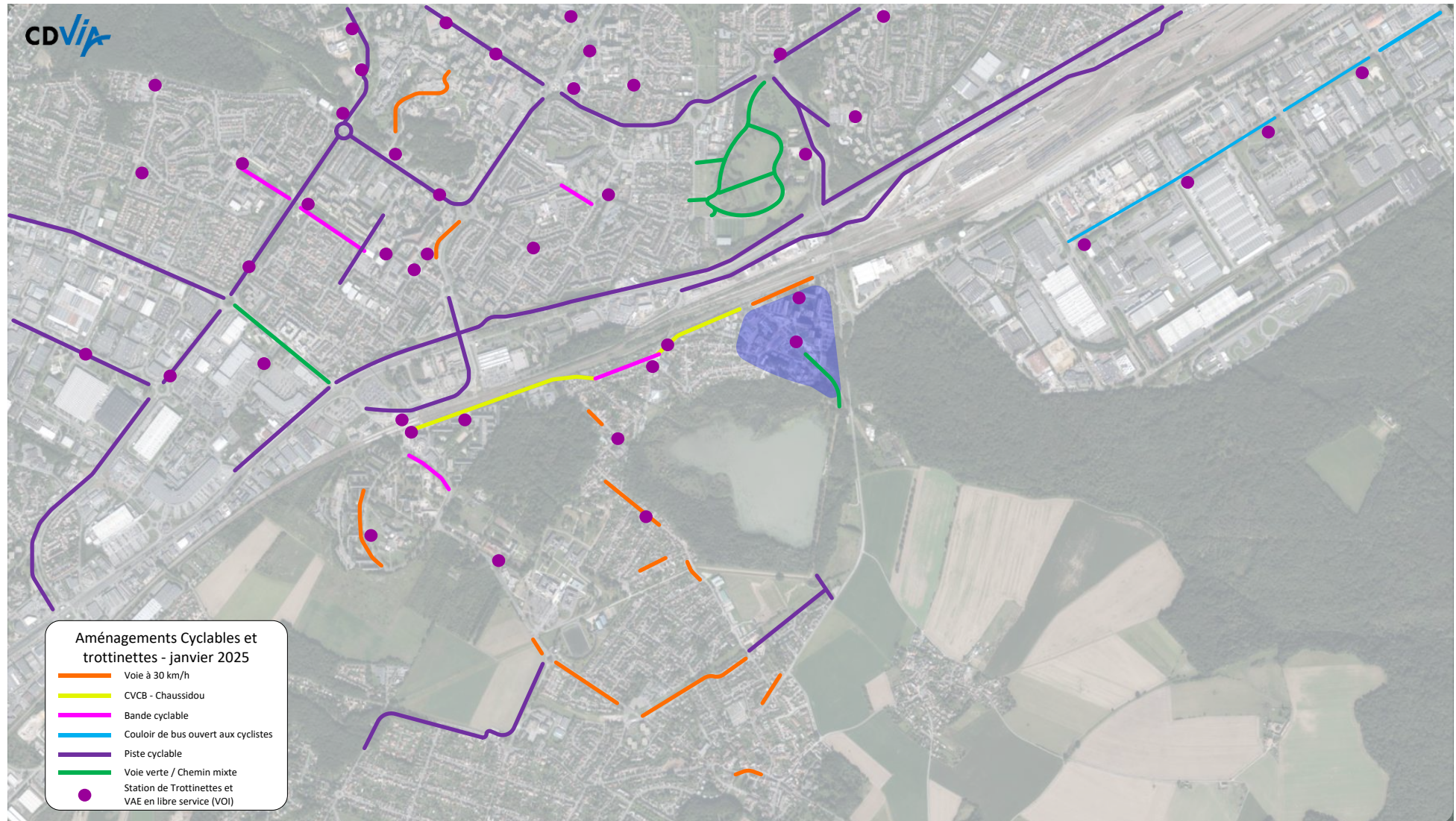
Enfin, un service de mobilité active en libre-service est mis en place sur le territoire de Saint-Quentin-en-Yvelines, désormais opéré par VOI Technology depuis le 30 janvier 2025 incluant en plus des trottinettes électriques une flotte de vélos à assistance électrique. Plusieurs zones de stationnement pour ces trottinettes électriques et les vélos à assistance électrique en libre-service sont présentes dans le quartier.



Les cartes suivantes indiquent les aménagements piétons et cyclables à proximité du quartier du bois de l'Étang.



Cheminements et aménagements piétons



Cheminements et aménagements cyclables

## 2.4.2. Continuités des cheminements

Le quartier est connecté principalement :

- À l'Ouest, le long de l'avenue des Noës et via le réseau de voies communales à trafic limité, vers la mairie et la gare de La Verrière – de nouveaux aménagements ont été réalisés fin 2024 avec une chaussée à voie centrale banalisée le long de l'avenue des Noës, de l'avenue de la Gare et un contre sens cyclable au niveau de la rue du Petit Pont;
- Au Sud, vers l'Étang des Noës et son parc.



Continuité vers l'Étang des Noës

Du côté Est, la RD58 présente de nombreuses discontinuités piétonnes et cyclables :

- Le carrefour des Libertés (RD58 et avenue Politzer) est aménagé avec quelques traversées piétonnes mais celles-ci s'interrompent au milieu du carrefour au niveau de l'arrêt de bus dans le sens vers la Villedieu sans permettre la traversée complète de la RD58. La traversée au Sud n'aboutit sur aucune continuité piétonne le long de la RD58 sud ou à l'Est le long de l'avenue Politzer.



Ruptures piétonnes Carrefour des Libertés

- Vers le Sud, aucun cheminement piéton ou cyclable n'est aujourd'hui présent pour accéder au centre du Mesnil-St-Denis et au hameau de Rodon, ni plus loin malgré la liaison douce Le Mesnil / Chevreuse mis en place par la communauté de communes de la Haute Vallée de Chevreuse.



#### Ruptures d'aménagements piétons et cyclables RD58 vers le Sud

- Vers l'Est, l'avenue Politzer ne présente aucun cheminement piéton ou cyclable depuis le carrefour des Libertés jusqu'à l'arrêt de bus Marc Seguin pourtant à proximité.



#### Ruptures d'aménagements piétons et cyclables Avenue Politzer RD58 vers l'Est

- Au nord, le pont de la Villedieu dispose de bordures très étroites peu sécurisées et impraticables pour les vélos, les poussettes et les PMR. Plus loin au Nord, le diffuseur de la RN10 ne présente pas non plus d'aménagement piétons ou cyclables permettant la liaison avec la piste cyclable de chaque côté de la RN10, ni avec les aménagements cyclables présent au Nord de la RN10 dans les quartiers d'Élancourt, Trappes et Maurepas.

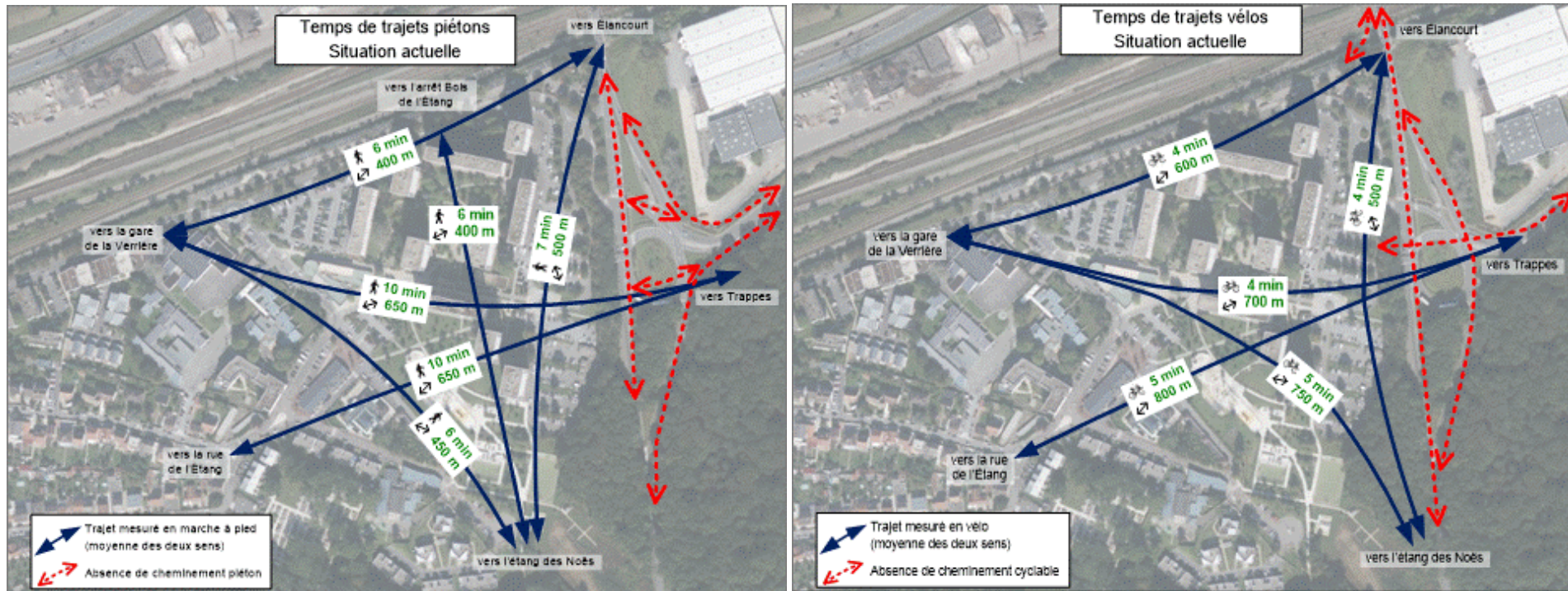


#### Ruptures d'aménagements piétons et cyclables côté Nord (pont de la Villedieu et Carrefour des Libertés au-dessus, diffuseur RN10 en-dessus)

L'absence de continuité piétonnes et cyclables le long de la RD58 rend ainsi très hostile et inconfortable son usage pour les modes actifs (piétons, vélos et EDPM).

### 2.4.3. Évaluation des itinéraires de mobilité active à travers le quartier

Divers temps de trajets piétons et vélos ont été relevés en traversée du quartier selon les principales orientations. Ils figurent sur les schémas en page suivante.



Schémas des temps de trajets piétons et vélos actuels en traversée du quartier

On observe que la RD58 forme aujourd'hui un important obstacle aux déplacements piétons et cycles avec une absence d'aménagement. Les traversées du quartier d'Est en Ouest sont ainsi fortement pénalisées.

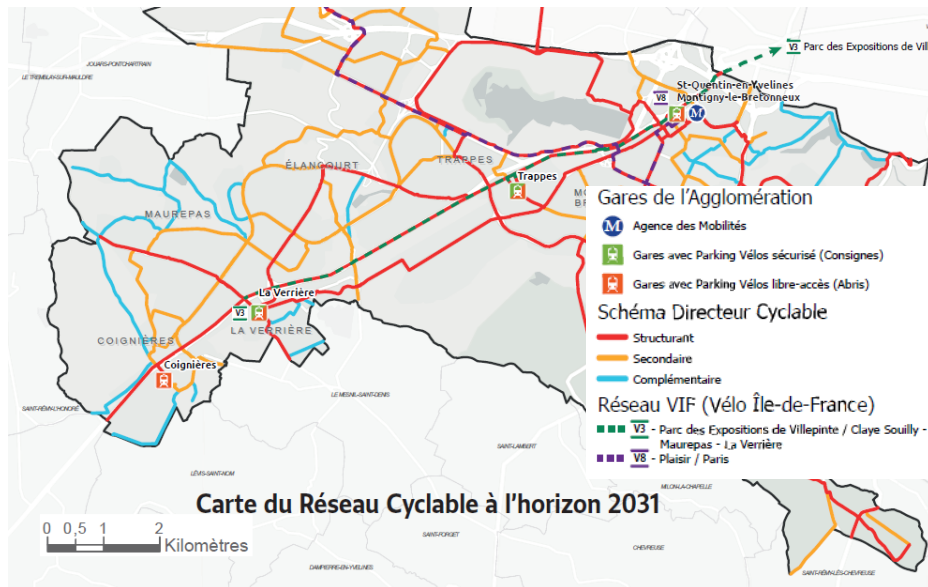
On note également que les cheminements piétons et cycles le long de la RD58 depuis le pont de la Villedieu jusqu'au niveau du Bois de la Défoncée et de l'Étang des Noës sont aujourd'hui difficiles, pénalisant les temps de traversées du Nord au Sud.

Seul les cheminements piétons internes au quartier entre l'avenue des Noës et l'Étang des Noës s'effectuent relativement facilement sans pénaliser les temps de parcours.

## 2.4.4. Projets du territoire pour améliorer les circulations actives

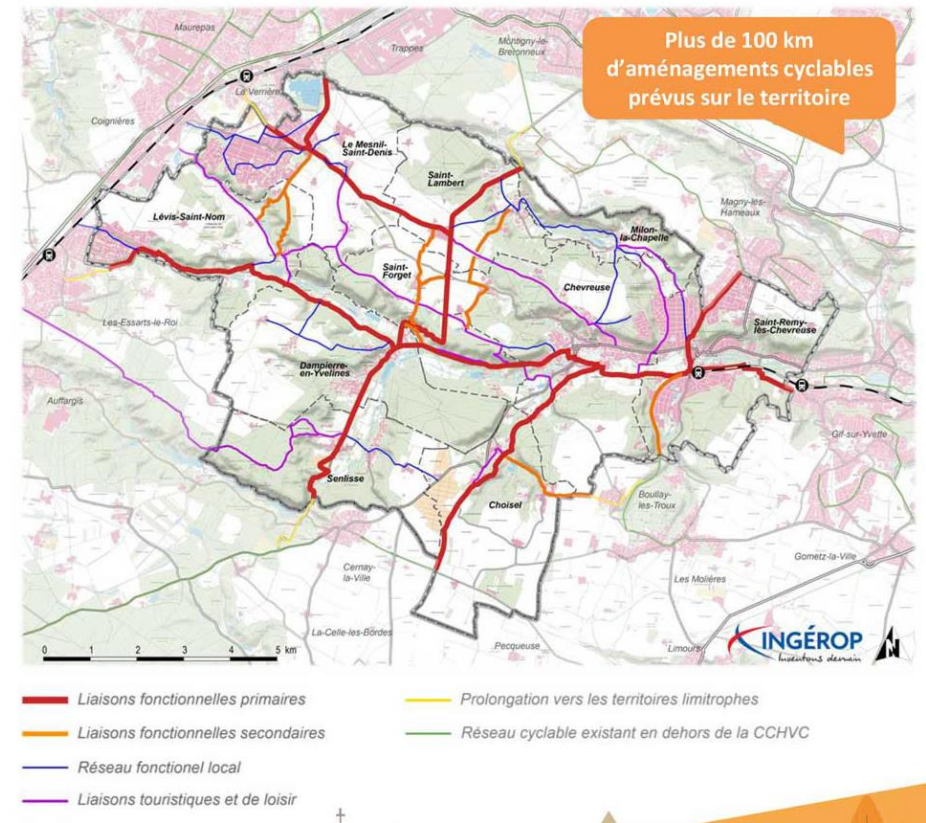
Pour améliorer les continuités modes actifs, plusieurs projets sont à noter :

La Communauté d'Agglomération de Saint-Quentin en Yvelines (SQY) a pour projet une piste cyclable sur la rive nord de l'av. Politzer.



Carte du réseau cyclable à l'horizon 2031 – source : Communauté d'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines (2023)

Le schéma directeur cyclable de la communauté de communes de la Haute Vallée de Chevreuse prévoit également une liaison fonctionnelle primaire le long de la RD58 à l'Est de l'Etang des Noës vers le sud à travers la commune du Mesnil St Denis.



Carte du réseau cyclable à l'horizon 2031 – source : Communauté de commune de la Haute Vallée de Chevreuse (2022)

Le département des Yvelines a le projet de réaliser un cheminement pour les modes actifs le long de la RD58 depuis le Sud à Mesnil-St-Denis et jusqu'au Nord en traversée de la RN10 et du faisceau ferré et vers la ligne V3 du réseau Vélo Ile de France (ex RER Vélo ou Réseau Express Vélo). Ces aménagements ont été inscrits au schéma directeur cyclable structurant des Yvelines en tant que liaisons du quotidien. L'aménagement de cette continuité est notamment un des objectifs des projets de réaménagement du pont de la Villedieu et du carrefour des Libertés. Les continuités de cet itinéraire plus au Sud vers le Mesnil St Denis ou plus au Nord vers Élancourt ne sont pas reportées.

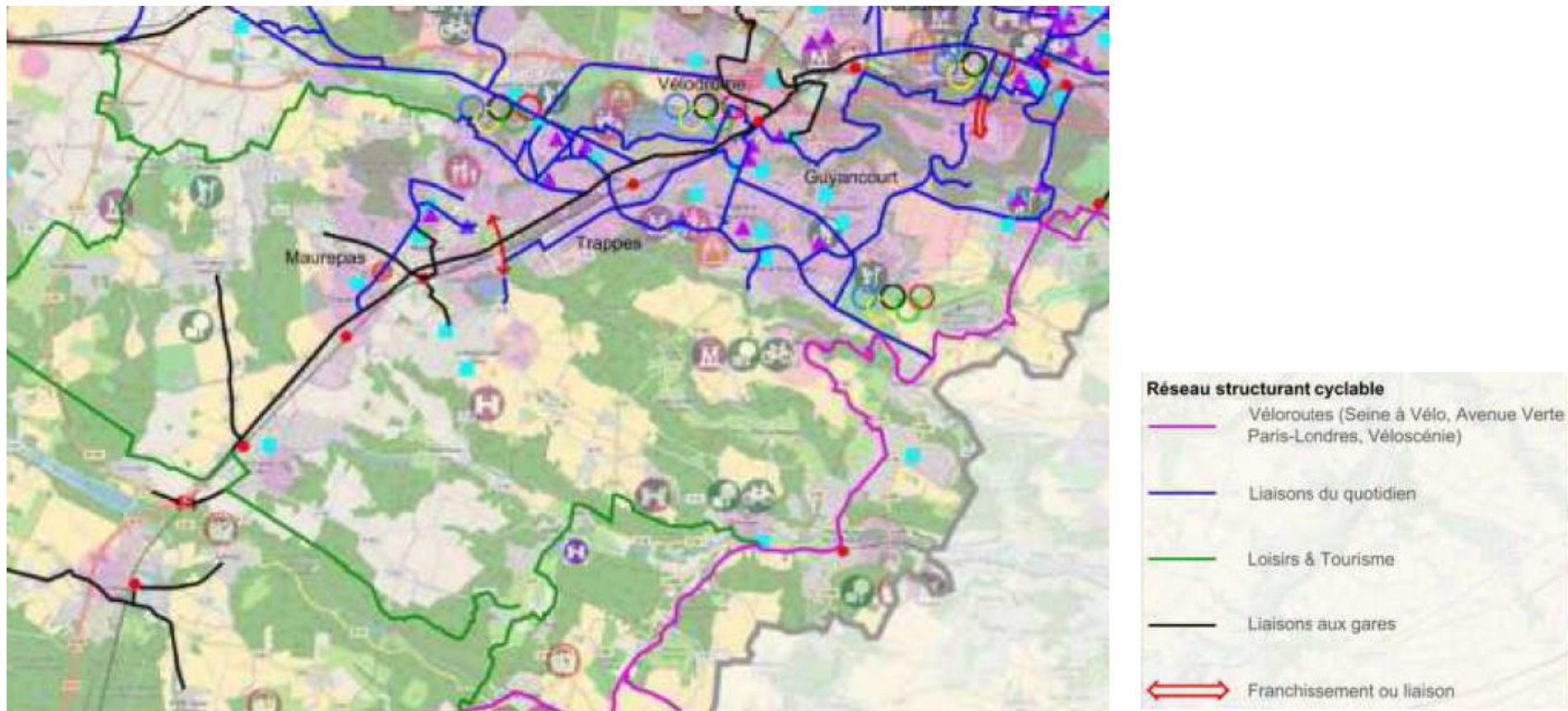
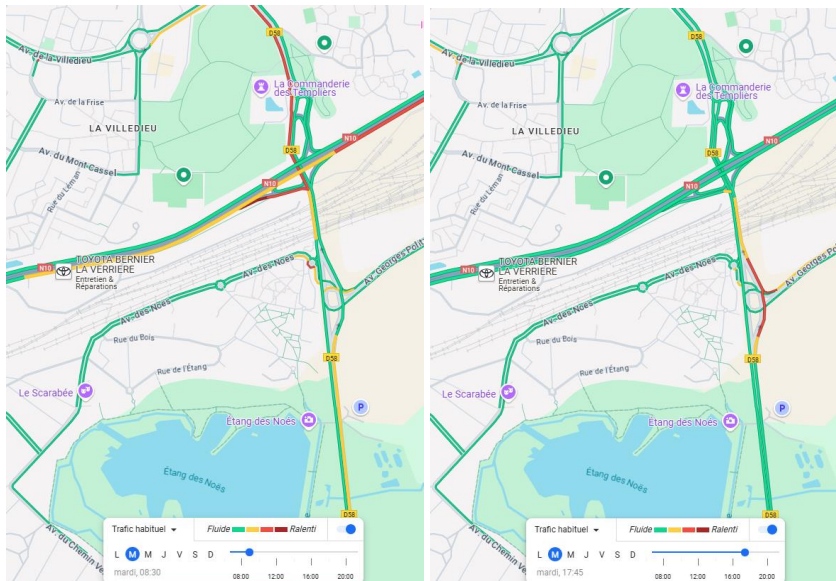


Schéma directeur cyclable structurant des Yvelines – Annexe 2 de la délibération du 22 avril 2022

## 2.5. ACCESSIBILITE ROUTIERE

L'étude reprend les éléments d'analyse de l'étude de circulation sur le quartier du Bois de l'Étang réalisée par IRIS Conseil pour Saint-Quentin-en-Yvelines en octobre 2024 – voir en annexe.

### 2.5.1. Conditions de circulations actuelles



Conditions d'accessibilité routière en heure de pointe (du matin à gauche et du soir à droite)

Le matin, les conditions de circulation sur la RD58 sont dégradées puisque l'important flux en provenance du Nord et notamment de la RN10 et en direction de la ZATE au carrefour des Libertés entraîne des congestions au niveau du pont de la Villedieu. En effet, un flux important de véhicules sort de la RN10 en provenance de l'Ouest. Ce flux entre en conflit avec le flux Nord-Sud sur la RD58 créant ainsi des ralentissements.



HPM : congestions sur la RD58 à l'intersection avec la bretelle de sortie RN10 depuis l'Ouest

En direction du Nord, les conditions de circulation sur la RD58 sont plus satisfaisantes en HPM. Cependant, au niveau du quartier Bois de l'Étang, des remontées de file sont visibles au carrefour des Libertés. Celles-ci peuvent s'allonger jusqu'au giratoire d'accès Nord au quartier Bois de l'Étang et peuvent créer des congestions sur les autres branches.



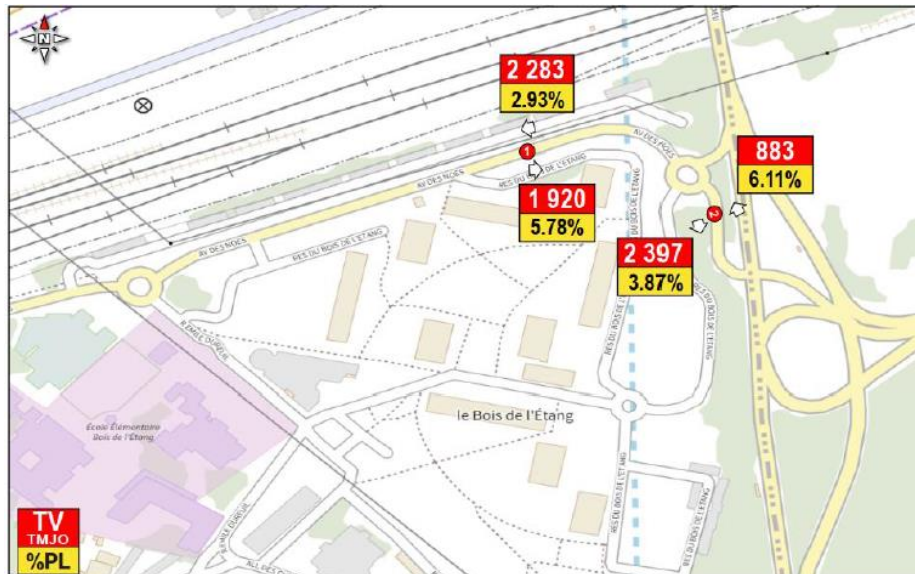
HPM : congestions sur la RD58 et dans le quartier Bois de l'Étang

Le soir, les problèmes de circulation sont moins importants, avec un étalement horaire de la période de pointe entre les activités. On note tout de même une congestion à l'HPS dans le sens inverse à celle du matin, au niveau du carrefour des Libertés depuis l'avenue Georges Politzer en sortie de ZATE vers la RN10 via le pont de la Villedieu. En effet, le fort trafic couplé au phasage des feux entraîne des remontées de file pouvant être conséquente au fur et à mesure du temps.

### 2.5.2. Comptages automatiques

Des comptages automatiques ont été réalisés par IRIS Conseil entre le mercredi 22 novembre 2023 et le mercredi 29 novembre 2023.

Le premier comptage se situe sur l'Avenue des Noës - Vers Rue Emile Dureuil (Sud-Ouest), et le deuxième poste de comptage se situe sur l'Avenue des Noës - Vers D58 (Sud-Est).



Comptages automatiques sur le quartier du Bois de l'Étang

#### Poste 1 : Avenue des Noës - Vers Rue Emile Dureuil (Sud-Ouest)

Le niveau de trafic moyen journalier (TMJO) sur l'avenue des Noës est d'environ 4200 véh/j. En ce qui concerne le pourcentage de poids lourds (%PL), il y a une différence entre les deux sens de circulation. Dans le sens 1 (Est – Ouest), le % PL est de 2.93%, tandis que le sens 2 (Ouest – Est) le %PL est de 5.78%. Cela montre que le trafic en provenance de l'Ouest (637 PL) a une proportion légèrement plus élevée de poids lourds par rapport au trafic en provenance de l'Est (550 PL). Il s'agit principalement de bus qui desservent le quartier.

#### Poste 2 : Avenue des Noës - Vers D58 (Sud-Est)

On recense 2 397 véhicules par jour en direction du carrefour des Libertés contre moins de 1 000 véhicules par jour dans le sens opposé (883 véh/j). Cela vient du fait qu'il existe une seconde entrée plus au Nord sur la RD58 en amont du carrefour des Libertés et donnant sur le giratoire d'accès Nord au quartier Bois de l'Étang. Le taux de PL de 4,0% est lié à la présence des bus sur l'avenue des Noës.

Trafic journalier :

- *Trafic faible* : moins de 2 500 véhicules/jour,
- *Trafic limité* : entre 2 500 et 5 000 véhicules/jour,
- *Trafic modéré* : 5 000 à 10 000 véhicules/jour,
- *Trafic significatif* : 10 000 à 15 000 véhicules,
- *Trafic élevé* : supérieur à 15 000 véhicules.

### 2.5.3. Comptages directionnels

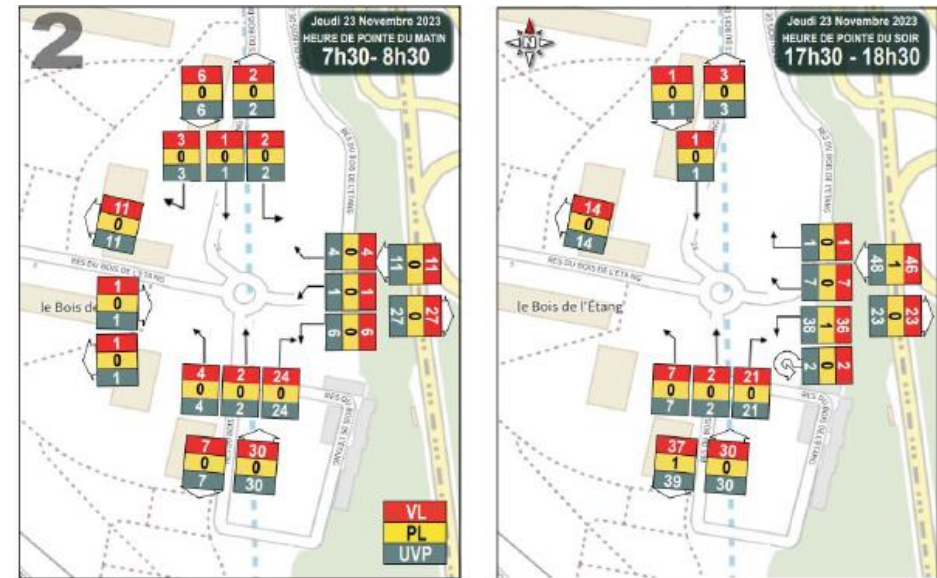
Des comptages directionnels ont été réalisés le jeudi 23 novembre 2023 entre 7h00 et 9h00 et entre 17h00 et 19h00.

#### Carrefour 1 : Avenue des Noës x Rue Emile Dureuil



Ce giratoire supporte une circulation relativement faible, principalement sur les deux branches de l'avenue des Noës.

#### Carrefour 2 : Résidence du Bois de l'Étang



Les trafics observés sur ce carrefour sont faibles le matin et le soir.

### Carrefour 3 : Avenue des Noës x Résidence du Bois de l'Etang x Vers D58 x Bretelle de sortie de D58

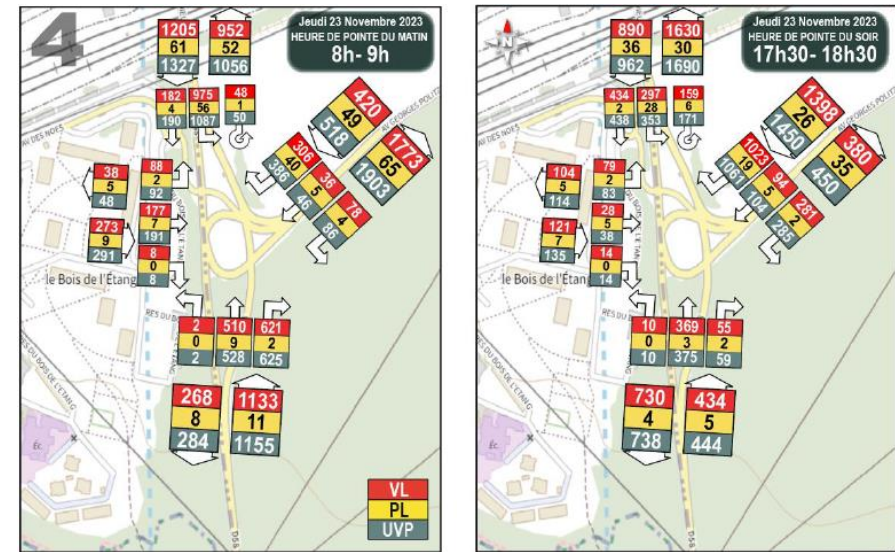


Ce giratoire supporte une circulation relativement faible.

Le matin, le mouvement filant depuis l'avenue des Noës - RD58 vers le carrefour des Libertés est prédominant (246 uvp/h, 58% du trafic). Le mouvement de tourne-à-droite depuis la RD58 Nord est faible (53 uvp/h, 11% du trafic) et n'est pas gêné par un autre mouvement.

Le soir, les véhicules se dirigent majoritairement vers l'avenue des Noës (265 uvp/h, 55% du trafic) et proviennent principalement de deux entrées différentes : la RD58 Nord (139 uvp/h, 29% du trafic) et par la RD58 Sud (110 uvp/h, 23% du trafic).

### Carrefour 4 : Carrefour des Libertés (D58 x Avenue des Noës x G. Politzer)



Comparativement aux précédents carrefours, la charge supportée par le carrefour des Libertés est bien plus importante le matin (3 003 uvp/h) comme le soir (3 003 uvp/h). On observe des trafics d'échange entre l'axe structurant nord sud vers la RN10 au nord et les différents axes de desserte à l'est et à l'ouest. A l'est, l'avenue Politzer dessert un parc d'activités avec une pointe entrante le matin et sortante le soir. Les trafics y sont beaucoup plus forts que les voies à l'ouest qui ne desservent que le quartier résidentiel avec un sens de pointe inverse : sortant le matin et entrant le soir.

Le matin, la majorité du trafic se dirige vers l'avenue Georges Politzer (1 903 uvp/h, 58% du trafic) menant au centre de l'agglomération de SQY et longeant la zone d'activités de Trappes-Elancourt (ZATE). Les mouvements principaux sur cette intersection sont le tourne-à-gauche depuis la RD58 Nord (1087 uvp/h, 33% du trafic) et le tourne-à-droite depuis la RD58 Sud (625 uvp/h, 19% du trafic).

Le soir, l'avenue Georges Politzer devient émettrice de trafic (1 450 uvp/h, 48% du trafic) avec principalement des mouvements de tourne-à-droite (1 061 uvp/h, 35% du trafic), de tourne-à-gauche (285 uvp/h, 9% du trafic) et des

mouvements en TD (104 uvp/h, 3% du trafic). Dans une moindre mesure, des mouvements filants importants sont également relevés : 438 uvp/h, 15% du trafic, du Nord au Sud et 375 uvp/h, 12% du trafic, du Sud au Nord.

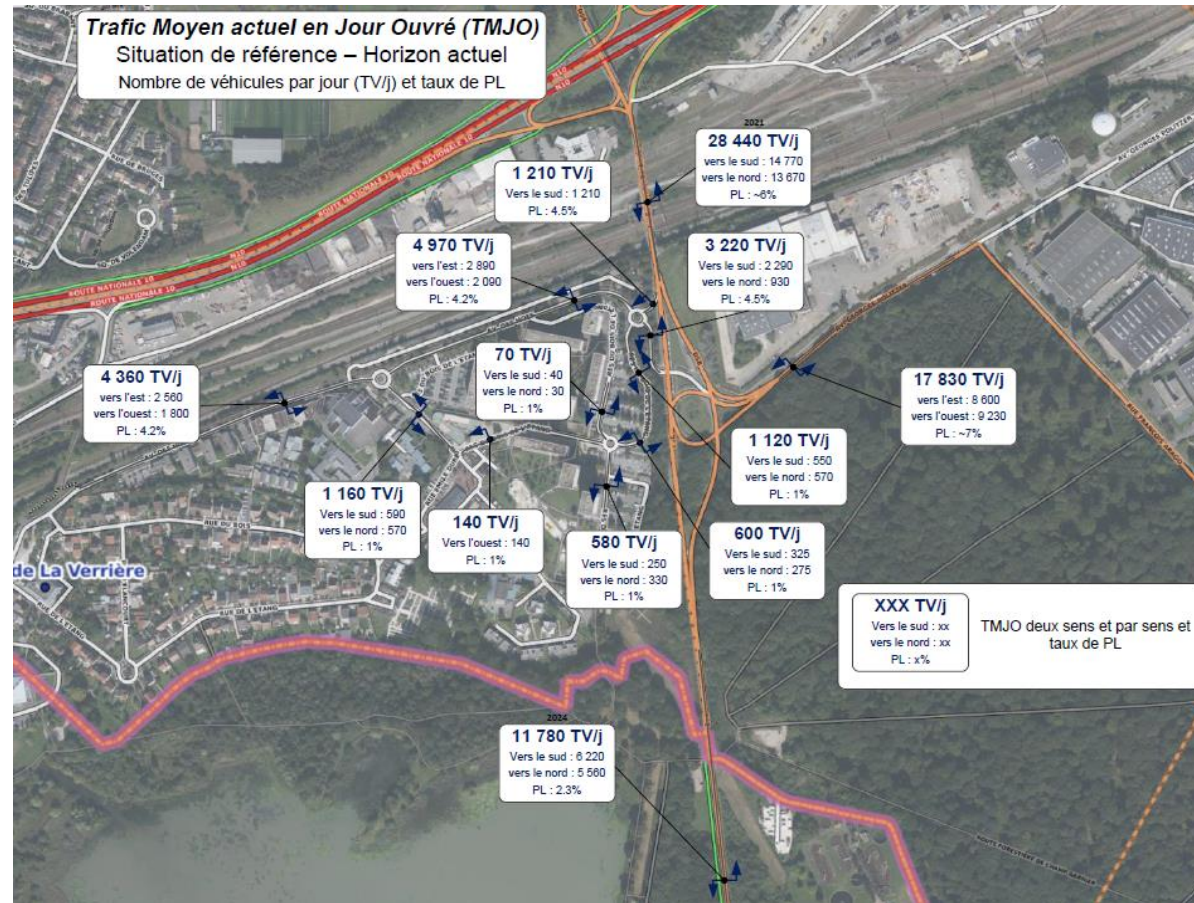
#### 2.5.4. Modélisation de trafic en situation actuelle

L'étude réalisée par IRIS présente les simulations statiques et dynamiques des trafics sur le secteur de l'étude à l'heure de pointe du matin et du soir d'un jour ouvré.

Le fonctionnement des 4 carrefours enquêtés en directionnel est ensuite analysé avec calcul des réserves de capacité pour chacune des branches en heure de pointe du matin et du soir.

#### 2.5.5. Trafics moyens journaliers ouvrés

La carte ci-dessous présente les trafics moyens journaliers ouvrés qui ont pu être récoltés par CDVIA de différentes sources (CD78, SQY, projets et études à proximité) après mise en cohérence entre elles.



Carte des trafics moyens journaliers ouvrés et taux de poids lourds en situation actuelle (recueil et mise en cohérence de différentes sources par CDVIA)

## 2.6. STATIONNEMENT

Un relevé de stationnement a été fait en 2017 sur l'ensemble du périmètre du projet de Rénovation Urbaine du Bois de l'Étang. Il avait été recensé 772 places sur le périmètre actuel. Un relevé complémentaire a été effectué par CDVIA en 2024 sur environ 150 places autour des places récemment implantées avenue des Noës à proximité des nouveaux commerces.

Au total, il y a aujourd'hui 742 places de stationnement licites et gratuites sur le périmètre de l'opération, dont une dizaine de places de livraisons et une quinzaine de places réservées. De plus 138 box garages sont présents dans le quartier.

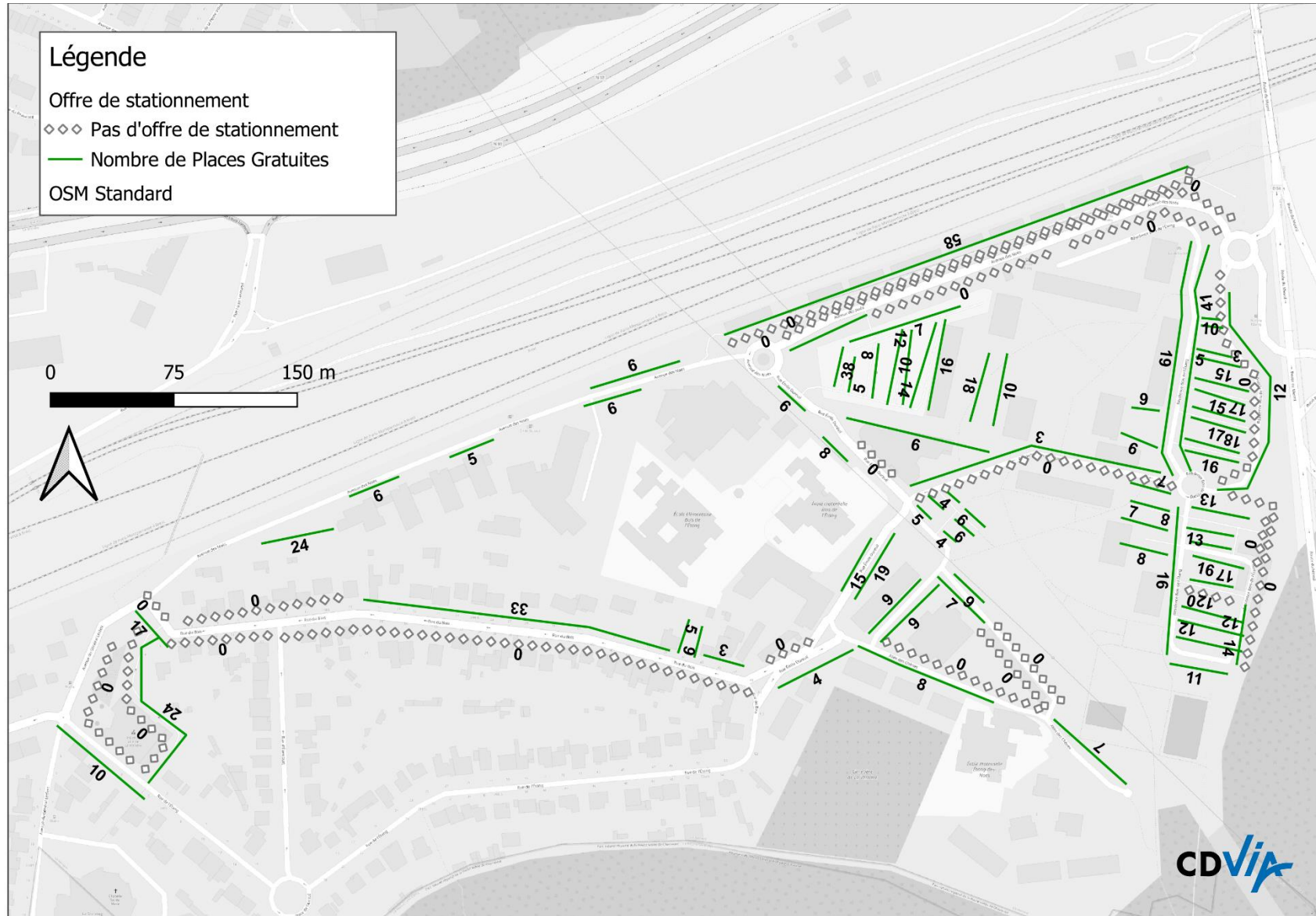
À proximité du quartier, une centaine de places de stationnement est disponible à l'Ouest du quartier, le long de l'avenue des Noës et de la rue du bois vers la mairie de La Verrière.

Le taux de congestion moyen observé sur l'ensemble du quartier du Bois de l'Étang est de 80%. En 2017, il est observé 46% de l'offre de stationnement occupés par des véhicules qui n'ont pas bougés entre 6h et 20h soit une occupation de près de 60% du temps d'occupation des places. Ce taux est relativement important en termes de consommation d'espace public. Les stationnements visiteurs correspondent à 4% de l'offre, et les stationnements résidentiels avec un mouvement sur 24h correspondent à 31% de l'offre.

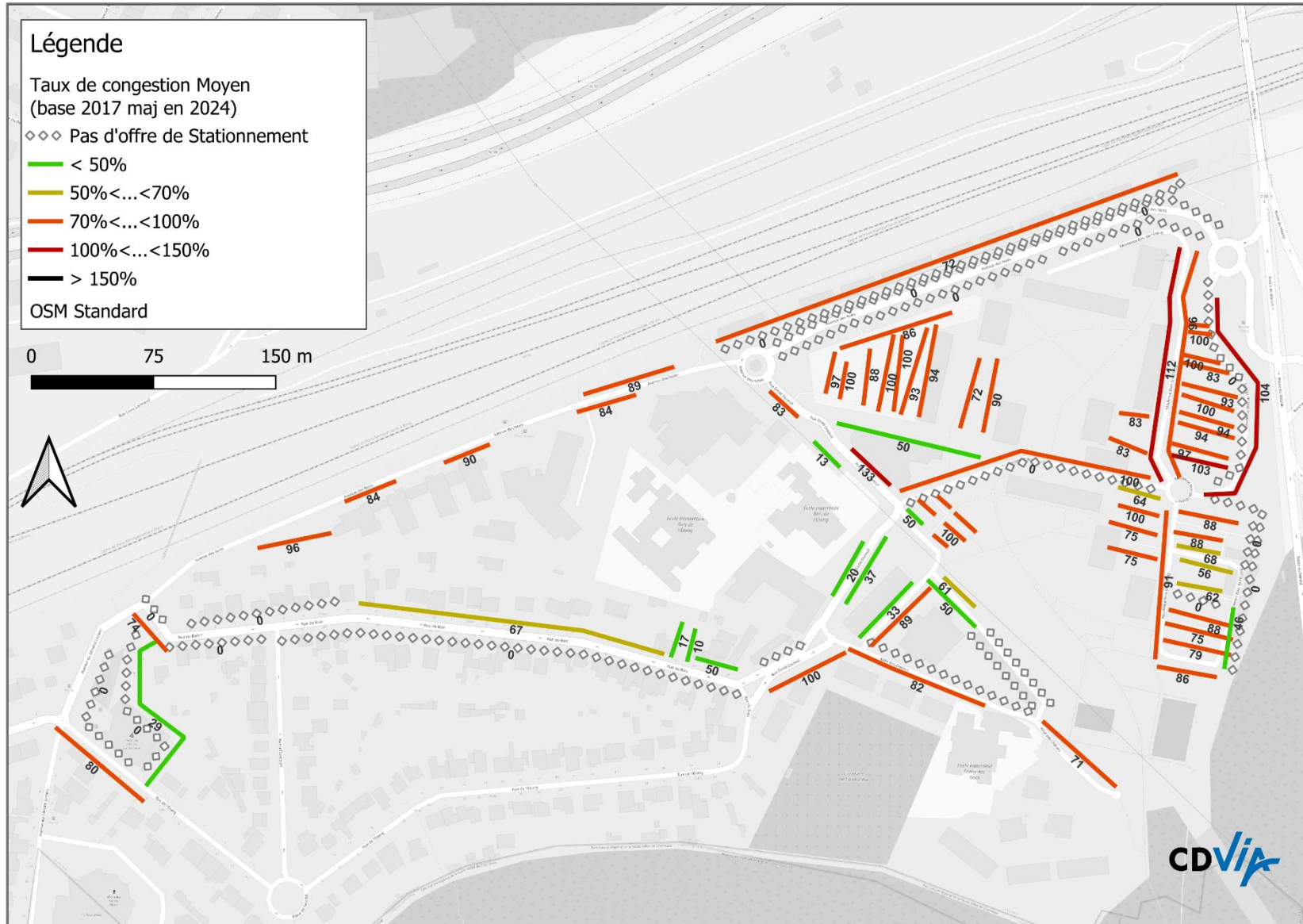
Par ailleurs, le taux de rotation observé en 2017 dans le quartier est relativement faible (moins de 1,3 rotation par place).

Les places de parkings le long de la RD58 sont les plus saturées avec un taux de congestion atteignant 100%. Très peu de places sont disponibles sur cette zone en 2017 tout au long de la journée et il y est observé une quarantaine de véhicules stationnés sur des emplacements illicites.

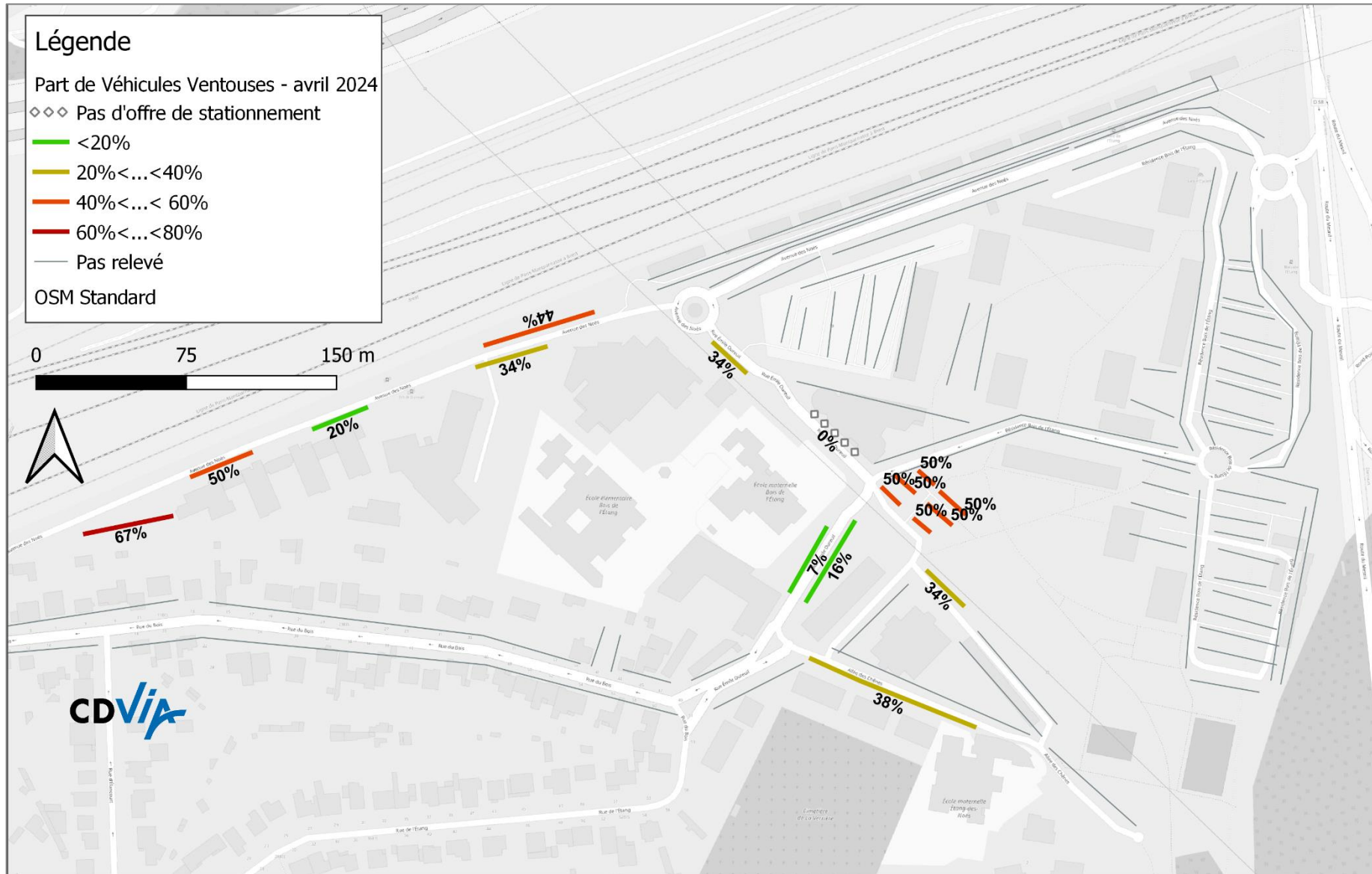
Le long de l'avenue des Noës, au niveau des nouveaux commerces, il n'est pas observé de congestion au niveau du stationnement. Le taux de stationnement de plus de 24h est de 15% - inférieur à la moyenne sur l'ensemble du quartier, indiquant ainsi une meilleure rotation que sur le reste du quartier.



Offre de stationnement actuelle – quartier du Bois de l'Étang



Taux de congestion de l'offre de stationnement – quartier du Bois de l'Étang



Pourcentage de véhicules statiques entre 6h et 20h observation en 2024 – quartier du Bois de l'Étang

## 2.7. BILAN DU DIAGNOSTIC ET ENJEUX

Le quartier Bois de l'Étang est aujourd'hui un quartier fortement enclavé entre divers espaces : des infrastructures de transports routiers, ferroviaires, et d'énergie principalement au Nord, des espaces naturels au Sud (Étang des Noës et Bois de la Défonce). Il se trouve par ailleurs à la transition entre l'espace urbain de La Verrière à l'Ouest et la zone d'activité de Trappes-Élancourt à l'Est.

Les transports en commun desservant aujourd'hui le quartier sont principalement constitués de 3 lignes de bus sur l'avenue des Noës situées au Nord du quartier. Elles permettent le rabattement vers les gares de La Verrière à l'Ouest et Trappes à l'Est desservies par les lignes de Transiliens N et U. D'autres lignes de bus sont à proximité du quartier, mais elles sont aujourd'hui difficilement accessibles car elles nécessitent de traverser le carrefour des Libertés qui manque d'aménagements sécurisés pour les piétons et les cycles.

Les aménagements internes au quartier du Bois de l'Étang offrent des cheminements relativement sécurisés pour les piétons, mais ils sont cependant très minéraux et routiers, et souvent usés et dégradés. Des continuités sont présentes vers le centre de la Verrière à l'Ouest et vers l'Étang des Noës au Sud. Néanmoins dans les autres directions, les aménagements piétons sont très peu développés notamment en traversée des grandes infrastructures (au Nord : faisceau ferroviaire et RN10, à l'Est : RD58) ou en porosité avec les espaces non urbains : ZATE à l'Est et Bois de la Défonce au Sud, ce qui limite fortement les continuités.

Aujourd'hui, le réseau cyclable structurant à proximité du quartier est seulement constitué par une liaison à l'ouest jusqu'à la gare de La Verrière composée d'une Chaussée à Voie Centrale Banalisée (ou chaussidou) le long de l'avenue des Noës et de l'avenue de la Gare et d'un contre-sens cyclable rue du Petit Pont. Plusieurs projets prévoient également des continuités Nord-Sud (doublement du pont de la Villedieu et aménagement d'une piste cyclable le long de la RD58 depuis le Mesnil-St-Denis au Sud jusqu'à la ligne V3 du réseau régional VIF le long de la RN10 au Nord) et vers l'Est (requalification du carrefour des Libertés et aménagement cyclable de l'avenue Politzer dans le cadre du Schéma Directeur de Saint-Quentin-en-Yvelines).

Le réseau routier desservant le quartier du Bois de l'Étang est essentiellement orienté à l'Est vers la RD58 qui permet de rejoindre facilement la RN10 au Nord, l'avenue Georges Politzer à l'Est et la RD13 au Sud, traversant la vallée de Chevreuse. A l'Ouest, le réseau communal de la Verrière par l'avenue des Noës permet une liaison apaisée avec la gare de La Verrière.

Les conditions de circulation à l'HPM sont dégradées à la sortie du quartier sur la RD58. En effet, les trafics importants observés sur la RD58 en transit depuis la RN10 entraînent des congestions aux périodes de pointe au niveau du pont de la Villedieu et du carrefour des Libertés, ce qui génèrent notamment des remontées de file importantes visibles jusque sur l'avenue des Noës.

A l'HPS, il s'agit des trafics de transit depuis la RD58 vers la RN10, entraînant des congestions au niveau du pont de la Villedieu et du carrefour des Libertés sur l'avenue Georges Politzer qui est soumis à des conditions de circulation dégradées. A l'exception de ces points durs, la circulation dans le quartier Bois de l'Étang s'effectue sans difficulté.

Le diagnostic indique une offre de stationnement en surface très importante dans le quartier principalement située sur la façade Est avec la RD58. Cette façade est saturée tout au long de la journée et on y observe du stationnement illicite gênant. Le taux de rotation est par ailleurs faible avec une part très importante de stationnement de plus de 24h sur la zone (46% des places). Le stationnement en surface renforce l'enclavement du quartier en augmentant les distances à parcourir jusqu'aux zones voisines.

Les principaux enjeux identifiés pour le renouvellement du quartier sont :

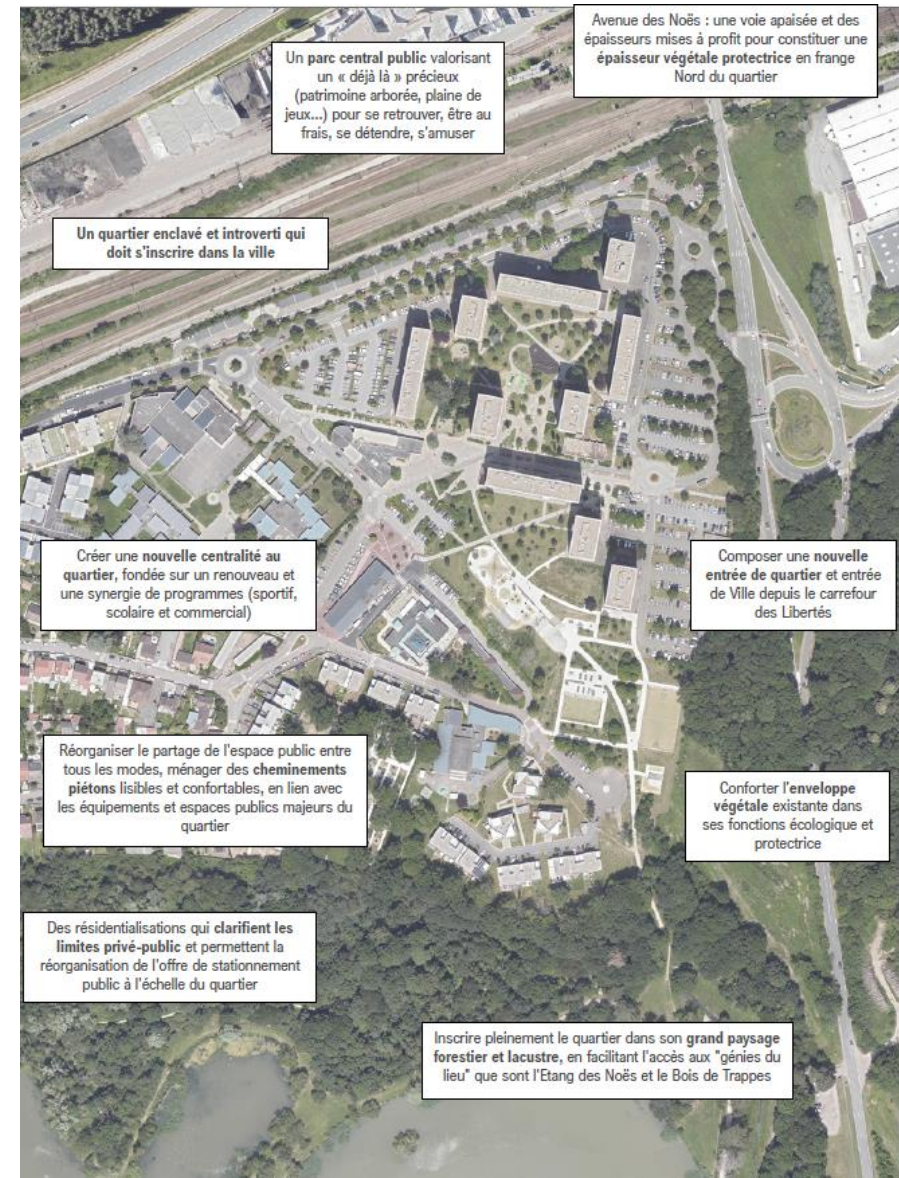
- Une amélioration des connexions du réseau viaire local à la RD58 et dans la continuité à la RN10,
- Un apaisement des voies locales et le renforcement de la lisibilité de l'entrée du quartier permettant de limiter les conflits d'usage,
- Un réseau de bus plus central dans le quartier et des lignes de bus à l'extérieur plus accessibles,
- L'amélioration de la porosité au Nord et à l'Ouest avec le développement de traversées et de continuités cyclables et piétonnes,
- Une plus grande maîtrise de l'usage des places de stationnement pour dynamiser leur consommation et améliorer la capacité d'accueil.

### 3. IMPACTS DU PROJET SUR LA MOBILITE ET LES DEPLACEMENTS

#### 3.1. UN PROJET DE RENOVATION URBAINE FAVORABLE A LA REORGANISATION DES MOBILITES

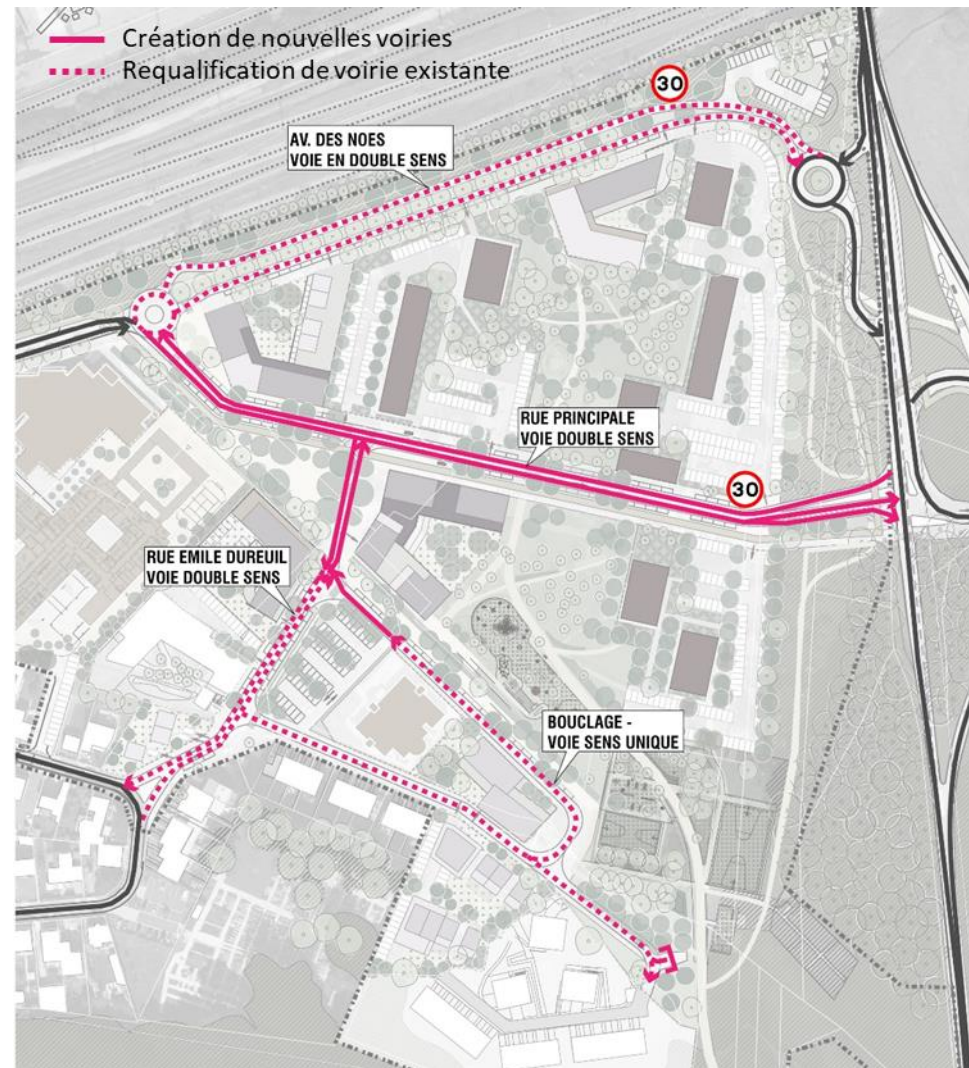
Le projet de rénovation urbaine du quartier du Bois de l'Étang, tel qu'il est présenté dans le plan guide des espaces publics, s'inscrit dans une ambition de transformer un quartier aujourd'hui introverti dans un modèle de ville passante, particulièrement attentive aux problématiques de mobilités actuellement diagnostiquées.

Dans un premier temps, le choix de la programmation urbaine souhaite instaurer une nouvelle centralité au cœur du quartier du Bois de l'Étang, faire ville et attirer plus de mixité urbaine. Il s'appuie ainsi sur un programme synergique mêlant équipements sportifs, scolaires, culturels et activités commerciales en complément des espaces résidentiels aujourd'hui prédominants. Il s'agit d'accroître les passages à l'intérieur du quartier, en redynamisant le territoire et en rééquilibrant les flux de déplacements en échange entrant et sortant avec les quartiers à proximité.



Enjeux des espaces publics du projet de rénovation urbaine du quartier du Bois de l'Étang – extrait du Plan Guide des espaces publics décembre 2024

### 3.2. UNE REORGANISATION DE LA CIRCULATION INTERNE



Plan de la trame viaire projeté dans le cadre de la rénovation urbaine du quartier du Bois de l'Étang – extrait du Plan Guide juin 2025

Le projet prévoit un nouveau plan de circulation interne du quartier afin de rendre le quartier plus poreux pour développer à la fois les flux d'échanges vers l'extérieur, mais aussi réduire les distances internes vers les principaux équipements.

Il s'agit de rendre plus accessible le quartier en développant notamment la Main Street, nouvel axe central et traversant depuis l'avenue des Noës jusqu'au carrefour des Libertés. Cet axe réunit les principales fonctions d'échanges et de mobilités avec une piste cyclable, un trottoir confortable, une voirie apaisée et des arrêts de bus. Cet axe dessert les principales centralités du quartier : commerces, équipements scolaires et sportifs. Il offre également un accès vers les promenades et les jardins du quartier.

A partir de la Main Street, les aménagements piétons et cyclables irriguant l'intérieur du quartier sont rénovés et sécurisés. Leurs continuités avec les zones voisines sont renforcées par une sécurisation des interfaces et des aménagements d'entrées de villes plus lisibles : traversées supplémentaires et sécurisés sur le carrefour des Libertés, création de la promenade de l'Aqueduc en voie verte.

L'ensemble du réseau viaire se voit par ailleurs requalifié avec le développement d'espaces plantés et ombragés, la sécurisation des traversées et une pacification de la circulation automobile.

Par ailleurs le programme prévoit un réaménagement du stationnement sur le site avec la création de places réservés aux livraisons, aux PMR, aux engins de collecte des déchets, ainsi que du stationnement de dépose-minute. Des bornes de recharge pour les véhicules électriques pourraient être envisagées en complément.

### 3.3. IMPACTS SUR LES CIRCULATIONS ROUTIERES

Les impacts du projet sur les circulations routières sont étudiés dans le cadre de l'étude de circulation réalisée par le bureau d'étude trafic IRIS pour la communauté d'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines présentée en annexe de ce document. Cette étude utilise le modèle de trafic développé par le département pour l'étude du projet de doublement du Pont de la Villedieu basé sur le modèle de l'agglomération recalé à l'horizon 2030. Le scénario fil de l'eau intègre les différents projets connexes sur le territoire prévus à l'horizon 2035, cependant le projet de doublement du pont de la Villedieu n'est pas pris en compte à ce stade.

L'étude démontre que le projet améliore les conditions de circulation à l'intérieur du quartier notamment par la mise en place du nouveau plan de circulation hiérarchisé autour d'un axe central : « Main Street ». Dans le cœur du quartier et autour des différentes attractivités, l'espace public sera aménagé pour apaiser les circulations en veillant notamment à limiter le trafic transit, à sécuriser les traversées publiques, à modérer les déplacements en voiture et à inciter les modes de déplacements alternatifs à la voiture par le développement des équipements en modes actifs et en transports en commun.

	HPM			HPS		
	Actuel	FDL 2035	NPNRU 2035	Actuel	FDL 2035	NPNRU 2035
RD58 Nord						
Av. G. Politzer						
RD58 Sud						
Sortie Bois de l'Étang						
Circulation inter-quartier						

Comparaison du fonctionnement circulaire selon les différents scénarios -  
Tableau 13 extrait de l'étude de circulation du Bois de l'Étang (SQY/IRIS)

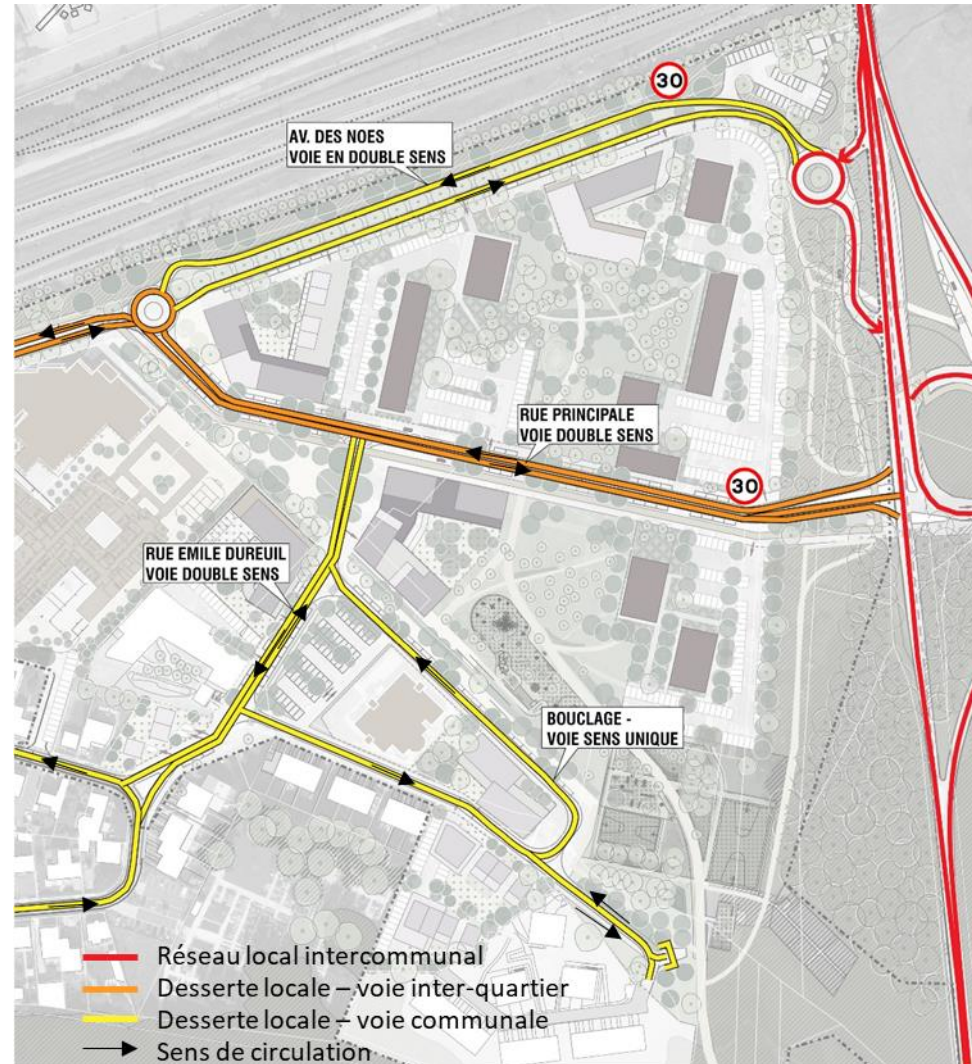
Les conditions d'accès au quartier sont également améliorées par l'aménagement de l'accès principal du quartier depuis le carrefour des Libertés via « Main Street » et la conservation d'une entrée secondaire depuis la RD58 Nord vers l'avenue des Noës au niveau de l'accès existant.

Les conditions de circulation sur la RD58 restent compliquées aux heures de pointe dans l'attente éventuelle du réaménagement de l'axe, du carrefour des Libertés et du projet de doublement du pont de la Villedieu. En effet, la charge de trafic depuis la RN10 au Nord jusqu'à l'avenue G. Politzer à l'Est vers la Zone d'activités de Trappes Élancourt est aujourd'hui très importante ce qui congestionne aux heures de pointe du matin et du soir la RD58 au niveau du pont de la Villedieu et du carrefour des Libertés dans les deux sens.

Par ailleurs, les aménagements visant à pacifier la circulation à l'intérieur du quartier du Bois de l'Étang sont cruciaux pour la réussite du projet. En effet, les analyses menées sur le modèle statique par SQY et IRIS indique que les reports de trafics de transit (notamment sur la RN10) via le réseau viaire interne du quartier sont limités. Le plan guide des espaces publics accorde ainsi un soin particulier à la mise en scène des deux entrées du quartier pour les rendre lisibles et qualifiantes.

- Côté Ouest depuis l'avenue des Noës, les espaces publics s'articulent autour du parvis de l'École, de la place du quartier et du mail piéton.
- Côté Est depuis le carrefour des Libertés, l'entrée de ville sera marquée par le nouvel aménagement du carrefour des Libertés ainsi que par la traversée de la promenade de l'Aqueduc, voie verte bordée par la frange boisée le long de la RD58.

Le projet prévoit également l'aménagement de pistes cyclables traversantes où les véhicules cèdent la priorité aux vélos, la sécurisation de l'ensemble des traversées piétonnes et cyclables en particulier à proximité des arrêts de bus et l'expérimentation d'une chaussée à voie centrale banalisée sur l'avenue des Noës.



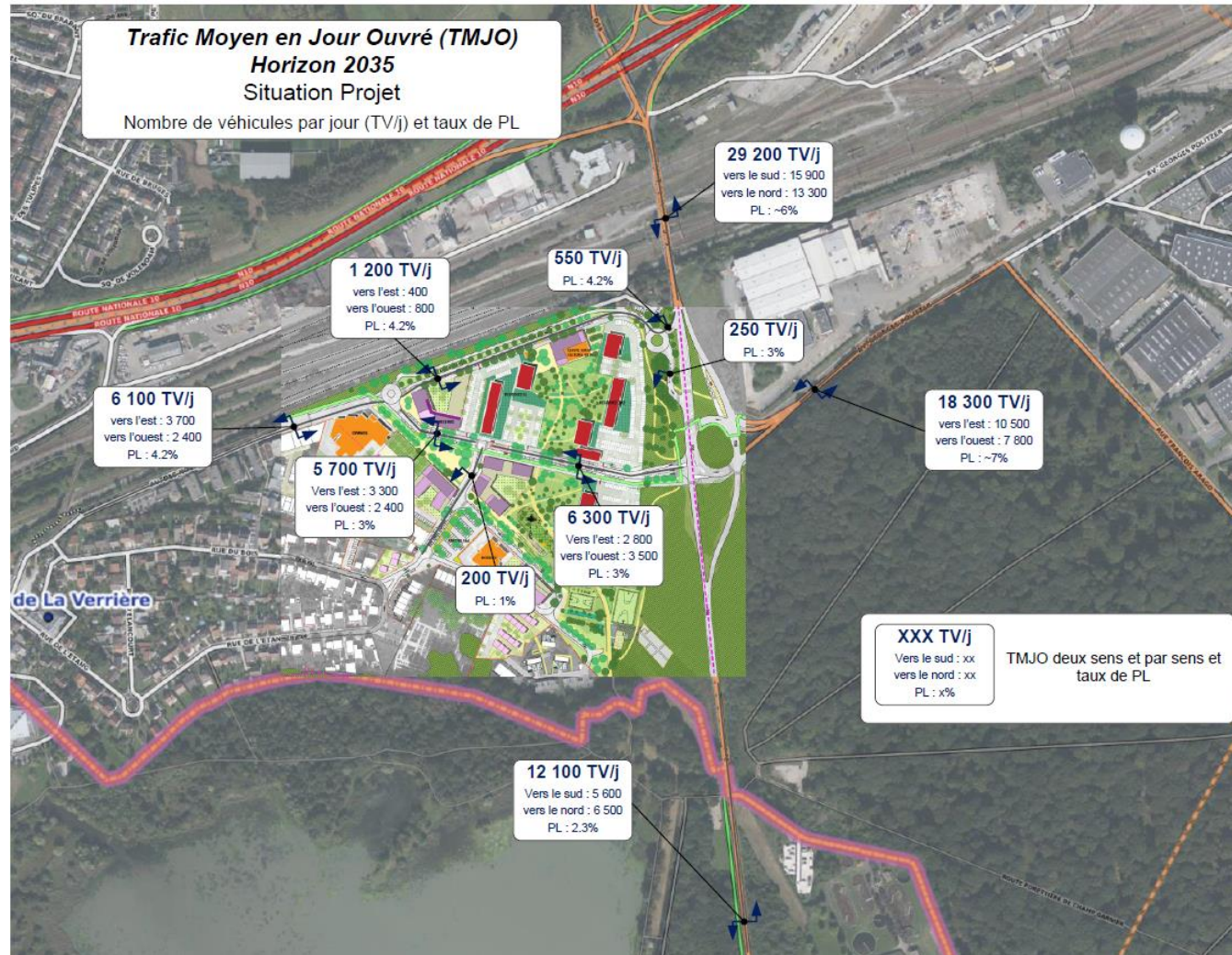
Plans du réseau viaire projeté dans le cadre de la rénovation urbaine du quartier du Bois de l'Étang – extrait du Plan Guide juin 2025

En complément, il pourrait être envisagé de créer une zone apaisée à l'intérieur du quartier et de limiter la vitesse sur la nouvelle Main Street à 30 km/h pour contribuer à améliorer la vie urbaine du quartier tout en limitant l'attractivité du réseau local pour le trafic de transit. Cette action pourrait être renforcée par l'aménagement de plateaux protégeant les traversées longitudinales ou au niveau d'un carrefour. Par ailleurs, un anneau cyclable serait envisageable au niveau du giratoire entre l'avenue des Noës et la Main Street pour marquer l'entrée du quartier et faciliter les échanges entre la piste cyclable bidirectionnelle sur la Main Street et l'avenue des Noës Ouest et la chaussée à voie centrale banalisée sur l'avenue des Noës Est.

Diverses autres solutions pour optimiser les déplacements routiers aujourd'hui soutenues par la communauté d'agglomération Saint-Quentin-en-Yvelines pourraient également être déployées dans le quartier : des places de stationnement réservées au covoiturage ou aux taxis, et la promotion d'un service d'autopartage.

### 3.3.1. Trafics moyens journaliers ouvrés

La carte en page suivante présente les trafics moyens journaliers ouvrés estimés à l'horizon de livraison du projet selon les projections d'IRIS Conseil aux heures de pointes puis étendus à la journée par CDVIA.



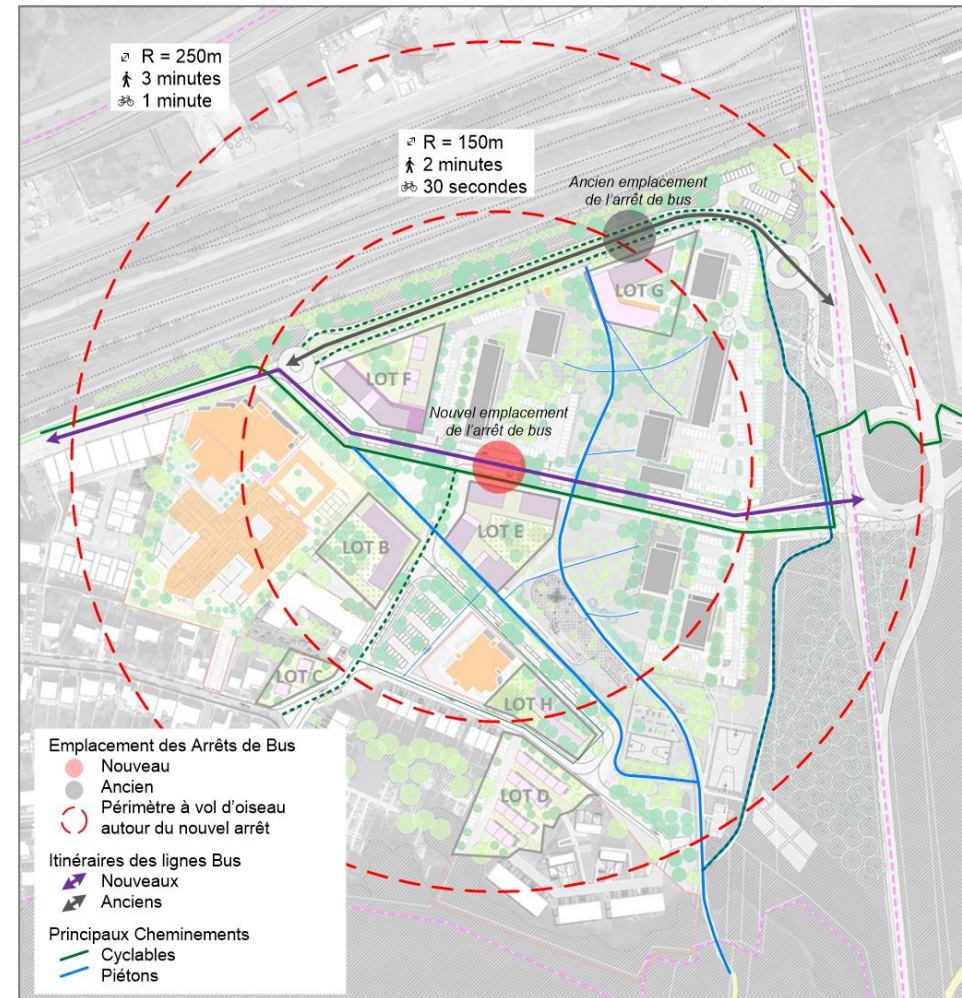
Carte des trafics moyens journaliers ouvrés et taux de poids lourds en situation projet (projections IRIS Conseil aux heures de pointes et extension à la journée CDVIA)

### 3.4. IMPACTS SUR LES TRANSPORTS EN COMMUN

Le projet prévoit un réaménagement des circulations des bus sur le réseau viaire interne pour augmenter leur accessibilité et leur praticité. En effet, l'ensemble des lignes de bus de desserte traversent le quartier par la Main Street qui constitue l'axe central de desserte du quartier. Le positionnement du nouvel arrêt de bus est ainsi central, à proximité des principaux points d'attraction de visiteurs : commerces, équipements scolaires, sportifs et culturels, alors que l'arrêt actuel est à l'extrémité Nord-Est du quartier, sur l'avenue des Noës. Des cheminements transversaux pour les vélos et les piétons rayonnent autour du nouvel arrêt de bus pour permettre la desserte du quartier et des espaces alentours avec une intégration des PMR vers le centre socio-culturel. Les aménagements proposés par le plan guide le long de la Main Street visent à sécuriser les arrêts de bus et les traversées piétonnes à proximité. Regrouper ainsi les différents services de mobilités autour de l'arrêt de bus facilite l'intermodalité au sein du quartier.

En complément, l'amélioration des traversées du carrefour des Libertés et du cheminement avenue Politzer permettra également la continuité piétonne jusqu'à l'arrêt Marc Seguin permettant l'accès à la ligne de bus n°89 et à la ligne Express 12.

Par ailleurs, avec la mise en service de la ligne de métro n°18 du Grand Paris après 2030, une refonte du plan des lignes de bus sont à envisager pour permettre le rabattement vers la nouvelle gare de Guyancourt à proximité du Technocentre Renault – itinéraire actuel de la ligne n°89. Par la mission actuelle de son Agence des Mobilités, la Communauté d'Agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines pourra accompagner l'évolution des besoins de son territoire et de sa population, et notamment du quartier du Bois de l'Étang par le développement de nouvelles lignes de bus de rabattement ou le renforcement des lignes existantes.



Positionnement central du nouvel arrêt de bus sur la Main Street et accessibilité

### 3.5. IMPACTS SUR LES MODES ACTIFS

Au sein du quartier, les concepts portés par le Plan Guide des espaces publics du projet de rénovation urbaine du quartier du Bois de l'Étang proposent des aménagements de qualité pour les modes actifs, qu'il s'agisse des piétons ou des cyclistes. Les aménagements proposés qu'ils soient partagés ou en site propre, sont ombragés et apaisés, bordés d'espaces de détente et de fraîcheur, renforçant ainsi le confort et la sécurité des usagers.

Un mail piéton, orienté vers l'Étang des Noës favorise les échanges avec les cheminements piétons secondaires desservant l'ensemble du quartier.

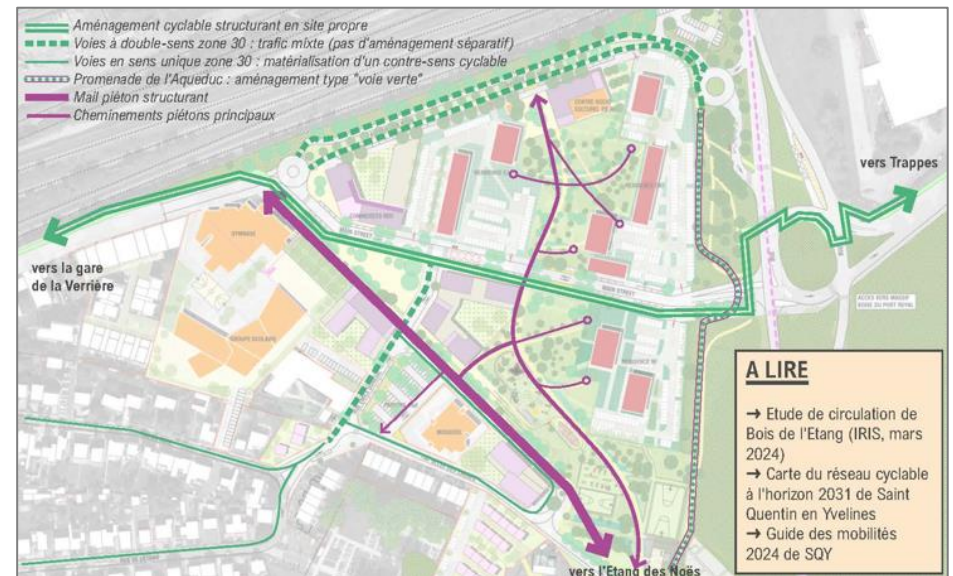
La « Main Street » intègre une piste cyclable bidirectionnelle en site propre côté Sud entre l'avenue des Noës et le carrefour des Libertés. Ce dispositif limite le partage de la voirie et sécurise le cheminement des cyclistes. À l'est, cette piste assure une continuité avec l'aménagement cyclable en projet le long de l'avenue Politzer, permettant de rejoindre l'est de la communauté d'agglomération et la gare de Trappes. Des traversées sécurisées sont aménagées au niveau du carrefour des Libertés. À l'ouest, la piste cyclable pourra être étendue jusqu'à la gare de La Verrière via l'avenue des Noës.

Au nord du quartier, le long de l'avenue des Noës, il est prévu de retenir un aménagement cyclable garantissant au mieux la sécurité de l'ensemble des usagers à l'issue de l'expérimentation de la chaussée à voie centrale banalisée en cours. L'accessibilité PMR au centre socio-culturel sera particulièrement renforcée sur cet axe ainsi que vers le centre du quartier.

Au sud, les cheminements menant à l'Étang des Noës et au Bois de la Défonce seront valorisés afin d'assurer, à terme, une continuité avec les aménagements cyclables prévus dans le cadre du Schéma directeur cyclable de la communauté de communes de la Haute Vallée de Chevreuse, traversant les espaces ruraux situés plus au Sud.

A la frange est du quartier, entre le pont de la Villedieu et l'Étang des Noës, la promenade de l'aqueduc est aménagée en « voie verte » à distance de la RD58, permettant une circulation partagée des piétons et des vélos dans les deux sens. Cet aménagement facilitera la transition vers le projet de doublement du pont de la Villedieu, qui prévoit l'aménagement de cheminements cyclistes et piétons.

Dans le scénario de référence ici pris en compte dans cette étude (sans réalisation du doublement du pont de la Villedieu), la promenade de l'Aqueduc assure une liaison vers l'avenue des Noës au nord, mais elle n'offre pas de continuité sécurisée pour les cyclistes en direction d'Élancourt plus au Nord. En particulier, dans le sens sud > nord, la position de la voie verte à l'ouest de la RD58 ne permet pas une insertion sur la chaussée dans le bon sens de circulation, nécessitant la traversée préalable des deux voies de circulation et du terre-plein central. Cette traversée devra s'effectuer au niveau du carrefour des Libertés.



**Plan des cheminements piétons et cycles projetés - extrait du Plan Guide des Espaces Publics décembre 2024**

Les paragraphes suivants présentent les évolutions des temps de parcours estimés entre la situation projet et la situation actuelle pour les piétons et les cyclistes en traversée du quartier. Ces estimations sont réalisées à partir de la qualité des aménagements, la sécurité des cheminements et des traversées.

### 3.5.1. Itinéraires piétons

Les itinéraires piétons sont fortement améliorés selon l'axe est-ouest le long de la Main Street traversant le quartier en son cœur depuis la gare de la Verrière et débouchant directement sur le carrefour des Libertés. Par ailleurs, les traversées piétonnes de ce carrefour sont sécurisées côté Sud vers le Bois de la Défonce.

Par ailleurs, les cheminements vers le sud sont également améliorés notamment par le mail piéton vers le bois de l'Étang depuis l'avenue des Noës et par la promenade de l'Aqueduc le long de la RD58. Ces itinéraires proposent des aménagements plus qualitatifs et plus sécuritaires mais les réductions de temps de trajets restent marginales sur ces itinéraires.

On notera sur le projet que la traversée piétonne au Nord du carrefour des Libertés ne permet pas de rejoindre le trottoir Est de la RD58 à partir de l'arrêt de bus « Bois de l'Étang » de même qu'en situation actuelle. Une traversée directe au Nord du Carrefour des Libertés jusqu'au trottoir Est de la RD58 serait cependant souhaitable pour accéder à l'arrêt de bus à partir de l'avenue Politzer.

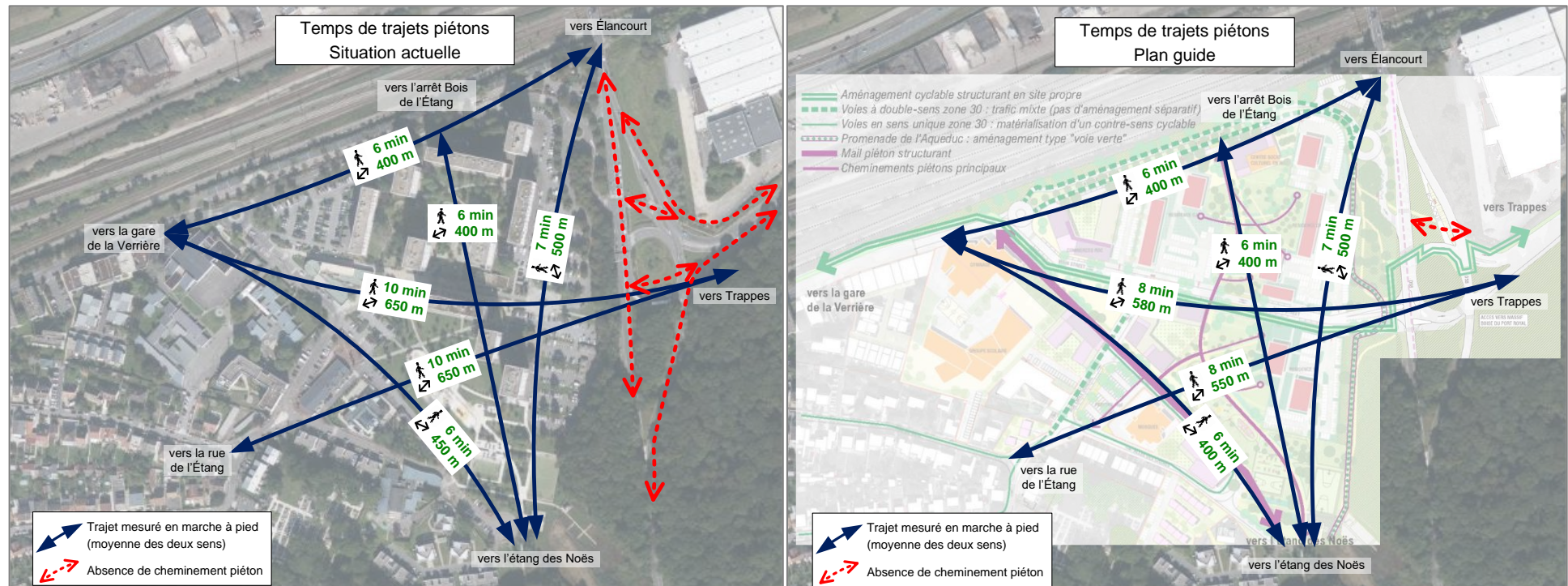


Schéma des temps et distances de trajets piétons en situation actuelle à gauche et dans le scénario projet à droite

### 3.5.2. Itinéraires cyclables

La piste cyclable aménagée le long de la « Main Street » permet de réduire les distances et les temps de traversée à vélo du quartier d'est en ouest. Au sud, la voie verte de la promenade de l'Aqueduc facilite également les déplacements à vélo vers l'Étang des Noës.

Au nord, en l'absence de doublement du pont de la Villedieu, les circulations cyclables se font en traversée du faisceau ferré comme actuellement, sur la chaussée de la RD58, dans la circulation générale, depuis le carrefour des Libertés. Avec un trafic journalier estimé à 29 000 véh/j à l'horizon du projet, des congestions importantes aux heures de pointe, et des voies très étroites, les traversées cyclables du pont sont très dangereuses, ce qui est fortement préjudiciable à l'accessibilité cyclable du quartier.

Sans infrastructure cyclable bien dimensionnée, en l'occurrence une piste cyclable dans chaque sens, il serait toutefois nécessaire d'améliorer la sécurité de ce cheminement par une mesure d'accompagnement.

Au niveau du carrefour des Libertés, il est prévu de prolonger la piste cyclable de la « Main Street » vers l'avenue du Politzer à l'Est par l'aménagement de 4 traversées successives en passant par l'îlot au centre du carrefour. Cet itinéraire est très pénalisant en termes de temps de parcours. Une traversée cyclable plus directe de la branche de la RD58 serait souhaitable, au nord ou au sud du carrefour.

Par ailleurs, le plan guide des espaces public prévoit le développement de stationnements vélos sur voirie accessibles à proximité des équipements publics. Le projet pourrait être complété par des ateliers de réparations de vélos et des missions d'animations locales ou d'éducation sur la sécurité vélo.

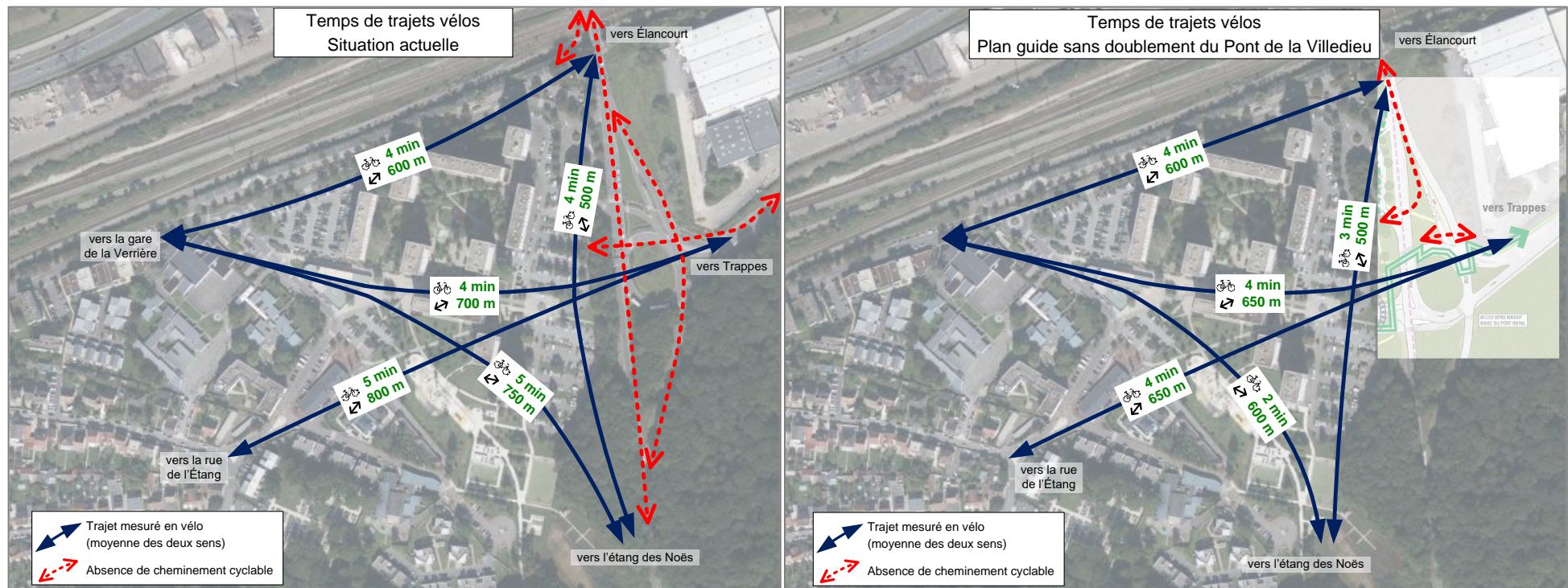


Schéma des temps et distances de trajets en vélos en situation actuelle à gauche et dans le scénario projet à droite (sans doublement du pont de la Villedieu)

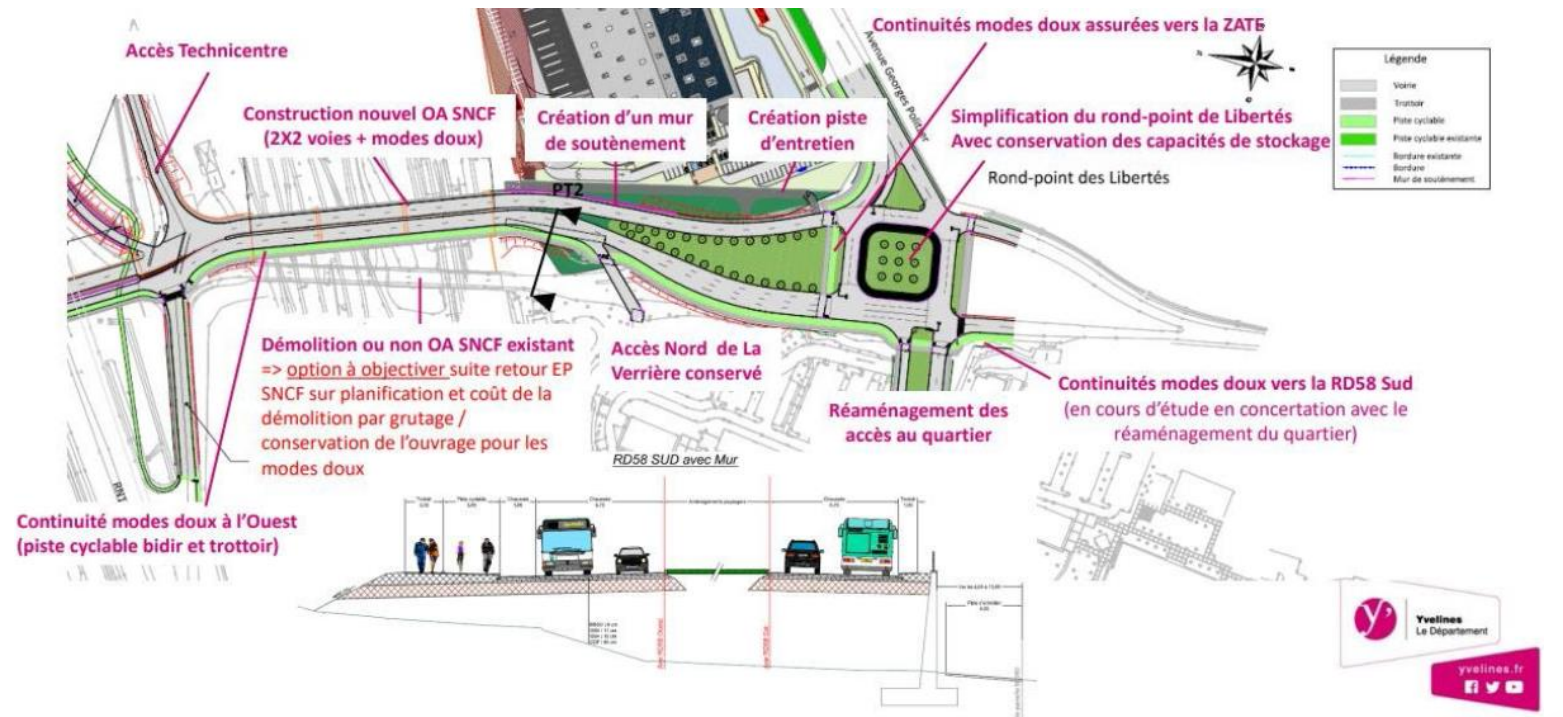
### 3.5.3. Impacts du projet de doublement du pont de la Villedieu sur les mobilités actives

Au titre des effets cumulés, le projet de doublement du pont de la Villedieu aujourd'hui porté à connaissance du bureau d'étude comprend l'aménagement d'un nouvel ouvrage à l'Est de l'actuel ouvrage qui sera démoli ou non. L'ensemble comprendra un trottoir piéton et une piste cyclable bidirectionnelle traversant le faisceau ferré entre l'accès au Technicentre SNCF de Trappes Montrouge et au Sud au carrefour des Libertés. L'accès piéton à l'avenue des Noës au Nord du quartier du Bois de l'Étang via des escaliers sera conservé.

La piste cyclable ainsi créée permettra une liaison sécurisée depuis le quartier vers Élancourt et la ligne V3 du VIF située le long de la RN10.

Ce projet porte également le réaménagement du carrefour des Libertés avec la création d'une continuité directe vers la piste cyclable bidirectionnelle située le long de l'avenue Politzer (côté Nord).

Le projet de doublement du pont de la Villedieu va améliorer l'accessibilité cyclable en permettant un gain de temps et une réduction des cheminements cyclables en traversée du carrefour des Libertés et pour accéder au pont de la Villedieu à partir de l'avenue des Noës et de la promenade de l'Aqueduc comme indiqué sur le schéma ci-dessus.



Caractéristiques du projet de doublement du pont de la Villedieu (section sud de la RN10) – source : département des Yvelines, mars 2024

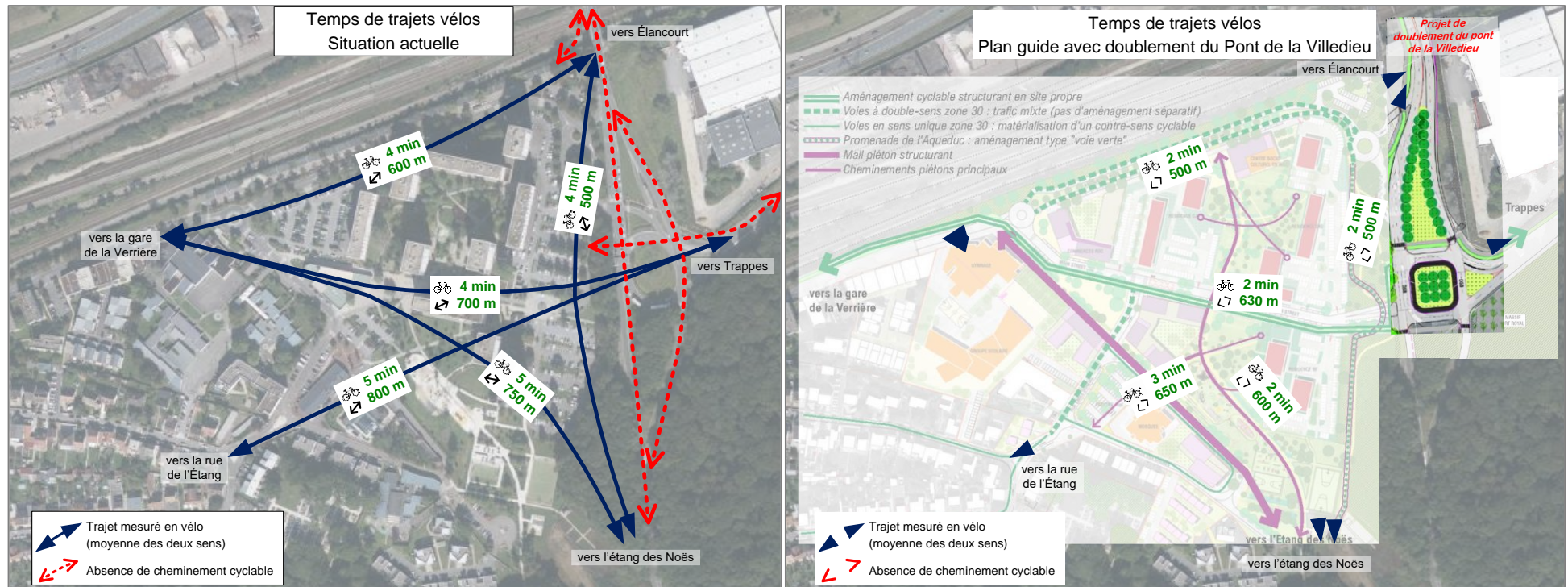


Schéma des temps et distances de trajets en vélos en situation actuelle à gauche et dans le cadre du scénario effets cumulés avec le projet de doublement du pont de la Villedieu à droite

### 3.6. IMPACTS SUR LE STATIONNEMENT

Les espaces de stationnement internes au quartier du Bois de l'Étang seront réorganisés dans le cadre du projet de Rénovation Urbaine.

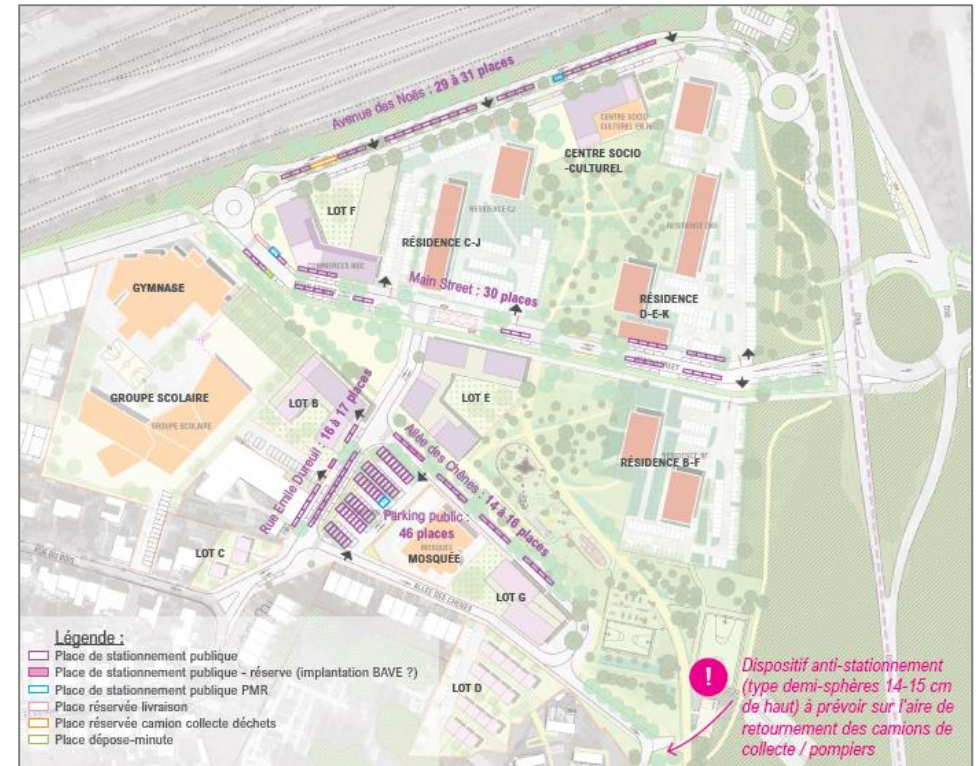
L'objectif de cette réorganisation est d'ajuster l'offre de stationnement aux besoins de stationnement du quartier rénové notamment pour les visiteurs, tout en cherchant à augmenter l'utilisation des véhicules stationnés et ainsi le taux de rotation par place qui est aujourd'hui faible (moins de 1.3 rotation par place et par jour). Il s'agit de rationaliser le nombre de véhicules stationnés, en particulier de longue durée, tout en réduisant la taille des parcs de stationnement et ainsi l'artificialisation du sol. La clarification des limites privées-publics avec une résidentialisation d'une partie des places existantes et la suppression des box garages incitera les habitants du quartier à réduire leur parc automobile et ainsi à mieux gérer leurs places de stationnement.

Pour les logements réhabilités, il est prévu de résidentialiser une partie des places de stationnement de manière à couvrir les besoins des locataires. Le besoin des locataires est estimé à une place pour 0,8 ou 0,9 logements soit une fourchette entre 320 et 365 places de stationnement.

Pour les logements en construction, le nombre de places créées correspond au plancher réglementaire minimum du PLUi de Saint-Quentin-en-Yvelines à savoir 1 place pour 60m<sup>2</sup> de logement, avec un minimum d'une place par logement, soit environ 240 places.

De plus, le plan guide des espaces publics prévoit environ 175 places de stationnement publics accessibles à proximité des principaux aménagements du quartier, commerces, écoles, gymnase et culturels. Ces places seront soit organisés de manière longitudinale le long des rues, soit dans un nouveau parking à côté de la mosquée.

Au total dans le quartier du Bois de l'Étang, il est prévu entre 745 et 790 places de stationnement (publics ou résidentialisés), soit une réduction de l'offre de stationnement comprise entre 100 et 140 places de stationnement en moins soit une baisse de 11% à 16% de l'offre actuelle.



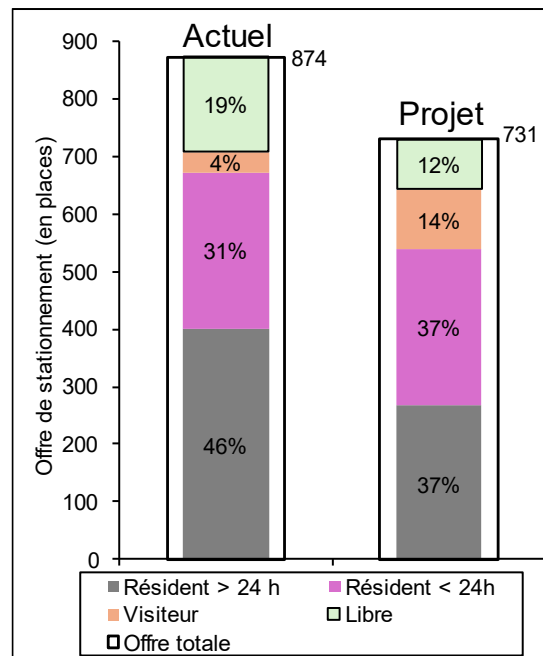
Plan de réorganisation des espaces de stationnements – Extrait du plan Guide des espaces urbains

A l'horizon du projet en 2035, avec le développement de l'offre en transport en commun, des réseaux cyclables et du nouveau dynamisme du quartier, il est envisageable que leur équipement automobile baisse. Toutefois, en considérant que le taux d'équipement des Verriérois est déjà relativement faible par rapport à la moyenne départementale (76% contre 84%), nous garderons de manière conservatoire le taux de motorisation constant à l'horizon de livraison du projet. Le projet de rénovation urbaine prévoyant un nombre de logement équivalent aux logements actuels, nous considérons alors que les besoins quotidiens de stationnement des habitants sont constants.

Par ailleurs, nous estimons que la clarification des limites privé-publics, la résidentialisation des places pour les habitants et limitation de l'offre de stationnement permettra de réduire les stationnements de longue durée d'un tiers.

Enfin le programme de renouvellement urbain du quartier du Bois de l'Épine prévoit une augmentation du nombre de visiteurs. Si le mode routier n'est pas privilégié par le projet pour attirer les visiteurs, nous considérons que néanmoins les besoins actuels de stationnement visiteurs vont tripler avec la réalisation du projet.

Le graphique ci-dessous représente l'évolution de l'offre et des besoins de stationnement sur l'ensemble du quartier du Bois de l'Étang.



**Consommation de l'offre de stationnement actuel et projeté selon le type d'usage – scénario le plus contraint fourchette basse de l'offre**

On observe que la réduction du nombre de véhicules ventouses offre davantage de places pour les besoins de stationnements visiteurs et les usages résidentiels.

Dans le scénario d'aménagement le plus contraint avec la fourchette basse de l'offre de stationnement sur le quartier, le taux de congestion du parc de stationnement est inférieur à 90% ce qui indique quelques difficultés ponctuelles pour se garer en particulier sur les places les mieux situées, néanmoins des places pourront être trouvées à proximité.

Le scénario le moins contraint prévoit 45 places supplémentaires offrant ainsi un taux de congestion équivalent à la situation actuelle, pour 100 places de moins.

Le taux de rotation sur l'ensemble du secteur devrait légèrement augmenter pour atteindre 1,5 rotations par place et par jour, toute catégorie confondue, ce qui est réaliste pour le projet urbain (moins de 1,3 rotations par jour aujourd'hui).

Le projet prévoit également une plus grande diversification de l'offre en ciblant les déposes-minutes, les PMR, les engins de collecte des déchets, mais aussi les deux roues (motorisés, vélos et trottinettes) dans les espaces privés et publics, ce qui encourage des pratiques de stationnement plus économes en espace que le stationnement automobile.

De plus, en fonction des besoins, il pourra être mise en œuvre une limite de durée (ex. : zone bleue) pour les stationnements publics proches des équipements et des commerces du quartier comme c'est aujourd'hui le cas pour les places devant les nouveaux commerces avenue des Noës.

En complément, le projet pourrait inclure une offre de service d'auto partage ou de covoiturage, qui permettrait de limiter davantage le parc automobile et d'optimiser les besoins en stationnement.

## 4. SYNTHÈSE

Dans le cadre de l'étude d'impact du projet de renouvellement urbain du quartier du Bois de l'Étang à la Verrière, la présente étude a d'abord permis de faire le diagnostic des enjeux de mobilités du site.

- Le quartier Bois de l'Étang est aujourd'hui un quartier fortement enclavé, qui ne dispose que d'une seule orientation de continuité urbaine vers l'Ouest et la gare de La Verrière. L'offre de transport est aujourd'hui essentiellement assurée par le réseau routier et les déplacements automobiles et individuels. Le réseau routier structurant est cependant fortement saturé aux heures de pointe du matin et du soir, sur la RN10, le pont de la Villedieu et le carrefour des Libertés en raison des importants trafics de trafics observés. Ceci génère des remontées de files importantes dans le quartier du Bois de l'Étang, perturbant ainsi la tranquillité et la sécurité du voisinage.
- Des lignes de bus permettent le rabattement vers les gares structurantes à proximité (la Verrière, Trappes et Montigny), mais il y a peu de connexions aux autres pôles du territoire.
- Les aménagements piétons internes au quartier du Bois de l'Étang sont relativement sécurisés mais ils sont souvent dégradés. Les continuités piétonnes au Nord vers Élancourt et à l'Est vers Trappes ne sont pas

assurées de façon sécuritaire, interrompues par les infrastructures routières (RD58, RN10) et ferroviaires.

- Peu d'aménagements cyclables existent aujourd'hui dans le quartier et les traversées des infrastructures routières et ferroviaires ne sont pas non plus assurées.
- Le diagnostic indique une offre de stationnement automobile en surface très importante qui se concentre sur la façade Est du quartier le long de la RD58. La demande de stationnement est également très élevée, mais la majorité des places sont occupées par des véhicules stationnés de manière prolongée, ce qui sature l'offre disponible.

Par la suite, l'étude met en avant les impacts suivants du projet de renouvellement urbain :

- La mixité du programme urbain, composé d'équipements scolaires, sportifs, culturels, de commerces et de logements, contribue à dynamiser les activités existantes dans le quartier. Elle favorise ainsi l'attractivité du quartier, encourage la venue de nouveaux visiteurs et permet un meilleur équilibre des flux d'échanges avec les quartiers voisins. Cette dynamique participe à l'amélioration globale de l'accessibilité du site.
- La réorganisation de la circulation interne au quartier propose des itinéraires piétons, cycles et viaires séparés, plus sécurisés et plus confortables pour l'ensemble des usagers. De plus cette nouvelle organisation plus centralisée permet de desservir de manière plus efficace les équipements du quartier avec des arrêts de bus et des arceaux vélos implantés à proximité des principales polarités.
- Le nouveau réseau viaire du quartier structuré autour de la Main Street donnant un accès direct sur le carrefour des Libertés permet d'améliorer le fonctionnement des circulations internes en particulier aux heures de pointe. Toutefois, les points durs du réseau viaire structurant à proximité du quartier resteront difficiles sans aménagement du pont de la Villedieu et du carrefour des Libertés.

- Les aménagements de voirie proposés au sein du quartier (entrées de quartier lisibles et qualifiantes, CVCB, traversées sécurisées avec notamment des pistes cyclables traversantes) permettent de renforcer la tranquillité du quartier et la sécurité de l'ensemble des usagers. Pour approfondir cette action peuvent être envisagées plusieurs solutions complémentaires : la mise en place d'une zone apaisée, la limitation de vitesse à 30 km/h sur la Main Street, la mise en place de dispositifs de sécurité, ou d'une continuité cyclable pour franchir le giratoire de l'avenue des Noës. D'autres solutions développées par la communauté d'agglomération de St Quentin peuvent aussi être déployées localement : stationnement réservé au covoiturage ou aux taxis (compétence ville), promotion d'un service d'autopartage, adaptation des stations du service vélos et trottinettes électriques en libre-service.
- Le projet prévoit d'améliorer l'accessibilité en transports en commun en centralisant les arrêts de bus sur la Main Street à proximité des principaux équipements et de stationnements vélos. D'éventuelles adaptations du réseau de bus peuvent être envisagées. Les aménagements piétons et cycles créés par le projet permettent d'améliorer l'accessibilité du quartier en réduisant les temps de trajet et les distances parcourues. Dans le cadre de l'étude des effets cumulés, avec le projet de doublement du pont de la Villedieu et du réaménagement du carrefour des Libertés, les itinéraires mis en place permettent d'améliorer davantage les continuités piétonnes et cyclables, en optimisant les liaisons à la limite du périmètre étudié et en sécurisant les traversées des infrastructures. D'autres mesures d'incitation à la pratique cyclable pourraient être envisager dans le quartier comme la mise en place d'atelier de réparation de vélos ou des missions d'animations locales et d'éducation à la sécurité vélo.
- Enfin, le projet propose de réorganiser le stationnement dans le quartier pour réduire l'offre et les besoins de stationnement et les rendre plus accessibles pour les visiteurs du quartier. En clarifiant l'offre de stationnement publique et privée par une résidentialisation d'une partie des places existantes à destination des logements, l'ambition est de limiter les stationnements de longues durées et d'offrir davantage de places à proximité des principaux générateurs de trafics. L'analyse des besoins de stationnement projetés tablant sur une baisse d'un tiers des véhicules

ventouses observés, une stabilité des usages résidentiels (hors ventouses) et un stationnement visiteur triplé par rapport à l'actuel, prévoit une situation élevée de l'occupation comprise entre 82% et 90% de l'offre de stationnement sur l'ensemble du quartier, selon le scénario d'aménagement choisi, soit au même niveau ou légèrement plus contraint que la situation actuelle alors que l'offre de stationnement perd entre 100 et 140 places (soit entre -11% et -16%). Des difficultés seront ressenties ponctuellement sur les places les mieux positionnées avec des reports se faisant sur des places un peu plus distantes.

- Par ailleurs, en présentant des places réservées aux déposes-minutes, aux PMR, aux engins de collecte des déchets, mais aussi aux deux roues (motorisés, vélos et trottinettes) dans les espaces privés et publics, le projet encourage des pratiques de stationnement plus économes en espace. Cette action pourrait être prolongée par la promotion de service d'autopartage ou de covoiturage dans le quartier. Enfin, en fonction de l'évolution des besoins de stationnement, il pourra être envisagé de réduire la durée limite de stationnement publique sur les places les plus demandées en mettant en place une zone bleue.

