

RAPPORT D'ETUDE

Ville de Saint-Germain-en-Laye / Mars 2022

Schéma directeur de la circulation et du stationnement

Phase 1 - Diagnostic



Sommaire

Cadre de la mission

Contexte socio-économique et pratiques de mobilité

Mobilité actuelle sur le territoire

Projets de développement

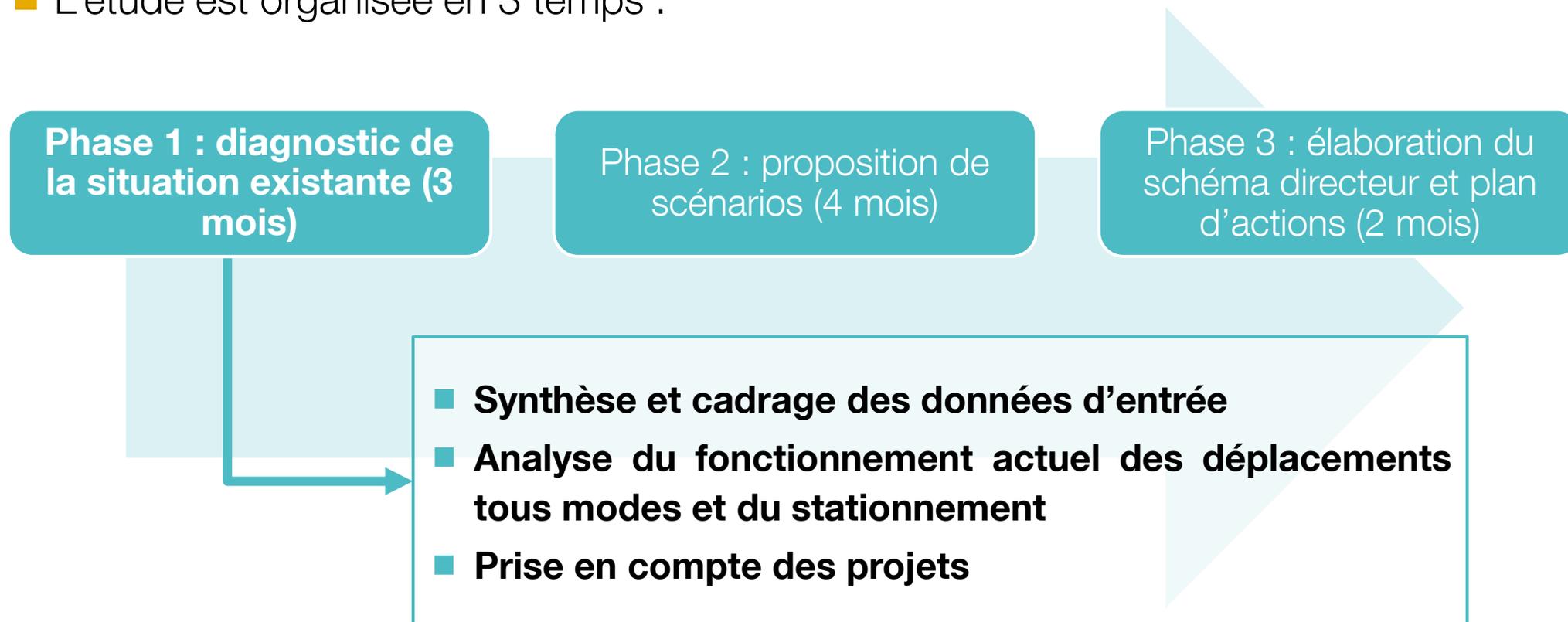


Cadre de la mission



Objet de l'étude

- L'étude a pour objet l'**élaboration et la définition d'un schéma directeur multimodal de circulation et de stationnement** sur le territoire communal de Saint-Germain-en-Laye
- L'étude est organisée en 3 temps :



Contexte socio-économique et pratiques de mobilité



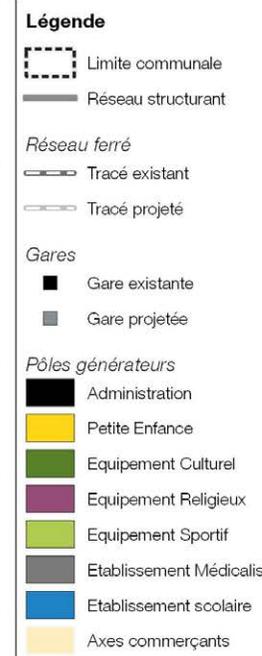
Saint-Germain-en-Laye : une commune de 45'000 habitants, 19'000 emplois et 20'000 élèves !

Une centralité importante à l'échelle de l'agglomération : commerces, emplois, établissements scolaires, sites touristiques, gare RER...

Le territoire

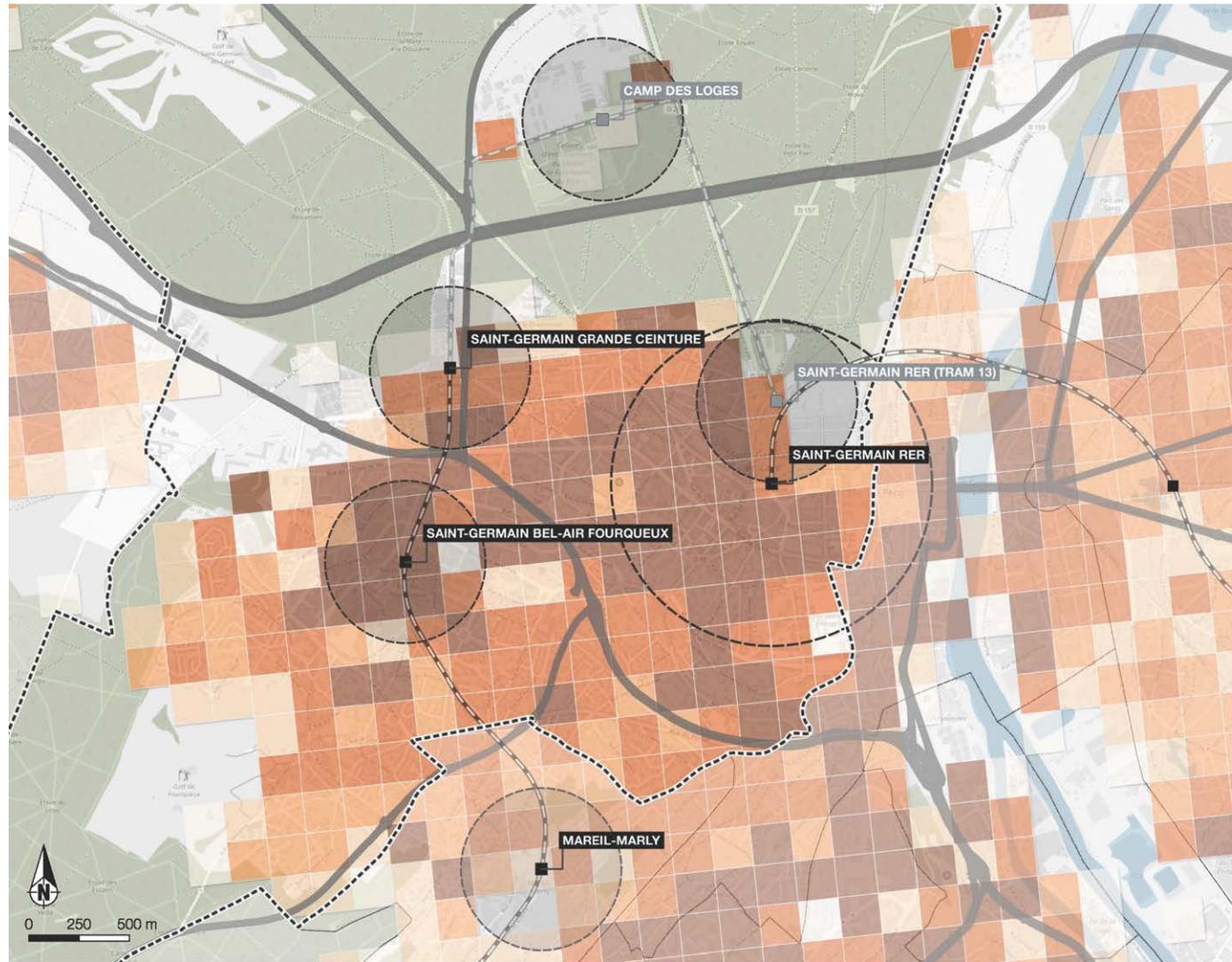


- Une centralité importante avec une multitude de pôles générateurs de déplacements
- Un territoire communal avec une part importante d'espaces boisés
- Une zone urbaine réduite au Sud avec des contraintes liées à des infrastructures de transports (N13 et voie ferrée), avec un relief important entre le plateau et le reste de la commune (pente au Sud et à l'Est)



Sourcé : Ville de Saint-Germain-en-Laye, © OpenStreetMaps

La répartition de la population



- Environ 45'000 habitants en 2018
- Une **densité de population plus importante au niveau du centre-ville et du quartier Rotondes-Saint-Léger. Des zones desservies par le réseau de transports collectifs structurants (RER et futur tram-train) (plus de 750 pers/carreau de 500x500m)**
- Une N13 qui coupe la commune, avec de part et d'autre un nombre important d'habitants

Légende

- COMMUNE
- Périmètre SGL et Fourqueux
- Réseau structurant

Réseau ferré

- Tracé existant
- Tracé projeté

Gares

- Gare existante
- Gare projetée

Aire d'influence :

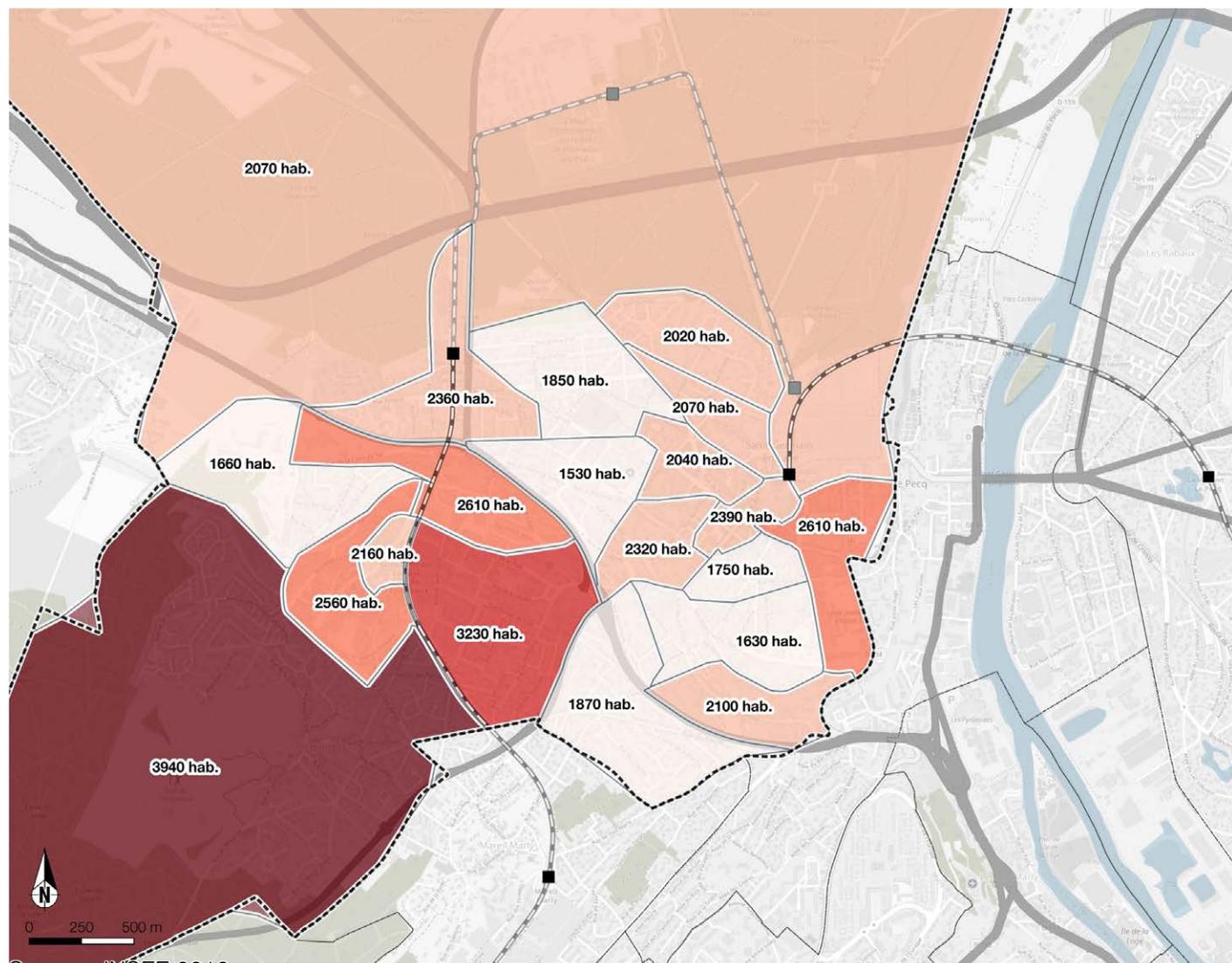
- Aire d'influence tramway (r=400m)
- Aire d'influence RER (r=800m)

Population INSEE

- 1 - 10 hab.
- 10 - 50 hab.
- 50 - 100 hab.
- 100 - 250 hab.
- 250 - 1500 hab.

Source : INSEE 2015

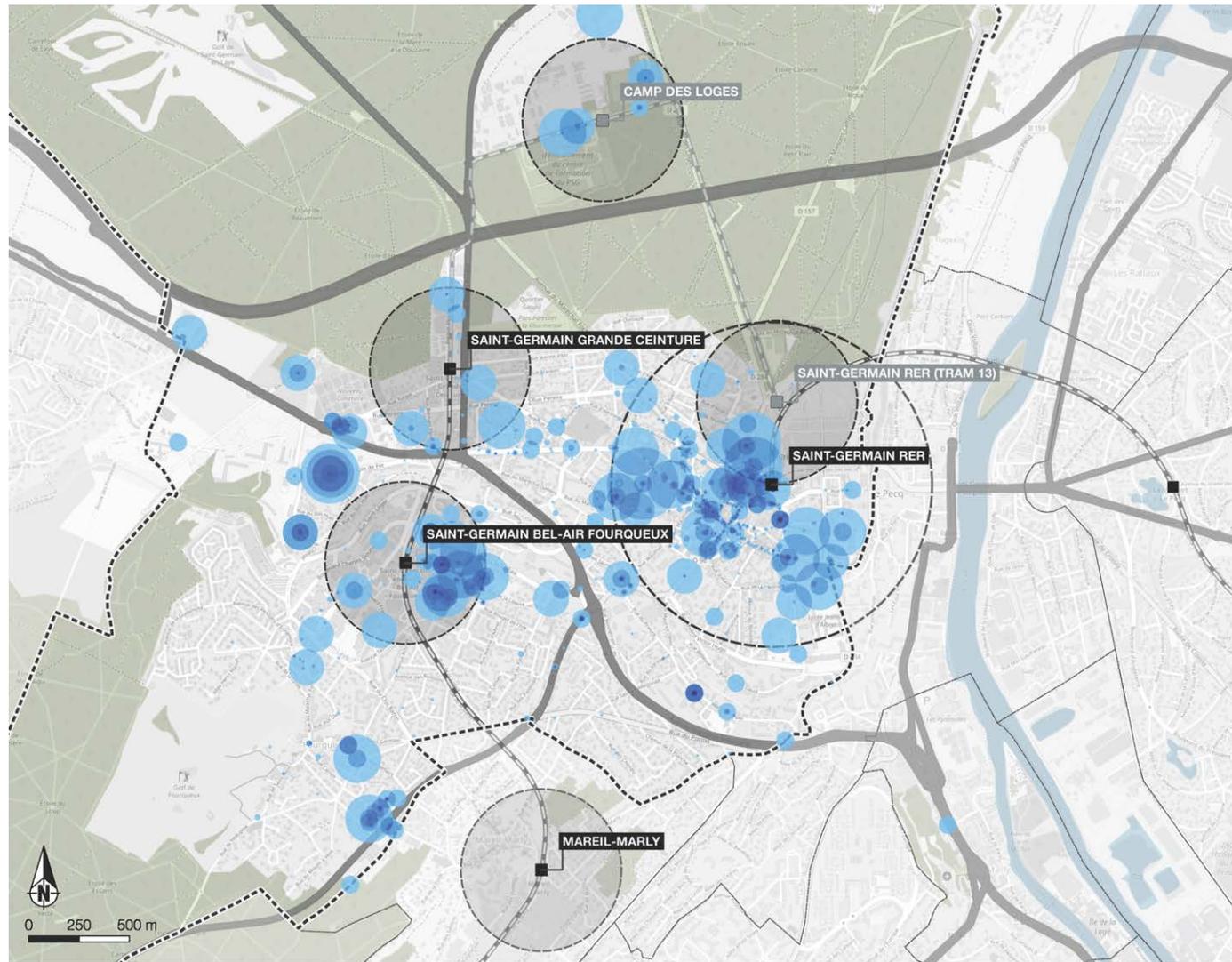
La répartition de la population zoomée par ilot



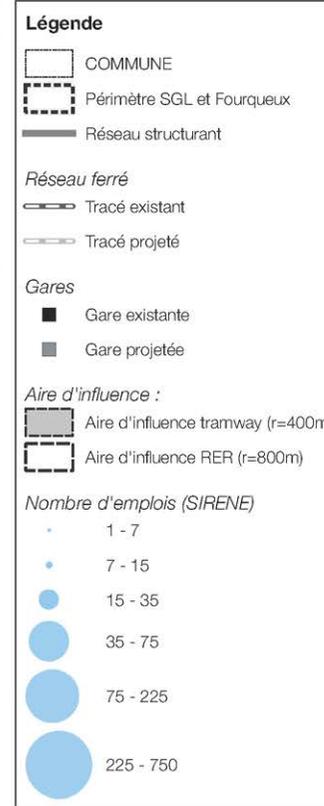
Un nombre d'habitants par ilot qui varie selon les caractéristiques du bâti : grands collectifs au Sud de la RN13, petits immeubles en cœur de ville, maisons au niveau des quartiers Pereire-Alsace et une mixité sur Debussy-Schnapper.

Source : INSEE 2018

La répartition des emplois

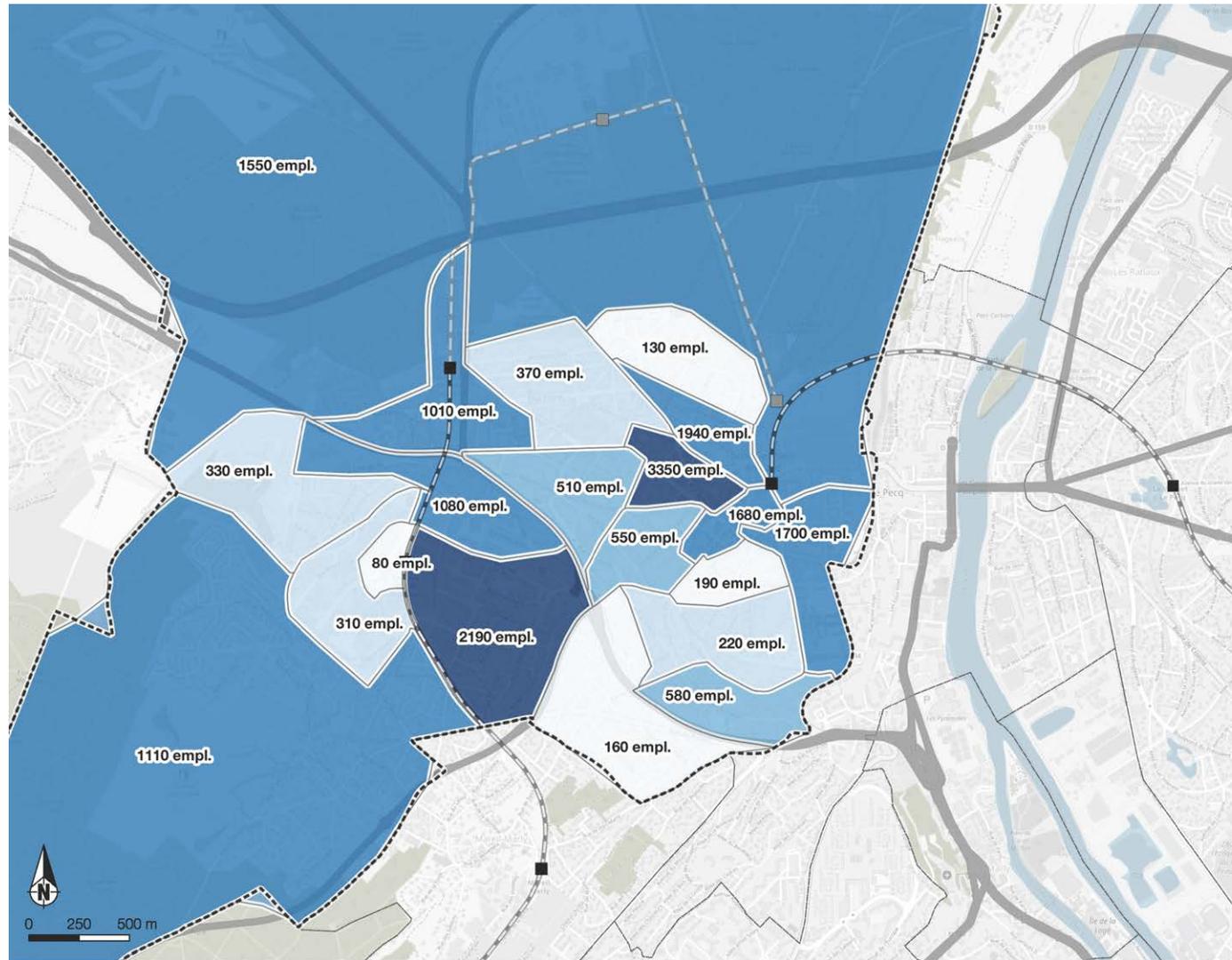


- Près de 19'000 emplois sur la commune
- Une **concentration des emplois au niveau de deux secteurs** : le centre-ville avec la présence de nombreux commerces et services et Fourqueux-Bel Air induisant des flux de déplacements importants
- Des **emplois globalement situés dans une zone de desserte RER et futur tram-train**



1578_214-002-SIRENE.pdf - 21/02/2022
Source : INSEE 2018-2021

Répartition des emplois à l'échelle de l'IRIS



- Un nombre d'emplois dans le quartier Fourqueux-Bel Air qui se concentre à l'Est de la voie ferrée
- Dans le centre, l'hypercentre se dégage avec en partie les emplois liés aux commerces mais également aux établissements scolaires

Légende

- COMMUNE
- ▭ Périmètre SGL et Fourqueux
- Réseau structurant
- Réseau ferré**
 - Tracé existant
 - Tracé projeté
- Gares**
 - Gare existante
 - Gare projetée
- Emplois SIRENE**
 - < 200
 - 200 - 500
 - 500 - 1000
 - 1000 - 2000
 - > 2000

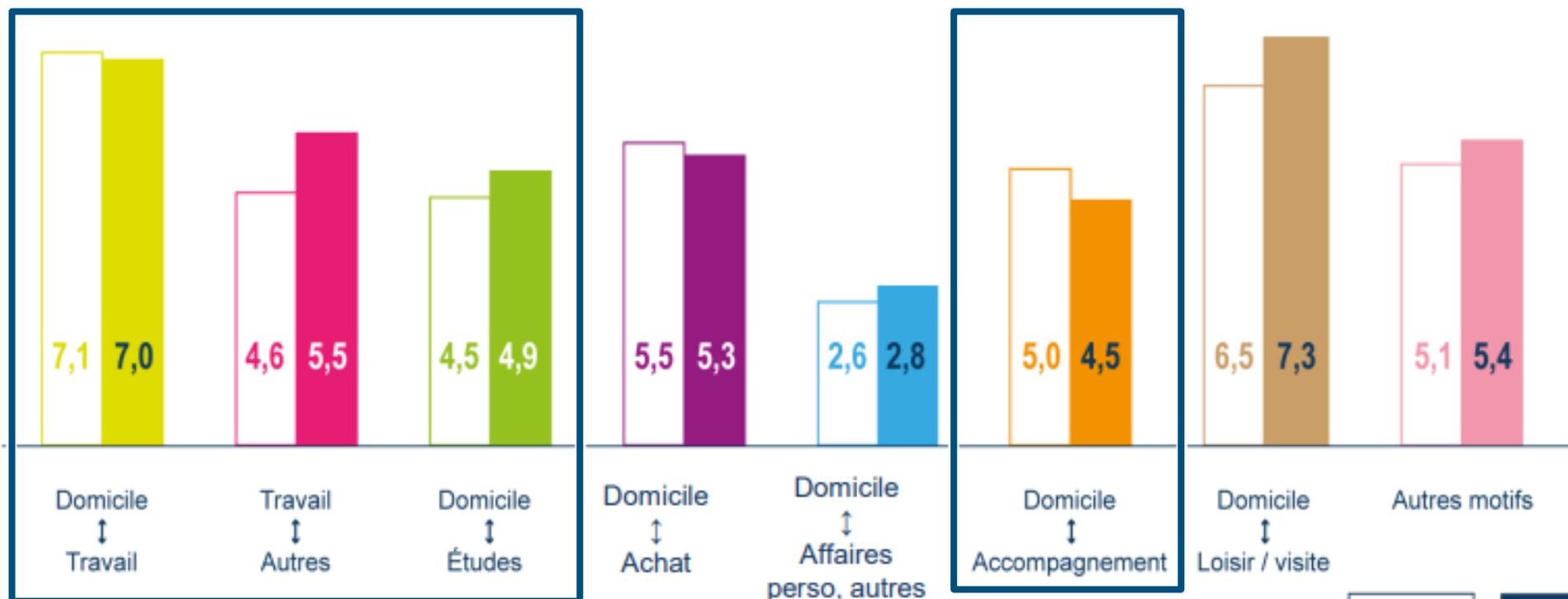
Source : INSEE 2018-2021

Saint-Germain-en-Laye : une commune de 45'000 habitants, 19'000 emplois et 20'000 élèves !

Une centralité importante à l'échelle de l'agglomération

Qui induit des déplacements importants selon différents motifs

Motifs de déplacements en 2018 en Ile-de-France

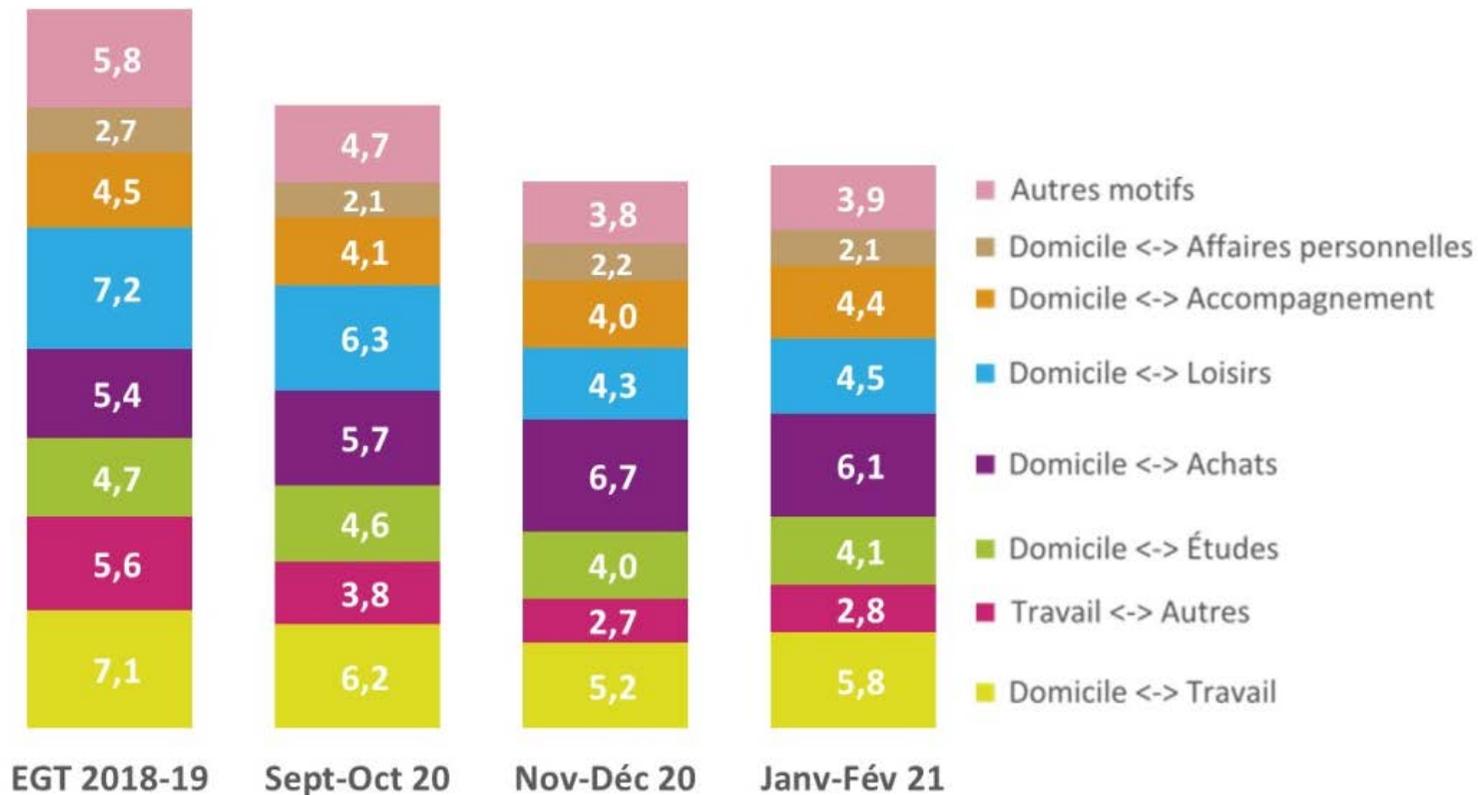


© EGT H2020-Île-de-France Mobilités-OMNIL-DRIEA / Résultats partiels 2018 En millions de déplacements par jour **en 2010** **en 2018**

- Le motif domicile-travail représente une part importante des déplacements quotidiens, mais il est, depuis 2018, dépassé par le motif loisir-visite. Les motifs domicile-travail et domicile-études (motif important sur la commune au vue du nombre élevé d'établissements scolaires) induisent des flux de déplacements concentrés sur des périodes réduites.
- Les déplacements domicile-travail représentent 28% du temps consacré aux déplacements et 38% des kilomètres parcourus par jour

Source : EGT H2020-Île-de-France Mobilités-OMNIL-DRIEA / Résultats partiels 2018

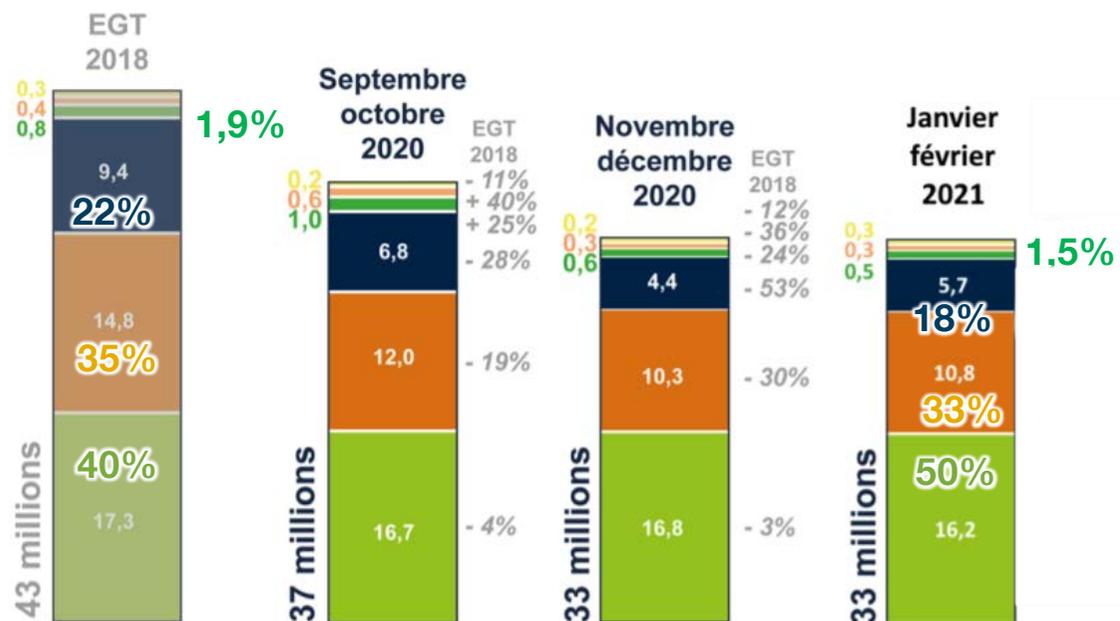
Evolution des habitudes de déplacements en Ile-de-France entre 2018 et 2021



La crise sanitaire a entraîné une réduction du nombre global de déplacements avec une évolution de la part de certains motifs

Source : Simulations réalisées par IDF Mobilités sur l'évolution de l'usage des transports collectifs après la crise sanitaire – Juin 2021

Evolution des habitudes de déplacements en Ile-de-France entre 2018 et 2021



Nombre de déplacements par mode

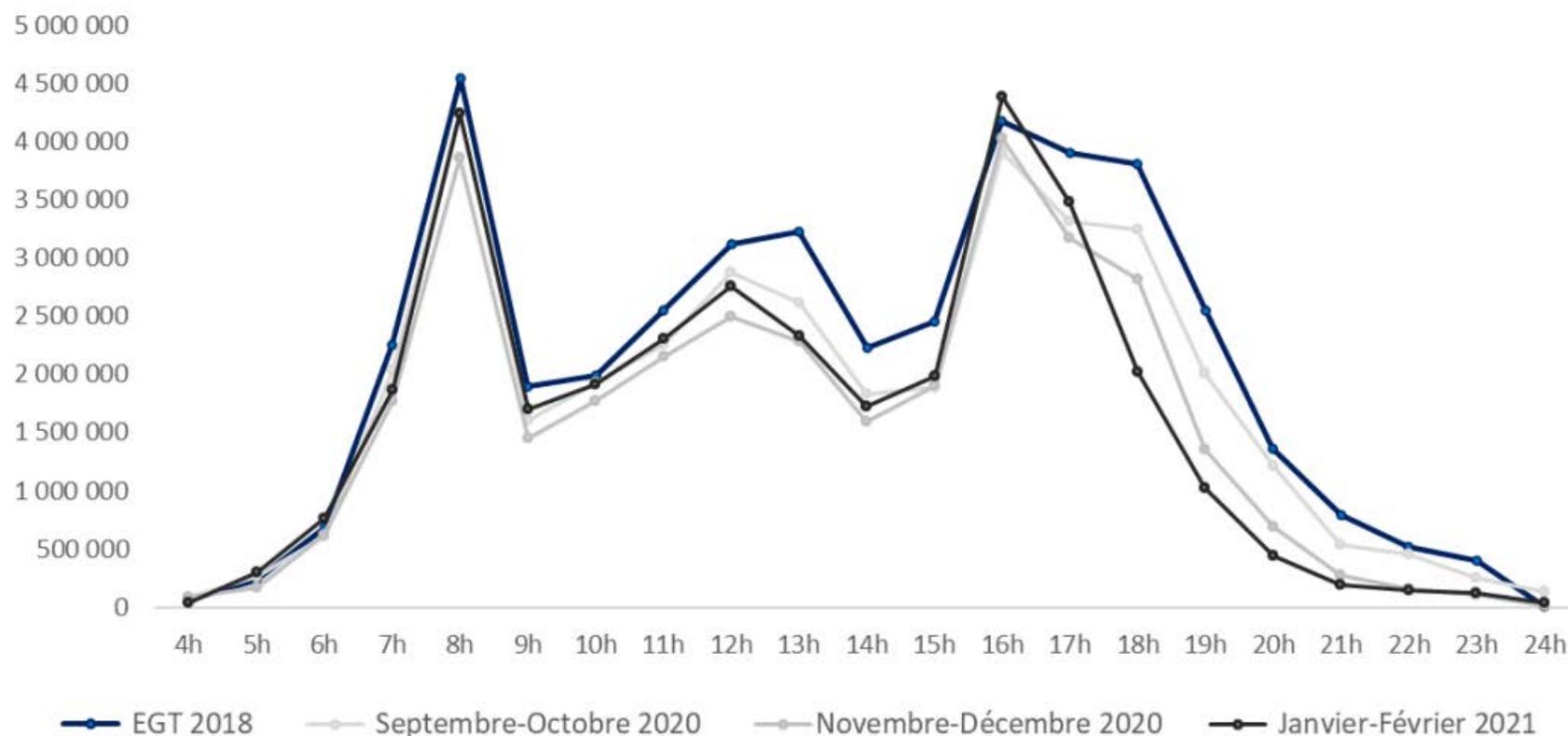


- En 2018, les déplacements tous motifs confondus se font à 40% à pied, 35% en voiture et 22% en transports collectifs.
- Avec la crise sanitaire, le nombre de déplacements a baissé et l'usage des modes de transport a été modifié. La part de la marche a augmenté alors que celle des autres modes a baissé.¹

Source : Simulations réalisées par IDF Mobilités sur l'évolution de l'usage des transports collectifs après la crise sanitaire – Juin 2021

Evolution des habitudes de déplacements en Ile-de-France entre 2018 et 2021

Déplacements selon l'heure de départ



L'évolution de la courbe du nombre de déplacements sur une journée entre 2018 et 2021 met en évidence le maintien de deux périodes de pointe du trafic le matin et le soir. La période de pointe du matin est concentrée sur 1 heure. Si en 2018 la période de pointe du soir se prolonge sur 3 heures, en 2021 elle se concentre sur 1 heure également.

Source : Simulations réalisées par IDF Mobilités sur l'évolution de l'usage des transports collectifs après la crise sanitaire – Juin 2021

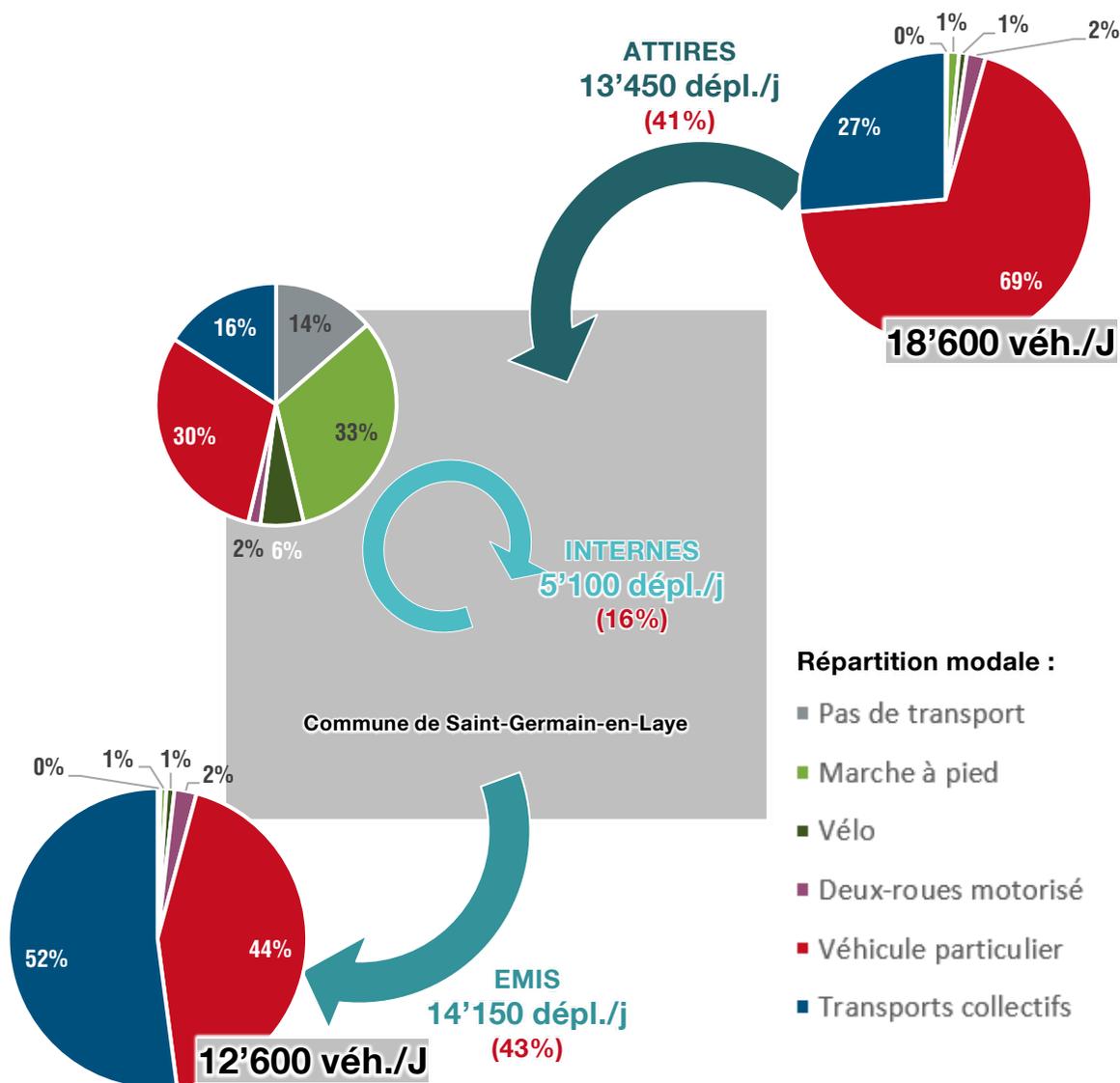
Saint-Germain-en-Laye : une commune de 45'000 habitants, 19'000 emplois et 20'000 élèves !

Une centralité importante à l'échelle de l'agglomération

Qui induit des déplacements importants selon différents motifs

Une analyse détaillée des déplacements domicile-travail

Mobilité professionnelle et répartition modale

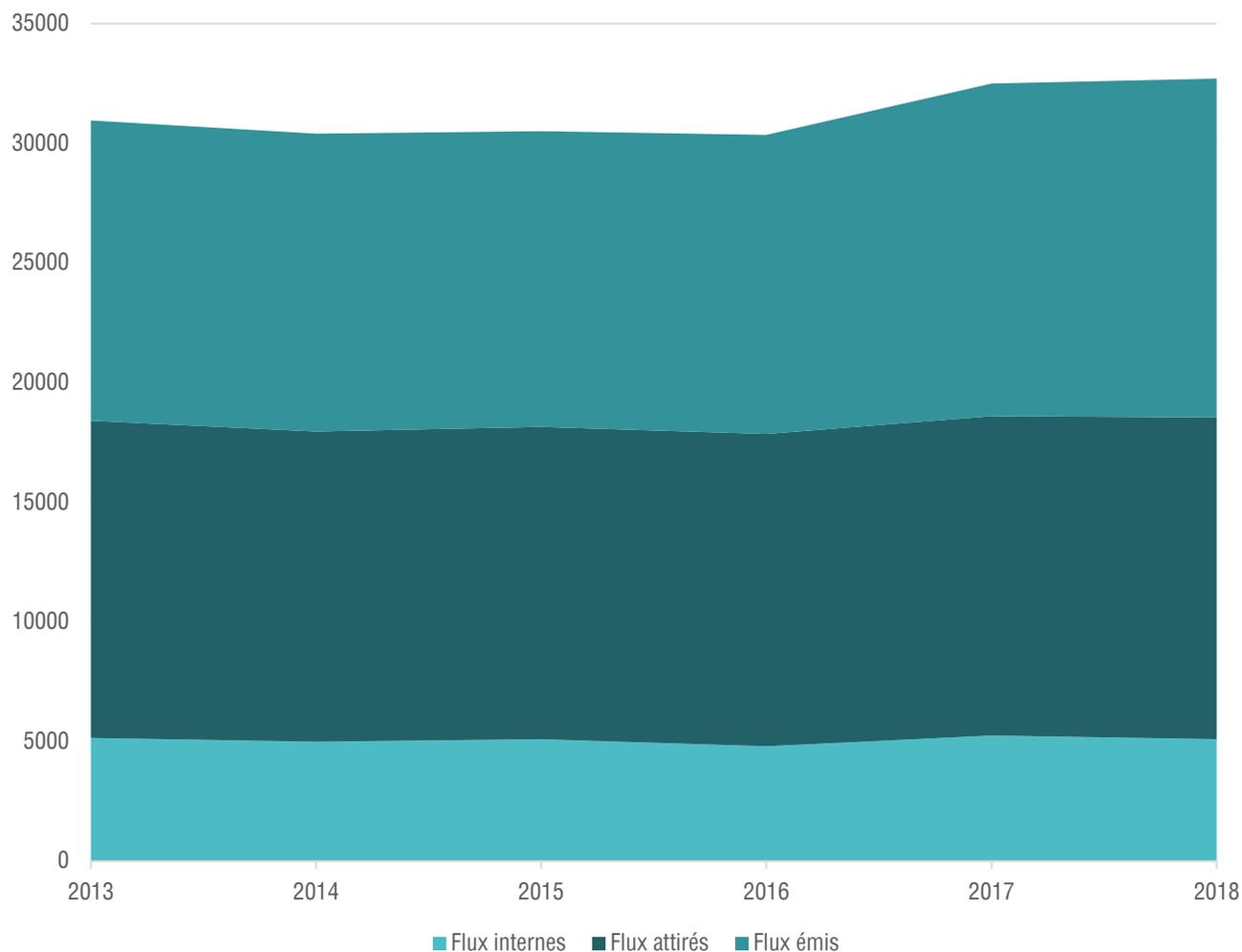


- **Un total de 32'700 dépl./j liés au motif domicile-travail, dont :**
 - 15% en interne
 - 85% en échange
- Des flux chaque jour aussi importants en sortie de Saint-Germain-en-Laye qu'en entrée et qui représentent **environ 60'000 véhicules par jour**
- Une commune qui comptait en 2018 près de **27'000 actifs âgés entre 15 et 64 ans dont près de 19'000 actifs qui ont un emploi**. Cela induit environ **5'000 déplacements internes et 14'000 déplacements vers l'extérieur**.
- **Des répartitions modales différentes selon le type de déplacement :**
 - **En interne :** part similaire entre la marche et la voiture avec 6% des déplacements en vélo (environ 300 cyclistes)
 - **Vers l'extérieur :** prédominance des TC avec 52% mais 44% en voiture
 - **Depuis l'extérieur :** prédominance de la voiture à 70%
- **Des répartitions modales comparables à celles d'autres communes situées en bout de ligne de RER pour les flux en échange**

Source : INSEE 2018

Mobilité professionnelle et évolution du nombre de déplacements Domicile-Travail en volume

Evolution du nombre de déplacements



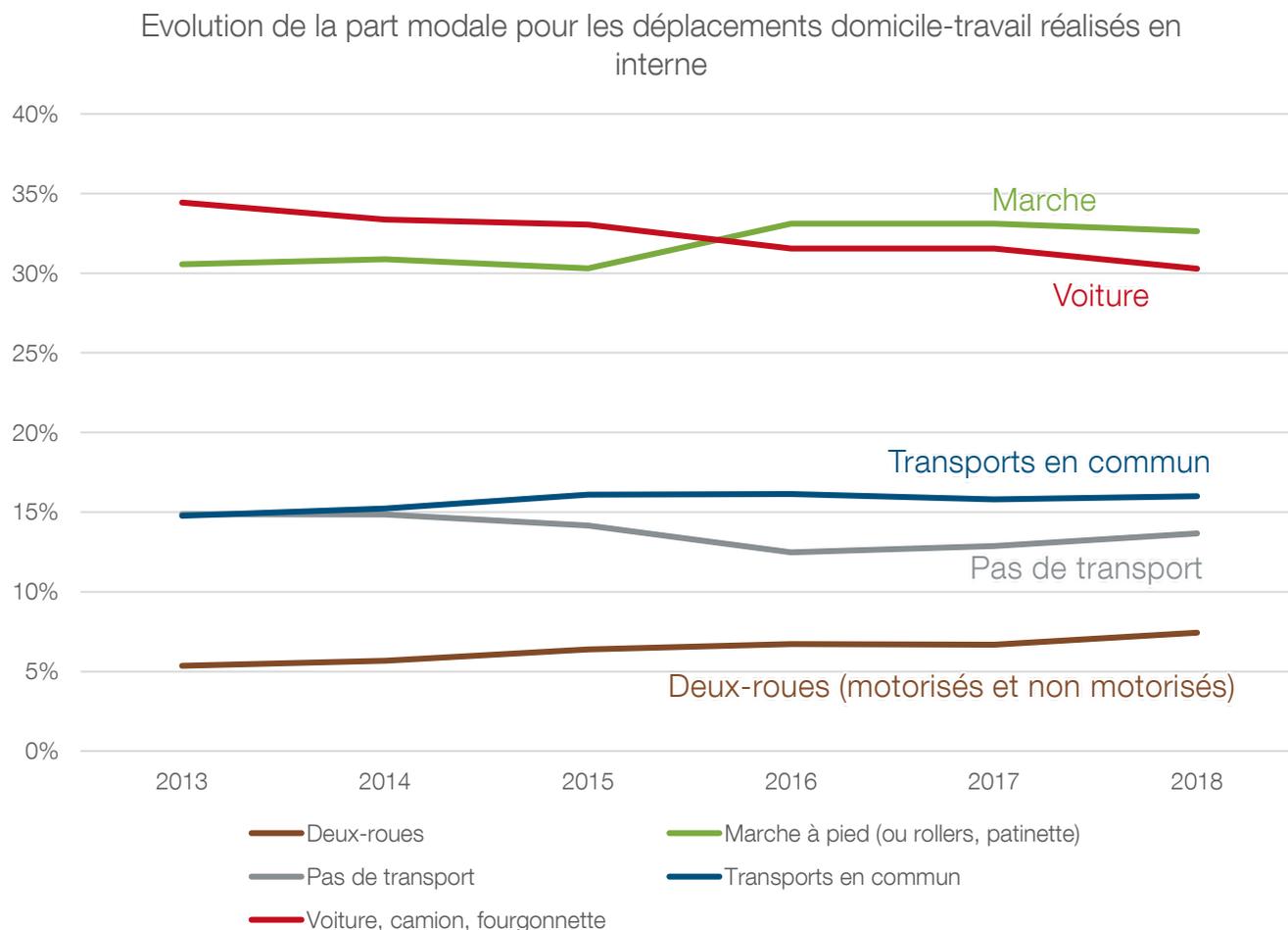
Année	Total en dépl/jour
2013	30'950
2014	30'400
2015	30'500
2016	30'350
2017	32'500
2018	32'700

- Une évolution relativement stable jusqu'en 2016 du nombre de déplacements Domicile-Travail
- Une hausse en 2017 qui peut s'expliquer par la fusion des communes de Saint-Germain-en-Laye et Fourqueux

Source : INSEE 2018

Mobilité professionnelle : évolution de la répartition modale

Répartition modale des flux internes à Saint-Germain-en-Laye



- Le **véhicule particulier et la marche à pied constituent les deux modes de transports principaux avec une inversion des tendances depuis 2015**
- **A partir de 2016, la marche devient le mode de transport principal (33%)** pour ces déplacements devant le véhicule particulier (32% en 2016 et 30% en 2018)
- La répartition modale reste relativement stable pour les autres modes avec une **petite hausse de l'usage des transports collectifs** (15% jusqu'en 2014 puis 16%) **et des deux-roues, en particulier du vélo** (augmentation de 5% à 6% entre 2017 et 2018*)
- **La part de la voiture pourrait être réduite car les déplacements sont de courtes distances, mais il est nécessaire d'intégrer la topographie particulière de la commune avec les pentes au Sud et à l'Est et la coupure de la N13**

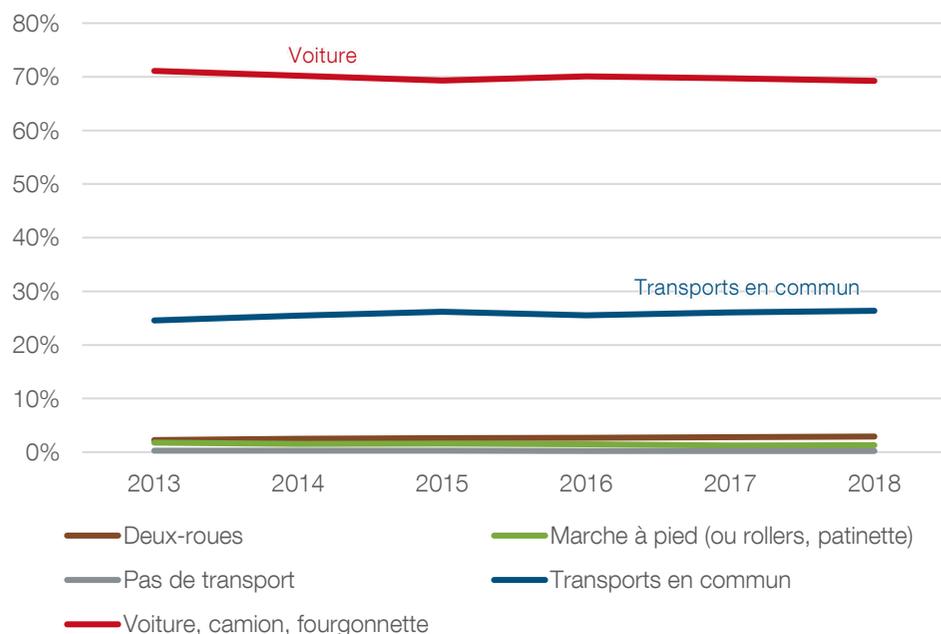
* Absence de données disponibles sur la distinction entre vélo (y compris à assistance électrique) et deux-roues motorisés avant 2017

Source : INSEE 2018

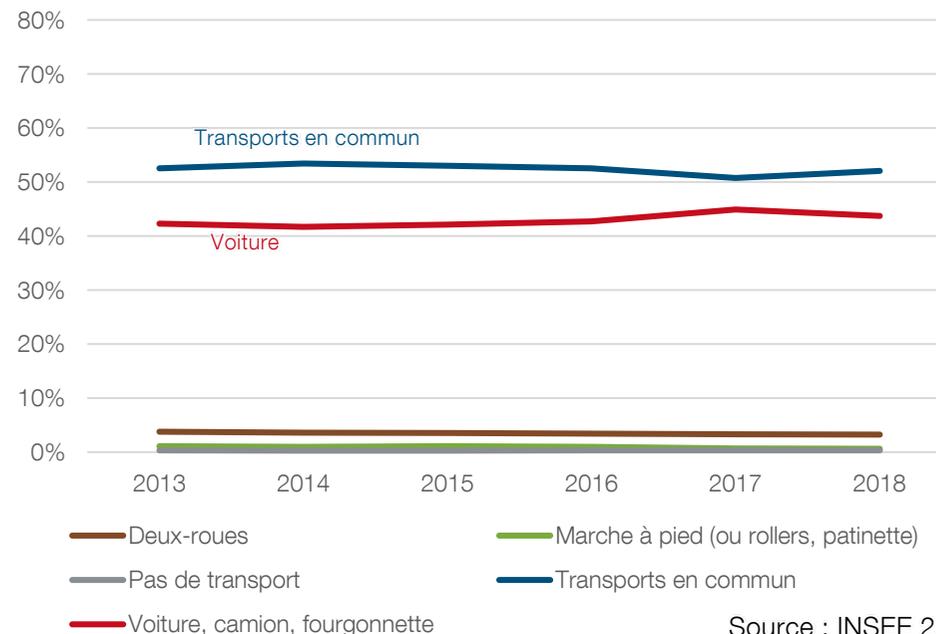
Mobilité professionnelle : évolution de la répartition modale

Répartition modale des flux domicile-travail en échange avec Saint-Germain-en-Laye

Evolution de la part modale pour les déplacements domicile-travail **de l'extérieur vers Saint-Germain-en-Laye**



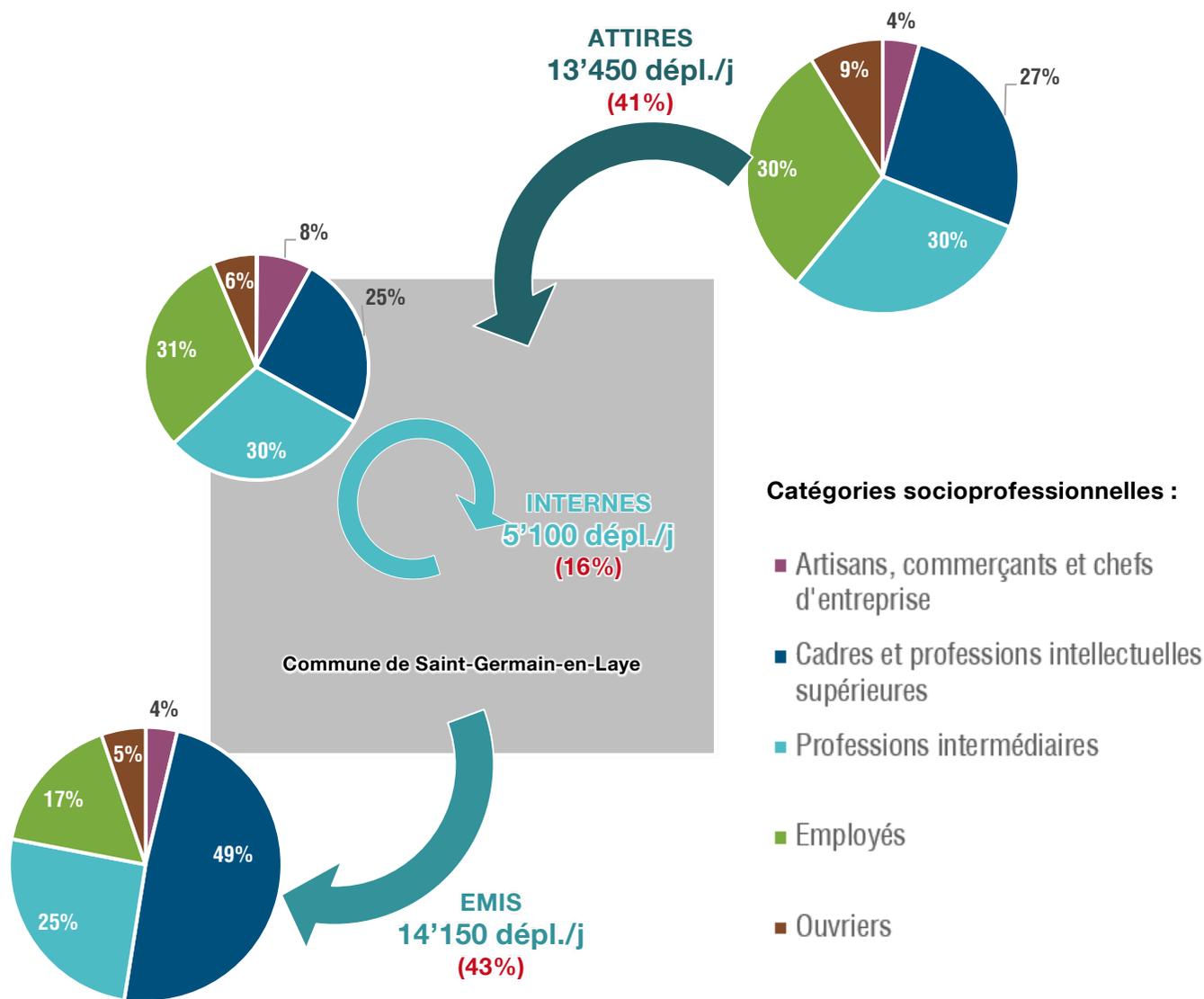
Evolution de la part modale pour les déplacements domicile-travail **depuis Saint-Germain en Laye vers l'extérieur**



Source : INSEE 2018

- Une répartition modale stable dans le temps
- **Un trafic d'échange avec la commune important en voiture : des pendulaires qui viennent sur la commune très majoritairement en voiture (70%), mais des habitants qui partent travailler à l'extérieur utilisent davantage les transports collectifs (desserte avec le RER A et les bus au pôle d'échanges)**
- Le T13 va modifier ces tendances au profit des transports collectifs

Mobilité professionnelle et catégories professionnelles



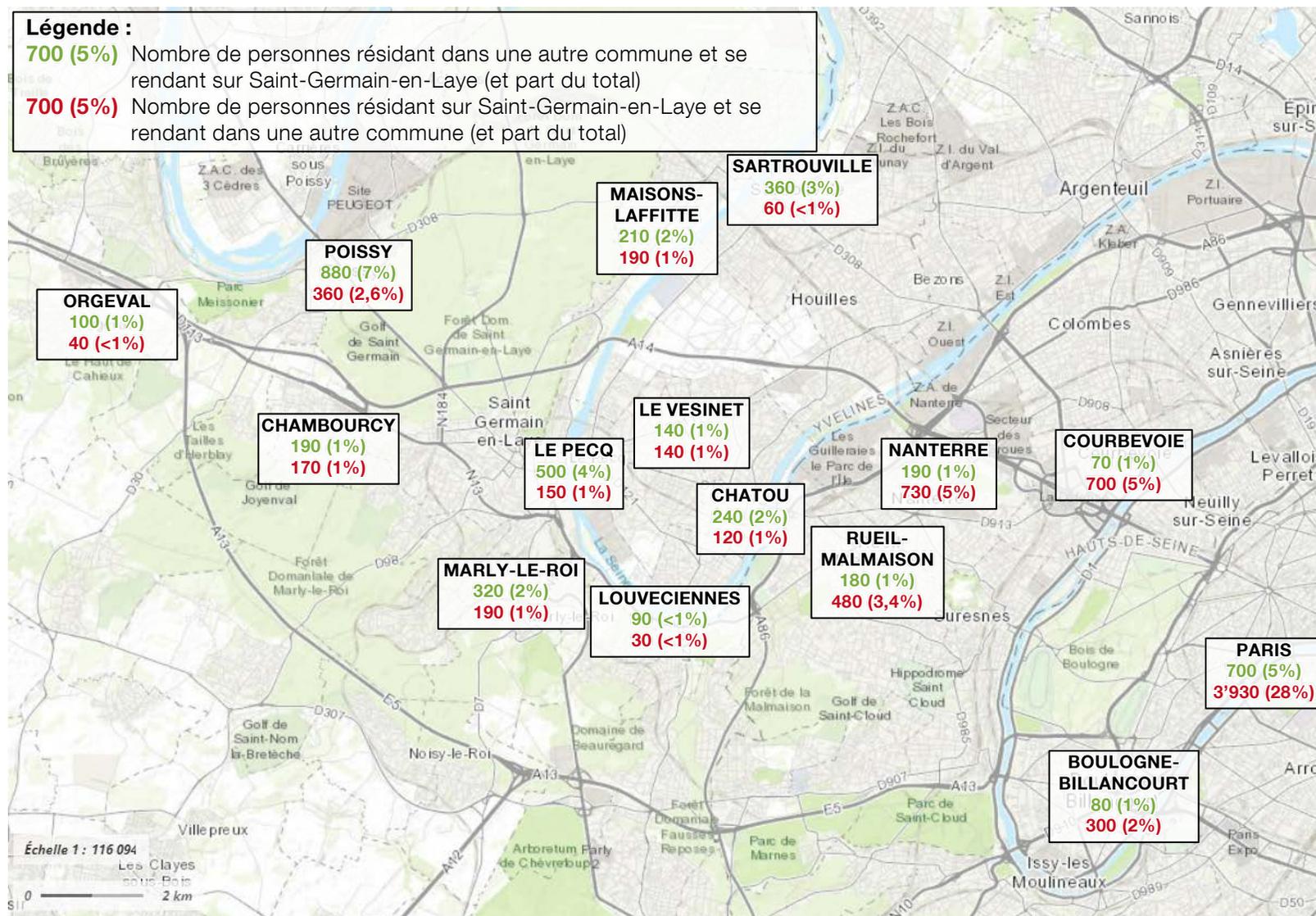
- La répartition des catégories socioprofessionnelles est relativement semblable pour les actifs venant sur Saint-Germain-en-Laye et ceux restant sur Saint-Germain-en-Laye : cadres/professions intellectuelles supérieures, professions intermédiaires et employés
- Par contre, pour les actifs allant travailler à l'extérieur, la part de cadres et professions intellectuelles supérieures est nettement prédominante

Source : INSEE 2018

Mobilité professionnelle : principales origines-destinations

Légende :

- 700 (5%)** Nombre de personnes résidant dans une autre commune et se rendant sur Saint-Germain-en-Laye (et part du total)
- 700 (5%)** Nombre de personnes résidant sur Saint-Germain-en-Laye et se rendant dans une autre commune (et part du total)



- Flux venant sur St-Germain-en-Laye : Poissy (7%), Paris (5%) et le Pecq (4%)
- Flux partant de St-Germain-en-Laye : Paris (28%), Nanterre/Courbevoie (5%), Rueil-Malmaison/Poissy (3%)
- Des communes d'origine et de destination relativement proches de Saint-Germain-en-Laye (rayon de 5 à 10 km)

Source : INSEE 2018

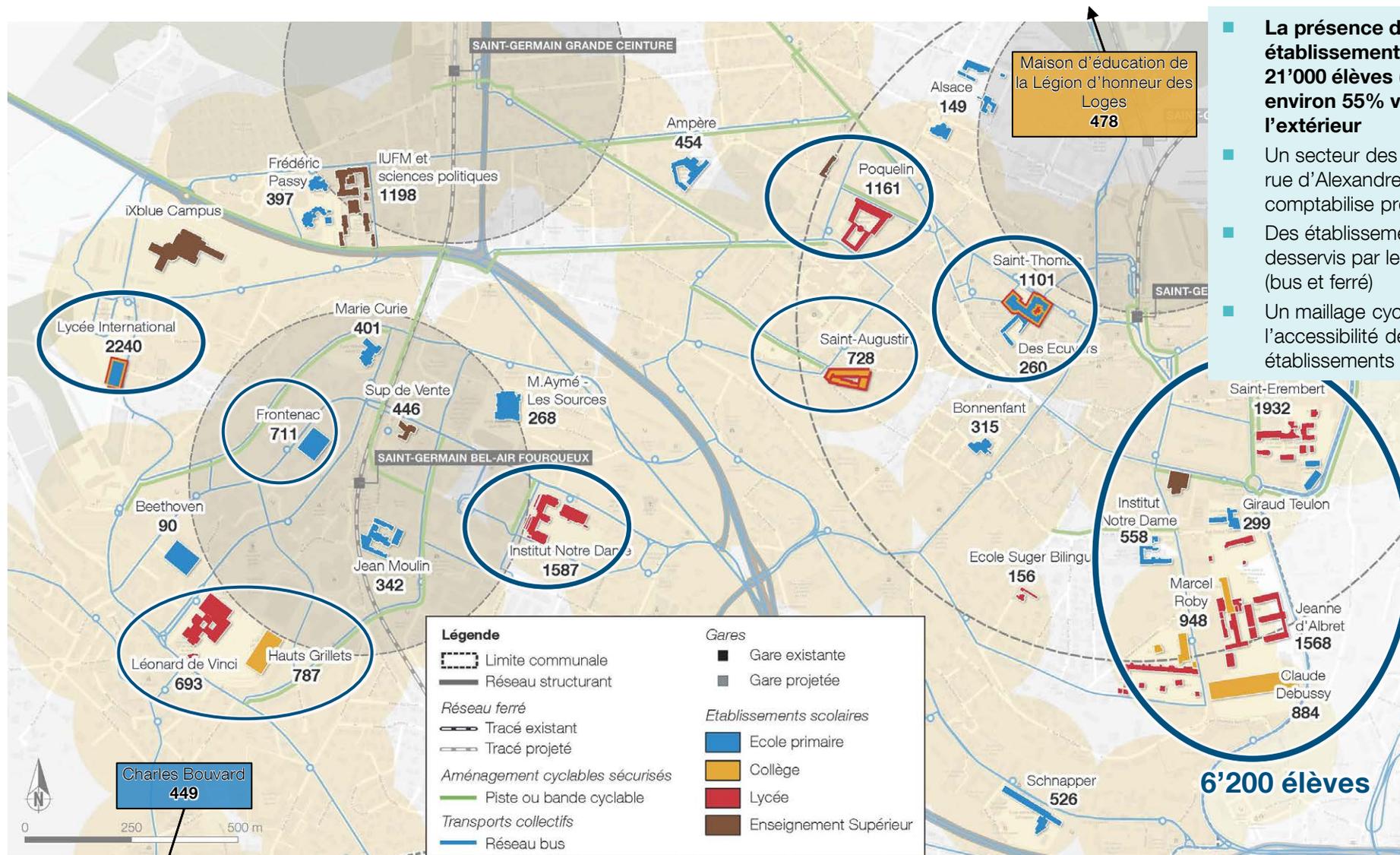
Saint-Germain-en-Laye : une commune de 45'000 habitants, 19'000 emplois et 20'000 élèves !

Une centralité importante à l'échelle de l'agglomération

Qui induit des déplacements importants selon différents motifs

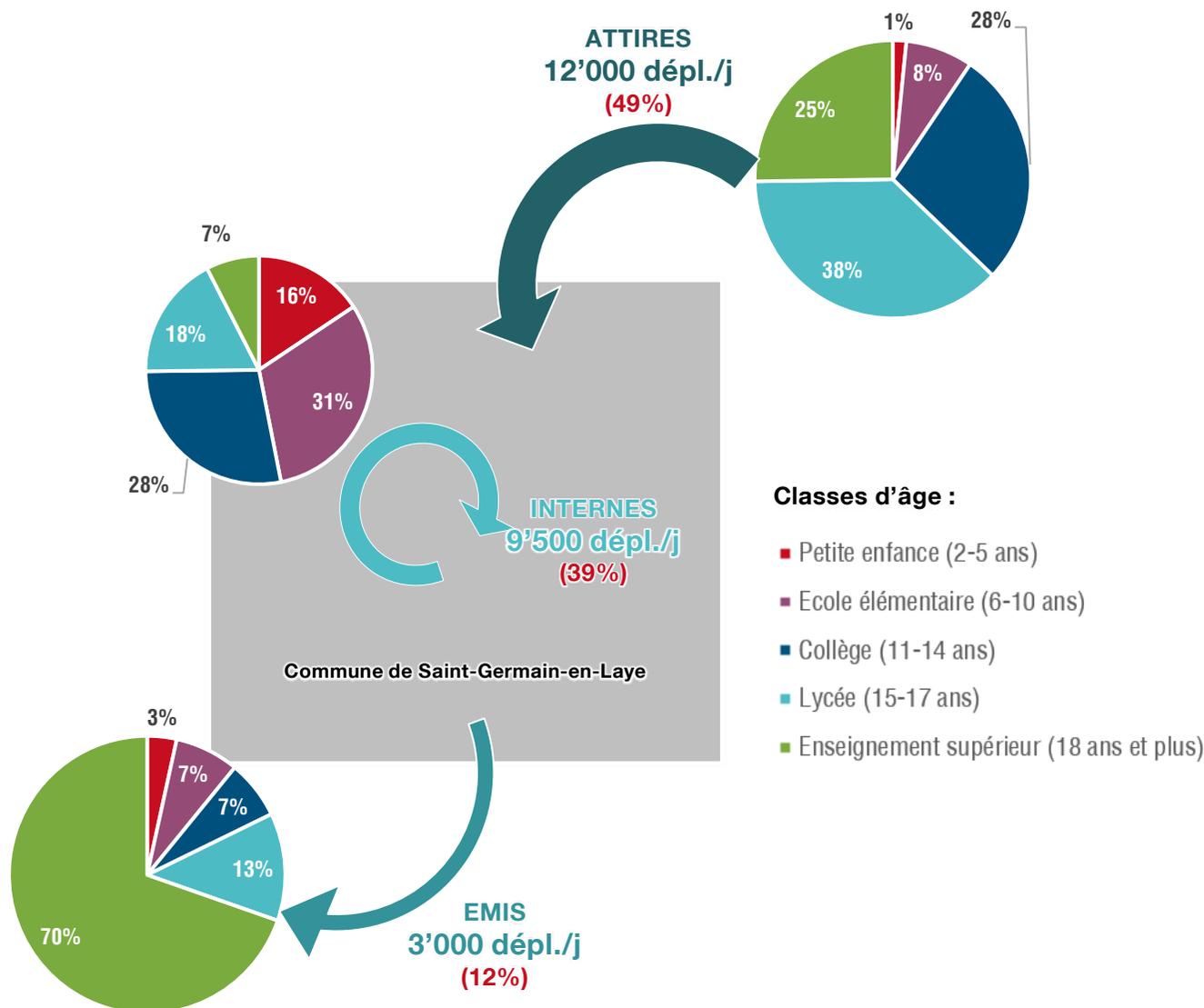
Une analyse détaillée des déplacements domicile-travail et domicile-études

Etablissements scolaires et desserte TC-vélos



- La présence de nombreux établissements scolaires : environ 21'000 élèves (hors crèches), dont environ 55% viennent de l'extérieur
- Un secteur des écoles, le long de la rue d'Alexandre Dumas, qui comptabilise près de 6'200 élèves
- Des établissements scolaires desservis par les transports collectifs (bus et ferré)
- Un maillage cyclable qui permet l'accessibilité de certains établissements scolaires

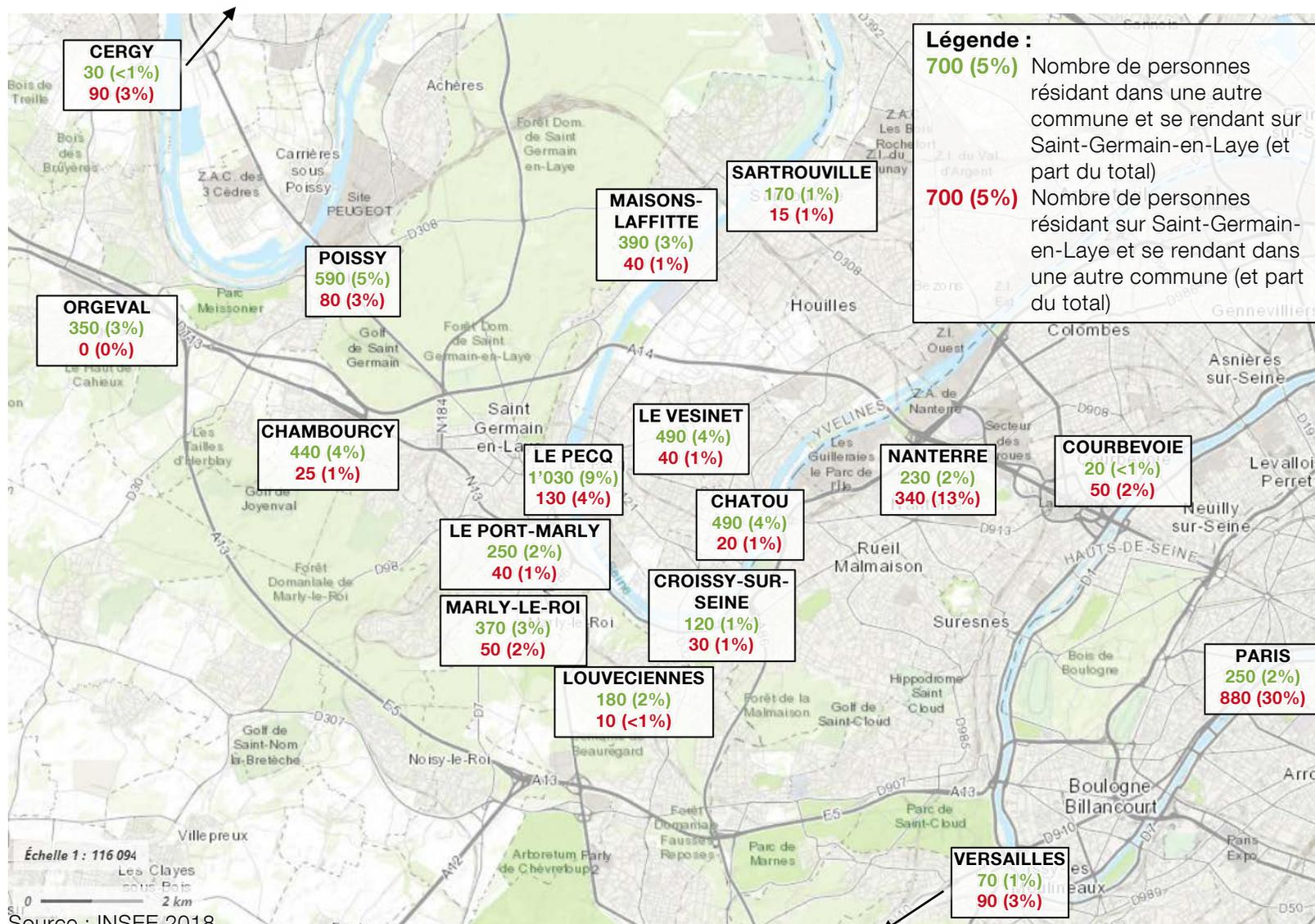
Mobilité scolaire et répartition par classe d'âge (dès 2 ans)



- **Un total de 24'500 déplacements Domicile-Etudes réalisés par jour (dépl./j), dont :**
 - 40% en interne à la commune
 - 12% sortant de la commune
 - 49% venant sur la commune
- Une **commune qui attire plus de scolaires extérieurs (12'000 dépl./j) qu'en interne (9'500 dépl./j)**
- Une répartition relativement homogène des classes d'âge pour les déplacements réalisés en interne avec tout de même une part plus importante de flux liés aux écoles élémentaires (31%) et aux collèges (28%) et plus faible pour l'enseignement supérieur (7%)
- **Une commune qui attire dans des proportions comparables les scolaires allant du collège à l'enseignement supérieur, avec une majorité de flux liés aux lycées (38%)**

Source : INSEE 2018

Mobilité scolaire et étudiante : principales origine-destination



- Flux venant sur St-Germain-en-Laye : Le Pecq (environ 1'000 élèves (9%)), Poissy (600-5%), Le Vésinet/Chatou/Maison-Laffitte/Chambourcy (400 à 500-4%).
- Flux partant de St-Germain-en-Laye : Paris (900-30%), Nanterre (350-13%)
- Des communes d'origine et de destination relativement proches de Saint-Germain-en-Laye

Saint-Germain-en-Laye : une commune de 45'000 habitants, 19'000 emplois et 20'000 élèves !

- 70% des personnes venant travailler sur la commune sont en voiture individuelle aux heures de pointe
- Environ 6 élèves sur 10 viennent de l'extérieur de la commune tous les jours (Le Pecq (environ 1'000 élèves (9%)), Poissy (600-5%), Le Vésinet/Chatou/Maisons-Laffitte (400 à 500),...) dont 90% sont âgés de plus de 11 ans

Enjeu au niveau de la gestion des flux de déplacements liés aux établissements scolaires avec la volonté de modérer les flux automobiles et de valoriser une accessibilité multimodale (maillage cyclable, desserte TC en lien avec l'arrivée du T13, plan de déplacements établissements scolaires, aménagements aux abords des établissements, ...)

Enjeu au niveau des flux de salariés en provenance de l'extérieur à modérer en voiture (desserte TC en lien avec l'arrivée du T13, maillage vélo continu entre les communes de l'agglomération, modération des circulations sur la commune (parkings en bordure des secteurs), ...)

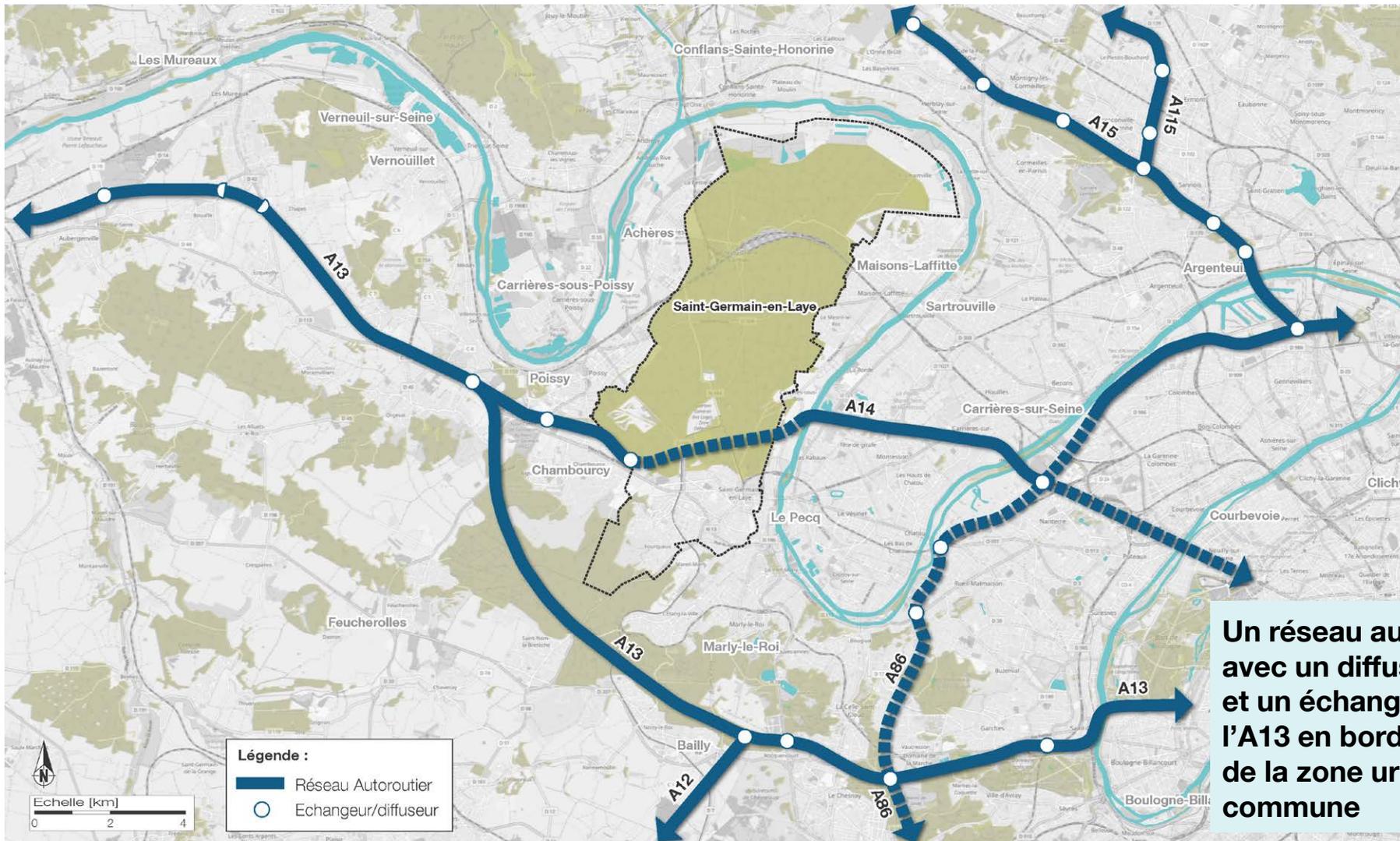
Mobilité actuelle sur le territoire



Des flux de déplacements quotidiens mais quelle offre de transports et quels usages ?

⇒ Le réseau viaire et les charges de trafic

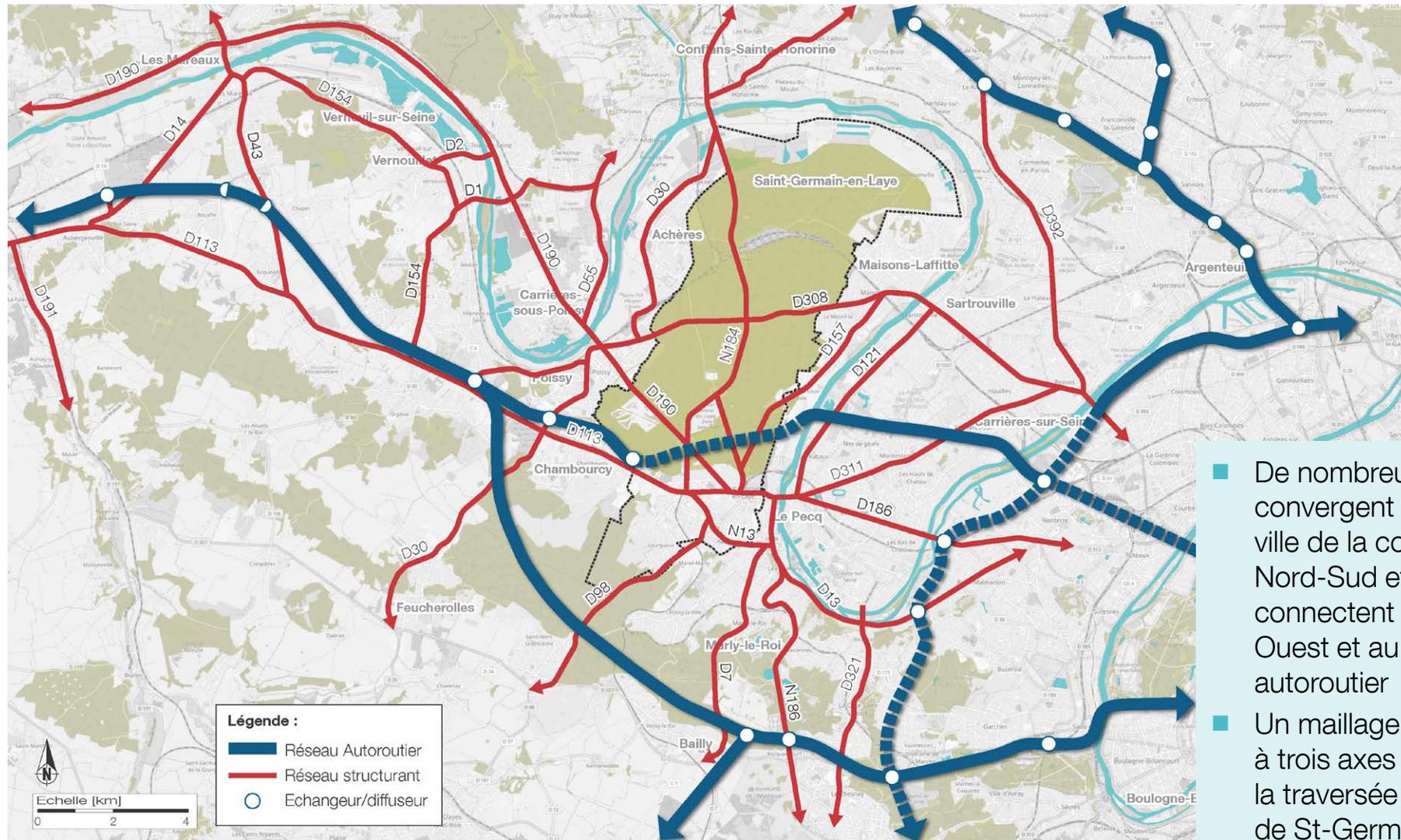
Réseau routier



Un réseau autoroutier avec un diffuseur de l'A14 et un échangeur avec l'A13 en bordure Ouest de la zone urbaine de la commune

1578_214-f03-Hierarchie.ai - 19 05 2022

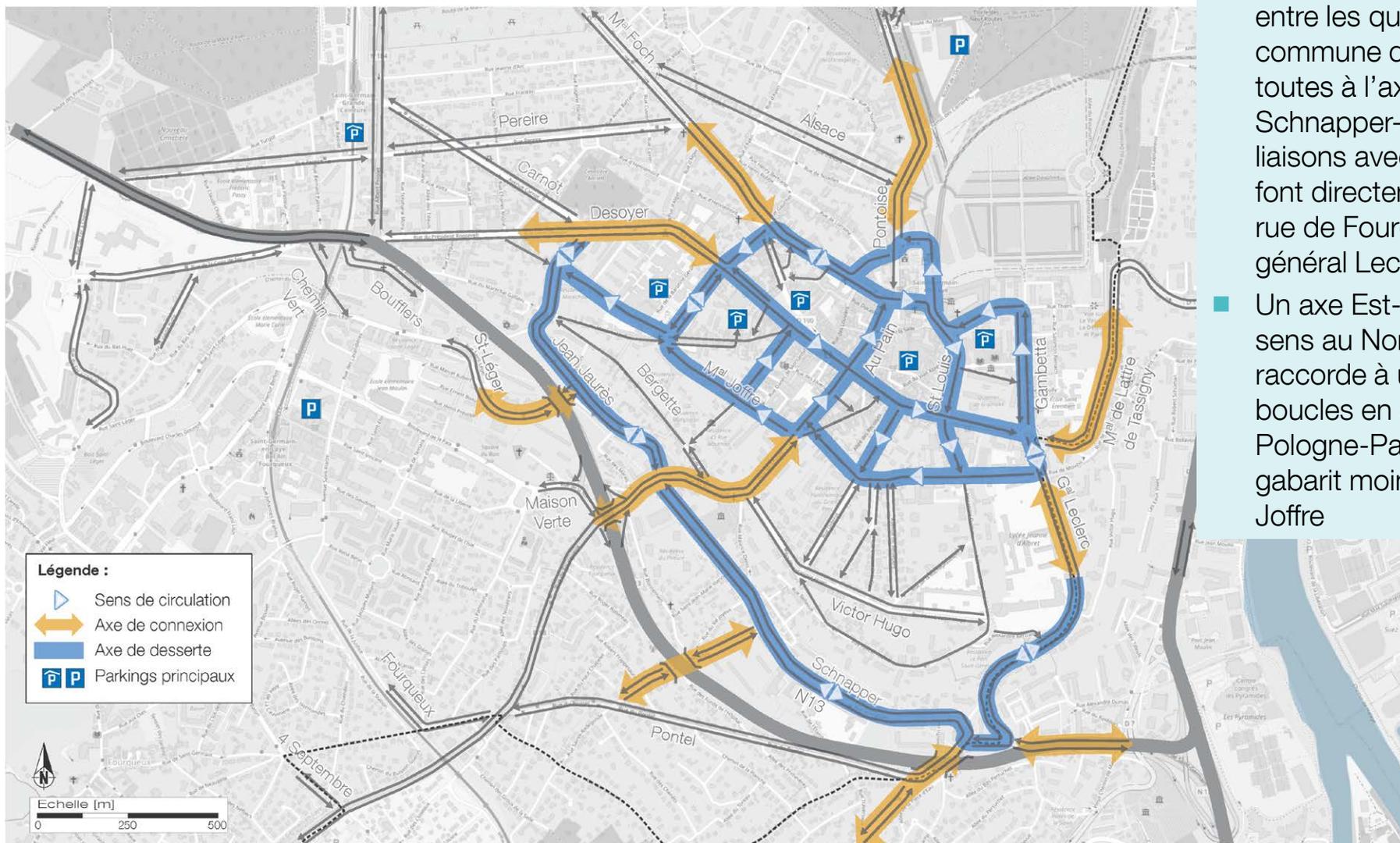
Réseau routier



- De nombreuses voiries qui convergent vers le centre-ville de la commune en Nord-Sud et qui se connectent au maillage Est-Ouest et au réseau autoroutier
- Un maillage Est-Ouest limité à trois axes : l'A14, la N13 et la traversée du centre-ville de St-Germain-en-Laye

1578_214-03-Hierarchie.ai - 19 05 2022

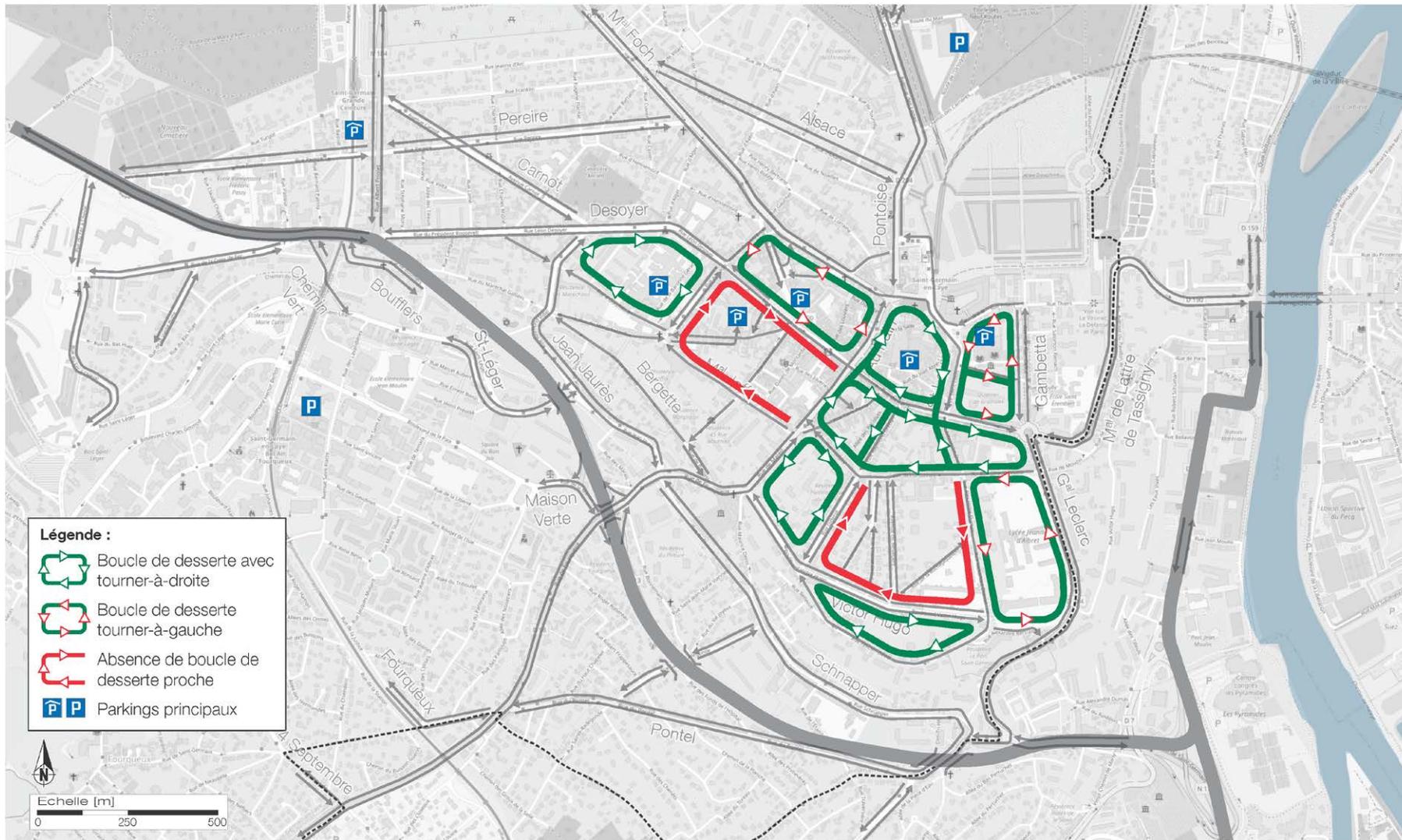
Maillage principal de voiries



- Des traversées de la N13 permettant les échanges entre les quartiers de la commune qui se raccordent toutes à l'axe Est-Ouest Schnapper-Jaurès. Les liaisons avec le plateau ne se font directement que via la rue de Fourqueux et l'av. du général Leclerc
- Un axe Est-Ouest double sens au Nord qui se raccorde à une système de boucles en sens unique : Pologne-Paris et avec un gabarit moindre Ursulines-Joffre

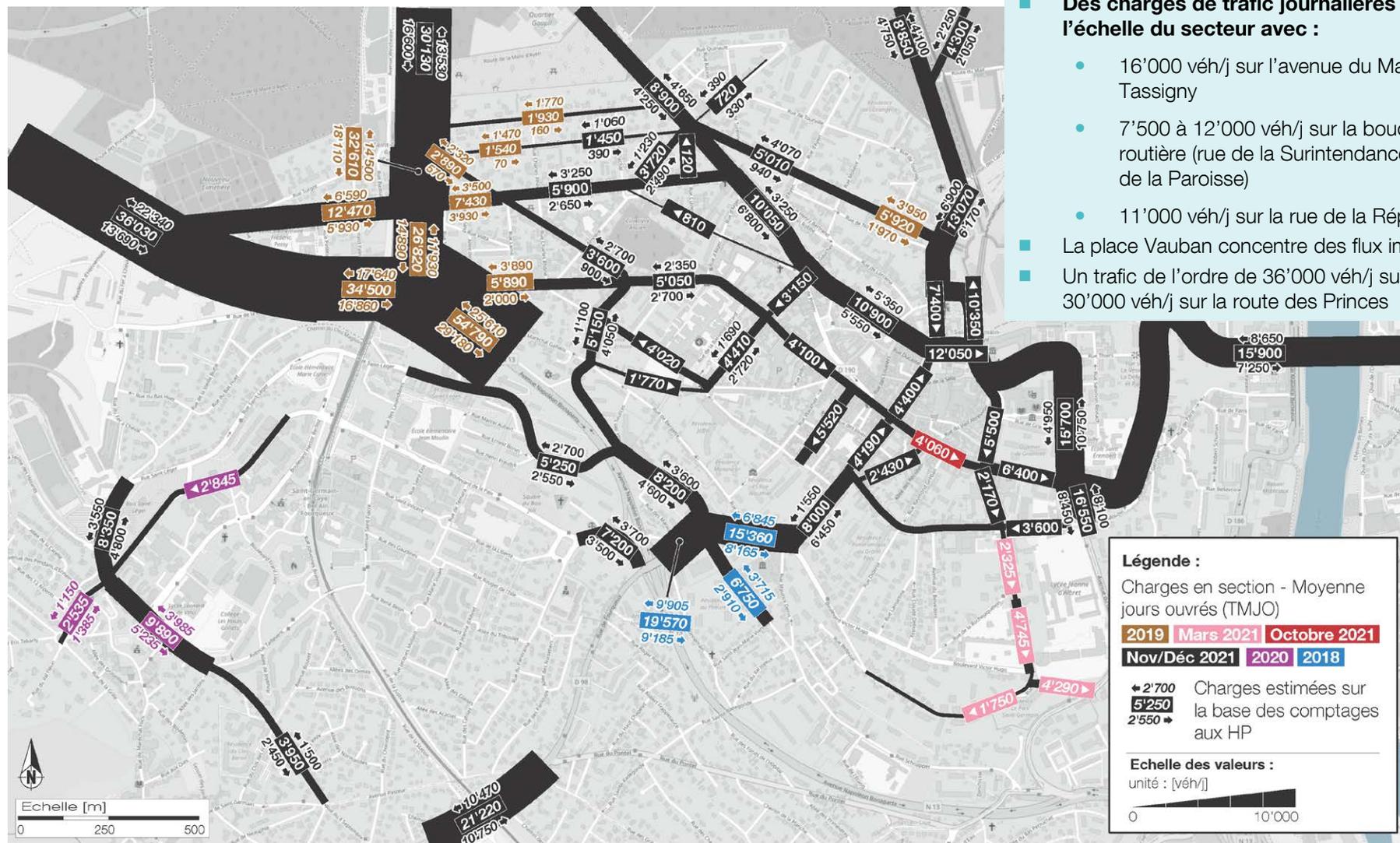
1578_214-f07-Maillage.ai - 19 05 2022

Boucles de circulation



1578_214-f08-Boucle_circulation.ai - 19 05 2022

Charges de trafic journalières : trafic tous véhicules



- Des charges de trafic journalières importantes à l'échelle du secteur avec :
 - 16'000 véh/j sur l'avenue du Maréchal de Lattre de Tassigny
 - 7'500 à 12'000 véh/j sur la boucle autour de la gare routière (rue de la Surintendance, rue de Pontoise, rue de la Paroisse)
 - 11'000 véh/j sur la rue de la République
- La place Vauban concentre des flux importants qui se diffusent
- Un trafic de l'ordre de 36'000 véh/j sur la N13 et de l'ordre de 30'000 véh/j sur la route des Princes

Légende :
Charges en section - Moyenne jours ouvrés (TMJO)

2019 Mars 2021 Octobre 2021
Nov/Déc 2021 2020 2018

← 2'700 Charges estimées sur la base des comptages aux HP
5'250
2'550 →

Echelle des valeurs :
unité : [véh/j]

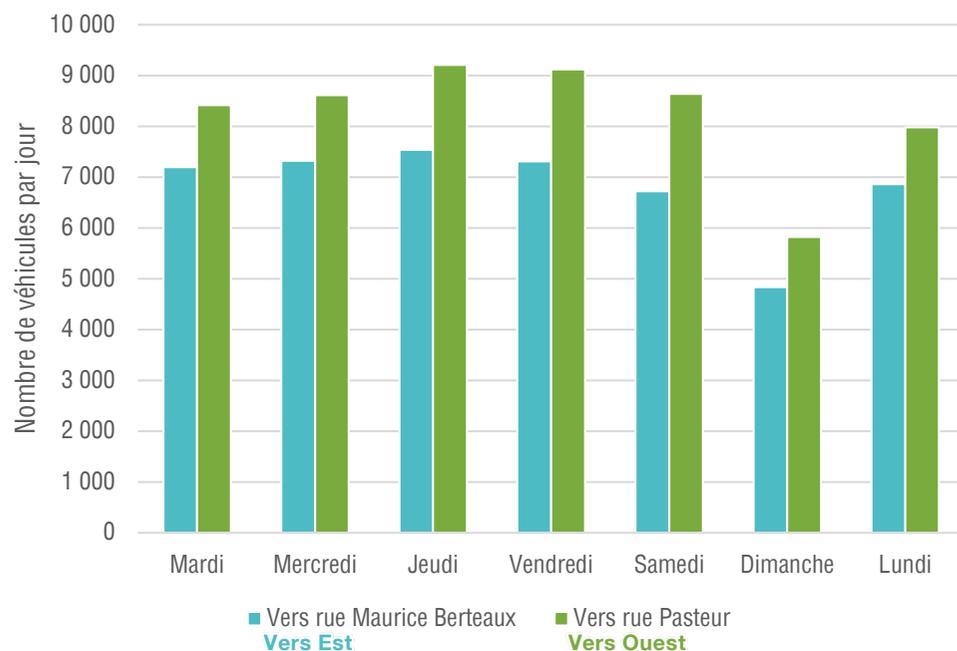
A noter qu'une partie des charges de trafic ont été déterminées sur la base des charges de trafic aux heures de pointe avec une hypothèse que les deux heures de pointe de la journée représentent environ 14% du trafic journalier

Sources : Comptages fournis par la Ville de Saint-Germain-en-Laye et comptages automatiques réalisés la semaine du 30/11/21 au 07/12/21

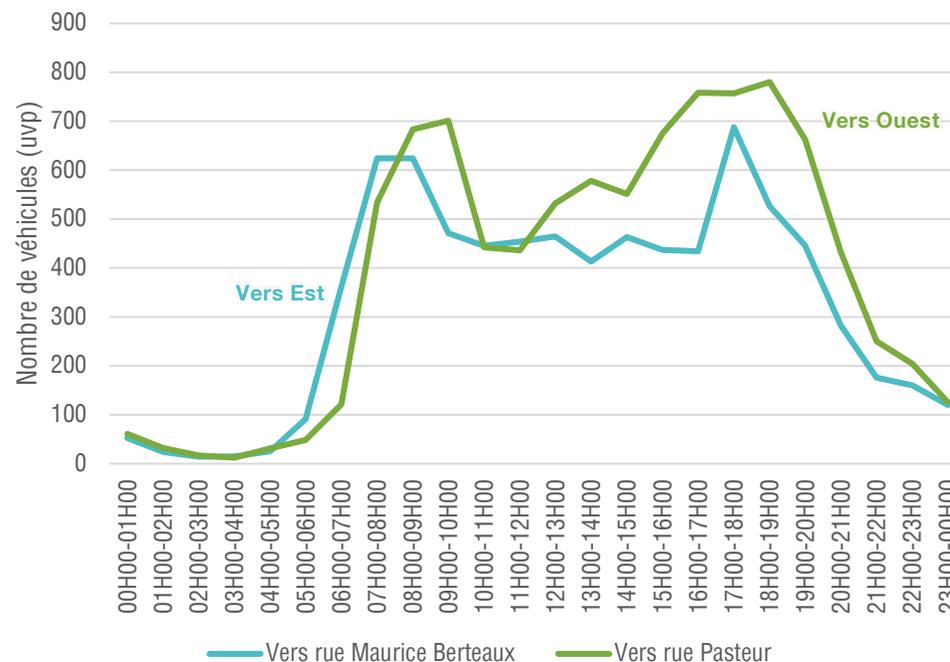
Variations de trafic

Avenue du Maréchal de Lattre de Tassigny (D190)

Evolution du trafic journalier sur la D190 la semaine du 30/11/21 au 06/12/21



Evolution du trafic horaire sur la D190 le jeudi 02 décembre 2021



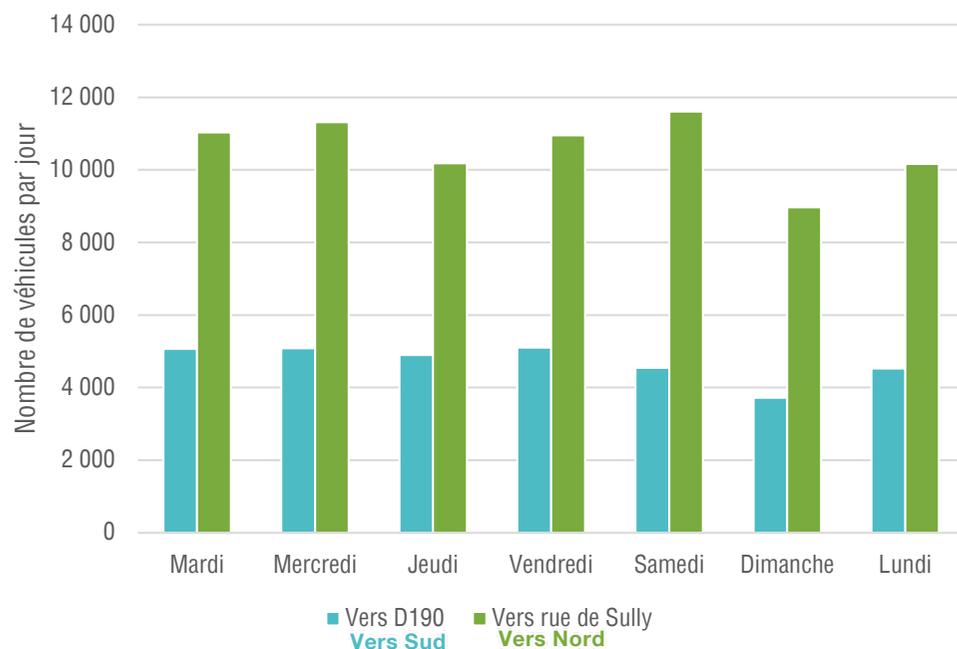
- Un trafic plus élevé en entrée de Saint-Germain-en-Laye : 8'500 à 9'000 véh./j
- Un trafic journalier plus faible le dimanche, de l'ordre de 5'000 à 6'000 véh./j
- Des périodes de pointe marquées, avec en Est-Ouest une période de pointe d'environ 3 heures de 16h à 19h (environ 750 à 800 uvp)

uvp : unité de véhicule particulier

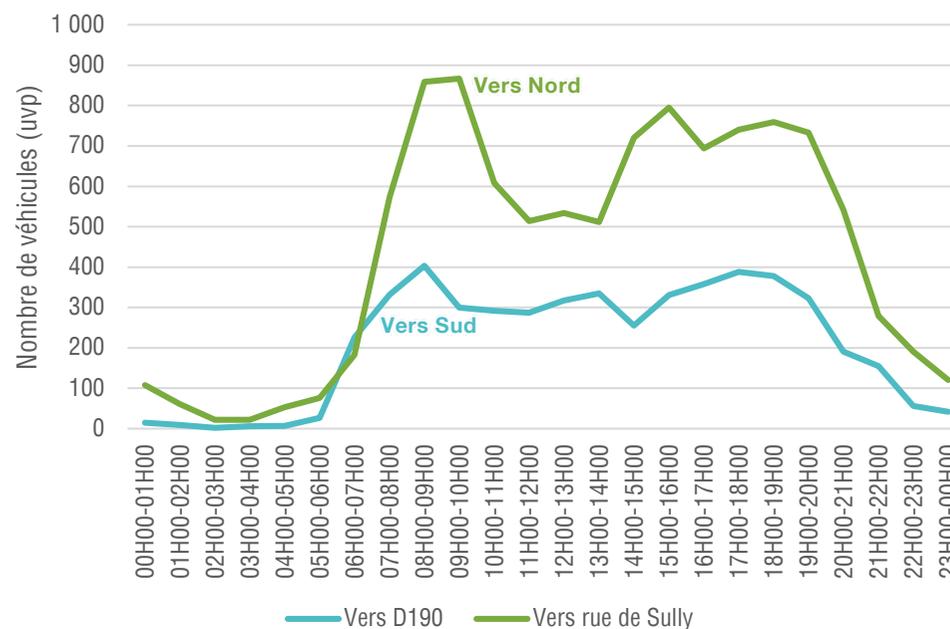
Variations du trafic

Avenue Gambetta

Evolution du trafic journalier sur l'avenue Gambetta la semaine du 30/11/21 au 06/12/21



Evolution du trafic horaire sur l'avenue Gambetta le jeudi 02 décembre 2021



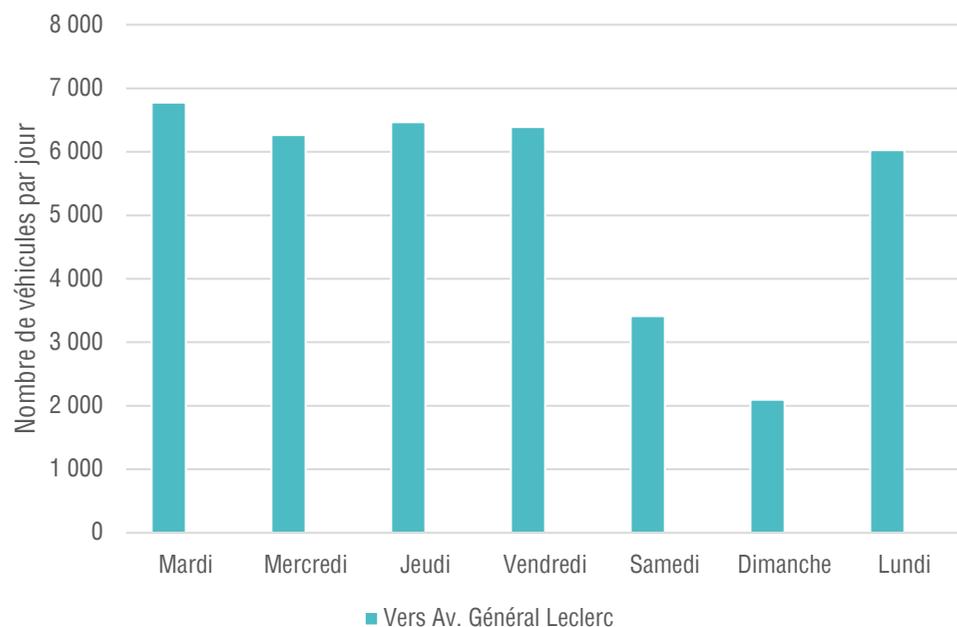
- Un trafic nettement plus élevé en entrée du centre-ville : environ 11'000 véh./J contre 5'000 dans l'autre sens
- Une période de pointe du matin marquée (8h à 10h) et une période de pointe du soir plus étendue

uvp : unité de véhicule particulier

Evolution du trafic

Rue du Maréchal Lyautey

Evolution du trafic journalier sur la rue du Maréchal Lyautey la semaine du 30/11/21 au 06/12/21



Evolution du trafic horaire sur la rue du Maréchal Lyautey le jeudi 02 décembre 2021



- Un trafic d'environ 6'500 véh. sur les jours ouvrés. Une baisse à 3'500 le samedi
- Environ 500 uvp en heures de pointe et un trafic de l'ordre de 400 à 500 uvp sur le reste de la journée

uvp : unité de véhicule particulier

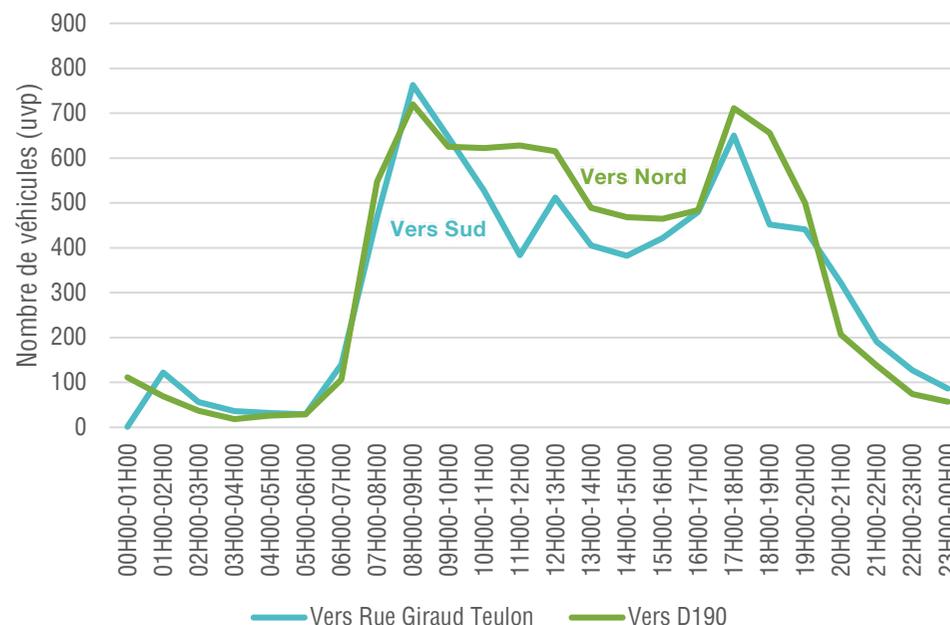
Variations de trafic

Avenue du Général Leclerc

Evolution du trafic journalier sur l'avenue du Général Leclerc la semaine du 30/11/21 au 06/12/21



Evolution du trafic horaire sur l'avenue du Général Leclerc le jeudi 02 décembre 2021



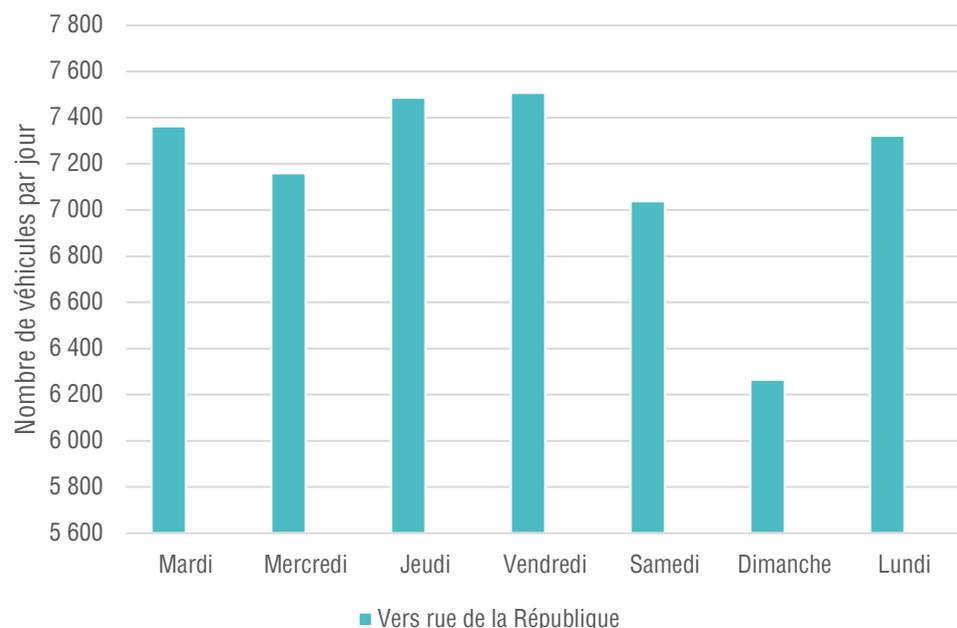
- Un trafic entre 8'000 à 9'500 véh. sur les jours ouvrés. Une forte baisse le samedi et le dimanche pour les flux entrant vers le centre-ville alors que les flux sortant sont constants et élevés le week-end
- Des pointes marquées autour des 700 uvp

uvp : unité de véhicule particulier

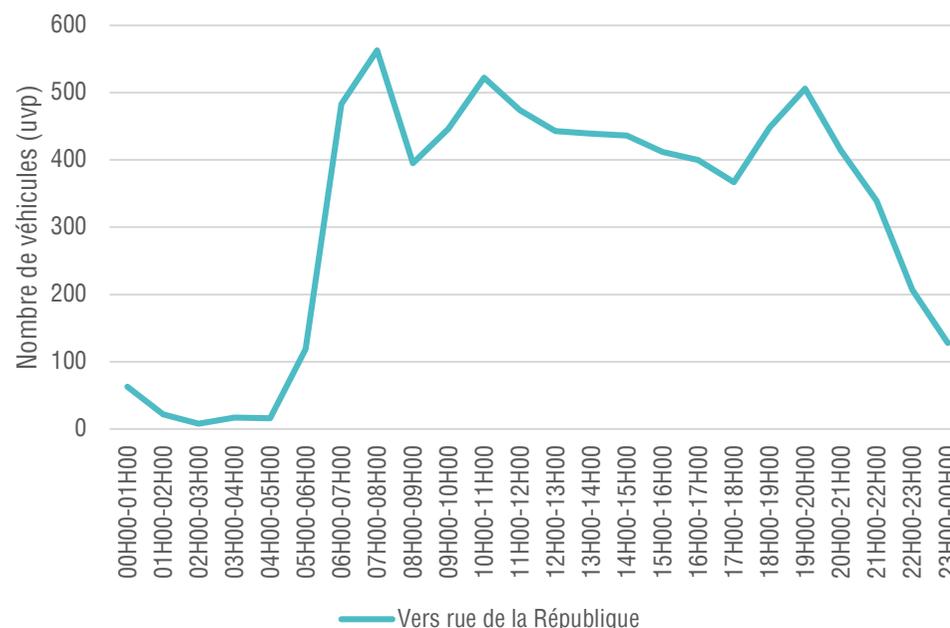
Variations de trafic

Rue de Pontoise

Evolution du trafic journalier sur la rue de Pontoise la semaine du 30/11/21 au 06/12/21



Evolution du trafic horaire sur la rue de Pontoise le jeudi 02 décembre 2021



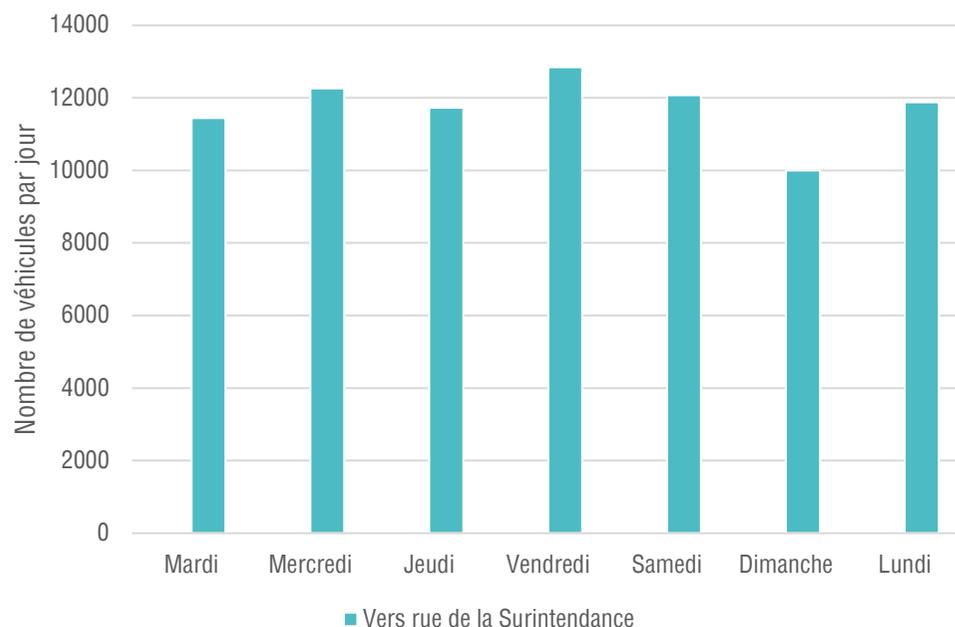
- Un trafic important en continu sur la semaine : environ 7'500 véh. par jour ouvré et de l'ordre de 7'000 le samedi et 6'500 le dimanche
- Des pointes autour des 500-550 uvp/h

uvp : unité de véhicule particulier

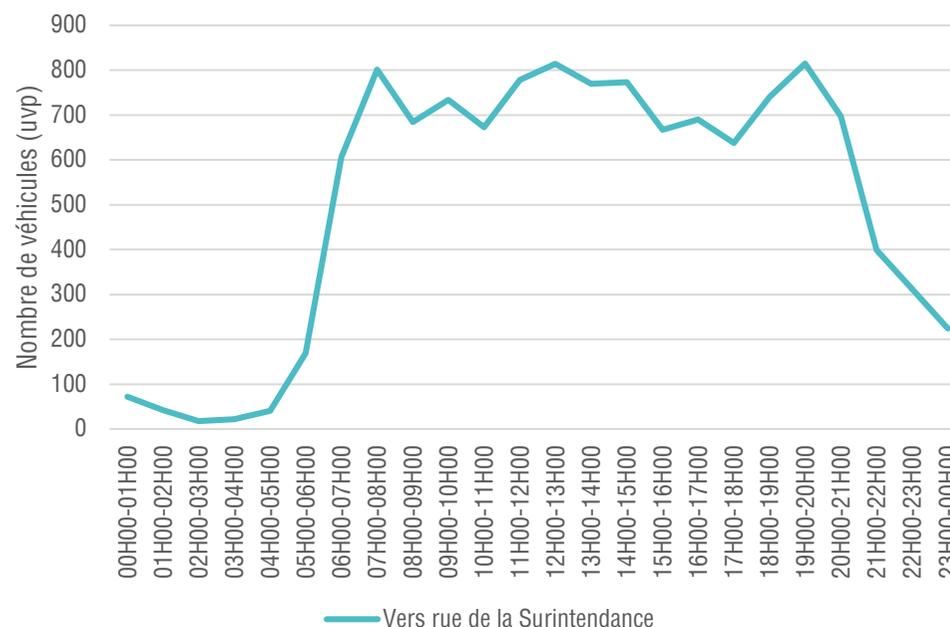
Variations de trafic

Rue de la Paroisse

Evolution du trafic journalier sur la rue de la Paroisse la semaine du 30/11/21 au 06/12/21



Evolution du trafic horaire sur la rue de la Paroisse le jeudi 02 décembre 2021



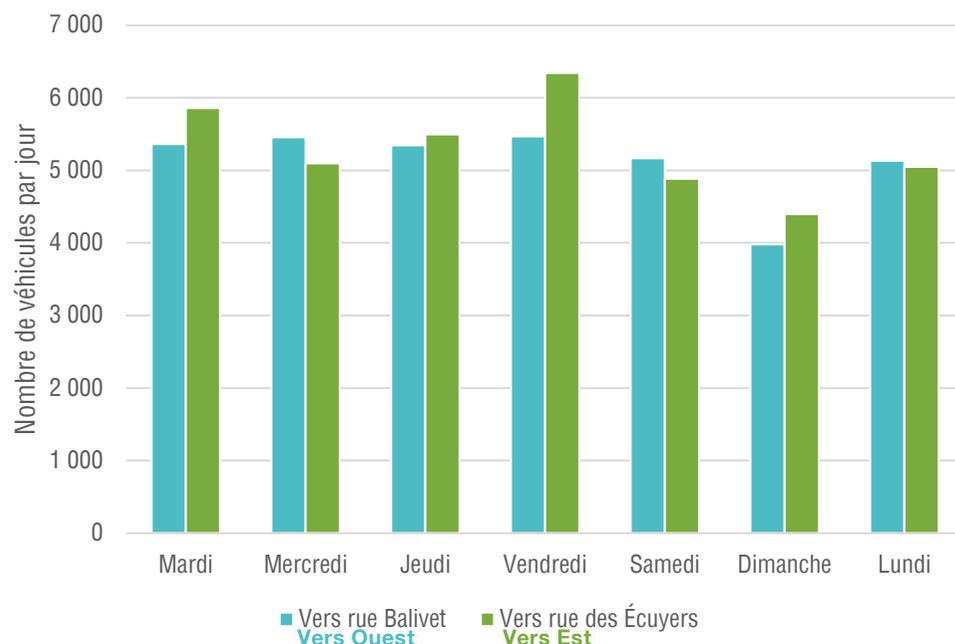
- Un trafic entre 12'000 à 13'000 véhicules par jour ouvré. La valeur la «plus faible» est de 10'000 véhicules par jour
- Un trafic constant sur la journée (jeudi) entre 7h et 20h autour de 700-800 uvp/h

uvp : unité de véhicule particulier

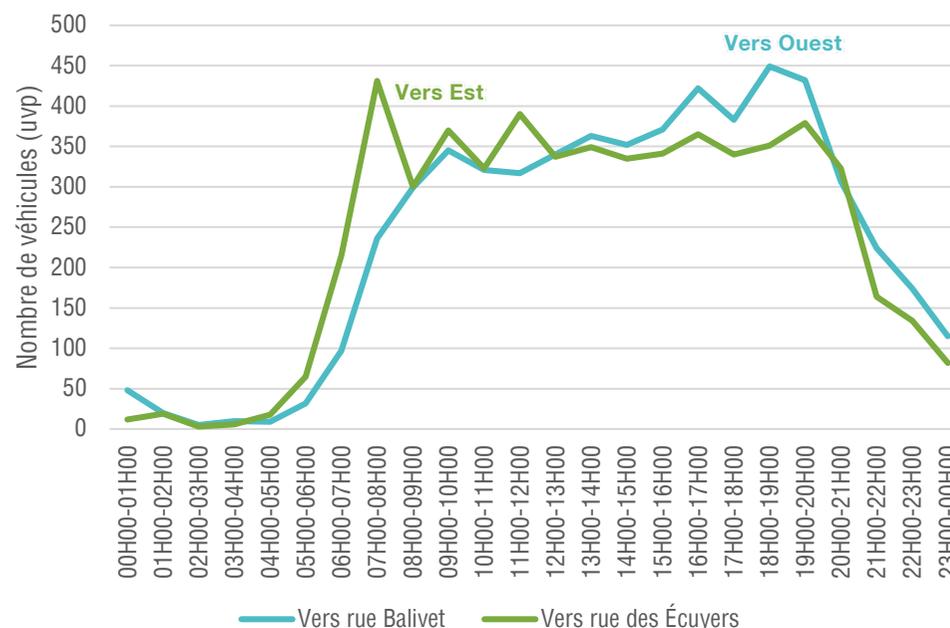
Variations du trafic

Rue de la République

Evolution du trafic journalier sur la rue de la République la semaine du 30/11/21 au 06/12/21



Evolution du trafic horaire sur la rue de la République le jeudi 02 décembre 2021



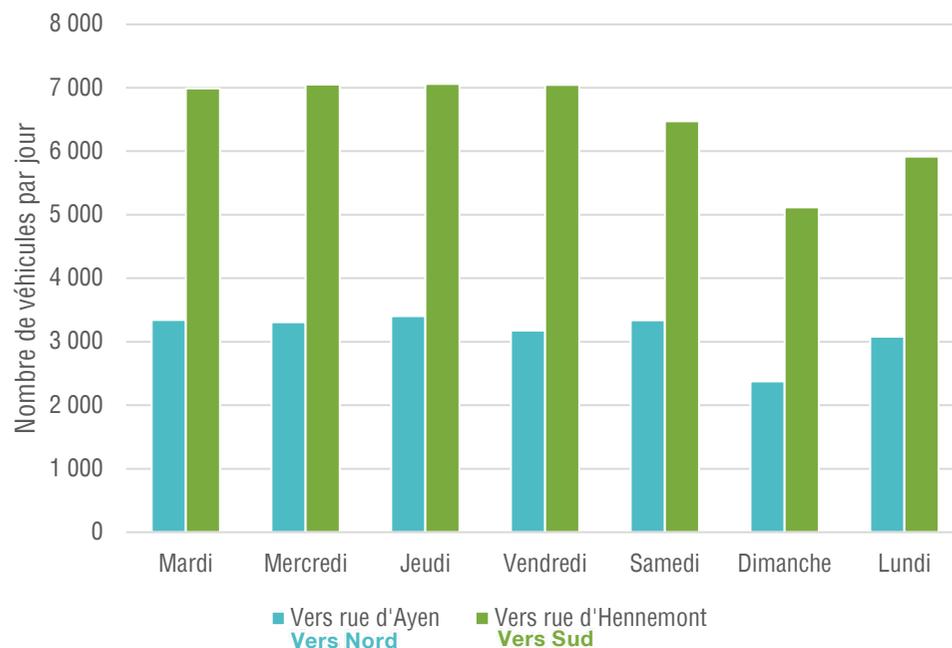
- Un trafic d'environ 5'500 véh. sur les jours ouvrés
- Des volumes relativement semblables dans chaque sens (sauf le mercredi et le vendredi)
- Des pointes autour des 450 véh/h

uvp : unité de véhicule particulier

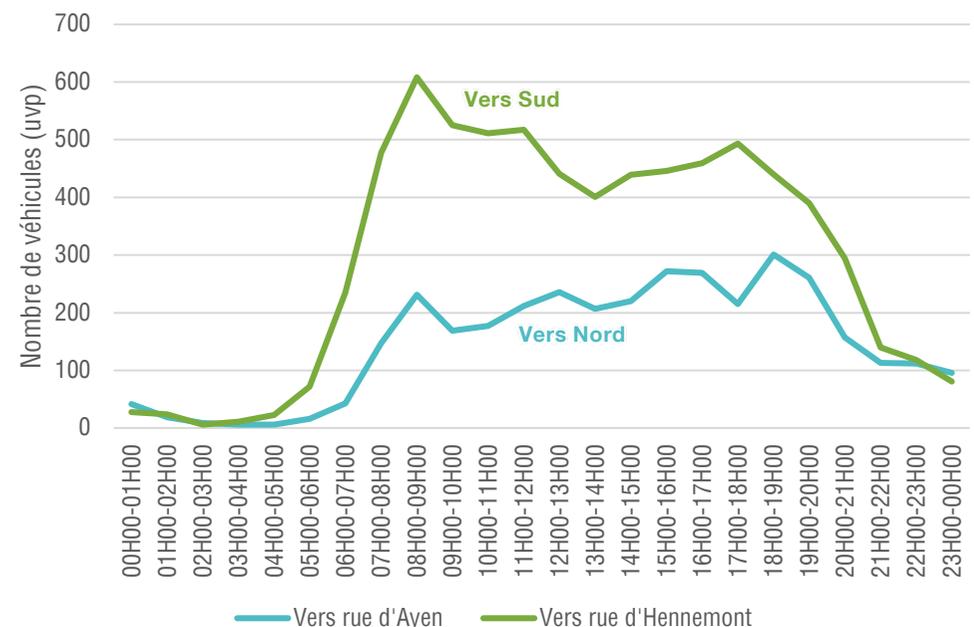
Variations de trafic

Rue du Maréchal Foch

Evolution du trafic journalier sur la rue du Maréchal Foch la semaine du 30/11/21 au 06/12/21



Evolution du trafic horaire sur la rue du Maréchal Foch le jeudi 02 décembre 2021



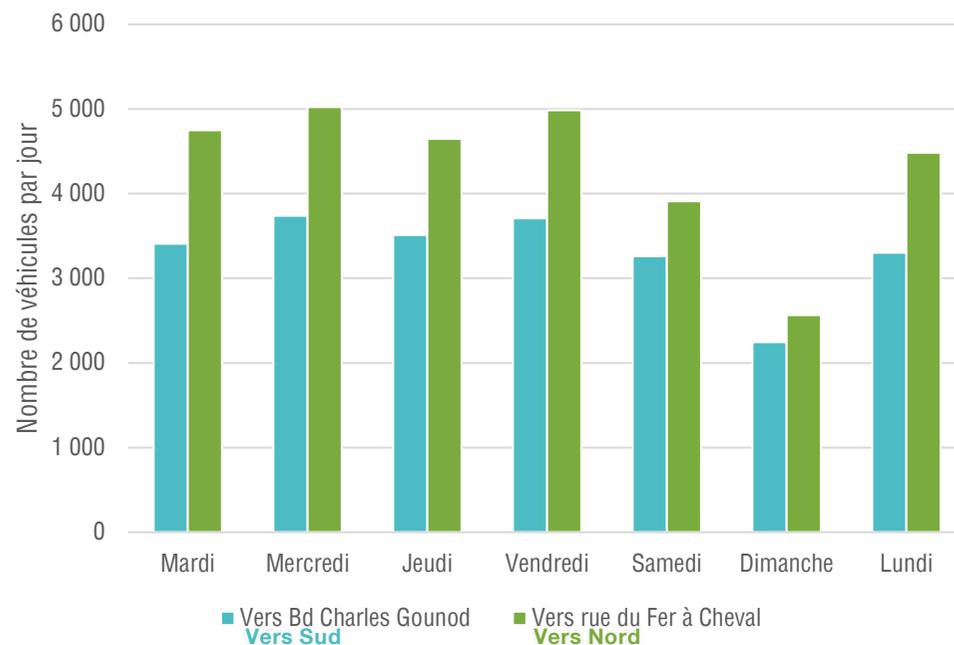
- Un axe majoritairement utilisé en entrée de ville : environ 4'000 véhicules de différence entre les deux sens
- Des variations hebdomadaires relativement semblables
- Une pointe le matin de 8h à 9h très marquée en entrée de ville
- Un effet pendulaire peu marqué en direction du Nord.

úvp : unité de véhicule particulier

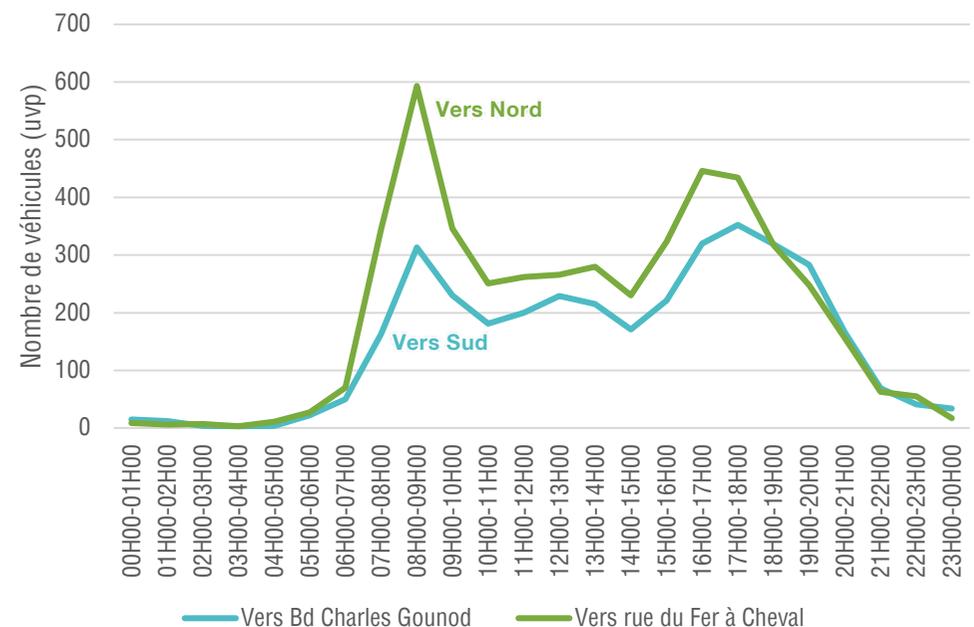
Variations de trafic

Rue Saint-Léger au niveau du giratoire du Lycée International

Evolution du trafic journalier sur la rue Saint-Léger la semaine du 30/11/21 au 06/12/21



Evolution du trafic horaire sur la rue Saint-Léger le jeudi 02 décembre 2021



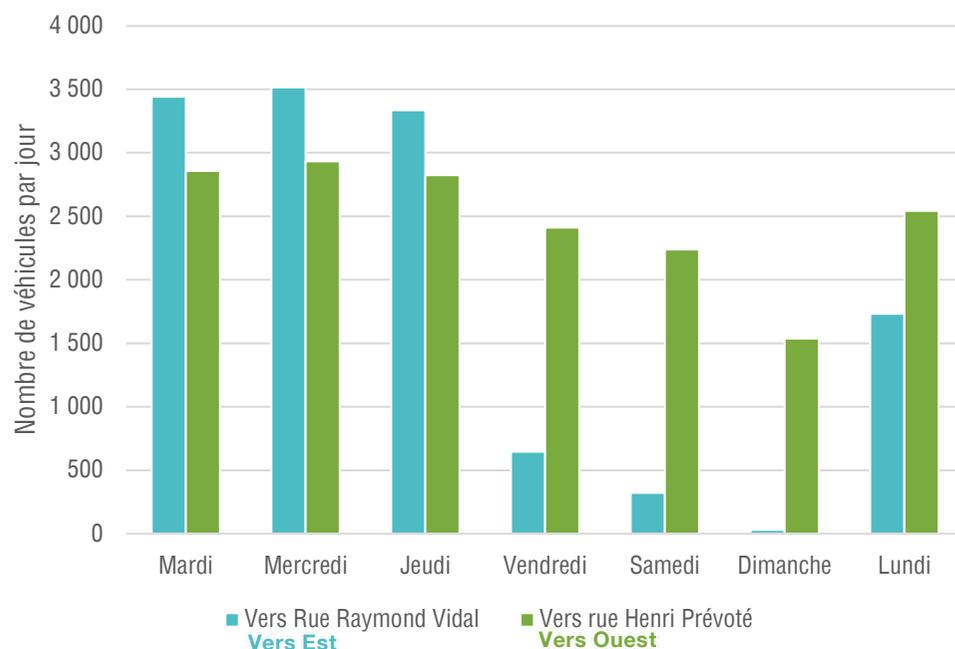
- Un trafic plus élevé vers le Nord : environ 5'000 véhicules par jour vers le Nord et 3'500 vers le Sud
- Des courbes avec des variations relativement semblables pour chaque sens
- Une heure de pointe du matin très marquée entre 8h et 9h (entrées établissements scolaires) et plus diffuse le soir

uvp : unité de véhicule particulier

Variations de trafic

Rue Saint-Léger au niveau du pont

Evolution du trafic journalier sur la rue Saint-Léger la semaine du 30/11/21 au 06/12/21



Evolution du trafic horaire sur la rue Saint-Léger le jeudi 02 décembre 2021



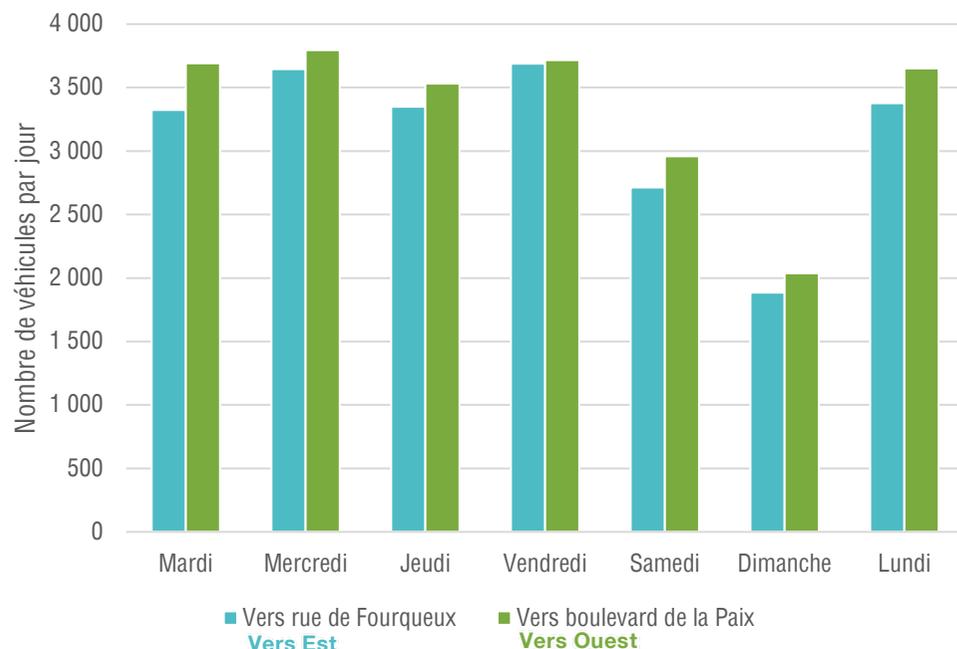
- Un trafic plus élevé vers l'Est : environ 3'500 véhicules par jour vers l'Est et 3'000 vers l'Ouest en semaine
- Des courbes avec des variations relativement semblables pour chaque sens avec un trafic plus constant dans le sens vers l'Ouest
- Une heure de pointe du matin très marquée entre 8h et 9h (entrées établissements scolaires) et plus diffuse le soir, notamment vers l'Ouest

uvp : unité de véhicule particulier

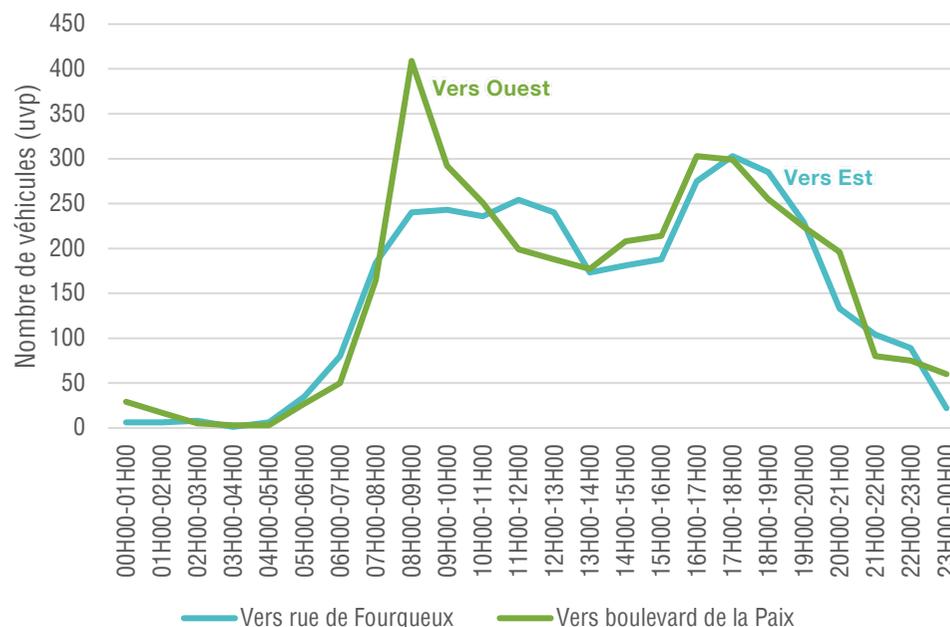
Variations de trafic

Rue de la Maison Verte

Evolution du trafic journalier sur la rue de la Maison Verte la semaine du 30/11/21 au 06/12/21



Evolution du trafic horaire sur la rue de la Maison Verte le jeudi 02 décembre 2021

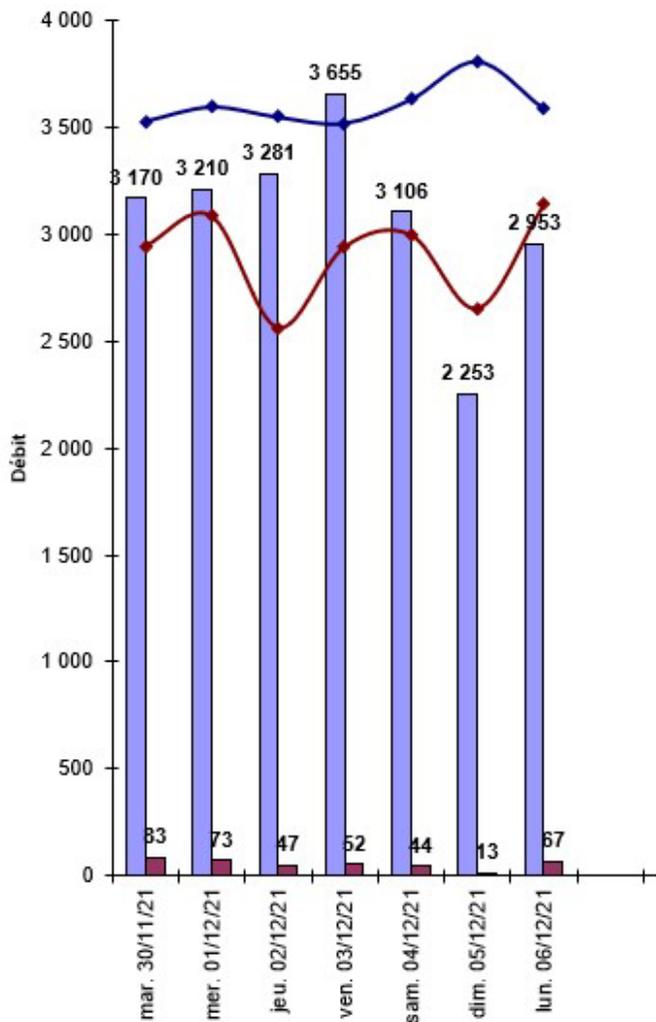


- Un trafic comparable dans les deux sens, avec un trafic plus faible le dimanche : environ 2'000 véh./j contre 3'000 à 3'500 véh./j le reste de la semaine
- Une heure de pointe du matin très marquée entre 8h et 9h, en particulier dans le sens vers le boulevard de la Paix, avec près de 400 uvp/h
- Un trafic globalement stable le reste de la journée dans les deux sens avec près de 200 à 300 uvp/h

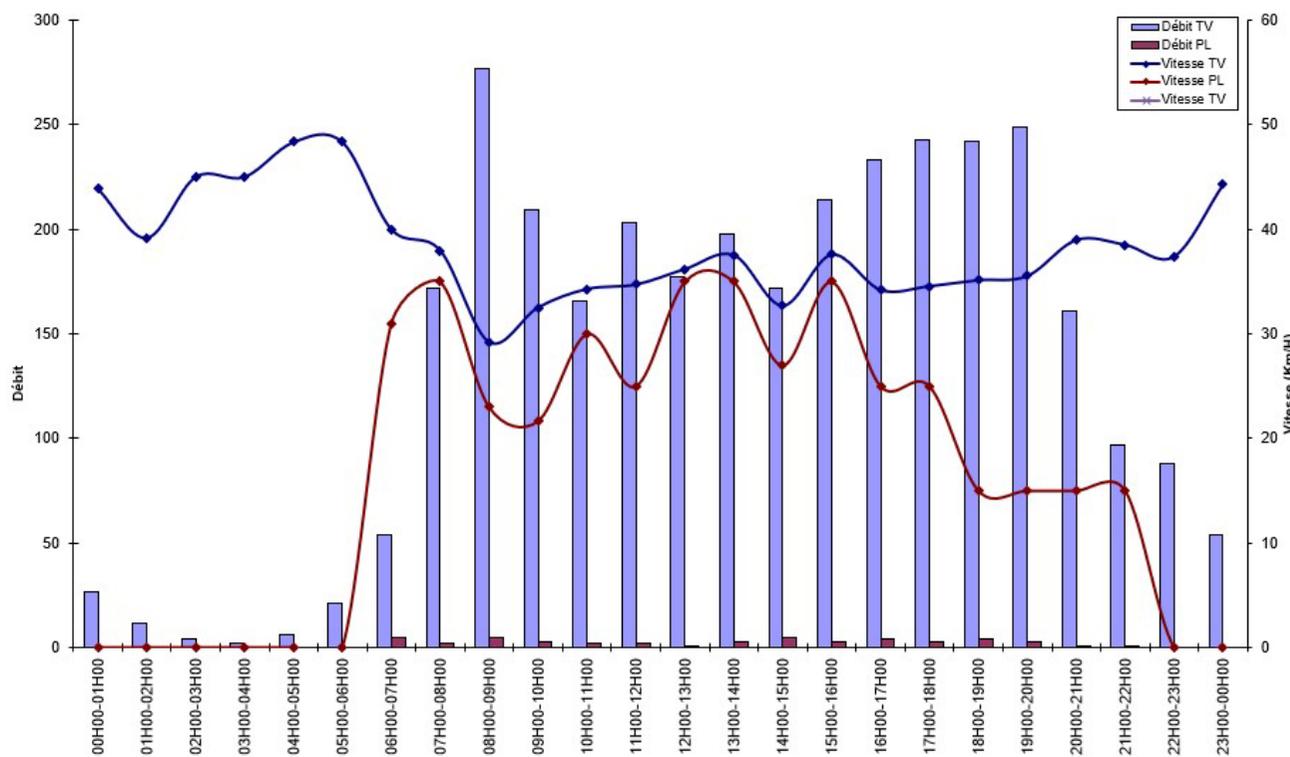
uvp : unité de véhicule particulier

Variations de trafic

Rue Pereire – sens sortie de ville (Est-Ouest)



- Un trafic plus élevé en sortie qu'en entrée de ville (slide suivante)
- Une heure de pointe du matin très marquée entre 8h et 9h et plus diffuse le soir. Environ 200 véh./h entre les deux périodes

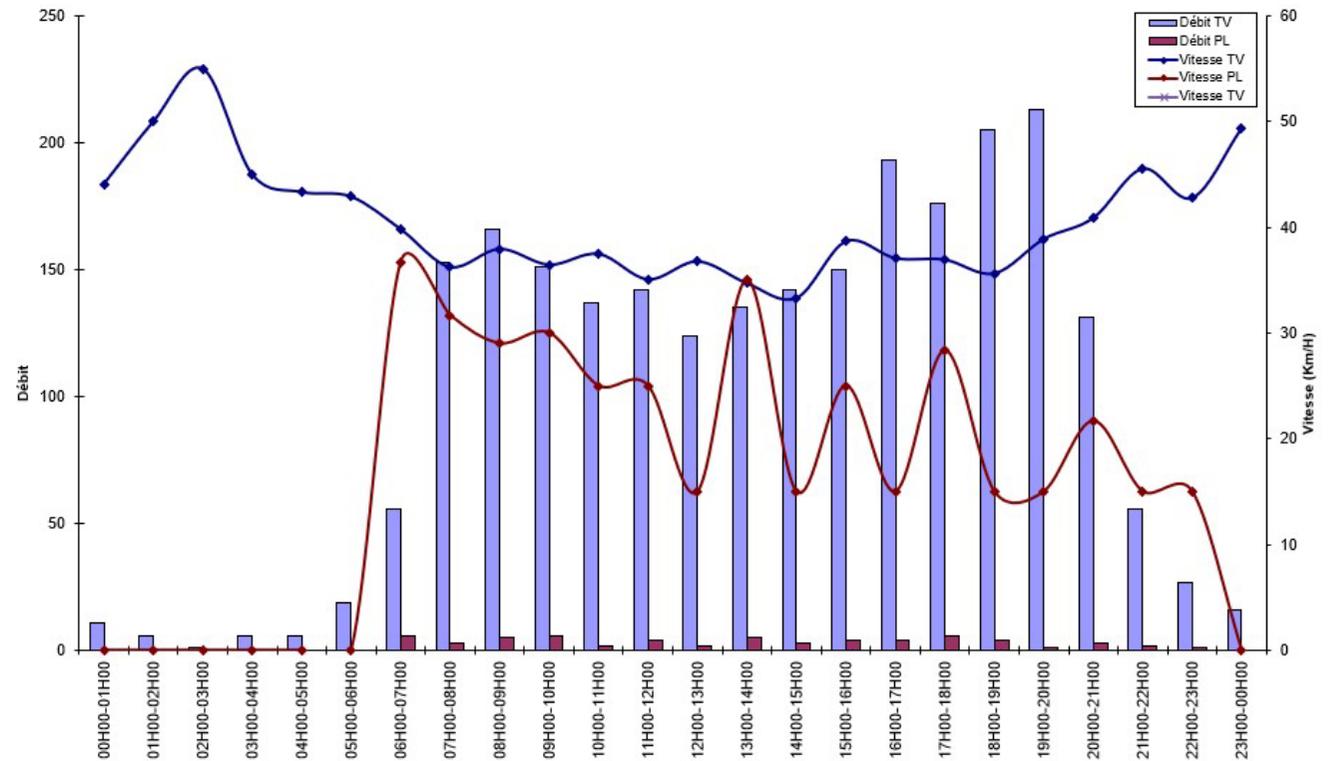
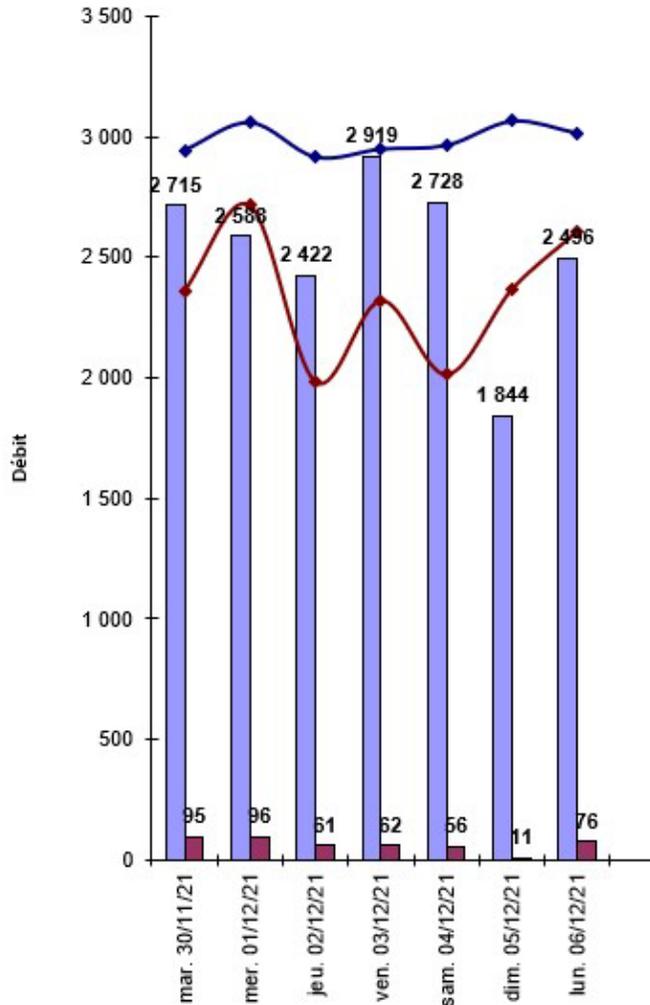


Variations jeudi 2 décembre 2021 - Sens sortie de ville

Variations de trafic

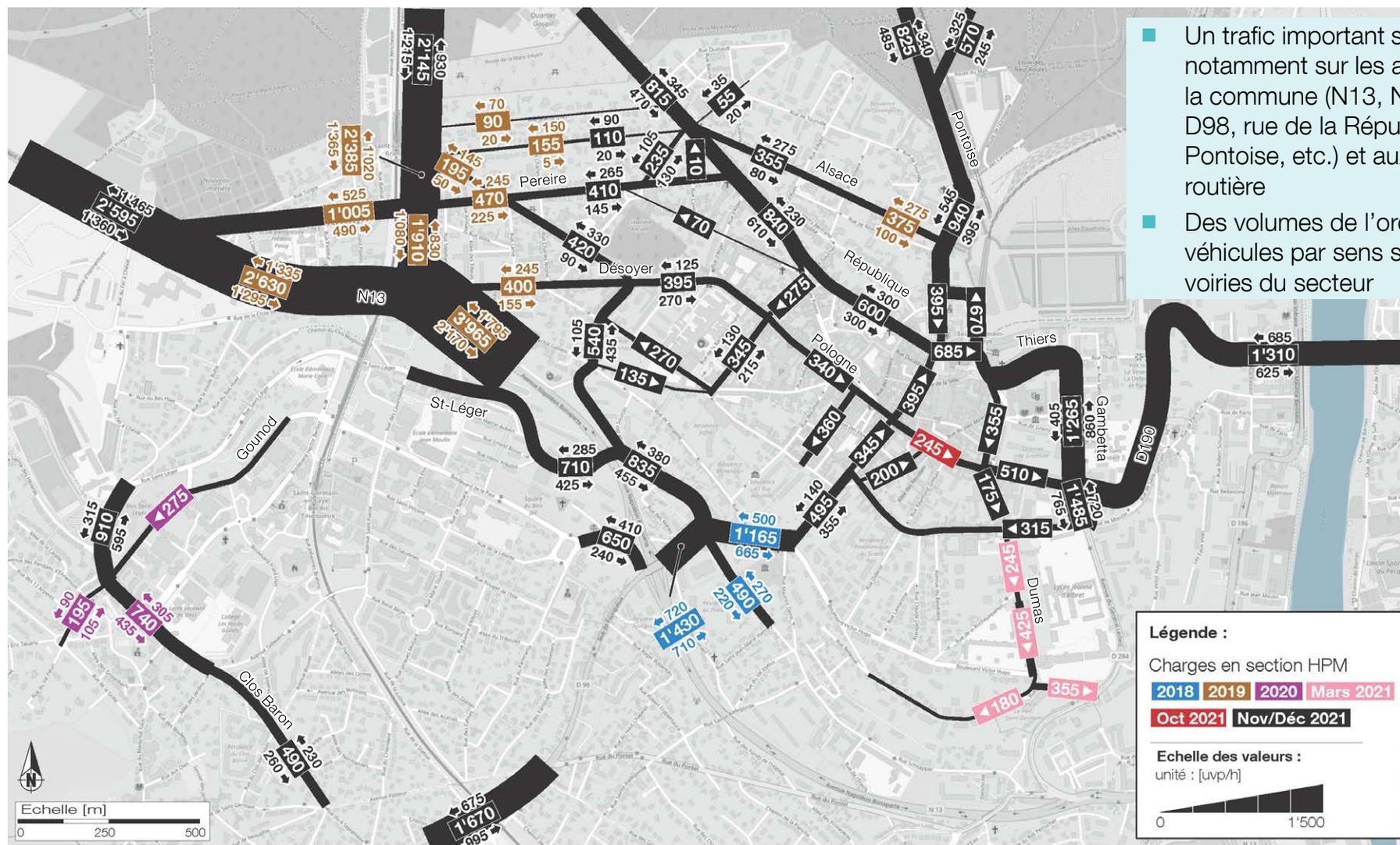
Rue Pereire – sens entrée de ville (Ouest-Est)

- Un trafic variant de 2'400 à 2'900 véhicules par jour ouvré
- Une période de pointe du soir qui se dégage de 16h à 20h
- Environ 150 véh./h en journée



Variations jeudi 2 décembre 2021 - Sens entrée de ville

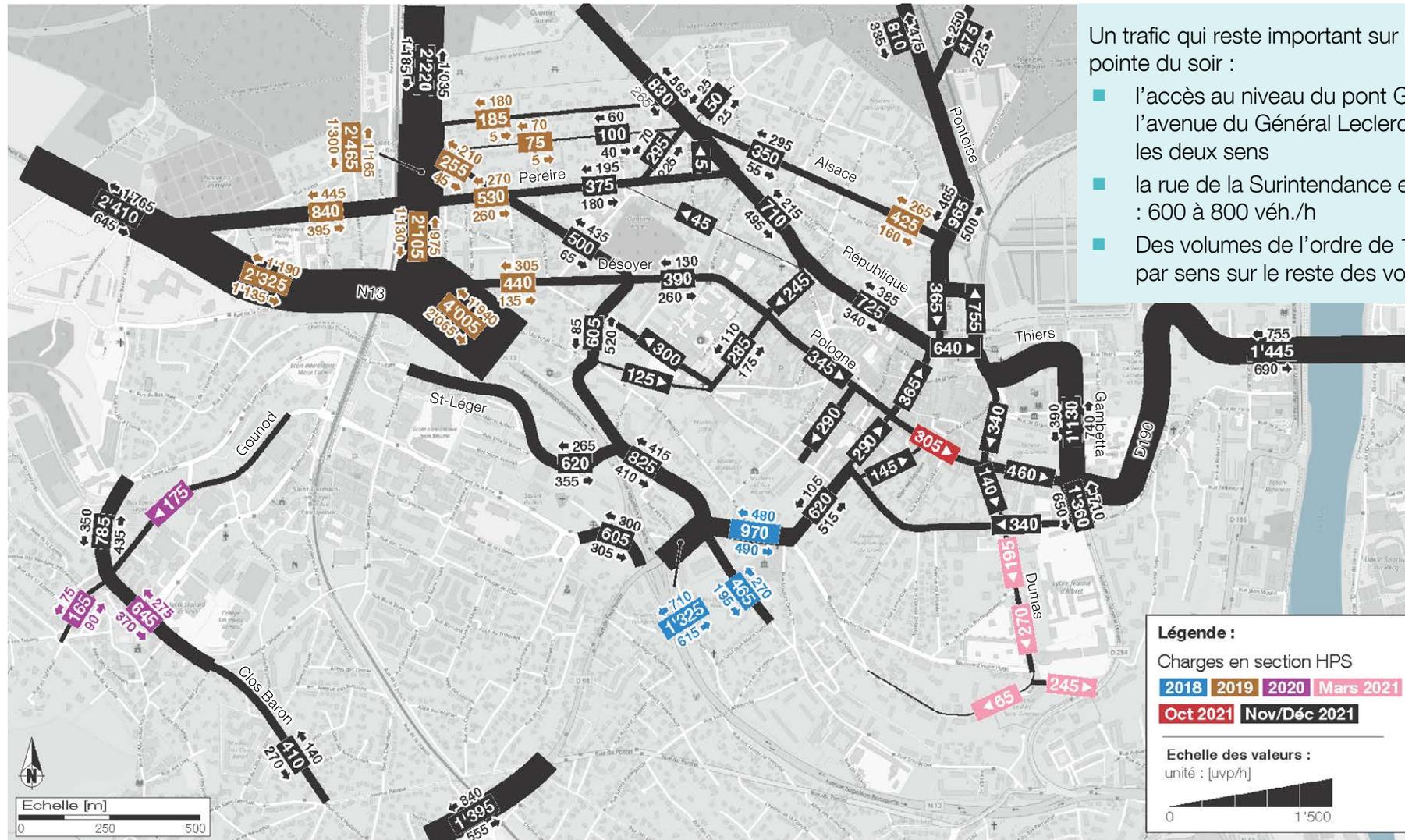
Charges de trafic à l'heure de pointe du matin (8h-9h)



- Un trafic important sur la commune, notamment sur les axes structurants de la commune (N13, N184, D190, D284, D98, rue de la République, rue de Pontoise, etc.) et aux abords de la gare routière
- Des volumes de l'ordre de 100 à 300 véhicules par sens sur le reste des voiries du secteur

Sources : Comptages fournis par la Ville de Saint-Germain-en-Laye et comptages automatiques réalisés la semaine du 30/11/21 au 07/12/21

Charges de trafic à l'heure de pointe du soir (17h-18h)

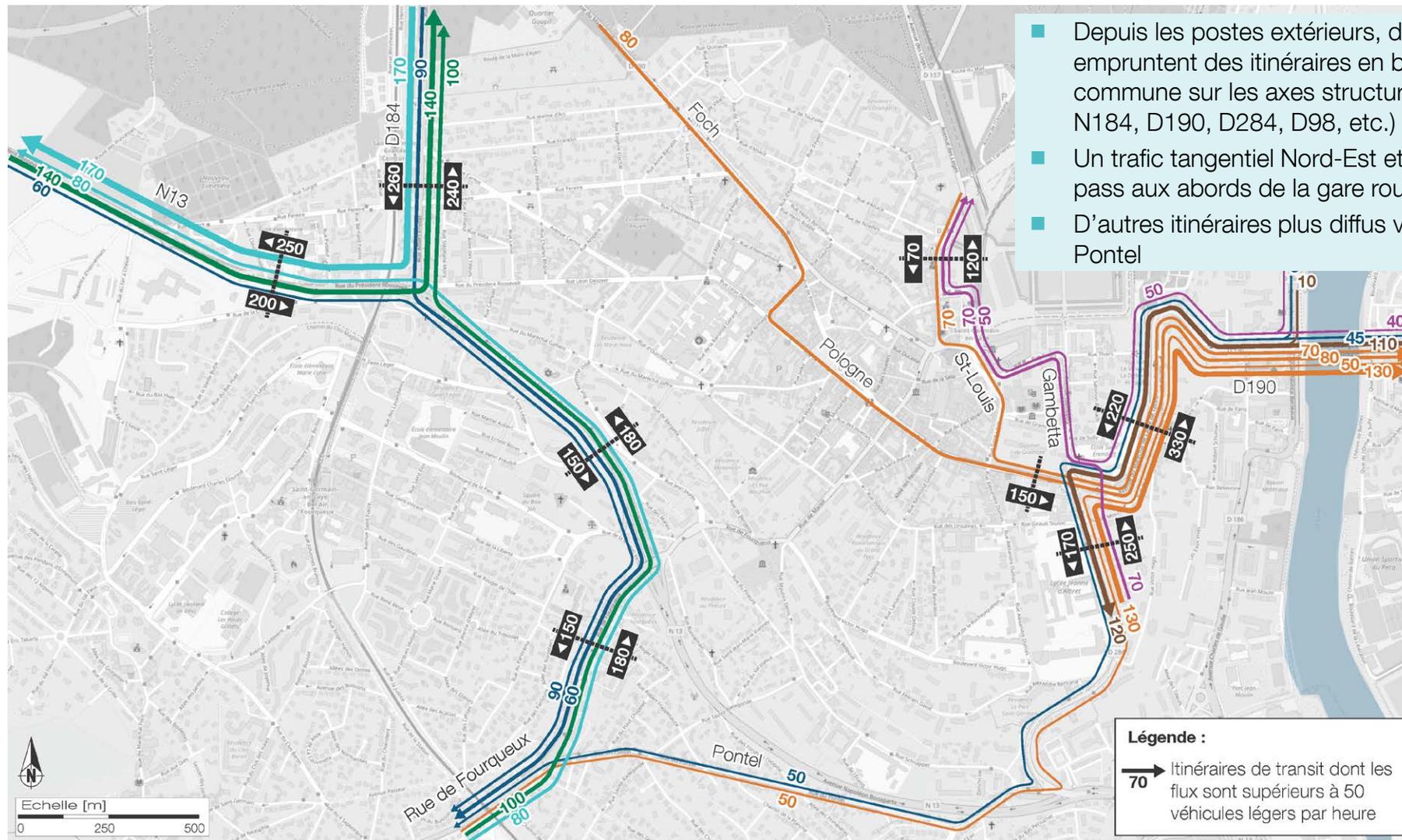


Un trafic qui reste important sur le secteur à l'heure de pointe du soir :

- l'accès au niveau du pont Georges Pompidou et l'avenue du Général Leclerc : 1'500 véh./h dans les deux sens
- la rue de la Surintendance et la rue de la Paroisse : 600 à 800 véh./h
- Des volumes de l'ordre de 100 à 300 véhicules par sens sur le reste des voiries du secteur

Sources : Comptages fournis par la Ville de Saint-Germain-en-Laye et comptages automatiques réalisés la semaine du 30/11/21 au 07/12/21

Principaux itinéraires de transit le matin (8h-9h) – périmètre élargi

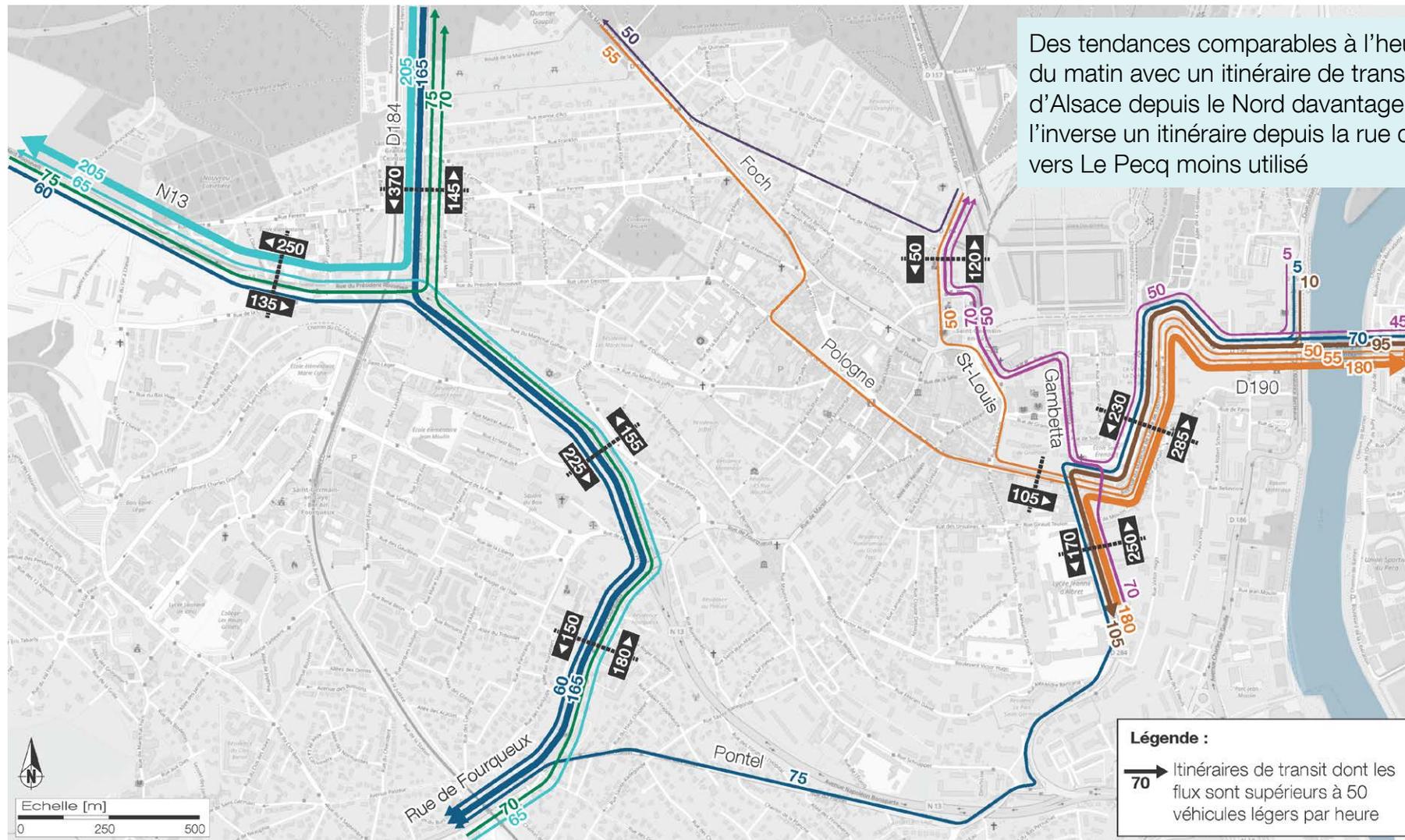


- Depuis les postes extérieurs, des flux qui empruntent des itinéraires en bordure de commune sur les axes structurants (N13, N184, D190, D284, D98, etc.)
- Un trafic tangentiel Nord-Est et Sud-Est qui pass aux abords de la gare routière
- D'autres itinéraires plus diffus via la rue du Pontel

Légende :
 70 → Itinéraires de transit dont les flux sont supérieurs à 50 véhicules légers par heure

Source : Enquête RPM du 02/12/21

Principaux itinéraires de transit le soir (17h-18h) – périmètre élargi

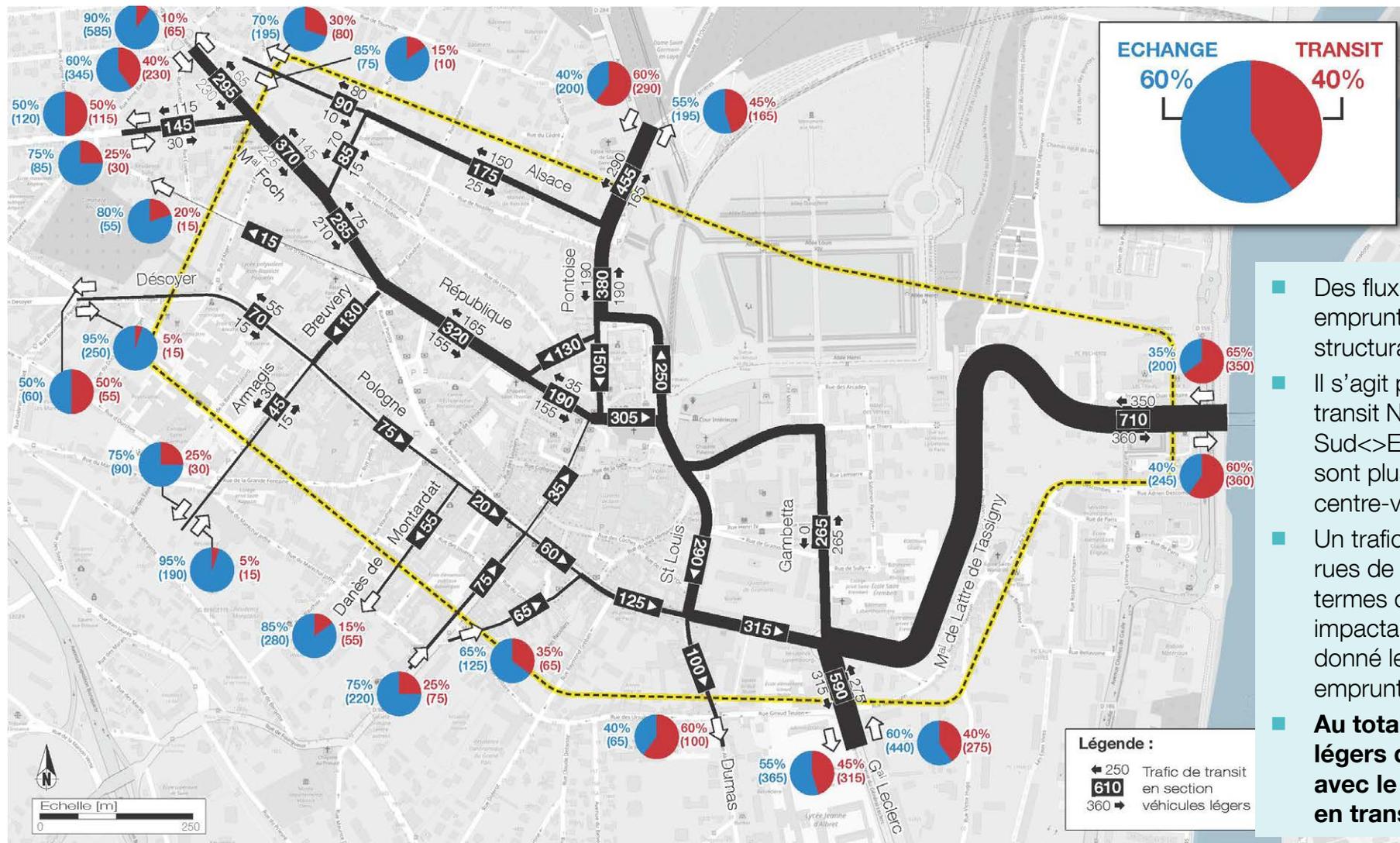


Des tendances comparables à l'heure de pointe du matin avec un itinéraire de transit par la rue d'Alsace depuis le Nord davantage emprunté et à l'inverse un itinéraire depuis la rue de Fourqueux vers Le Pecq moins utilisé

Légende :
 70 → Itinéraires de transit dont les flux sont supérieurs à 50 véhicules légers par heure

1578_214-113-FLUX_TRANSIT_HPS.ai - 04 03 2022
 Source : Enquête RPM du 02/12/21

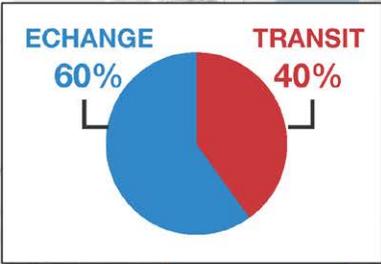
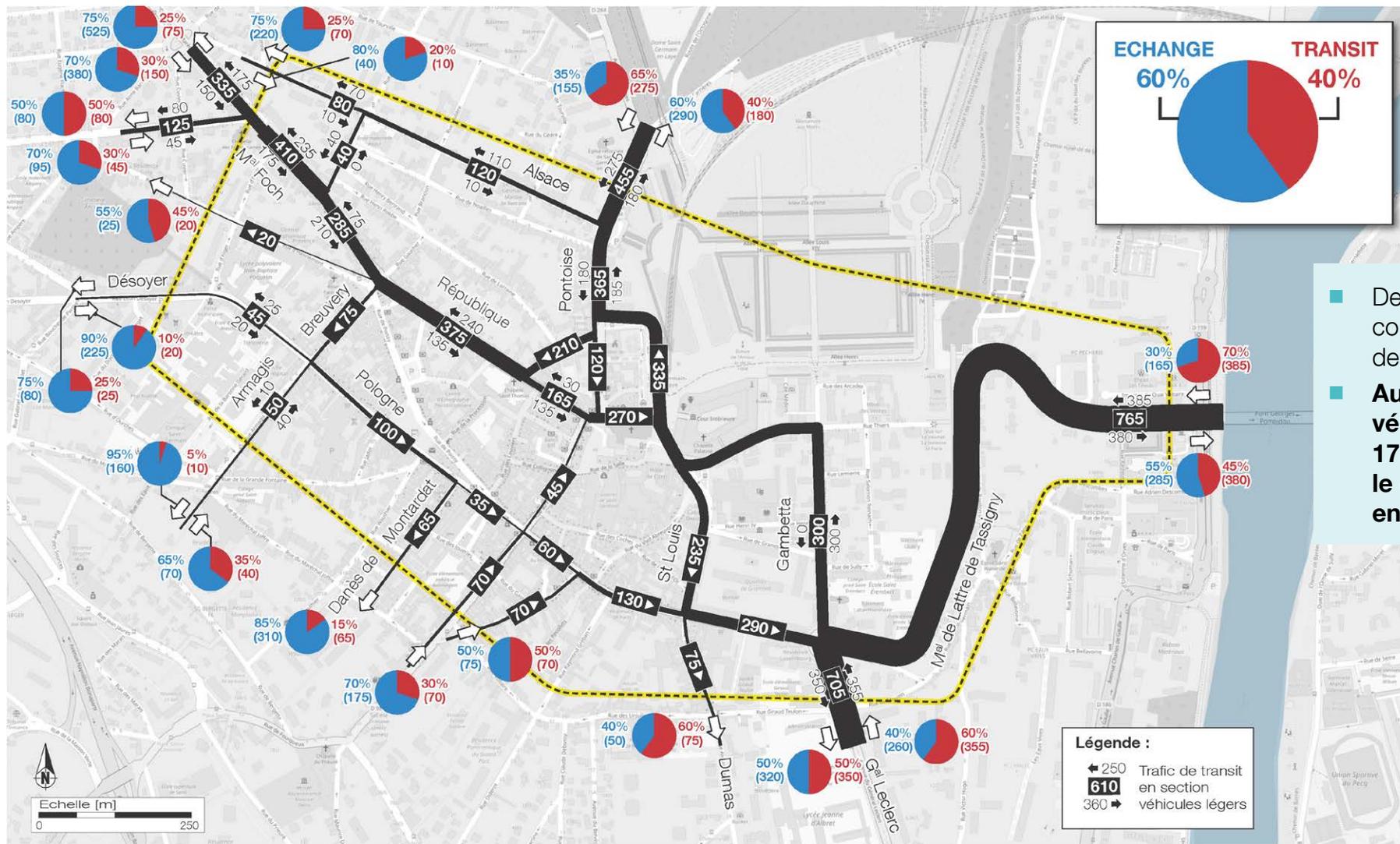
Itinéraires de transit le matin (8h-9h) – centre-ville



- Des flux de transit qui empruntent les itinéraires structurants de la commune
- Il s'agit principalement de transit Nord<->Sud et Sud<->Est, le reste des flux sont plus diffus à l'échelle du centre-ville
- Un trafic qui transite par des rues de desserte réduite en termes de volumes mais impactant la vie locale étant donné le gabarit des axes empruntés
- **Au total 7'100 véhicules légers de 8h à 9h en lien avec le cordon dont 2'700 en transit**

Source : Enquête RPM du 02/12/21

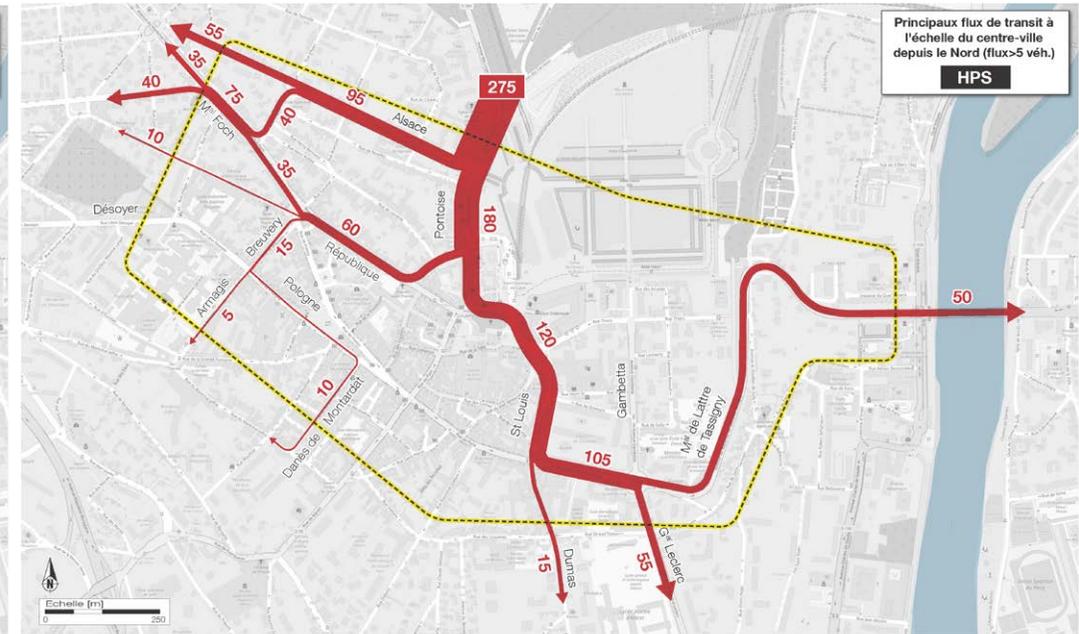
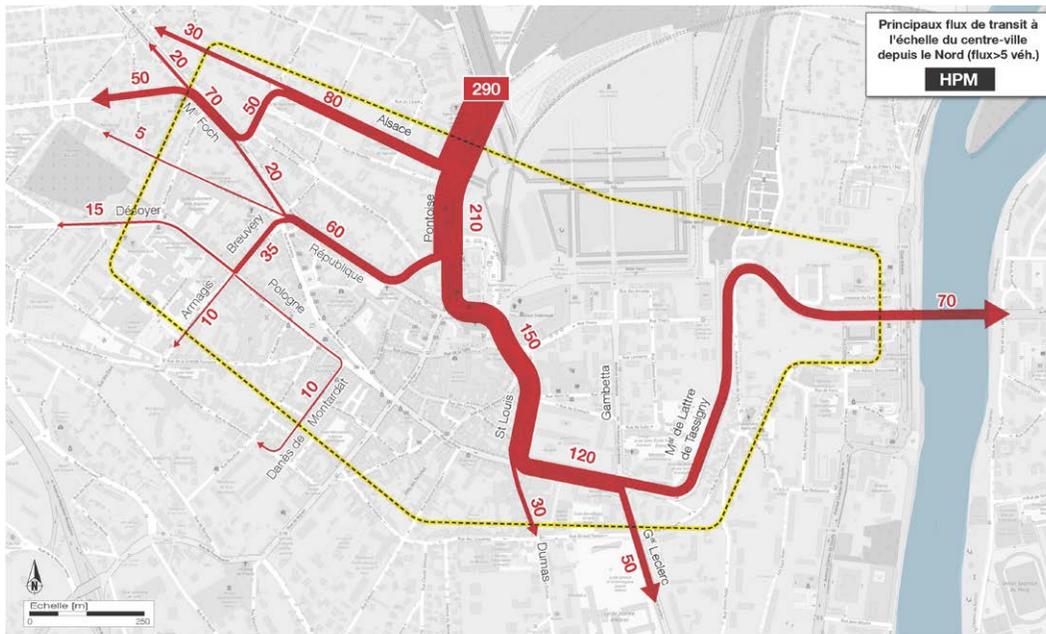
Itinéraires de transit le soir (17h-18h) – centre-ville



- Des tendances comparables à l'heure de pointe du matin
- **Au total 6'750 véhicules légers de 17h à 18h en lien avec le cordon dont 2'750 en transit**

Source : Enquête RPM du 02/12/21

Chevelu du transit depuis la rue de Pontoise



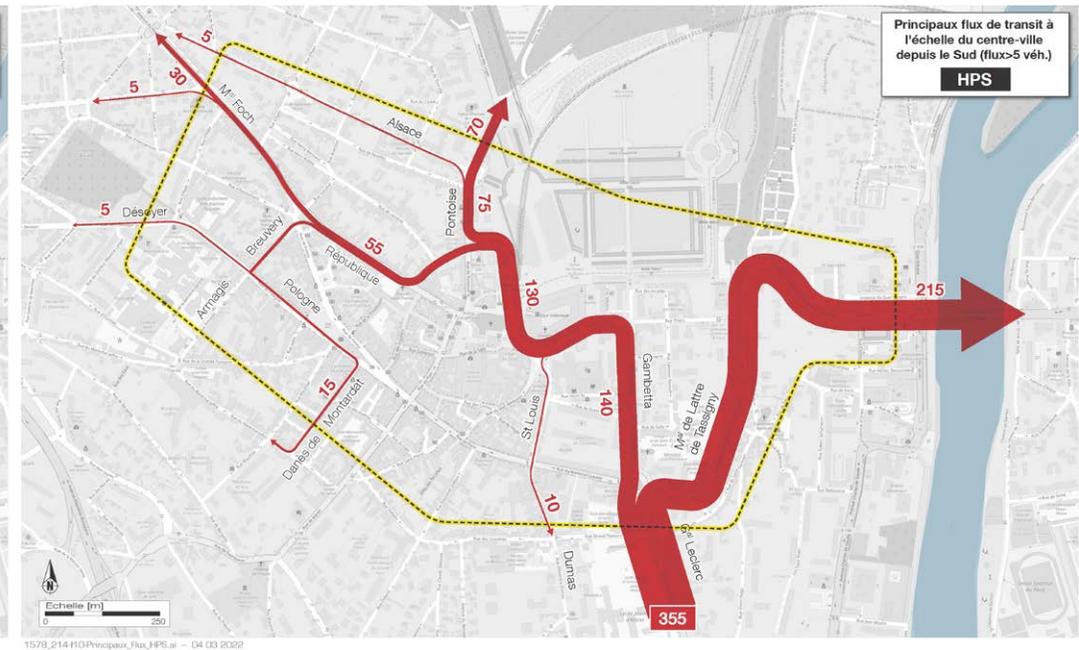
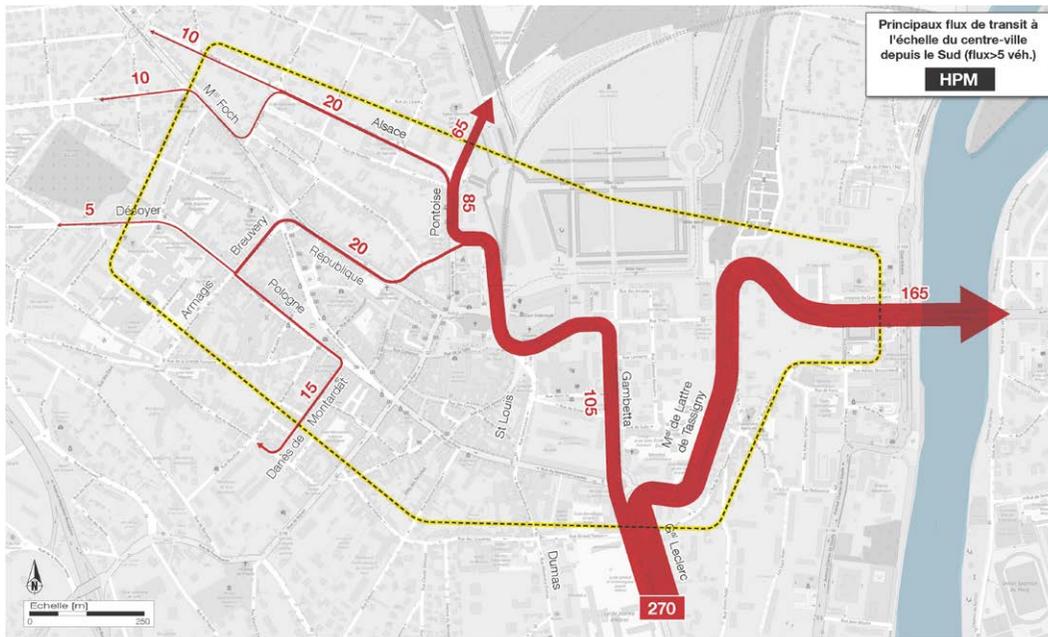
HPM : heure de pointe du matin

HPS : heure de pointe du soir

- Des flux relativement diffus vers l'Ouest
- Des flux vers l'Est et le Sud contraints d'emprunter l'unique itinéraire formé par la continuité Pontoise / Paroisse / Saint-Louis / Paris

Source : Enquêtes du 02/12/21

Chevelu du transit depuis le sud



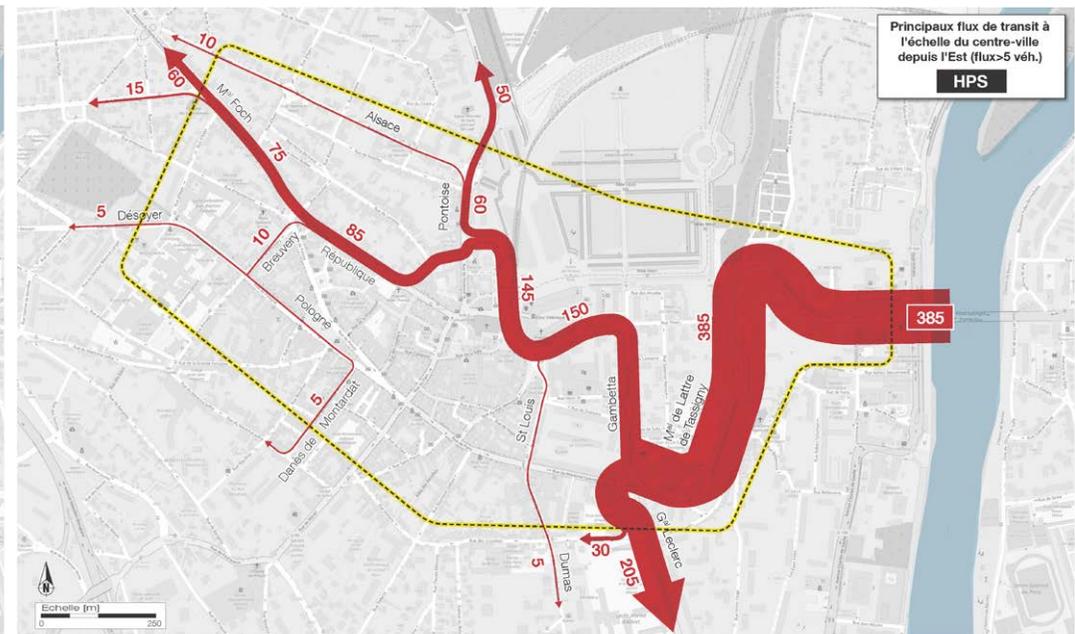
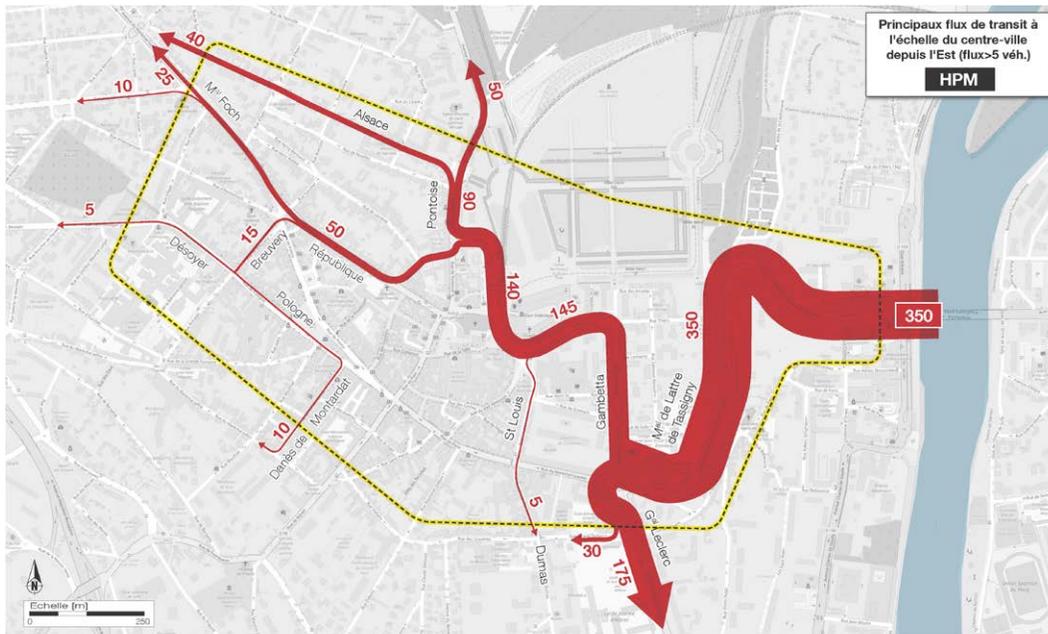
HPM : heure de pointe du matin

HPS : heure de pointe du soir

Deux itinéraires prédominants en Sud>Est (165 véh./h le matin et 215 véh./h le soir) et Sud>Nord (65 véh./h le matin et 70 véh./h le soir)

Source : Enquête RPM du 02/12/21

Chevelu du transit depuis l'Est



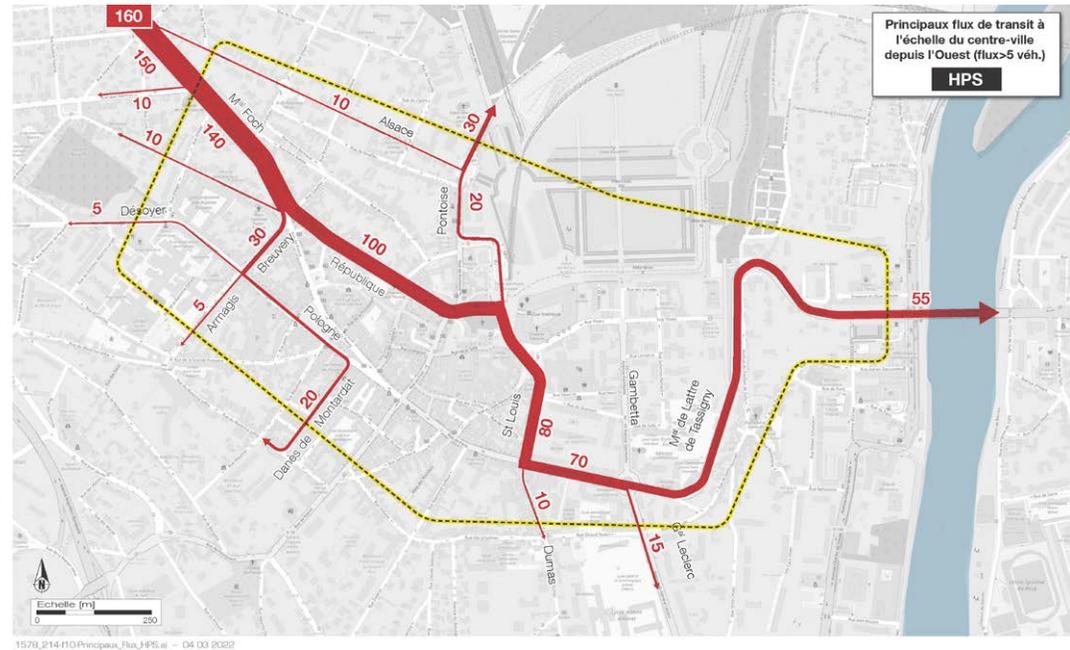
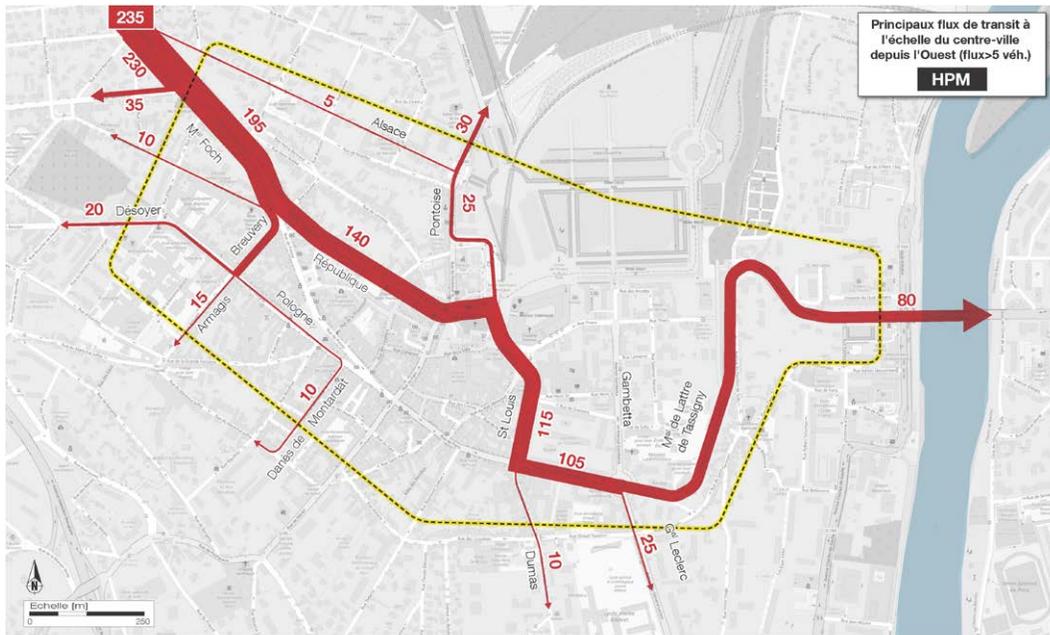
HPM : heure de pointe du matin

HPS : heure de pointe du soir

Deux itinéraires prédominants en Est>Sud (205 véh./h le matin et 235 véh./h le soir) et Est>Nord (140 véh./h le matin et 145 véh./h le soir)

Source : Enquête RPM du 02/12/21

Chevelu du transit depuis l'Ouest



HPM : heure de pointe du matin

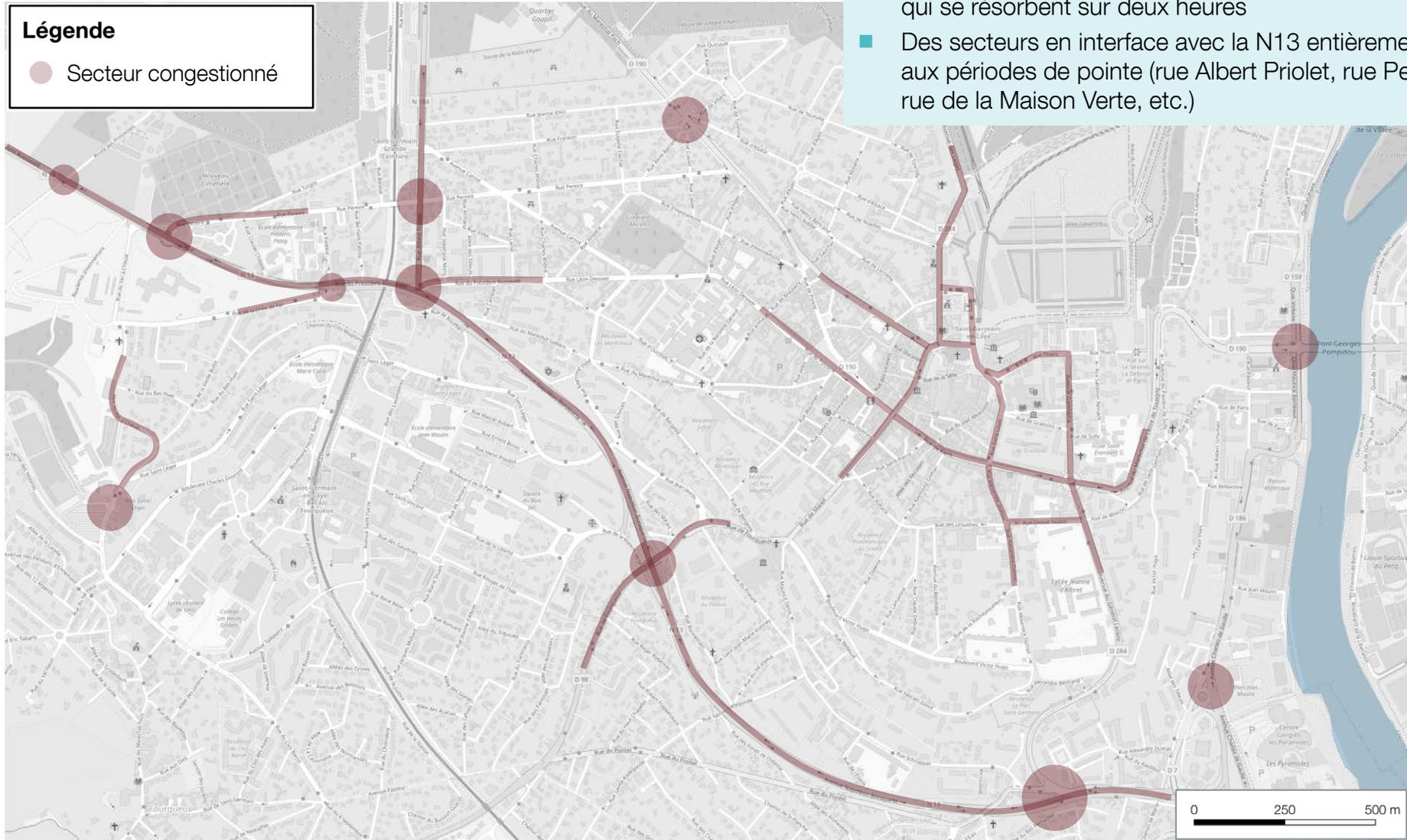
HPS : heure de pointe du soir

Des flux relativement diffus avec un itinéraire Ouest>Est prédominant (80 véh./h le matin et 55 véh./h le soir)

Source : Enquête RPM du 02/12/21

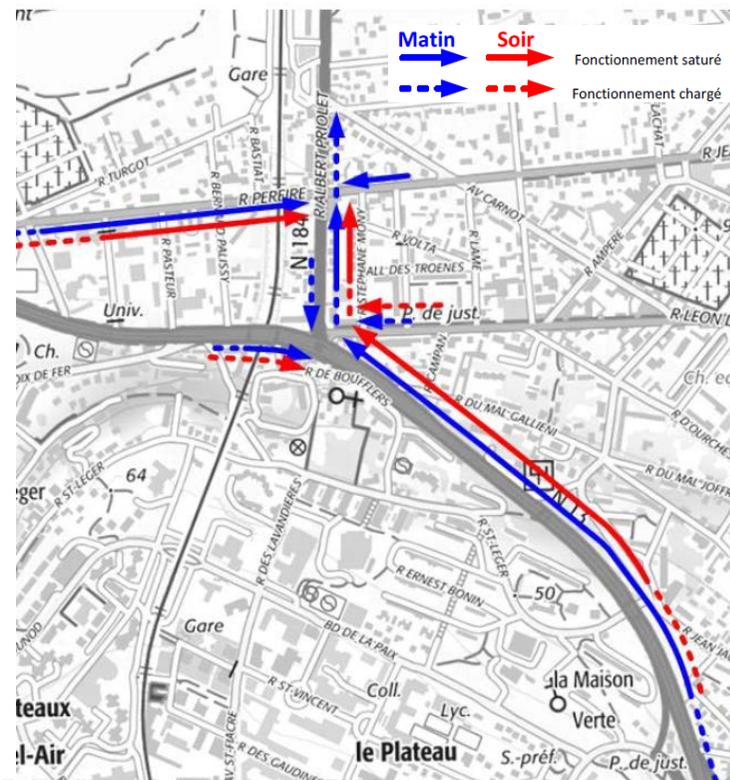
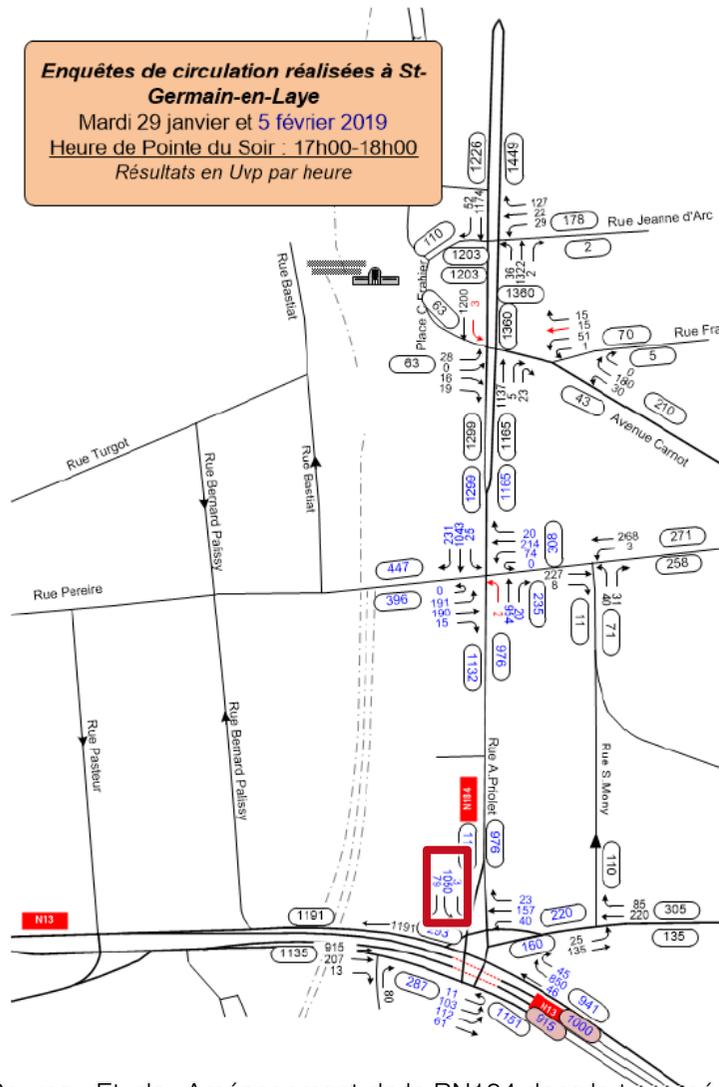
Synthèse des congestions

- De fortes congestions observées aux périodes de pointe dans le centre-ville et aux abords des établissements scolaires et qui se résorbent sur deux heures
- Des secteurs en interface avec la N13 entièrement saturés aux périodes de pointe (rue Albert Priolet, rue Pereire, D98, rue de la Maison Verte, etc.)



Carrefour du Bel-Air

- Un trafic important sur la N184 dans les deux sens avec, aux heures de pointe, des trafics supérieurs à 1'000 uvp/h/sens avec une part conséquente de poids-lourds qui empruntent cet axe (10% du trafic journalier est lié aux poids-lourds)
- **Les conditions de circulation aux heures de pointe sur le secteur sont difficiles avec de nombreuses congestions**, principalement sur la N184 dans le sens Sud > Nord (section à une file), sur la RN13 dans le sens Est > Ouest, ainsi que sur la partie Ouest de la rue Pereire
- Aux heures de pointe, près de 1'000 véh/h en provenance de la N184 se dirigent vers la RN13 Est, générant des remontées de files importantes sur la N184



Source : Etude «Aménagement de la RN184 dans la traversée de Saint-Germain-en-Laye» (CDVIA, 18 mars 2021)

Saint-Germain-en-Laye : un tissu urbain ancien, un centre-ville à l'Est, des contraintes physiques (pente, coupure N13, voie ferrée) et des flux de trafic élevés

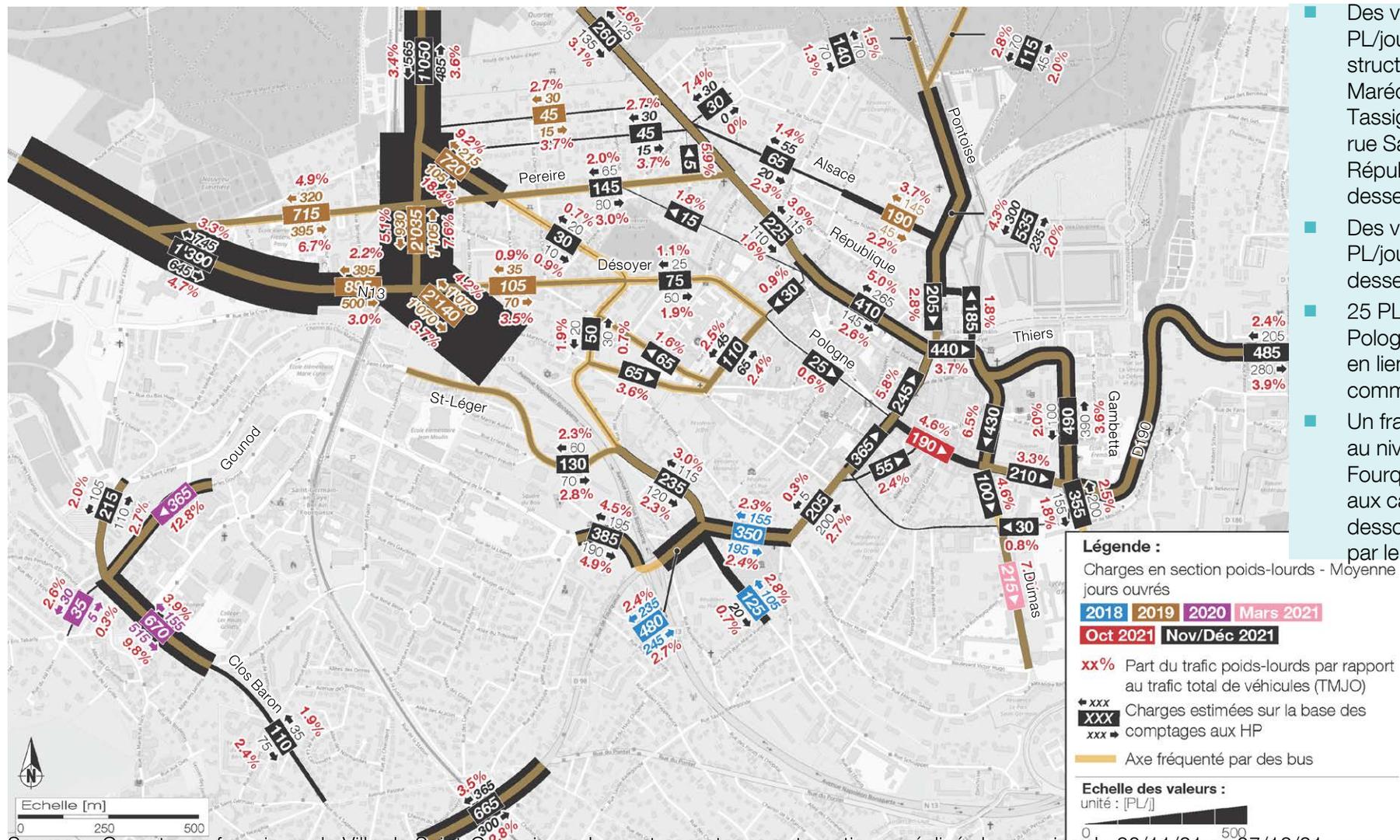
- Une convergence de nombreux axes routiers Nord-Sud et Est-Ouest sur la commune, un réseau routier avec des voiries étroites et des contraintes locales (riverains, établissements scolaires, commerces,...)
- Environ 90'000 véhicules par jour entrant-sortant du secteur centre-ville élargi dont 7'500 aux heures de pointe du matin et du soir
- Des axes sur lesquels la circulation est quasi constante sur l'ensemble de la journée et des volumes élevés : 11'000 véh./j sur la rue de la République, 6'000 à 12'000 véh./j sur la rue Pereire, ...
- Des zones de congestions aux périodes de pointe de part et d'autre du centre-ville
- 6 véhicules sur 10 sont en échange avec le centre-ville et 4 sont en transit. Les principaux itinéraires de transit sont sur les axes : Gambetta – Thiers – Saint-Louis-Paroisse-Surintendance- République-Foch-Alsace

Modérer les flux de circulation automobiles (report de trafic sur d'autres axes, sens de circulation, récupération d'espaces pour les piétons et vélos, stationnement en bordure du centre-ville, maillage cyclable, desserte TC, covoiturage, ...)

Quel fonctionnement des livraisons ?

Charges de trafic journalières : trafic poids lourds

La distinction des poids lourds se fait sur la longueur essieux. Cela correspond aux camions, certains véhicules utilitaires légers, bus et cars



- Des volumes de l'ordre de 400 PL/jour sur les axes structurants (avenue du Maréchal de Lattre de Tassigny, avenue Gambetta, rue Saint-Louis, rue de la République, etc.) : axe de desserte TC
- Des volumes inférieurs à 100 PL/jour sur les axes de desserte locale
- 25 PL/jour sur la rue de Pologne au droit du Monoprix en lien avec la livraison des commerces
- Un franchissement de la N13 au niveau de la rue de Fourqueux qui ne permet pas aux camions de passer en dessous : itinéraire alternatif par le centre de la commune

A noter qu'une partie des charges de trafic ont été déterminées sur la base des charges de trafic aux heures de pointe avec une hypothèse que les deux heures de pointe de la journée représentent environ 14% du trafic journalier

Sources : Comptages fournis par la Ville de Saint-Germain-en-Laye et comptages automatiques réalisés la semaine du 30/11/21 au 07/12/21

Délimitation des flux analysés et outils mis en œuvre

- Les flux pris en compte dans la présente analyse portent sur deux segments du transport de marchandises en ville :
 - Une partie des flux d’approvisionnement des ménages (BtoC) et plus spécifiquement les flux d’achats découplés (achats ne donnant pas lieu à la récupération des marchandises comme dans le cas du e-commerce)
 - Les flux d’échanges entre les activités économiques d’un territoire (flux inter-établissements)
- Ces flux ont été appréhendés au moyen de deux modèles de simulation :
 - Freturb pour les flux inter-établissements (outil de simulation développé par le Laboratoire Aménagement Economie Transport de Lyon dans le cadre d’un programme de recherche national)
 - Un modèle de simulation développé par Jonction pour les flux d’achats découplés des ménages (sur la base d’enquêtes réalisées à Lyon en 2016 et de données d’opérateurs du transport)
- Les deux outils de simulation utilisés s’appuient sur des ratios permettant d’estimer les livraisons et enlèvements de marchandises générés par des acteurs économiques (entreprises, institutions ou particuliers). Les résultats produits sont exprimés à travers une unité d’œuvre commune : le mouvement de marchandises.
- Un mouvement correspond à une réception ou une expédition de marchandises réalisée auprès d’une entreprise, d’une institution ou d’un ménage. On associe à cette opération un véhicule qu’il est possible de qualifier ainsi qu’une occupation de la voirie (spatialisée et temporalisée), mais également une organisation logistique qu’il est possible de décrire.
- Des observations de terrain ont eu lieu pour compléter l’appréhension des flux le jeudi 24/02/2022, notamment sur le centre-ville de Saint-Germain-en-Ville.

Principaux générateurs de flux de marchandises

- Le transport de marchandises est une réponse à un besoin exprimé par une multitude d'acteurs. En effet, les marchandises sont transportées parce qu'elles sont échangées (soit achetées et donc reçues, soit vendues et donc expédiées).
- Chaque jour, sur la commune de Saint-Germain-en-Laye, 6'600 mouvements de marchandises ont lieu. Le tableau suivant répartit ces mouvements en fonction de la nature du générateur, c'est-à-dire l'acteur qui a besoin de transporter des marchandises.

Nature du générateur	Mouvements journaliers	%
Agriculture, sylviculture et pêche	11	0%
Construction	396	6%
Industrie manufacturière	148	2%
Commerce de gros	849	13%
Commerce de la grande distribution	52	1%
Petit commerce	1 012	15%
Hébergement, restauration et activité récréative	573	9%
Tertiaire	813	12%
Transport et logistique	837	13%
Ménages (achats découplés)	1 926	29%
Total	6 618	100%

Source : Jonction, 2022

- Les ménages, à travers leurs achats découplés, sont les principaux générateurs de Saint-Germain-en-Laye avec 29% des mouvements quotidiens. Le petit commerce est le second générateur avec 15% des mouvements.

Les types d'opérations

- La ville de Saint-Germain-en-Laye, et particulièrement son centre-ville, est une zone de consommation. De ce fait, les marchandises sont principalement reçues et les opérations logistiques qui en découlent sont des livraisons.
- En effet, 75% des mouvements sont des réceptions de marchandises (des livraisons). Le tableau ci-après révèle toutefois que ce constat est plus ou moins appuyé selon la nature des générateurs.

Nature du générateur	% Réceptions	% Expéditions
Agriculture, sylviculture et pêche	69%	31%
Construction	66%	34%
Industrie manufacturière	67%	33%
Commerce de gros	38%	62%
Commerce de la grande distribution	94%	6%
Petit commerce	82%	18%
Hébergement, restauration et activité récréative	88%	12%
Tertiaire	76%	24%
Transport et logistique	45%	55%
Ménages (achats découplés)	100%	0%
Ensemble	75%	25%

Source : Jonction, 2022

- Seuls le commerce de gros et le secteur du transport et logistique se démarquent des autres générateurs par des opérations relevant majoritairement des expéditions (ou enlèvements de marchandises). Cela est tout à fait logique dans la mesure où il s'agit d'activités qui reçoivent des marchandises massifiées et qui les distribuent ensuite.

Le mode de gestion

- Les générateurs ne réalisent pas forcément eux-mêmes le transport de leurs marchandises et peuvent le déléguer à des tiers. Il s’agit là de la notion de mode de gestion. Cette dernière est centrale car des actions (réglementaires par exemple) prises pour « cibler » un acteur spécifique peuvent avoir des répercussions sur un autre acteur. On distingue, trois modes de gestion :
 - Le compte d’autrui : cas de figure où le transport est confié à un transporteur professionnel
 - Le compte propre expéditeur : cas de figure où le transport est confié à un fournisseur
 - Le compte propre destinataire : cas de figure où le transport est réalisé par un client
- Sur Saint-Germain-en-Laye, la majorité des livraisons et enlèvements de marchandises est réalisée en compte d’autrui (51%).
- Le tableau ci-dessous décline le mode de gestion des opérations de chaque type de générateur. Les actions réglementaires visant le transport de marchandises impactent donc en premier lieu ces acteurs.

Nature du générateur	% des mouvements en compte d'autrui	% des mouvements en compte propre expéditeur	% des mouvements en compte propre destinataire
Agriculture, sylviculture et pêche	19%	44%	38%
Construction	42%	32%	26%
Industrie manufacturière	54%	34%	12%
Commerce de gros	53%	34%	13%
Commerce de la grande distribution	69%	27%	4%
Petit commerce	47%	40%	12%
Hébergement, restauration et activité récréative	45%	37%	18%
Tertiaire	57%	32%	11%
Transport et logistique	75%	20%	5%
Ménages (achats découplés)	43%	18%	39%
Total	51%	28%	20%

Source : Jonction, 2022

Le mode d'organisation

- Les plans de transport sont organisés par les opérateurs afin de prendre en compte un certain nombre de contraintes (liées à une demande de l'expéditeur, du destinataire, aux caractéristiques des marchandises à transporter et des véhicules utilisés, à l'environnement urbain et à la réglementation en vigueur).
- Deux modes d'organisation existent :
 - Les traces directes : le plan de transport n'intègre la livraison ou l'enlèvement de marchandises qu'en un point seulement,
 - Les tournées : le plan de transport intègre plusieurs point de livraison et d'enlèvement
- Les mouvements intervenant sur Saint-Germain-en-Laye, sont majoritairement traités dans le cadre de tournées (64%).

Nature du générateur	% des mouvements en trace directe	% des mouvements en tournée
Agriculture, sylviculture et pêche	61%	39%
Construction	35%	65%
Industrie manufacturière	30%	70%
Commerce de gros	40%	60%
Commerce de la grande distribution	24%	76%
Petit commerce	17%	83%
Hébergement, restauration et activité récréative	24%	76%
Tertiaire	24%	76%
Transport et logistique	59%	41%
Ménages (achats découplés)	43%	57%
Total	36%	64%

Source : Jonction, 2022

Le type de véhicules

- Trois types de véhicules sont mis en œuvre dans le cadre du transport de marchandises. On distingue de la sorte :
 - Les véhicules légers (utilitaires ou non, car certains acteurs peuvent utiliser leurs véhicules particuliers pour opérer du transport de marchandises) dont le poids total autorisé en charge (PTAC) n'excède pas 3,5 tonnes
 - Les poids-lourds porteurs dont le PTAC est compris entre 3,5 tonnes et 32 tonnes et dont le châssis est monobloc (rigide)
 - Les poids-lourds articulés dont le PTAC est supérieur à 32 tonnes et composés d'un véhicule tracteur et d'un véhicule tracté

- La majorité des mouvements est opérée au moyen de véhicules légers sur Saint-Germain-en-Laye avec près de 70% des mouvements.

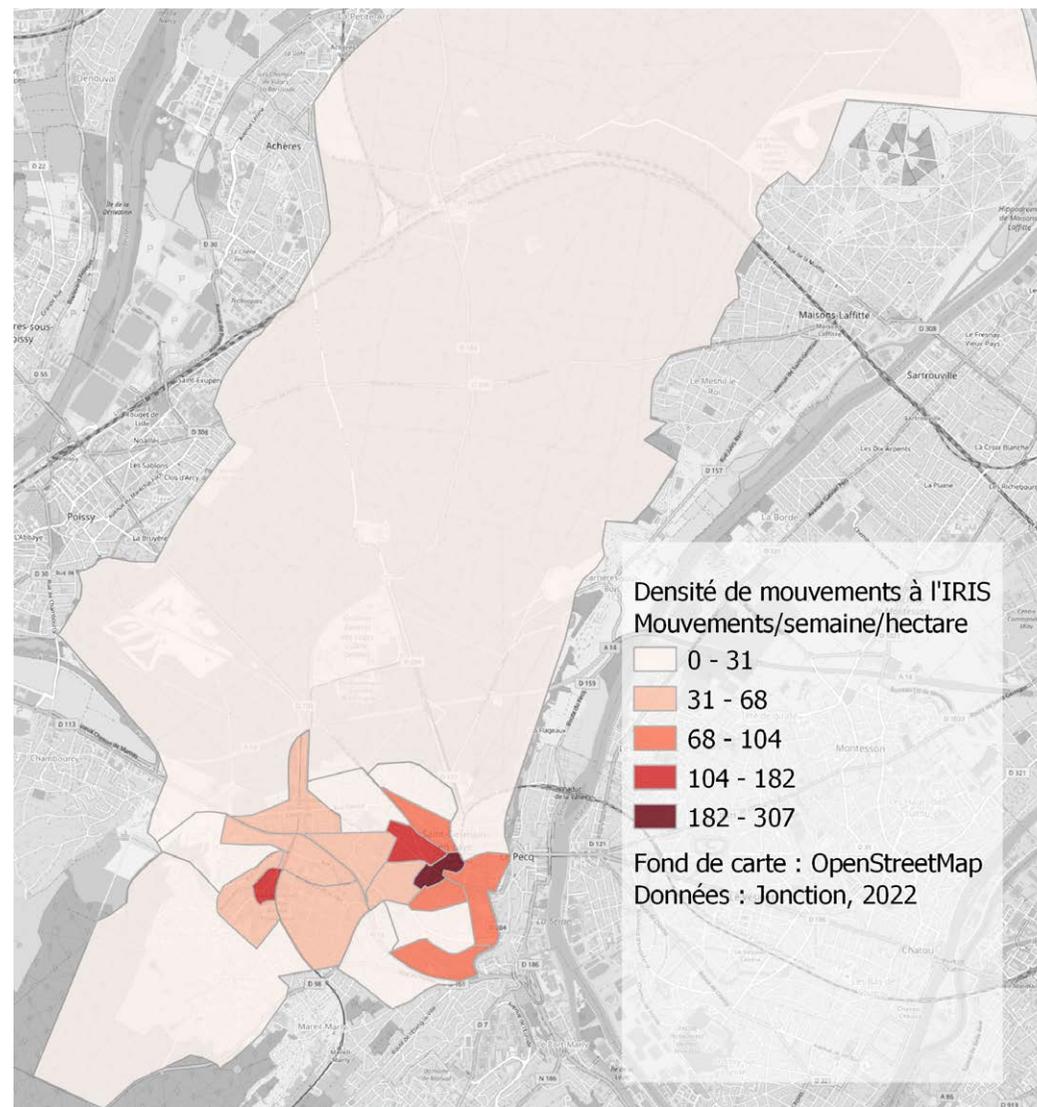
Nature du générateur	% des mouvements en véhicules légers	% des mouvements en porteurs	% des mouvements en ensembles articulés
Agriculture, sylviculture et pêche	80%	19%	1%
Construction	81%	16%	3%
Industrie manufacturière	69%	25%	6%
Commerce de gros	68%	27%	6%
Commerce de la grande distribution	41%	27%	31%
Petit commerce	70%	28%	3%
Hébergement, restauration et activité récréative	74%	22%	3%
Tertiaire	72%	22%	6%
Transport et logistique	52%	21%	27%
Ménages (achats découplés)	75%	5%	0%
Total	70%	18%	6%

Source : Jonction, 2022

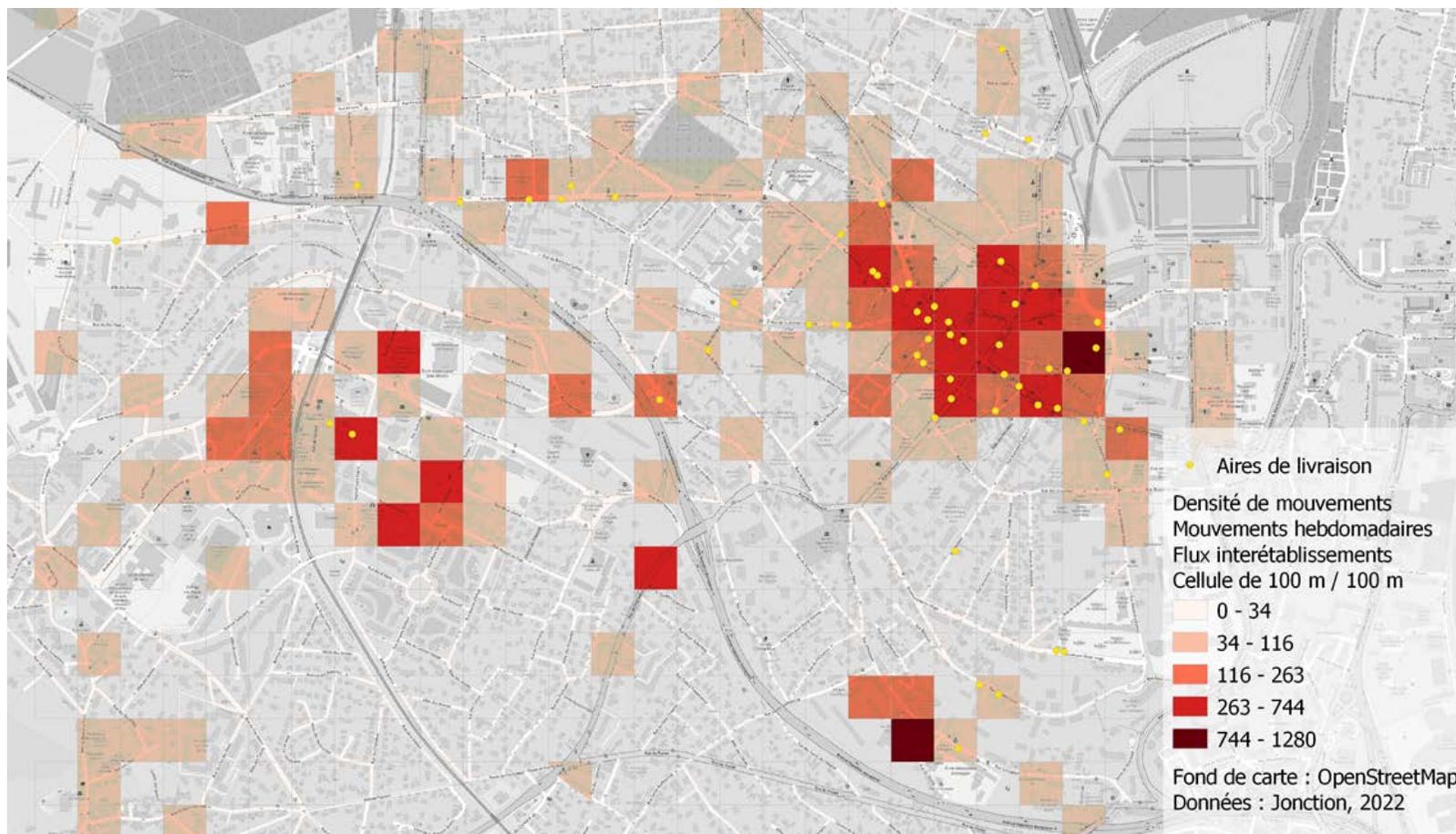
- A noter que la somme des pourcentages pour les ménages n'est pas égale à 100 du fait que ce type de générateur peut utiliser d'autres modes/véhicules que ceux figurant dans le tableau tels la marche à pied ou les transports en commun.

Spatialisation de l'occupation de la voirie et des capacités d'accueil

- La spatialisation des mouvements permet d'identifier les secteurs faisant l'objet d'une forte pression « marchandises » (les lieux où les mouvements de marchandises sont les plus nombreux). La carte suivante traduit cette pression et montre les IRIS (Ilot Regroupé pour l'Information Statistique ; il s'agit d'un zonage infra-communal proposé par l'INSEE pour les traitements statistiques) où la densité de mouvements (liés aux flux inter-établissements et aux achats découplés des ménages) quotidiens est la plus forte.
- On constate que la densité de mouvement se concentre dans la partie Sud-Est de la commune et notamment autour du centre-ville historique (secteur relativement contraint en termes de circulation et de stationnement).



Spatialisation de l'occupation de la voirie et des capacités d'accueil



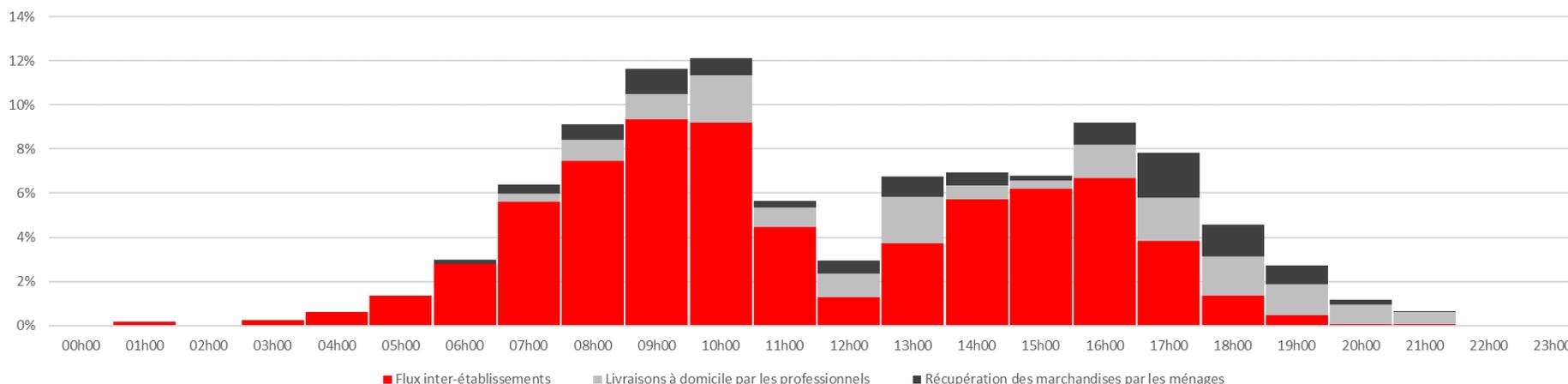
- La spatialisation des mouvements permet également de confronter la sollicitation potentielle des espaces destinés à l'accueil des véhicules de livraison : les aires de livraison.
- La cartographie suivante montre la densité de mouvements (flux inter-établissements) ainsi que les aires de livraison existantes.
- On constate une cohérence globale entre offre et demande du point de vue de la localisation.
- Par ailleurs, quantitativement parlant, les analyses nous apprennent que le réseau d'aires de livraison est bien dimensionné (besoin estimé à 56 aires pour un maillage existant de 58 aires de livraison).

Spatialisation de l'occupation de la voirie et des capacités d'accueil

- En complément des analyses quantitatives, la problématique « aires de livraison » a donné lieu à des observations de terrain.
- Il ressort de ce travail :
 - Des aires correctement dimensionnées dans l'ensemble et bien aménagées (permettant l'accueil des véhicules et la manutention des marchandises)
 - Des aires correctement matérialisées (la signalisation verticale est présente, le marquage au sol est conforme aux instructions interministérielles)
 - Des aires de livraison « squattées » dans la plupart des cas par des véhicules ne faisant pas du transport de marchandises (soit des véhicules de particuliers, soit des véhicules d'artisans qui stationnent)
- **De ce constat, il ressort que la plupart des difficultés observées résultent d'une incapacité de l'environnement urbain à accueillir correctement les véhicules du transport de marchandises pour des raisons d'usage et non d'aménagement.**
- **Ainsi, il y a une réelle nécessité à renforcer le contrôle des aires de livraison afin de les rendre opérantes pour le transport de marchandises et ainsi limiter le stationnement en double-file des véhicules « marchandises ».**
- **Pour ce faire, les disques de livraison (obligatoire compte tenu de l'arrêté municipal régissant les aires de livraison) sont des outils permettant de faciliter le contrôle.**
- **Il serait également intéressant d'envisager une réflexion spécifique sur la question du stationnement « artisan » afin d'éviter que ces derniers occupent les aires de livraison tout en leur permettant de poursuivre leur activité en centre-ville.**

Période d'occupation de la voirie et durée de stationnement

- La temporalisation des mouvements met en évidence une occupation de la voirie sur certains créneaux horaires spécifiques avec un pic d'opérations logistiques intervenant entre 9h00 et 11h00. Cette période correspond :
 - En partie au pic voyageurs (le transport de marchandises vient accroître la congestion liée aux déplacements domicile-travail)
 - Aux horaires d'ouverture des commerces du centre-ville



- La figure ci-avant met également l'accent sur des flux qui prennent de plus en plus d'importance : les flux liés aux achats découplés des ménages. Ces derniers viennent d'une part accroître la pression sur le réseau viaire, à des horaires où ce dernier est déjà fortement sollicité, et d'autre part deviennent majoritaires (en proportion par rapport aux flux inter-établissements) en fin de journée (correspondant à période de réception des livraisons à domicile, les ménages étant plus présents à leurs domiciles).
- Enfin, on constate que des opérations logistiques ont lieu tôt le matin et tard le soir. Ces opérations peuvent constituer des nuisances sonores et impacter leur voisinage. C'est notamment le cas pour les livraisons du Monoprix du centre-ville qui est desservi au moyen de véhicules lourds à des horaires souvent matinaux.
- Afin de traiter ces nuisances, il semble intéressant de dialoguer avec les représentants du Monoprix et/ou leur prestataire logistique (Samada) pour réfléchir à des solutions.

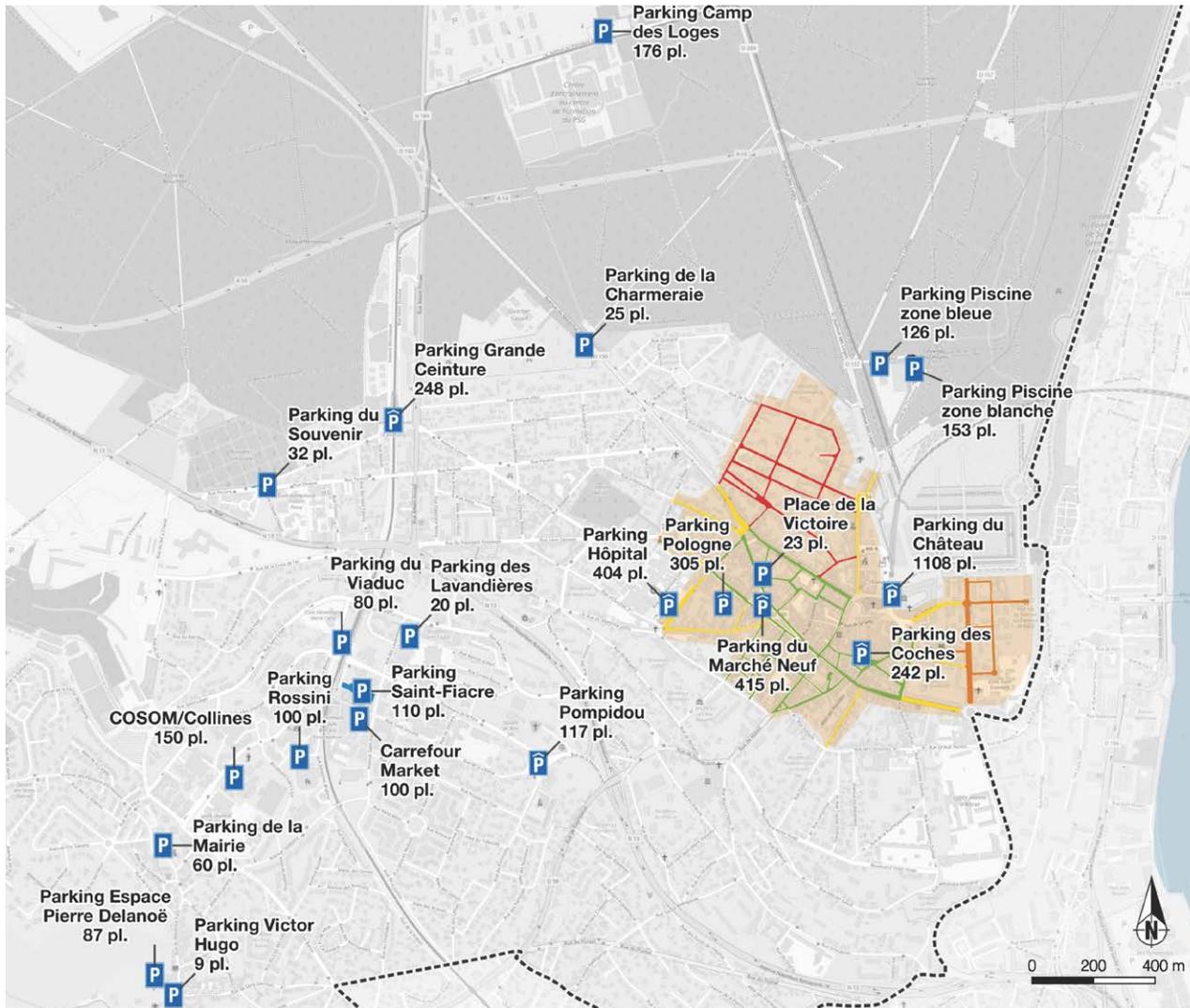
Saint-Germain-en-Laye : des livraisons pour les commerces mais principalement pour des achats en ligne des ménages

- Chaque jour, sur la commune de Saint-Germain-en-Laye, 6'600 mouvements de marchandises ont lieu
- Les ménages, à travers leurs achats découplés (achats en ligne), sont les principaux générateurs avec 29% des mouvements quotidiens. Le petit commerce est le second générateur avec 15% des mouvements
- 75% des mouvements sont des réceptions de marchandises (livraisons)
- La majorité des livraisons et enlèvements de marchandises est réalisée en compte d'autrui (51%)
- Les mouvements intervenant sur Saint-Germain-en-Laye, sont majoritairement traités dans le cadre de tournées (64%), qui intègrent plusieurs points de livraison et d'enlèvement
- La majorité des mouvements est opérée au moyen de véhicules légers sur Saint-Germain-en-Laye avec près de 70%
- Des poids-lourds qui empruntent des voiries qui ne sont pas adaptées et débordent sur les trottoirs

Réorganiser les livraisons pour réduire les nuisances induites (contrôle, gabarit des véhicules, horaires, mutualisation des courses, ...)

Des flux de déplacements quotidiens en voiture mais quel usage du stationnement public ?

Stationnement sur voirie et en parkings



- 4 zones de tarification différentes sur un périmètre restreint comptabilisant 1'120 places :
 - Zone hypercentre : 325 places
 - Zone centre : 300 places
 - Zone Gambetta : 160 places
 - Zone Alsace : 335 places
- Une offre en parking qui représente environ 2'500 places à l'échelle du centre-ville
- Une réglementation compliquée et peu lisible
- Des rues avec deux gestions différentes

Légende

Périmètre SGL et Fourqueux
 Zone d'abonnement résident

Stationnement

Stationnement résidentiel Zone Alsace
 Stationnement résidentiel Zone Gambetta
 Zone centre
 Zone hypercentre
 Zones extérieures Parc du souvenir
 Zone bleue
 Zone blanche

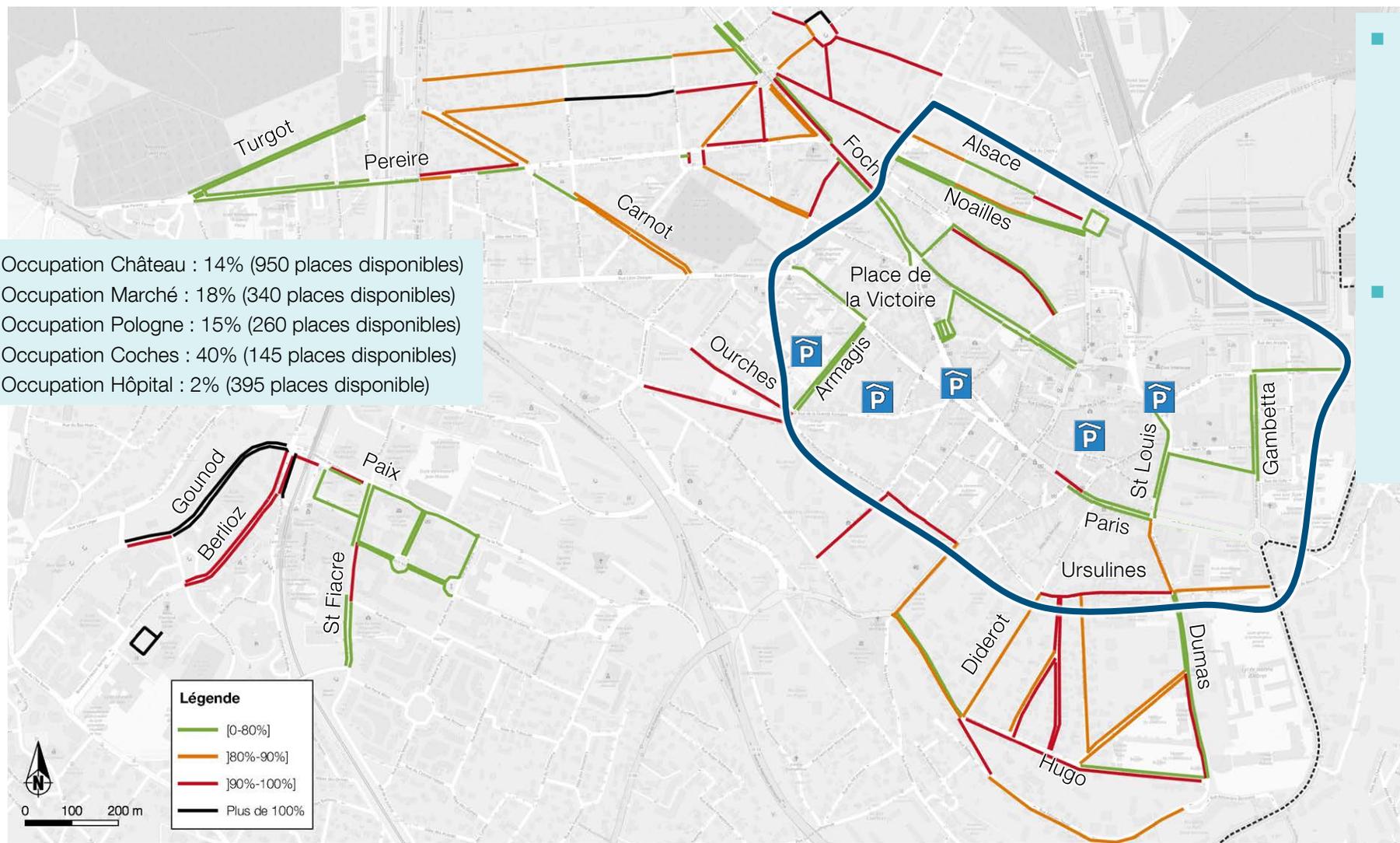
Parking :

P Ouvrage
P Surface

1578_214-008-STATIONNEMENT.pdf - 04 03 2022

Congestion à 5h

Environ 290 places disponibles sur voirie enquêtée
Environ 2'090 places disponibles dans les parkings

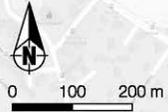


- Occupation Château : 14% (950 places disponibles)
- Occupation Marché : 18% (340 places disponibles)
- Occupation Pologne : 15% (260 places disponibles)
- Occupation Coches : 40% (145 places disponibles)
- Occupation Hôpital : 2% (395 places disponible)

- Une offre en stationnement sur voirie très occupée au niveau des secteurs résidentiels de Dumas-Diderot, Vauban et Fourqueux : demande des résidents
- Dans l'hypercentre, vers Pereire Ouest et à l'Est de la voie ferrée sur Fourqueux une demande résidents sur voirie plus faible

Légende

- [0-80%]
-]80%-90%]
-]90%-100%]
- Plus de 100%

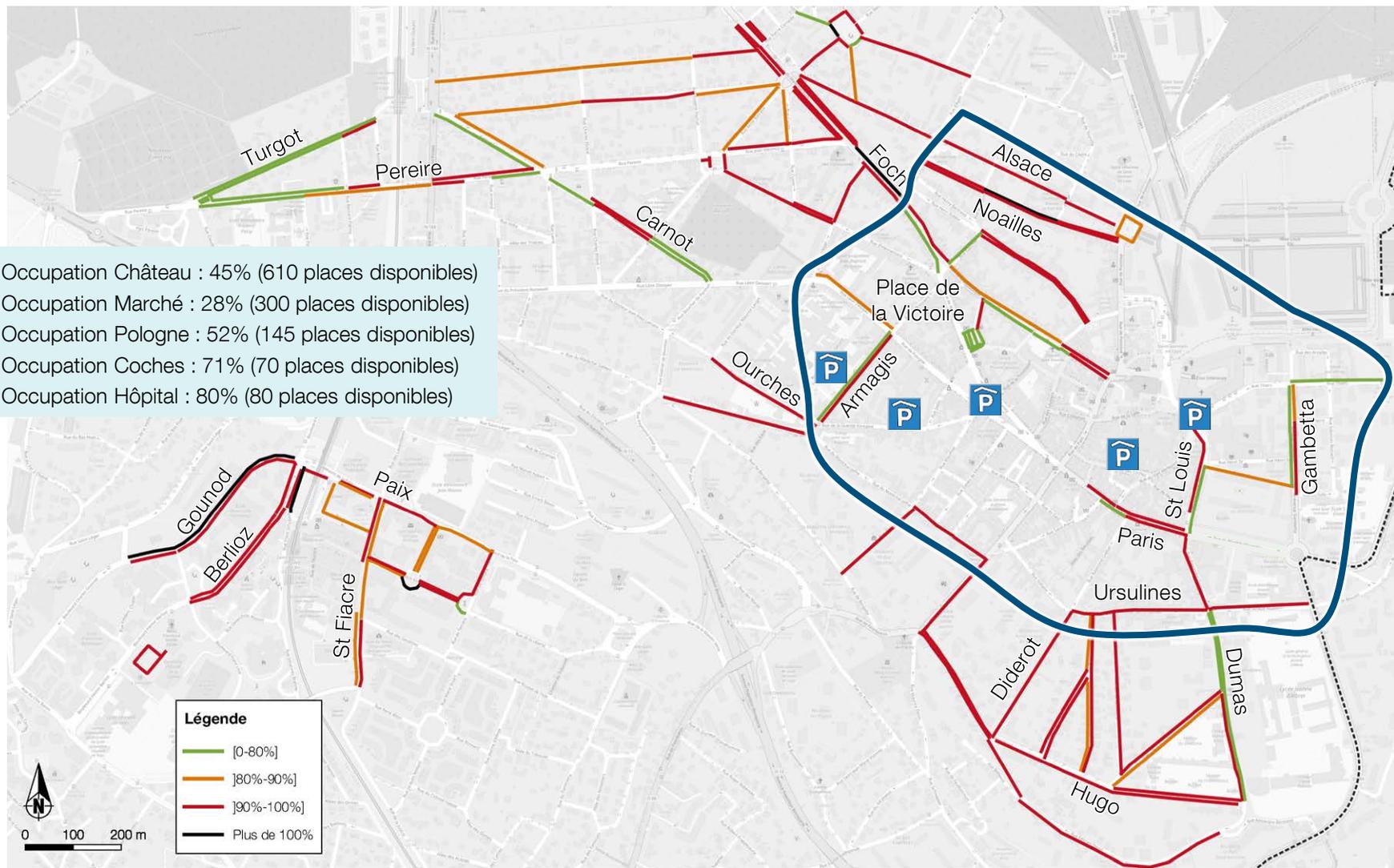


Source : Enquête stationnement Alyce du 03/02/2022

© OpenStreetMap contributors

Congestion à 10h

Environ 120 places disponibles sur voirie enquêtée
Environ 1'200 places disponibles dans les parkings



- Occupation Château : 45% (610 places disponibles)
- Occupation Marché : 28% (300 places disponibles)
- Occupation Pologne : 52% (145 places disponibles)
- Occupation Coches : 71% (70 places disponibles)
- Occupation Hôpital : 80% (80 places disponibles)

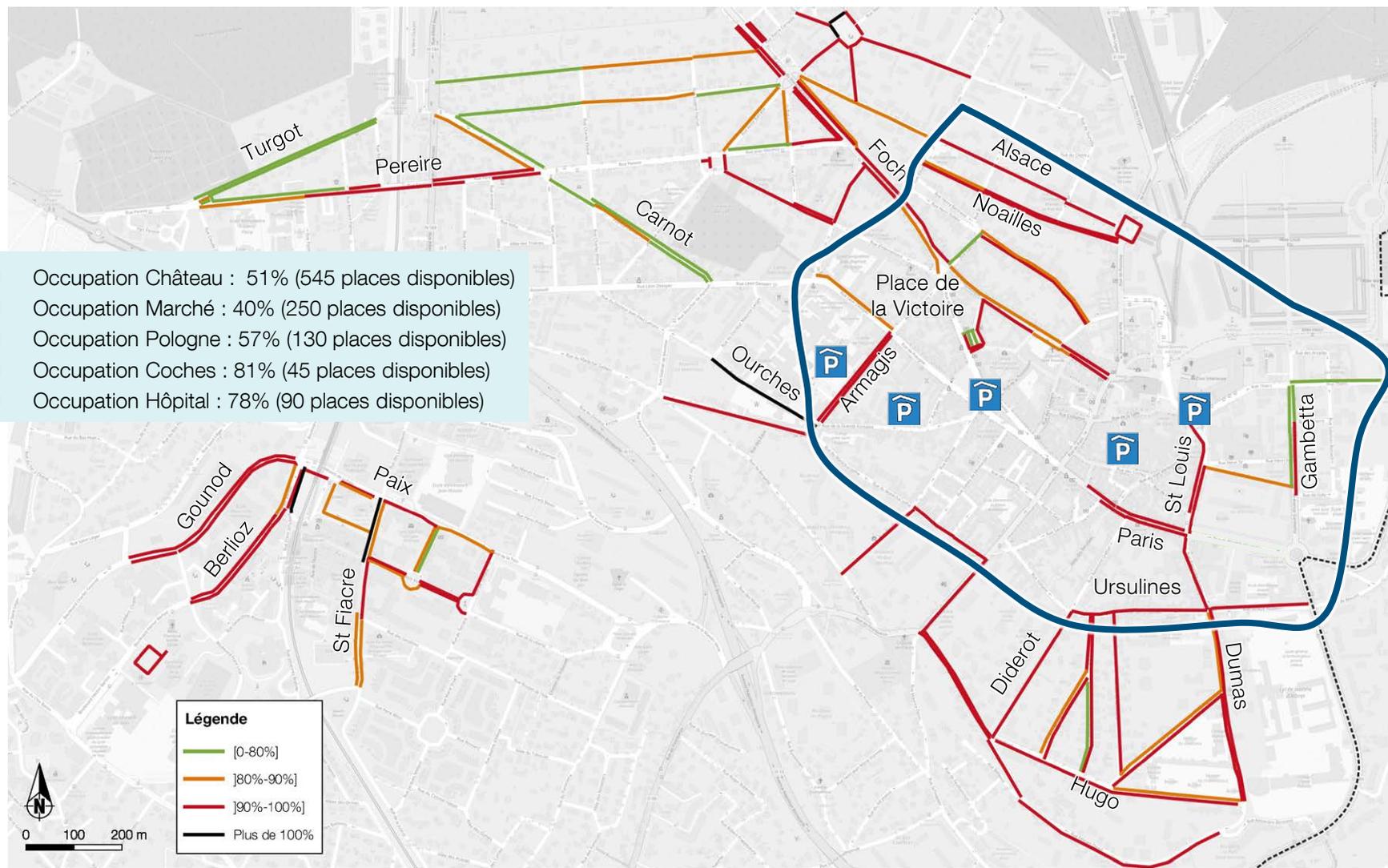
- Un stationnement plus chargé à 10h avec 90% à 100% d'occupation
- Quelques places disponibles sur certains axes/secteurs : Paris, Dumas, Place de la Victoire, Carnot, Pereire Ouest et Turgot
- Un secteur gare du Bel Air d'autant plus chargé, notamment sur le secteur des emplois
- Des saturations et du stationnement illicite sur la rue de Noailles, l'avenue Foch, la boulevard Gounod, le boulevard Berlioz

Source : Enquête stationnement Alyce du 03/02/2022

© OpenStreetMap contributors

Congestion à 15h

Environ 100 places disponibles sur voirie enquêtée
Environ 1'060 places disponibles dans les parkings



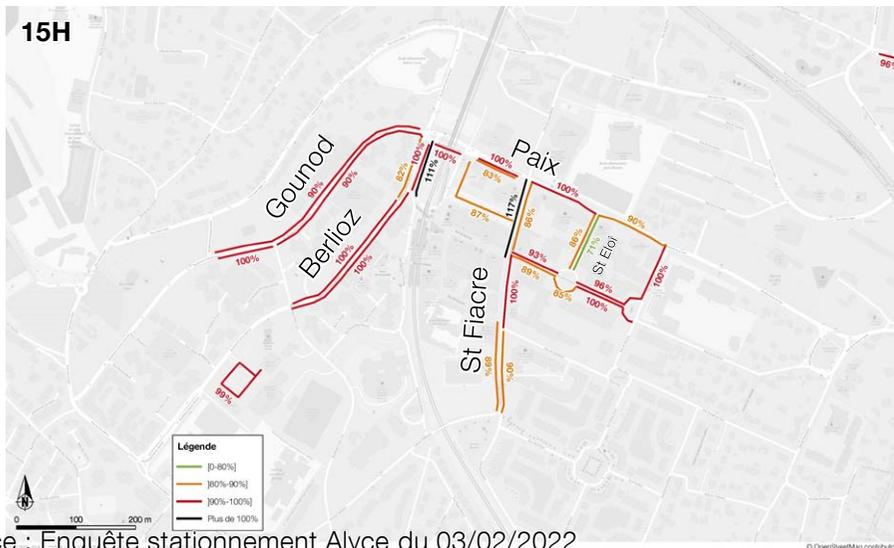
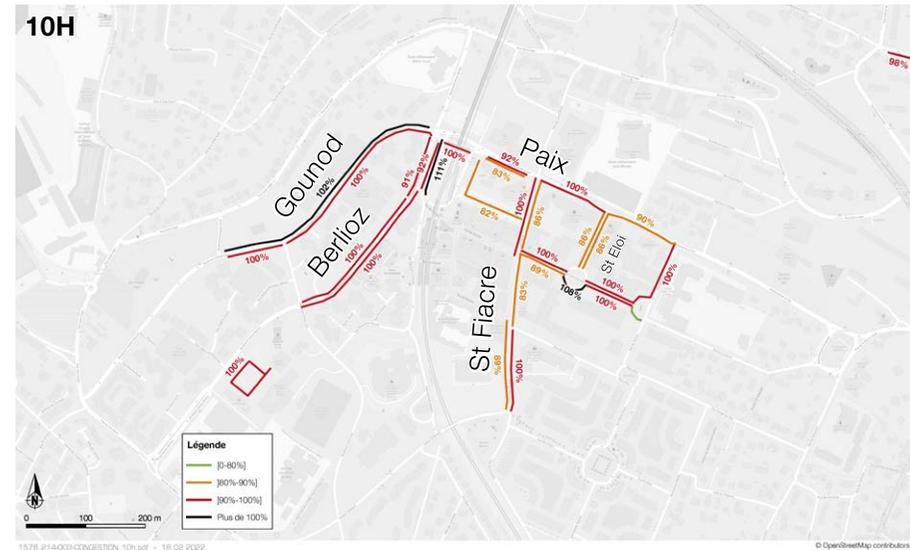
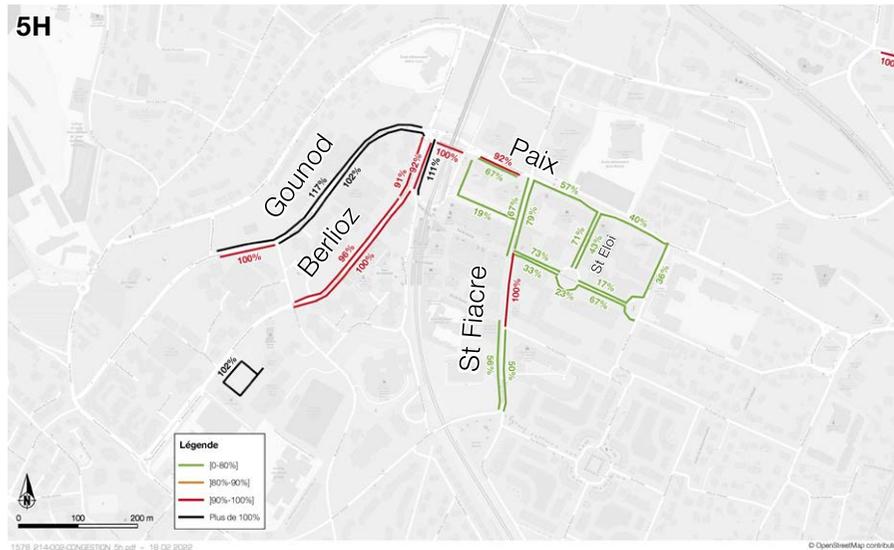
- Occupation Château : 51% (545 places disponibles)
- Occupation Marché : 40% (250 places disponibles)
- Occupation Pologne : 57% (130 places disponibles)
- Occupation Coches : 81% (45 places disponibles)
- Occupation Hôpital : 78% (90 places disponibles)

- Un stationnement qui reste chargé à 15h avec 90% à 100% d'occupation
- Quelques places disponibles sur certains axes/secteurs : Place de la Victoire, Carnot, Turgot
- Un secteur gare du Bel Air qui reste chargé, notamment sur le secteur des emplois avec quelques saturations sur la rue Saint-Fiacre et le boulevard Berlioz
- Du stationnement illícite également observé sur la rue d'Ourches et au niveau du square Louis XIV

Source : Enquête stationnement Alyce du 03/02/2022

© OpenStreetMap contributors

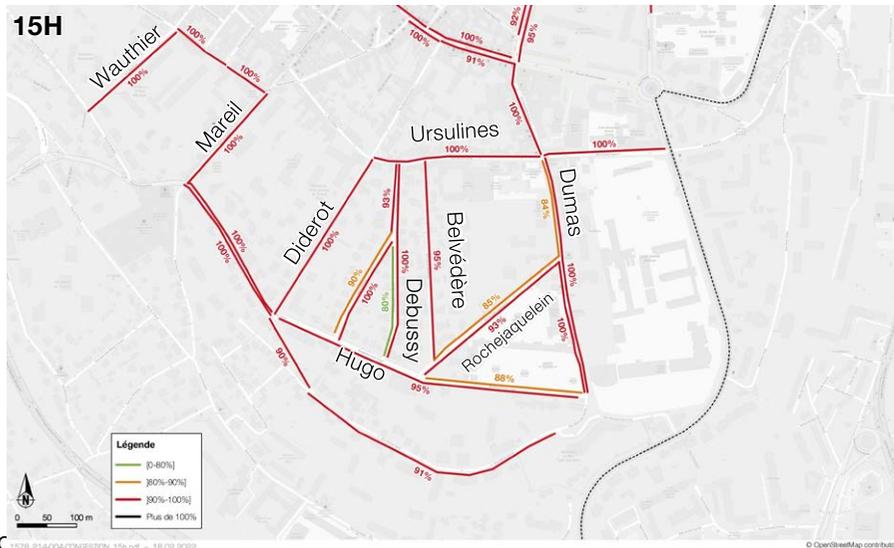
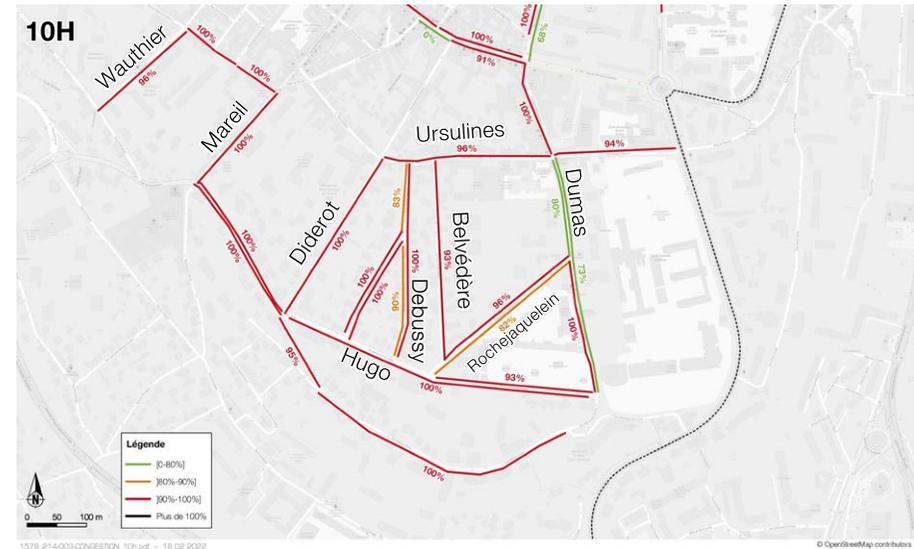
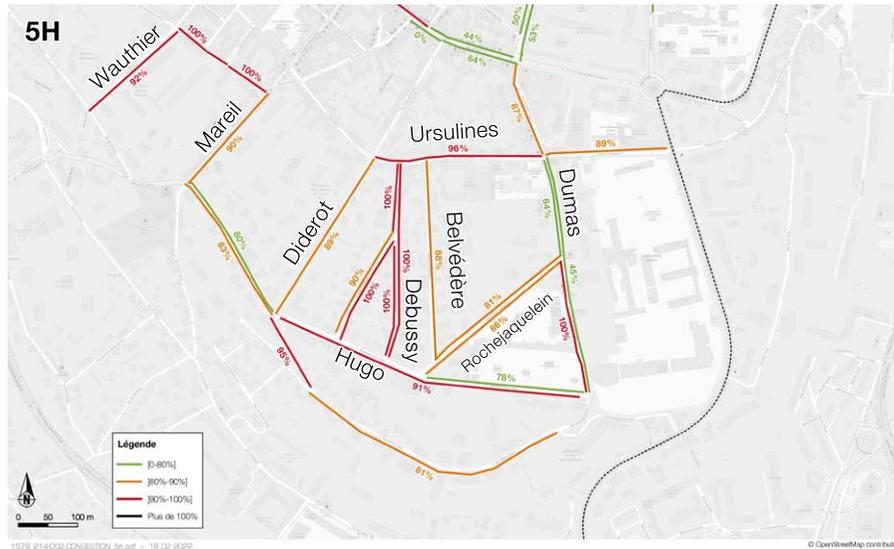
Congestion Fourqueux – Bel-Air



- Des saturations principalement liées à du stationnement résidentiel à 5h et qui persiste à 10h :
 - 117% à 5h sur Gounod et 102% à 10h
 - 96% d'occupation à 5h sur Berlioz qui se charge encore davantage pour atteindre 100% à 10h
- Un secteur Saint-Fiacre et pôle d'emplois qui se charge progressivement laissant peu de réserves en stationnement à 10h : entre 82% et 107% d'occupation à 10h
- A 15h, une occupation qui reste importante avec peu de réserves de capacité en termes de stationnement en dehors de la façade est de la rue Saint-Eloi et des abords de la gare Bel-Air congestionnés : 111% sur Berlioz et 117% sur St-Fiacre

Source : Enquête stationnement Alyce du 03/02/2022

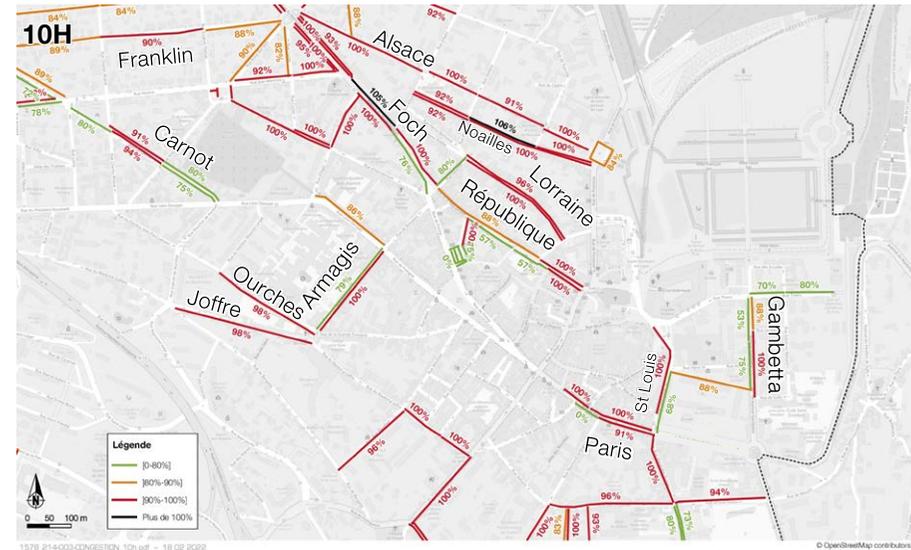
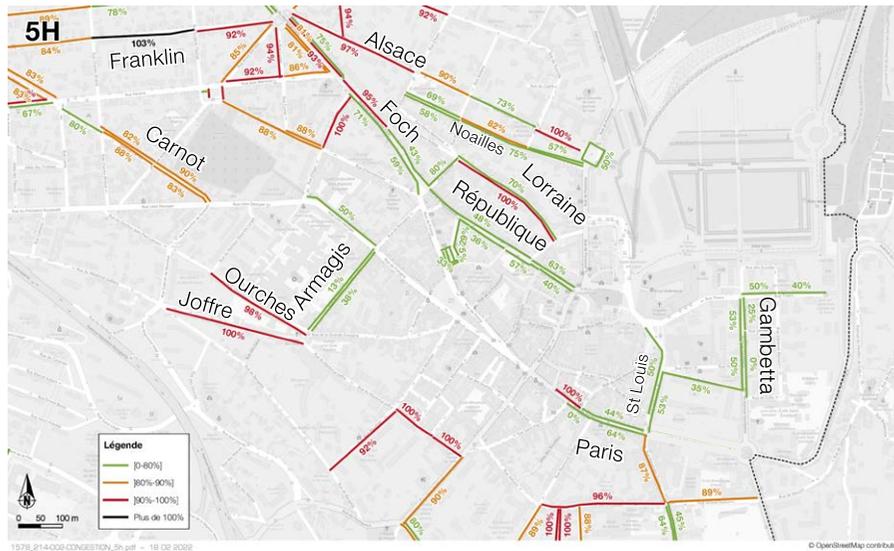
Congestion Victor Hugo



Sourc

- Des axes résidentiels chargés à 5h avec peu de réserves de capacité : entre 80% et 100% d'occupation sur les axes Debussy, Belvédère, Rochejaquelein, Diderot, Hugo, Ursulines, Wauthier, etc.
- Des axes qui se chargent encore davantage à 10h et 15h, notamment sur Diderot (100% à 10h et 15h), Belvédère (93% à 10h et 95% à 15h), Mareil (100% à 10h et 15h), Wauthier (96% à 10h et 100% à 15h), Hugo (100% à 10h et 95% à 15h)
- Un axe Alexandre Dumas qui présente des réserves à 5h et 10h, mais qui atteint 100% à 15h en lien avec la sortie des établissements scolaires ?
- Globalement peu de réserves sur le secteur, mais il n'y a pas pour autant de phénomènes de stationnement illicite à relever

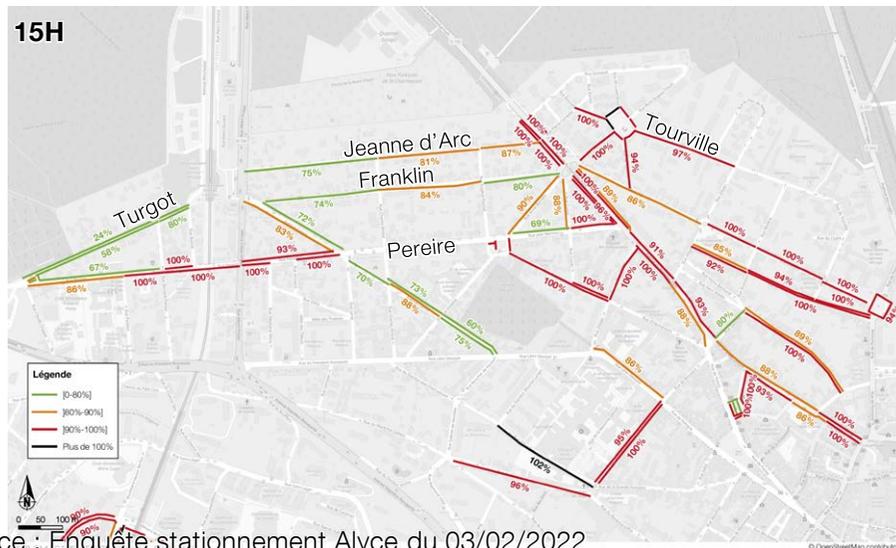
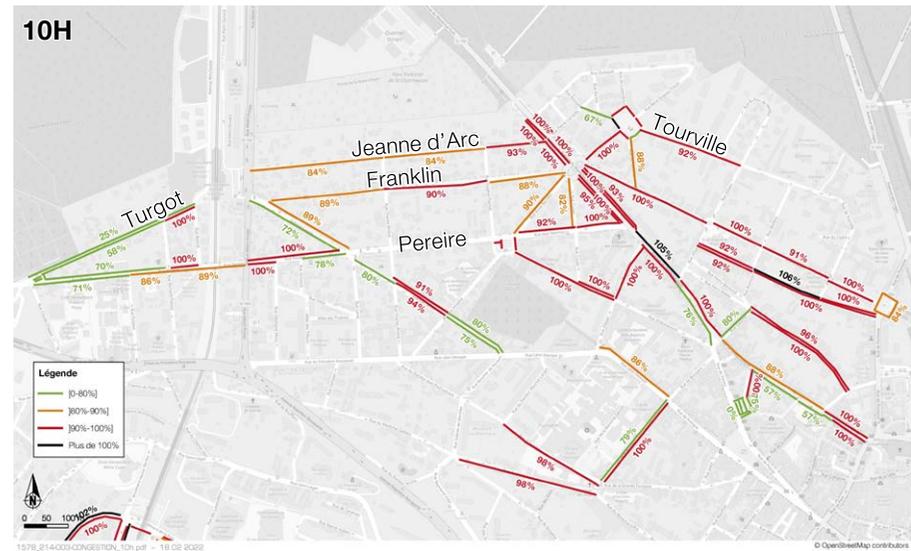
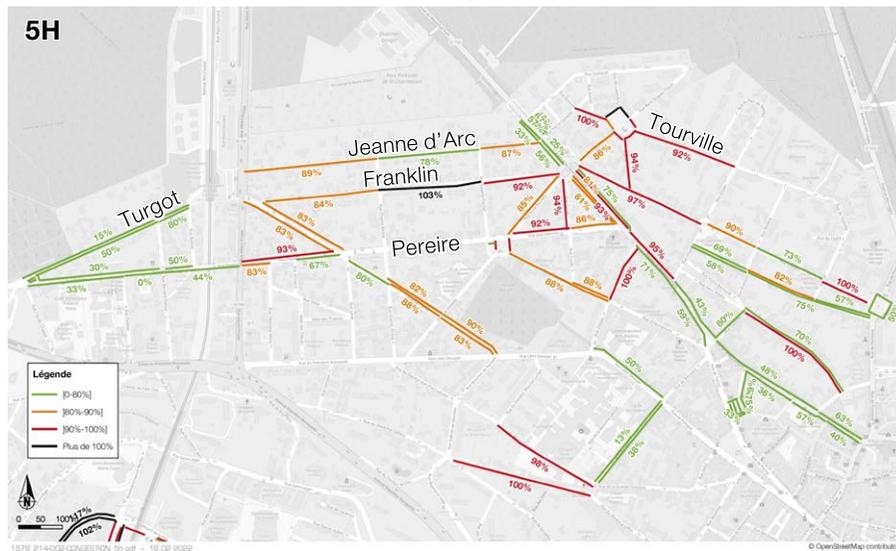
Congestion centre-ville



Source : Enquête stationnement Alyce du 03/02/2022

- De bonnes réserves de capacité dans le centre-ville à 5h en raison de l'absence d'activités et du faible nombre d'habitations
- Des axes en bordure de centre-ville qui sont chargés dès 5h : Dumas, Ourches, Joffre, Place Vauban, Alsace, Lorraine, etc.
- Un centre-ville qui se charge à 10h avec des capacités utilisées de l'ordre de 90% à 100% sur la majorité des axes avec du stationnement illicite ponctuellement sur Foch (105%) et Noailles (106%)
- Quelques réserves à 10h sur Thiers, République, Place de la Victoire, Gambetta, Carnot, Armagis, etc.
- A 15h, un centre-ville qui reste chargé avec une rue d'Ourches qui sature (102% à 15h contre 98% à 5h et 10h)

Congestion Lisière Pereire et Vauban – Saint-Louis

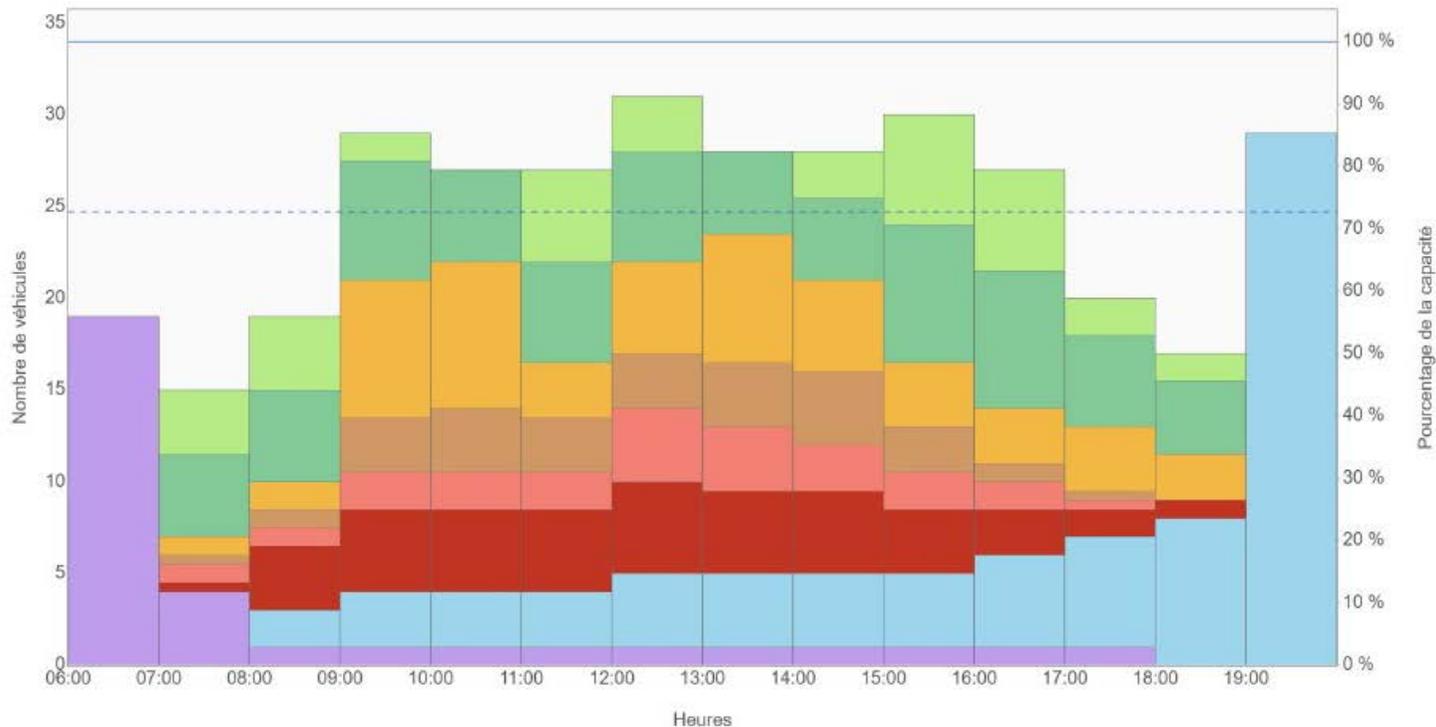


Source : Enquête stationnement Alyce du 03/02/2022

- Un secteur résidentiel Vauban – Saint-Louis chargé à 5h avec du stationnement illicite au niveau du Square Louis XIV ainsi que sur le tronçon central de la rue Franklin (103%)
- De bonnes réserves de capacité sur la rue Turgot et Pereire Ouest (occupation inférieure à 80%)
- Des axes qui se chargent à 10h, notamment la rue Pereire, aux abords de la N184, et le tronçon central de la rue Jeanne d'Arc
- Une rue Pereire, à l'ouest de la N184, qui se charge encore davantage à 15h (entre 86% et 100% d'occupation)
- Des axes Turgot, Jeanne d'Arc, Franklin, Pereire Est, Carnot qui disposent de réserves en stationnement à 15h

Structure des usagers

Rue Saint-Louis (Payant)



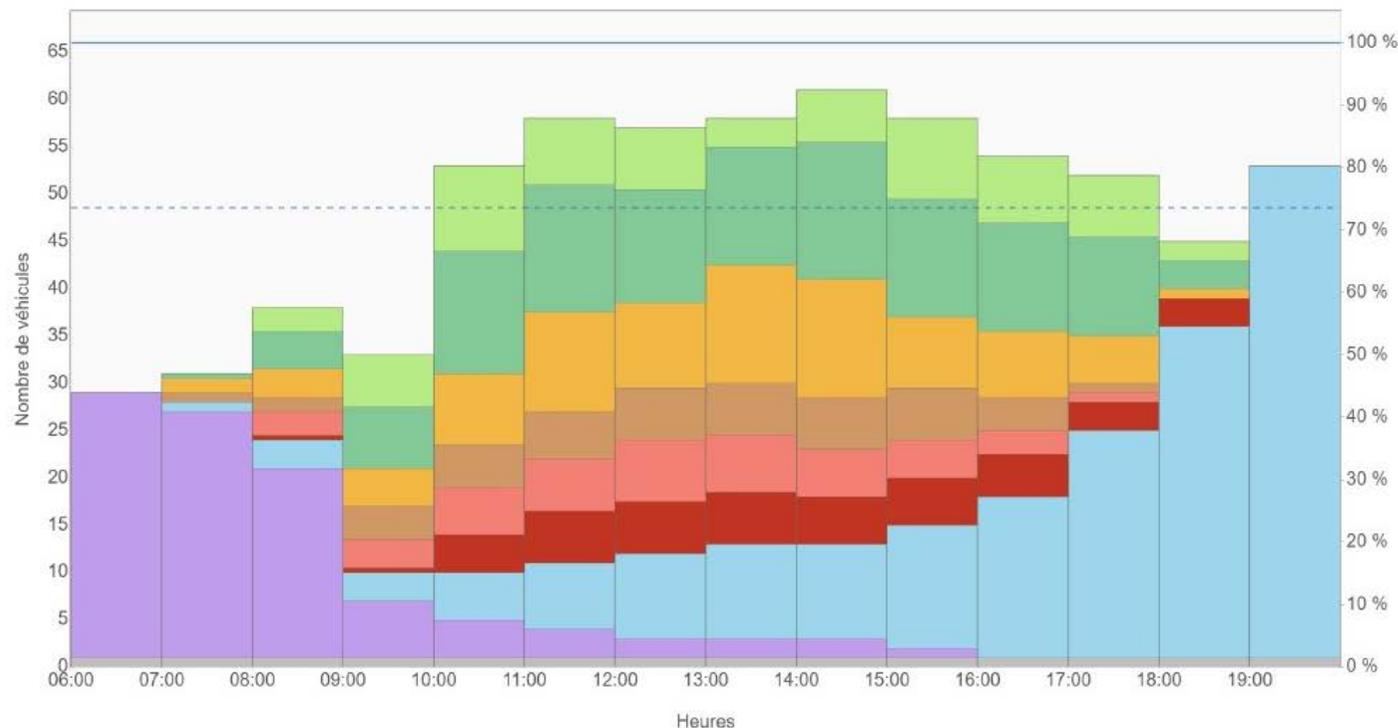
- Une occupation moyenne de l'ordre de 73% sur la période enquêtée et une occupation maximale qui n'atteint pas 100%
- Une part importante d'utilisateurs moyenne durée à très longue durées (>2h de stationnement) traduisant un non respect des durées de stationnement limitées à 1h30
- Ces phénomènes de non respect de la réglementation sont d'autant plus forts sur les périodes 9h-11h et 12h-15h

- Occupation maximale à 12:00 = 91%
- Occupation moyenne sur la durée de l'enquête = 73%

i Le graphique illustre la structure des usagers. Pour chaque pas de l'enquête est indiqué le nombre d'utilisateurs présents par tranche de temps de stationnement, l'ensemble montrant l'évolution de l'occupation moyenne et de la répartition par catégories d'usage

Structure des usagers

Rue de la République (Payant)



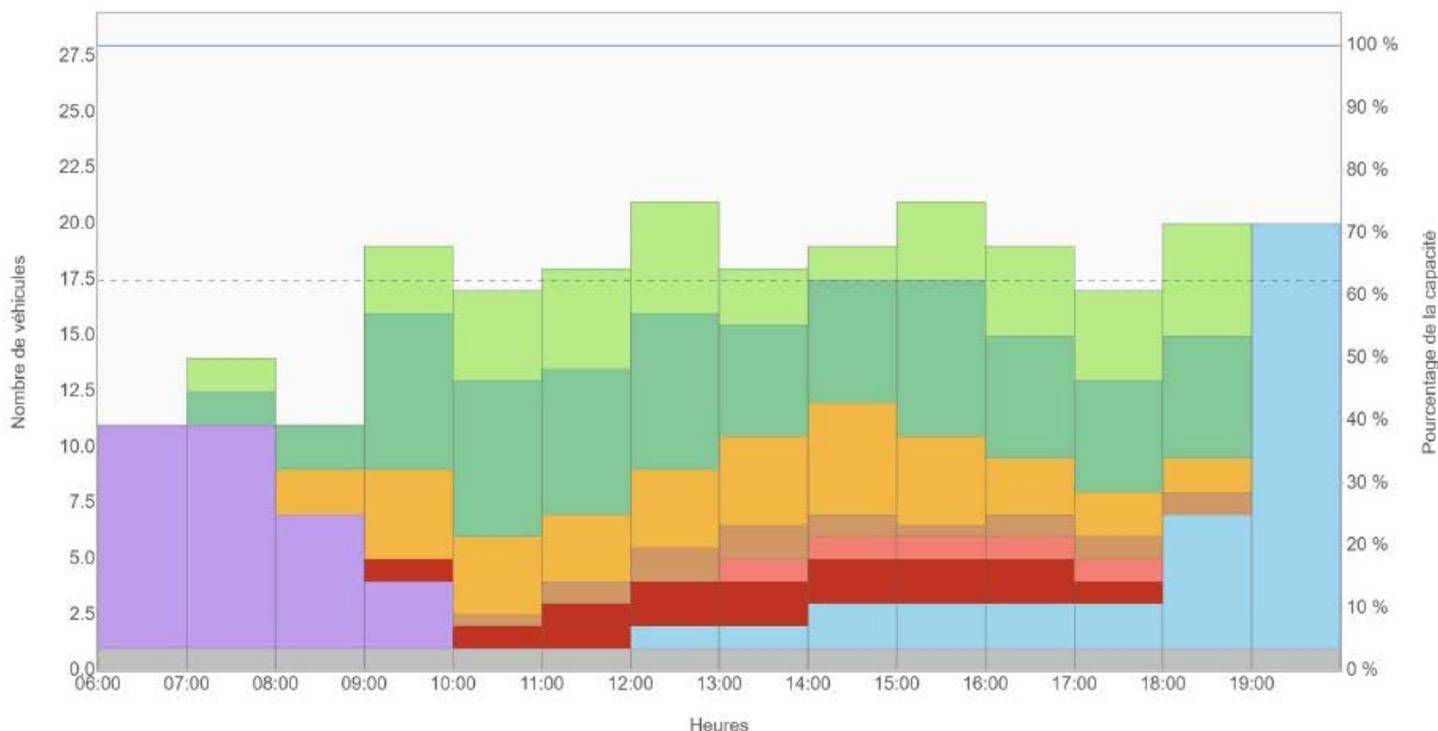
- Occupation maximale à 14:00 = 92%
- Occupation moyenne sur la durée de l'enquête = 74%

- Une occupation moyenne de l'ordre de 74% sur la période enquêtée et une occupation maximale qui n'atteint pas 100%
- Une part relativement importante d'usagers moyenne durée à très longue durées (>2h de stationnement) traduisant un non respect des durées de stationnement limitées à 1h30
- Ces phénomènes de non respect de la réglementation sont d'autant plus forts entre 11h et 15h

Le graphique illustre la structure des usagers. Pour chaque pas de l'enquête est indiqué le nombre d'usagers présents par tranche de temps de stationnement, l'ensemble montrant l'évolution de l'occupation moyenne et de la répartition par catégories d'usage

Structure des usagers

Place de la Victoire (Payant)



- Ventouses
- Sorties
- Entrées
- Très longues durées 06:00 - 13:00
- Longues durées 04:00 - 06:00
- MD2 03:00 - 04:00
- MD1 02:00 - 03:00
- Courtes durées 01:00 - 02:00
- Très courtes durées 00:00 - 01:00
- Capacité
- Occupation moyenne

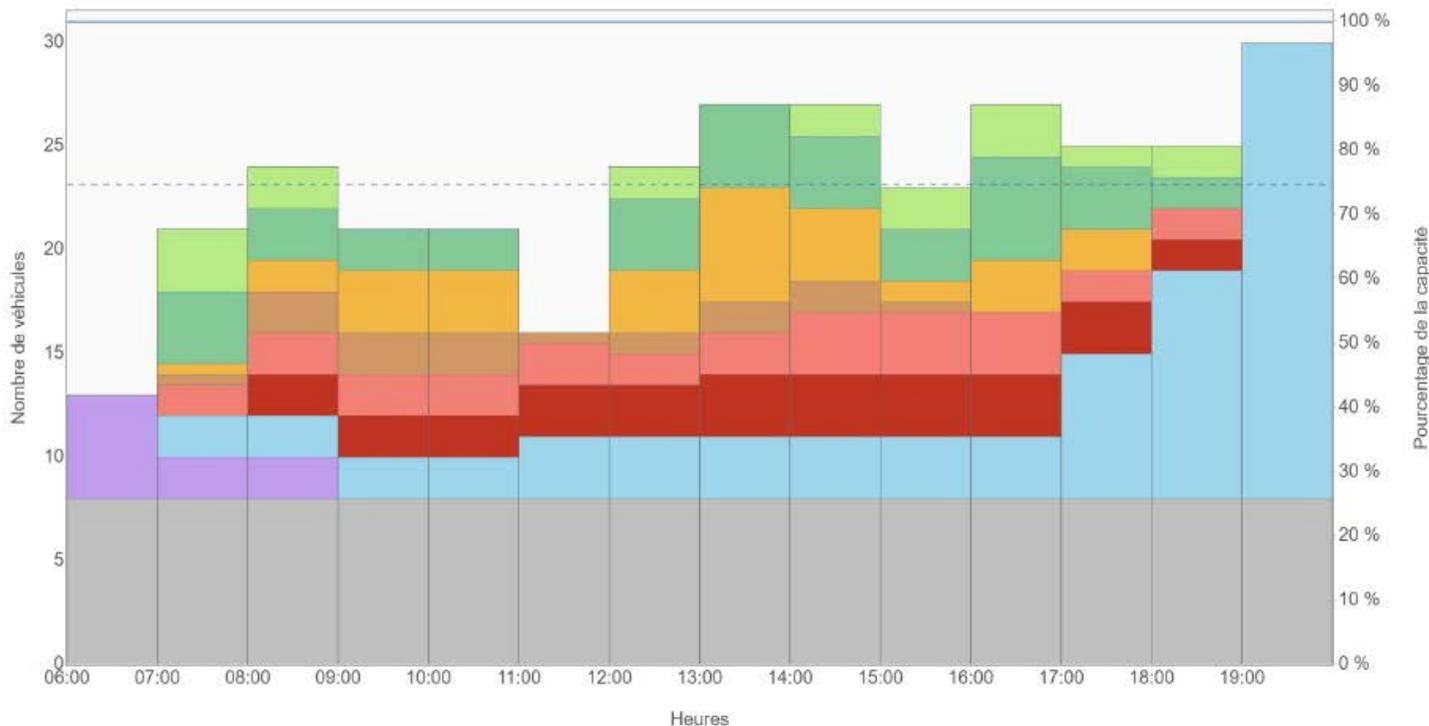
- Une occupation moyenne de l'ordre de 63% sur la période enquêtée et une occupation maximale qui atteint seulement 75%
- Une majorité d'usagers courte et très courte durée traduisant un bon respect de la réglementation
- Des phénomènes de non respect de la réglementation qui s'observent principalement entre 13h et 16h

• Occupation maximale à 12:00 = 75%
 • Occupation moyenne sur la durée de l'enquête = 63%

Le graphique illustre la structure des usagers. Pour chaque pas de l'enquête est indiqué le nombre d'usagers présents par tranche de temps de stationnement, l'ensemble montrant l'évolution de l'occupation moyenne et de la répartition par catégories d'usage

Structure des usagers

Avenue Gambetta (Payant)



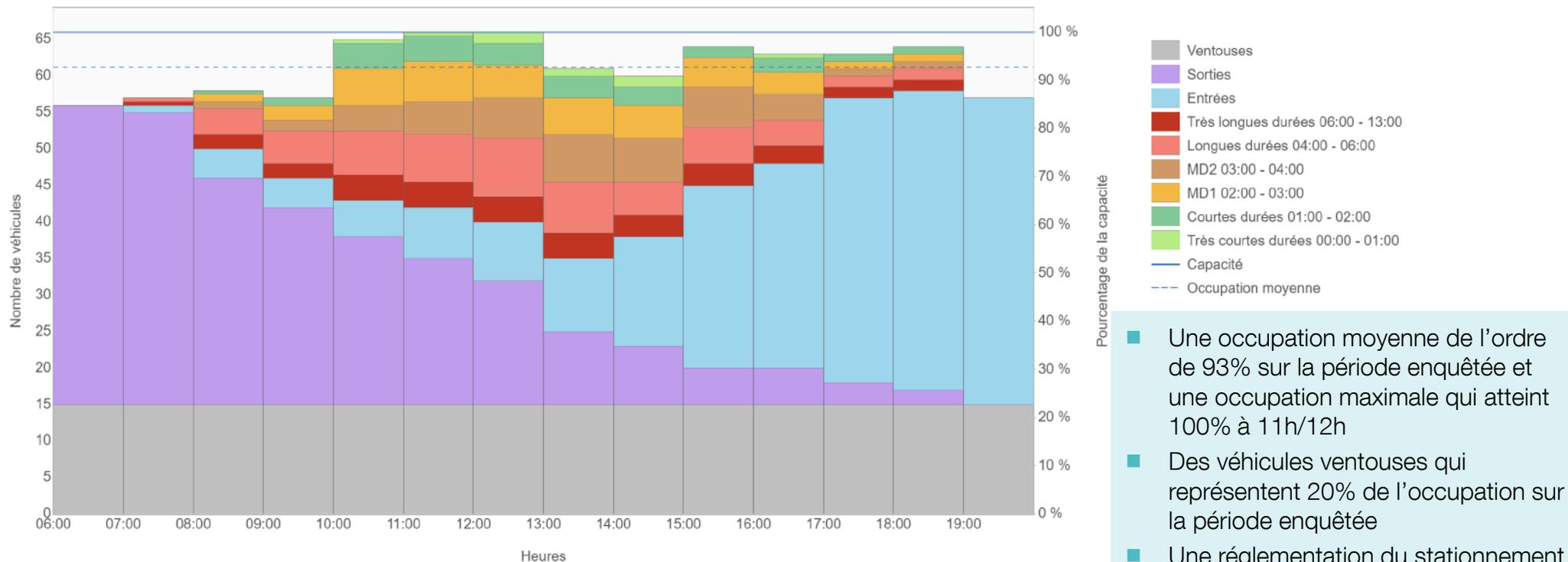
- Une occupation moyenne de l'ordre de 75% sur la période enquêtée et une occupation maximale qui atteint 97% à 19h
- Une part relativement importante d'usagers moyenne durée à très longue durée (>3h de stationnement) traduisant un non respect des durées de stationnement limitées à 3h
- Ces phénomènes de non respect de la réglementation sont d'autant plus forts sur les périodes 9h-11h et 13h-15h

• Occupation maximale à 19:00 = 97%
 • Occupation moyenne sur la durée de l'enquête = 75%

Le graphique illustre la structure des usagers. Pour chaque pas de l'enquête est indiqué le nombre d'usagers présents par tranche de temps de stationnement, l'ensemble montrant l'évolution de l'occupation moyenne et de la répartition par catégories d'usage

Structure des usagers du stationnement

Rue de Lorraine (Payant)



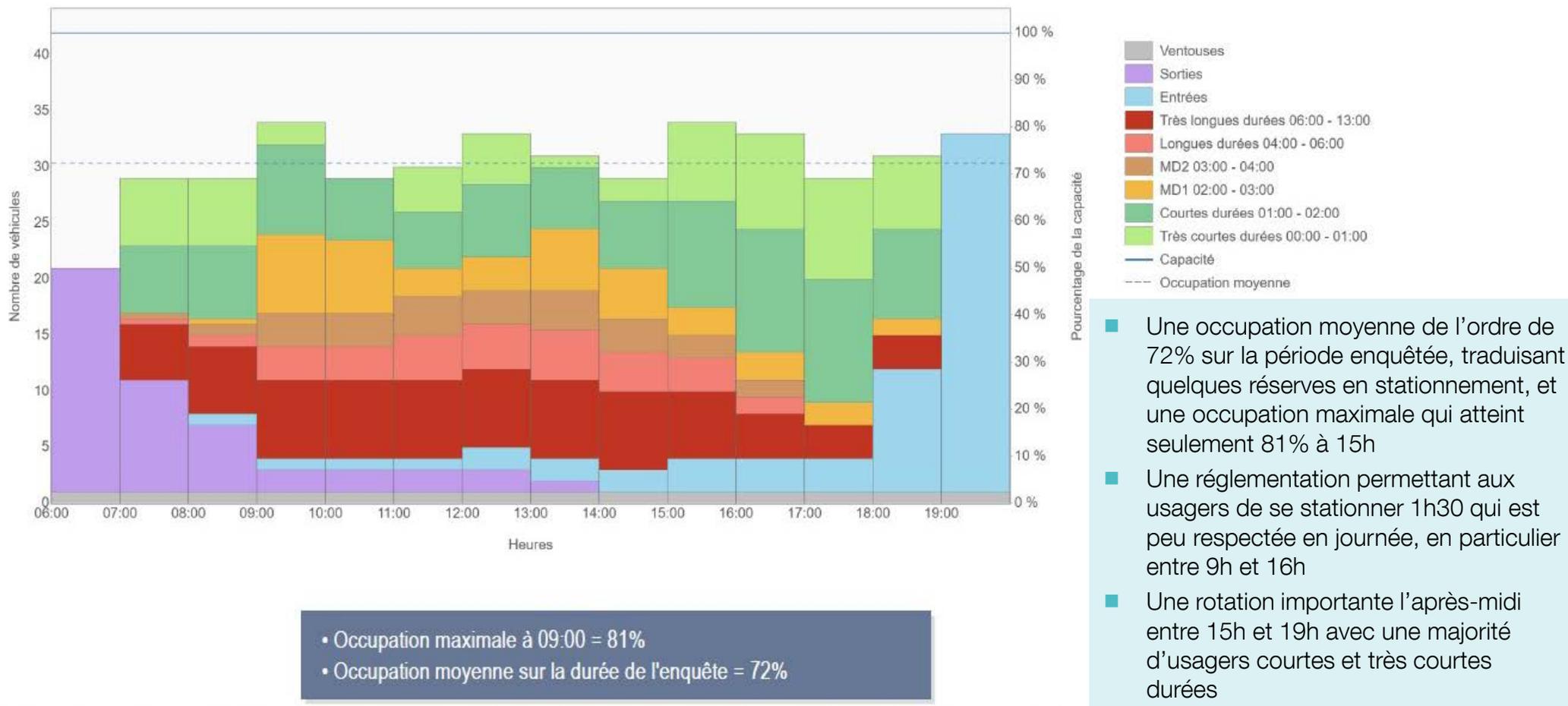
- Occupation maximale à 11:00 = 100%
- Occupation moyenne sur la durée de l'enquête = 93%

- Une occupation moyenne de l'ordre de 93% sur la période enquêtée et une occupation maximale qui atteint 100% à 11h/12h
- Des véhicules ventouses qui représentent 20% de l'occupation sur la période enquêtée
- Une réglementation du stationnement permettant au usagers de se stationner jusqu'à 3h qui n'est pas totalement respectée, notamment entre 10h et 16h (pendulaires ?)

i Le graphique illustre la structure des usagers. Pour chaque pas de l'enquête est indiqué le nombre d'usagers présents par tranche de temps de stationnement, l'ensemble montrant l'évolution de l'occupation moyenne et de la répartition par catégories d'usage

Structure des usagers du stationnement

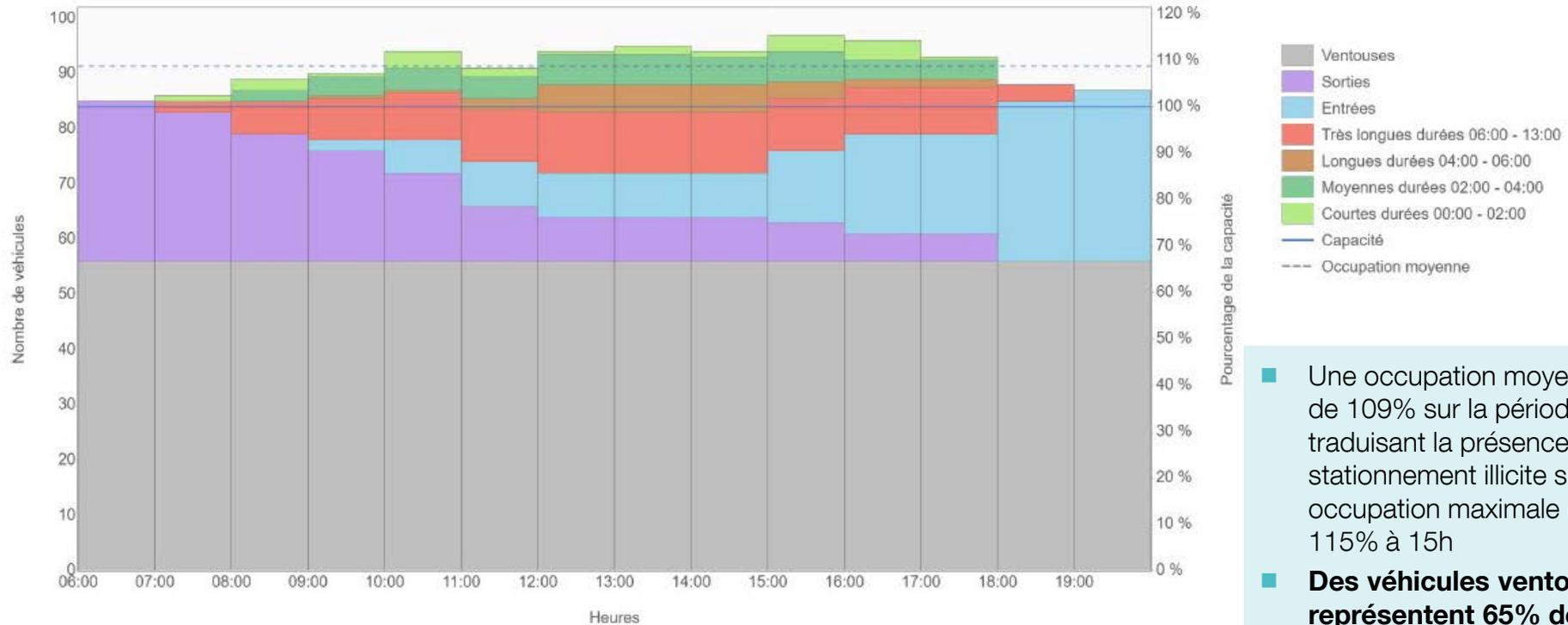
Rue de Paris (Payant)



Le graphique illustre la structure des usagers. Pour chaque pas de l'enquête est indiqué le nombre d'usagers présents par tranche de temps de stationnement, l'ensemble montrant l'évolution de l'occupation moyenne et de la répartition par catégories d'usage

Structure des usagers

Rue des Ursulines (Gratuit)



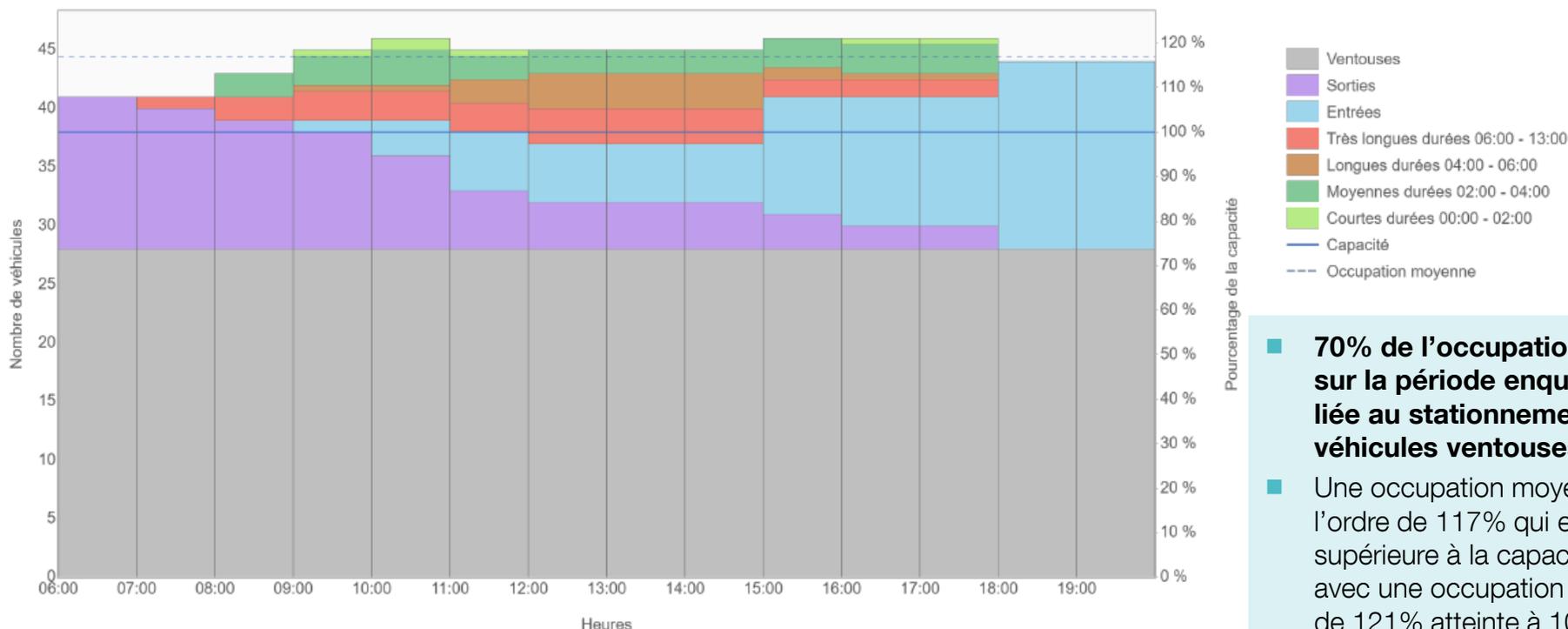
- Une occupation moyenne de l'ordre de 109% sur la période enquêtée, traduisant la présence de stationnement illicite sur l'axe, et une occupation maximale qui atteint 115% à 15h
- **Des véhicules ventouses qui représentent 65% de l'occupation sur la période enquêtée**
- Peu de rotation avec une majorité d'utilisateurs longue durée, notamment entre 8h et 18h (pendulaires ?)

- Occupation maximale à 15:00 = 115%
- Occupation moyenne sur la durée de l'enquête = 109%

Le graphique illustre la structure des usagers. Pour chaque pas de l'enquête est indiqué le nombre d'utilisateurs présents par tranche de temps de stationnement, l'ensemble montrant l'évolution de l'occupation moyenne et de la répartition par catégories d'usage

Structure des usagers du stationnement

Rue Diderot (Gratuit)



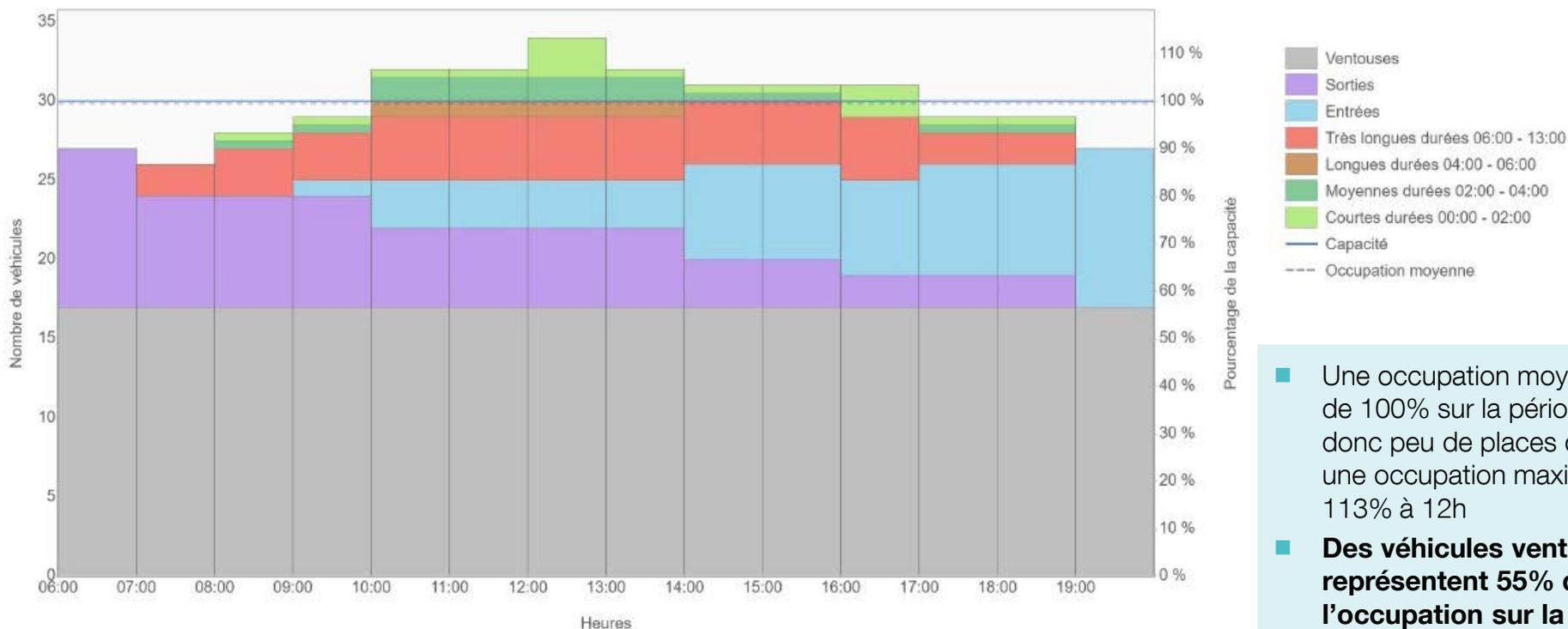
- **70% de l'occupation de l'axe sur la période enquêtée est liée au stationnement de véhicules ventouses**
- Une occupation moyenne de l'ordre de 117% qui est supérieure à la capacité de l'axe avec une occupation maximale de 121% atteinte à 10h
- Un départ progressif d'une dizaine de véhicules en lien avec le mouvement des actifs le matin et qui est symétrique le soir

- Occupation maximale à 10:00 = 121%
- Occupation moyenne sur la durée de l'enquête = 117%

Le graphique illustre la structure des usagers. Pour chaque pas de l'enquête est indiqué le nombre d'usagers présents par tranche de temps de stationnement, l'ensemble montrant l'évolution de l'occupation moyenne et de la répartition par catégories d'usage

Structure des usagers

Rue Pereire Est (Gratuit)



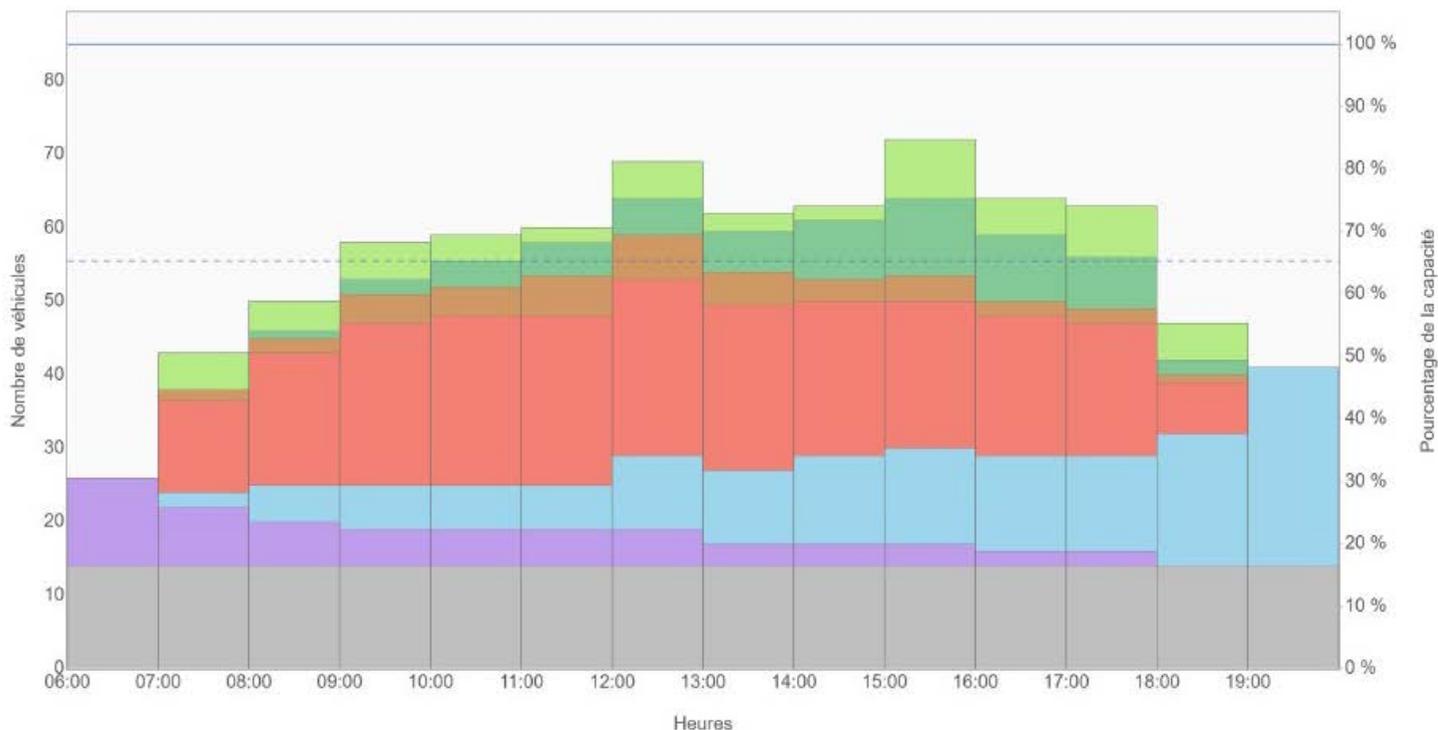
- Une occupation moyenne de l'ordre de 100% sur la période enquêtée, donc peu de places disponibles, et une occupation maximale qui atteint 113% à 12h
- **Des véhicules ventouses qui représentent 55% de l'occupation sur la période enquêtée**

- Occupation maximale à 12:00 = 113%
- Occupation moyenne sur la durée de l'enquête = 100%

Le graphique illustre la structure des usagers. Pour chaque pas de l'enquête est indiqué le nombre d'usagers présents par tranche de temps de stationnement, l'ensemble montrant l'évolution de l'occupation moyenne et de la répartition par catégories d'usage

Structure des usagers

Rue Pereire Ouest (Gratuit)



- Une occupation moyenne de l'ordre de 65% sur la période enquêtée, traduisant quelques réserves en stationnement, et une occupation maximale qui atteint seulement 85% à 15h
- Des véhicules ventouses qui représentent presque 20% de l'occupation sur la période enquêtée
- Peu de rotation avec une majorité d'usagers longue durée, notamment entre 7h et 18h (étudiants/pendulaires ?)

• Occupation maximale à 15:00 = 85%
 • Occupation moyenne sur la durée de l'enquête = 65%

Le graphique illustre la structure des usagers. Pour chaque pas de l'enquête est indiqué le nombre d'usagers présents par tranche de temps de stationnement, l'ensemble montrant l'évolution de l'occupation moyenne et de la répartition par catégories d'usage

Structure des usagers du stationnement

Rue Alexandre Dumas – 17 places (Gratuit)



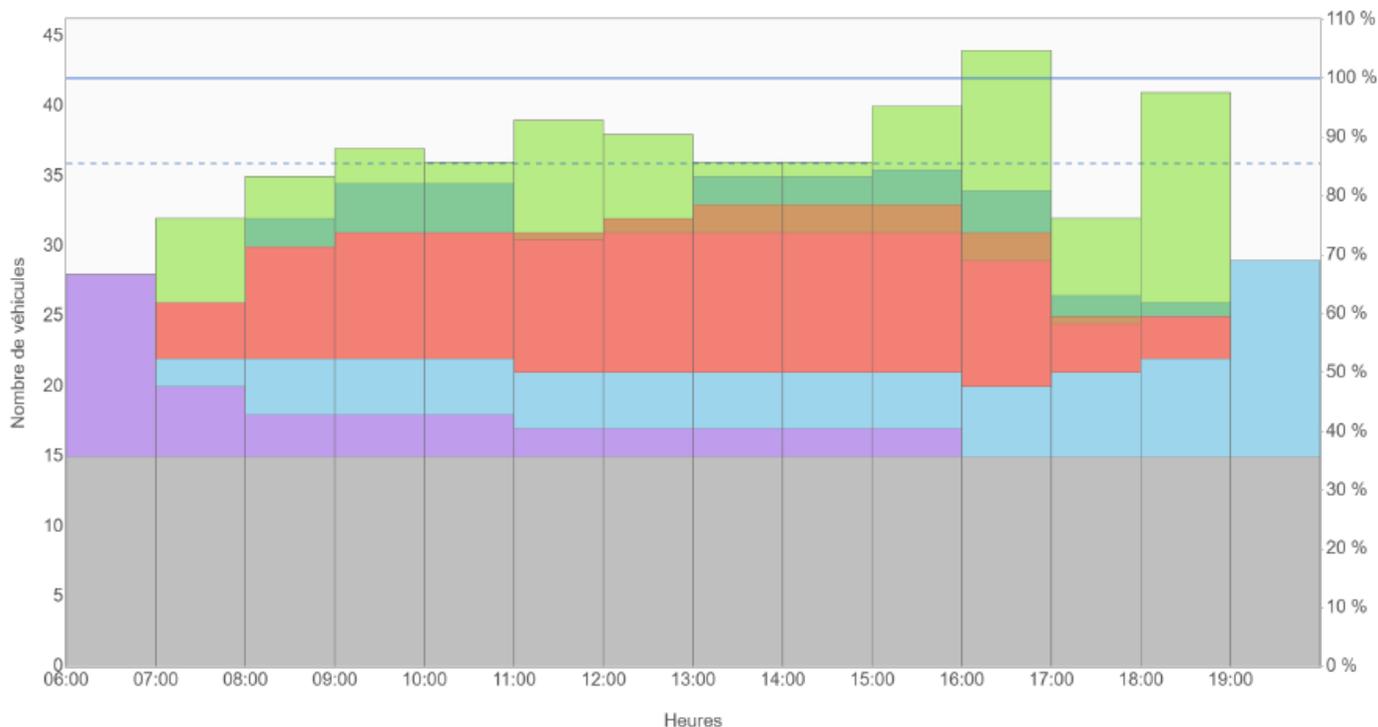
- Une occupation moyenne de l'ordre de 102% sur la période enquêtée, traduisant des phénomènes de stationnement illicite, et une occupation maximale qui atteint 112% à 8h
- Des véhicules ventouses qui représentent presque 50% de l'occupation sur la période enquêtée
- Peu de rotation avec une majorité d'utilisateurs longue durée, notamment entre 8h et 16h (étudiants/pendulaires ?)

• Occupation maximale à 08:00 = 112%
 • Occupation moyenne sur la durée de l'enquête = 102%

Le graphique illustre la structure des usagers. Pour chaque pas de l'enquête est indiqué le nombre d'utilisateurs présents par tranche de temps de stationnement, l'ensemble montrant l'évolution de l'occupation moyenne et de la répartition par catégories d'usage

Structure des usagers du stationnement

Rue Alexandre Dumas – 42 places (Gratuit)



- Ventouses
- Sorties
- Entrées
- Très longues durées 06:00 - 13:00
- Longues durées 04:00 - 06:00
- Moyennes durées 02:00 - 04:00
- Courtes durées 00:00 - 02:00
- Capacité
- Occupation moyenne

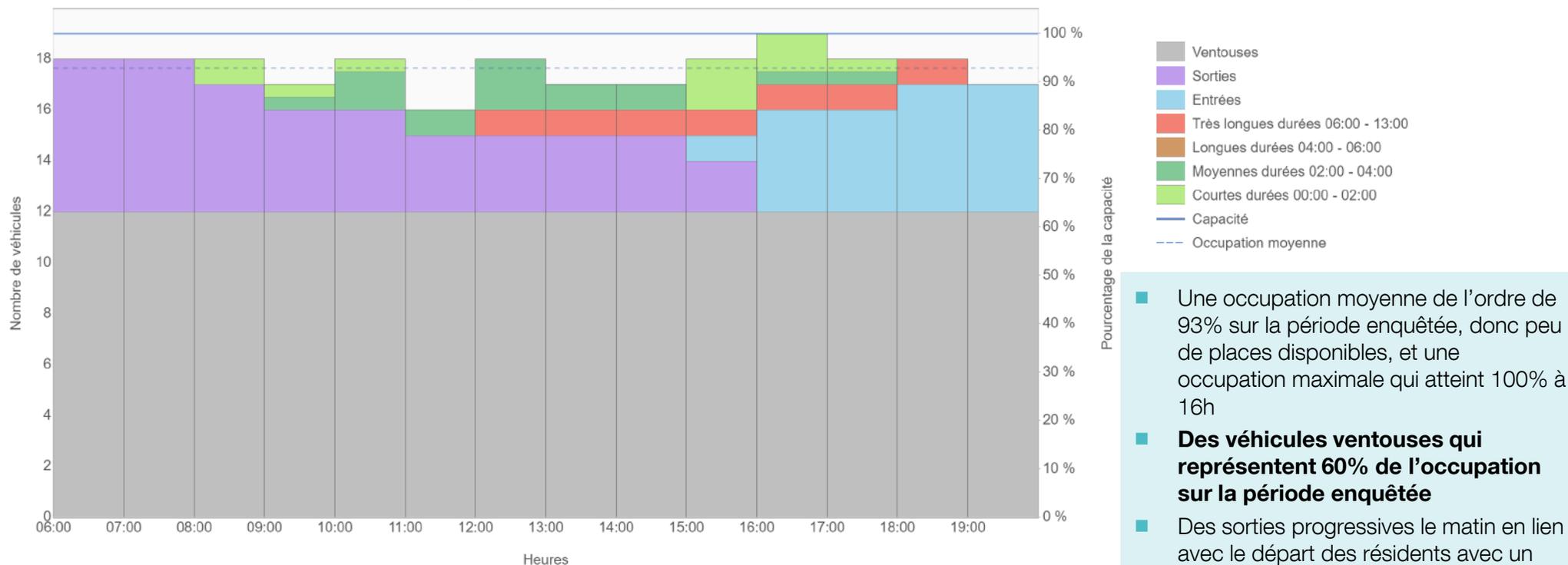
- Une occupation moyenne de l'ordre de 86% sur la période enquêtée, traduisant quelques réserves, et une occupation maximale qui atteint 105%
- **Des véhicules ventouses qui représentent 35% de l'occupation sur la période enquêtée**
- Une rotation relativement importante, en particulier sur les périodes 7h-8h, 11h-13h et 16h-19h en lien avec le fonctionnement des écoles ?
- Des usagers très longue durée qui représentent environ 20% de l'occupation entre 8h et 17h (enseignants ?)

- Occupation maximale à 16:00 = 105%
- Occupation moyenne sur la durée de l'enquête = 86%

Le graphique illustre la structure des usagers. Pour chaque pas de l'enquête est indiqué le nombre d'usagers présents par tranche de temps de stationnement, l'ensemble montrant l'évolution de l'occupation moyenne et de la répartition par catégories d'usage

Structure des usagers du stationnement

Rue du Maréchal Joffre (Gratuit)



- Occupation maximale à 16:00 = 100%
- Occupation moyenne sur la durée de l'enquête = 93%

- Une occupation moyenne de l'ordre de 93% sur la période enquêtée, donc peu de places disponibles, et une occupation maximale qui atteint 100% à 16h
- **Des véhicules ventouses qui représentent 60% de l'occupation sur la période enquêtée**
- Des sorties progressives le matin en lien avec le départ des résidents avec un plateau atteint entre 11h et 16h
- D'autres usagers qui représentent une part très faible de l'occupation sur la période enquêtée (moins de 5 places par heure)

Le graphique illustre la structure des usagers. Pour chaque pas de l'enquête est indiqué le nombre d'usagers présents par tranche de temps de stationnement, l'ensemble montrant l'évolution de l'occupation moyenne et de la répartition par catégories d'usage

Structure des usagers du stationnement

Boulevard de la Paix (Gratuit)



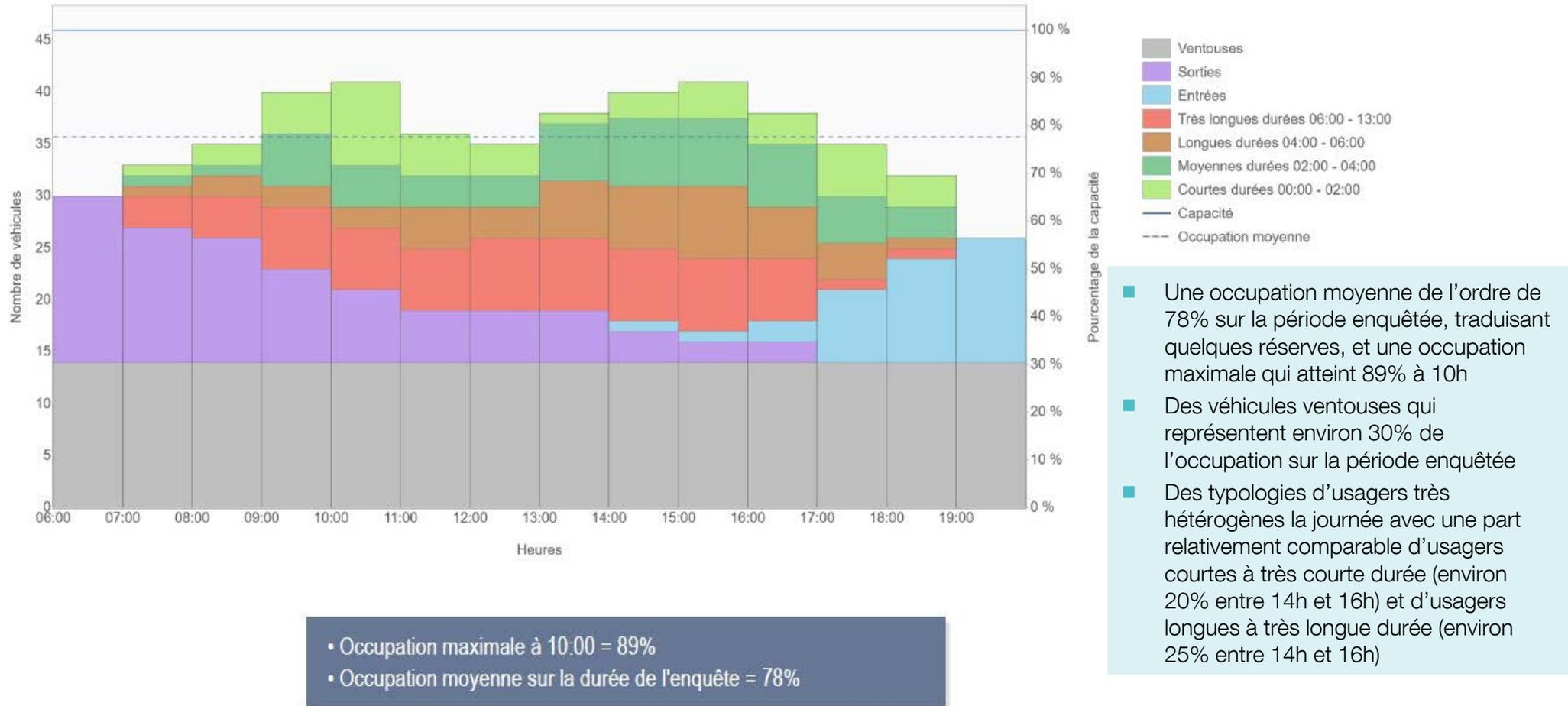
- Occupation maximale à 08:00 = 98%
- Occupation moyenne sur la durée de l'enquête = 84%

- Une occupation moyenne de l'ordre de 84% sur la période enquêtée, traduisant quelques réserves, et une occupation maximale qui atteint 98% à 8h
- Des véhicules ventouses qui représentent environ 35% de l'occupation sur la période enquêtée
- Des sorties progressives en lien avec le départ des résidents
- Des typologies d'usagers très hétérogènes entre 8h et 17h, mais une majorité d'usagers longues et très longues durées (>4h de stationnement) qui représentent jusqu'à 35% de l'occupation

Le graphique illustre la structure des usagers. Pour chaque pas de l'enquête est indiqué le nombre d'usagers présents par tranche de temps de stationnement, l'ensemble montrant l'évolution de l'occupation moyenne et de la répartition par catégories d'usage

Structure des usagers du stationnement

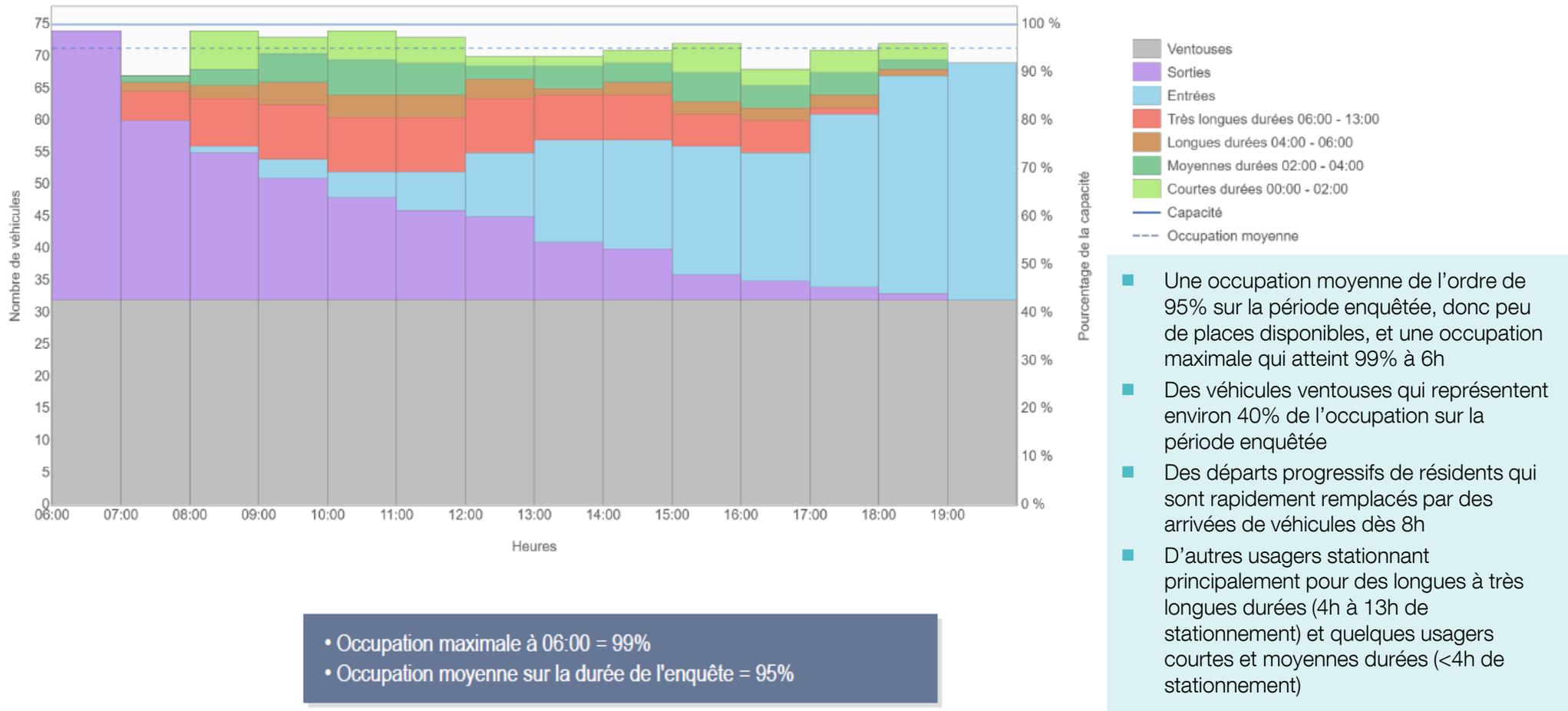
Rue Saint-Fiacre (Gratuit)



Le graphique illustre la structure des usagers. Pour chaque pas de l'enquête est indiqué le nombre d'usagers présents par tranche de temps de stationnement, l'ensemble montrant l'évolution de l'occupation moyenne et de la répartition par catégories d'usage

Structure des usagers du stationnement

Boulevard Hector Berlioz (Gratuit)

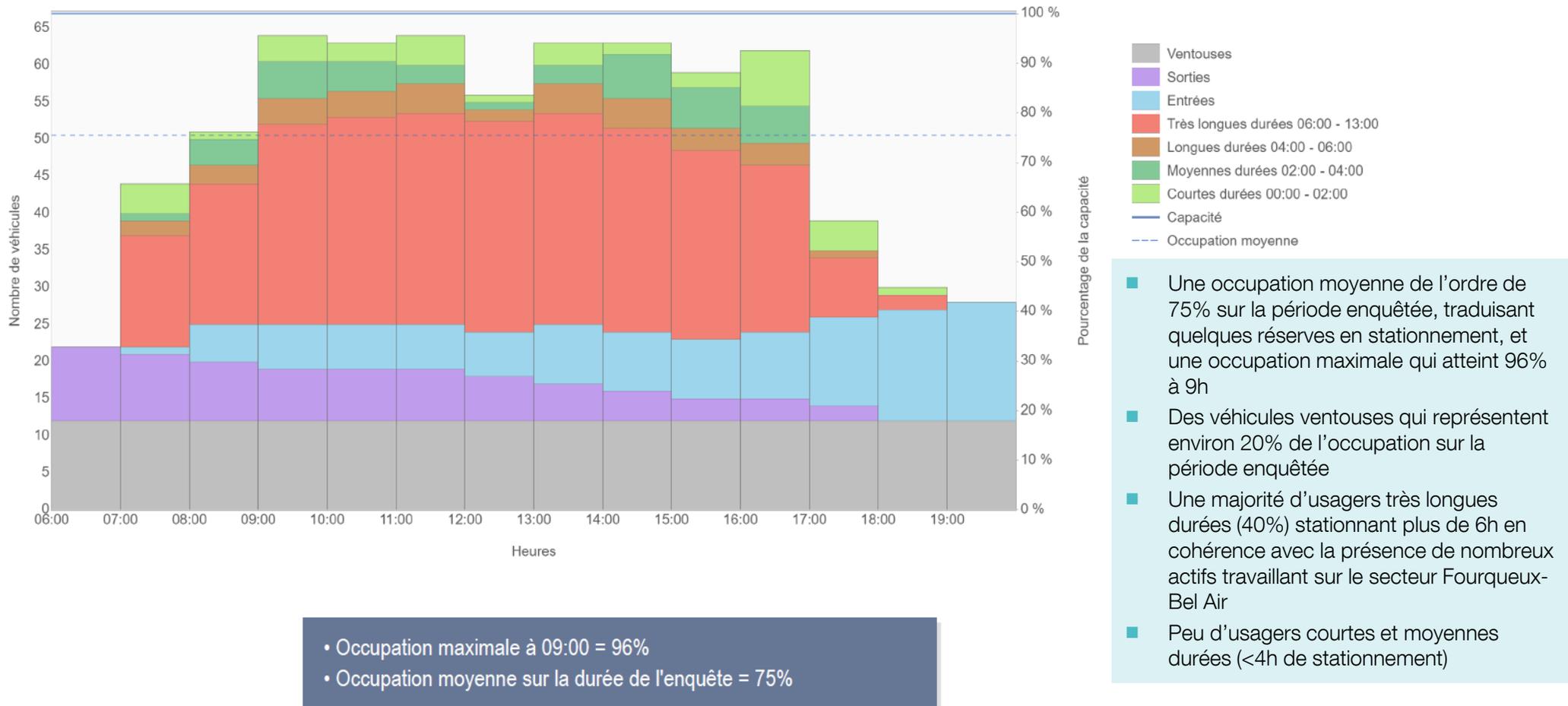


- Occupation maximale à 06:00 = 99%
- Occupation moyenne sur la durée de l'enquête = 95%

📌 Le graphique illustre la structure des usagers. Pour chaque pas de l'enquête est indiqué le nombre d'usagers présents par tranche de temps de stationnement, l'ensemble montrant l'évolution de l'occupation moyenne et de la répartition par catégories d'usage

Structure des usagers du stationnement

Rue Saint-Vincent (Gratuit)



🔍 Le graphique illustre la structure des usagers. Pour chaque pas de l'enquête est indiqué le nombre d'usagers présents par tranche de temps de stationnement, l'ensemble montrant l'évolution de l'occupation moyenne et de la répartition par catégories d'usage

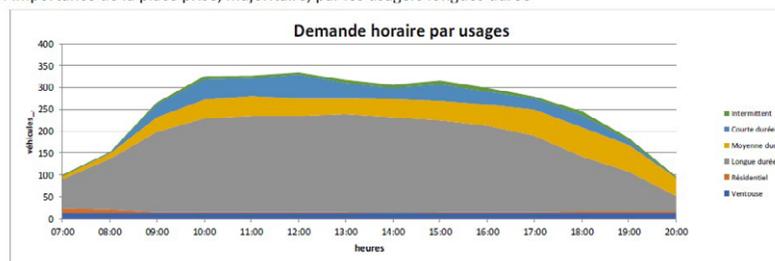
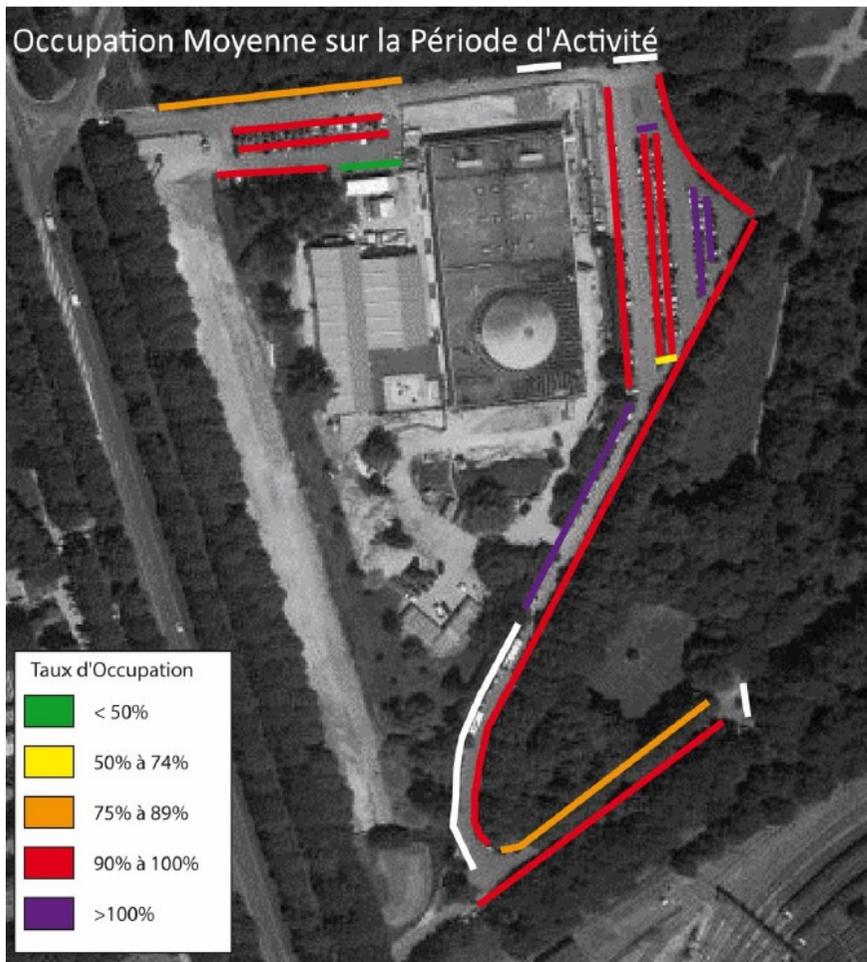
Parking Piscine – Occupation et structure des usagers (21.11.2019)

Données Générales

DIAGNOSTIC TERRAIN

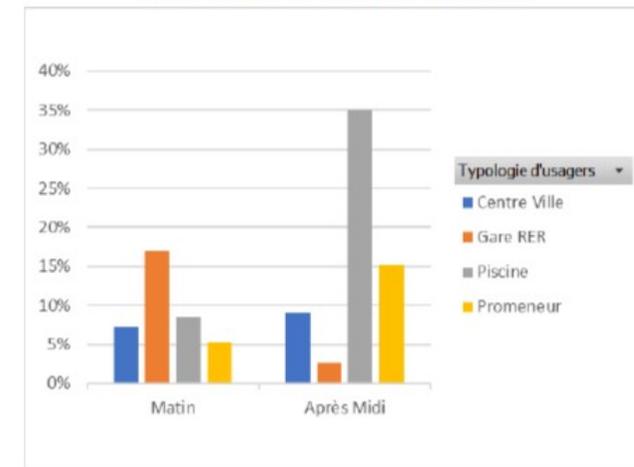
- Remarque : La congestion prend en compte les véhicules stationnés illicitement
- Pointe en termes d'occupation et de congestion à 12h00
- La hausse des taux liés aux illicites s'explique par :
 - ✓ Le stationnement non approprié d'usagers sur les emplacements réservés aux cars
 - ✓ Le stationnement non approprié d'usagers le long de la piscine sur la rue de l'Octogone
 - ✓ Le stationnement non approprié de cars aux heures de pointes de poses et dépose d'élèves allant à la piscine
- On constate l'importance de la place prise, majoritaire, par les usagers longue durée

ENQUÊTE STATIONNEMENT
 Relevé de rotation horaire (7h-21h)
 Quantification du stationnement
 Localisation spatiale des pratiques



- Un parking de la piscine saturé en journée et occupée par des usagers de longue
- 24% des usagers le matin en relation avec le RER et le centre-ville et 35% l'après-midi en relation avec la piscine

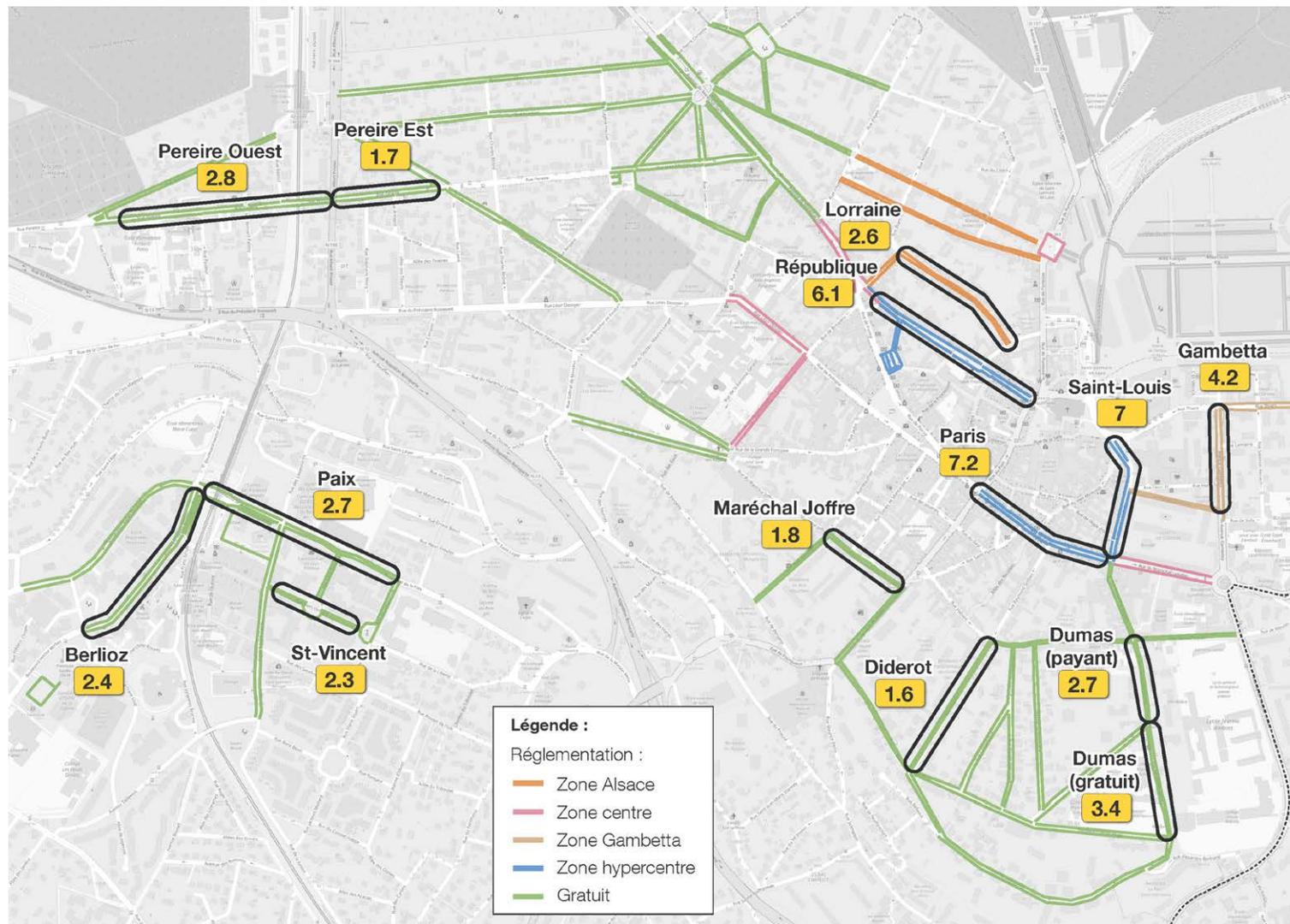
Typologie des usagers enquêtés



Taux d'occupation moyen sur la journée

Source : Etude de mobilité-secteur de la Piscine- Iter- 2019

Taux de rotation par rapport à l'occupation moyenne



Le taux de rotation par rapport à l'occupation moyenne représente le nombre d'utilisateurs relevés par place sur la période enquêtée par rapport au nombre de places et à l'occupation moyenne sur cette même période

- Des taux de rotation faibles qui correspondent bien à des zones résidentielles : 2 à 3 véhicules par place
- Des taux de rotation sur les zones payantes plus élevée autour de 6 à 7 véhicules par place relativement conformes à des places en centre-ville

1578_214-f15-Taux_rotation.ai - 24 02 2022

Occupation du stationnement en ouvrage semaine du 31.01 au 6.02.22 : Château

Parking du Château (1'108 places)

Période peu représentative d'une semaine «normale» – données sur 2019 non disponibles

Matrice d'Occupation Moyenne								
Heure de la Journée	Lundi	Mardi	Mercredi	Jeudi	Vendredi	Samedi	Dimanche	Total
00:00-01:00	201	3	112	158	168	187	163	142
01:00-02:00	199	3	105	148	166	175	149	135
02:00-03:00	198	4	101	148	162	163	138	131
03:00-04:00	197	3	101	148	161	160	138	130
04:00-05:00	201	6	106	152	163	167	139	133
05:00-06:00	204	10	109	156	167	169	140	136
06:00-07:00	226	25	136	181	181	167	139	151
07:00-08:00	278	113	193	234	236	181	143	197
08:00-09:00	364	260	280	363	340	226	144	282
09:00-10:00	410	374	372	472	434	312	186	366
10:00-11:00	427	414	413	523	499	414	278	424
11:00-12:00	435	441	453	555	537	516	343	469
12:00-13:00	458	477	468	565	580	568	351	495
13:00-14:00	461	480	463	559	535	545	263	472
14:00-15:00	464	489	475	556	531	624	259	485
15:00-16:00	437	471	462	566	514	807	251	501
16:00-17:00	439	449	457	534	496	884	230	498
17:00-18:00	418	433	435	508	465	785	223	467
18:00-19:00	379	386	392	463	429	577	231	408
19:00-20:00	329	323	349	379	408	355	219	337
20:00-21:00	277	232	239	266	365	269	145	256
21:00-22:00	239	174	199	232	324	247	136	222
22:00-23:00	219	158	185	198	311	223	124	203
23:00-24:00	204	128	167	189	233	199	122	177
Total	319	244	282	344	350	372	194	301

- Une occupation plus importante en journée, globalement entre 9h et 20h
- Un pic d'occupation qui apparait le samedi après-midi entre 15h et 18h avec 80% d'occupation (**220 places environ disponibles**)
- Une fréquentation également importante le jeudi et le vendredi
- Une occupation plus faible le dimanche
- **Des places encore disponibles quelque soit le jour et la période de la journée**
- Environ 950 places disponibles le jeudi à 5h
- Environ 610 places disponibles le jeudi à 10h
- Environ 545 places disponibles le jeudi à 15h

Source : Fréquentation du parking du Château sur la semaine du 31 janvier 2022 au 6 février 2022 (Indigo)

Occupation du stationnement en ouvrage du 31.01 au 6.02.22 : Marché

Parking du Marché (415 places)

Période peu représentative d'une semaine «normale» – données sur 2019 non disponibles

Matrice d'Occupation Moyenne								
Heure de la Journée	Lundi	Mardi	Mercredi	Jeudi	Vendredi	Samedi	Dimanche	Total
00:00-01:00	80	80	83	77	78	80	10	70
01:00-02:00	79	79	82	76	75	75	7	68
02:00-03:00	79	79	82	75	75	75	8	68
03:00-04:00	79	79	82	75	75	76	7	68
04:00-05:00	79	79	82	74	75	76	7	67
05:00-06:00	78	79	82	74	75	76	7	67
06:00-07:00	77	80	81	73	77	76	8	67
07:00-08:00	76	80	81	71	79	76	10	68
08:00-09:00	77	86	85	77	89	119	16	78
09:00-10:00	91	122	105	96	118	160	27	103
10:00-11:00	92	160	137	125	153	194	69	133
11:00-12:00	103	176	163	135	176	223	109	155
12:00-13:00	109	180	161	156	167	232	87	156
13:00-14:00	115	169	173	158	159	245	41	151
14:00-15:00	116	176	172	154	144	285	17	152
15:00-16:00	111	182	165	158	150	303	5	153
16:00-17:00	112	180	166	148	155	276	5	149
17:00-18:00	103	152	149	139	149	179	4	125
18:00-19:00	94	123	128	123	138	93	2	100
19:00-20:00	90	104	106	107	107	74	3	84
20:00-21:00	92	97	92	106	113	66	5	82
21:00-22:00	89	95	84	103	129	49	7	79
22:00-23:00	82	90	81	95	114	23	5	70
23:00-24:00	80	83	78	81	91	10	3	61
Total	91	117	113	107	115	131	20	99

- Une occupation globalement inférieure à 50% la semaine
- Un pic de fréquentation observé le samedi après-midi entre 14h et 17h
- Un pic également observé les jours de marchés, entre 11h et 13h
- **En semaine, les places disponibles sont importantes : plus de 200 places**
- **Le samedi, elles sont d'environ 100 places**
- Environ 340 places disponibles le jeudi à 5h
- Environ 300 places disponibles le jeudi à 10h
- Environ 250 places disponibles le jeudi à 15h

Source : Fréquentation du parking du Marché sur la semaine du 31 janvier 2022 au 6 février 2022 (QPark)

Occupation du stationnement en ouvrage du 31.01 au 6.02.22 : Hôpital

Parking Hôpital (404 places)

Période peu représentative d'une semaine «normale» – données sur 2019 non disponibles

Matrice d'Occupation Moyenne								
Heure de la Journée	Lundi	Mardi	Mercredi	Jeudi	Vendredi	Samedi	Dimanche	Total
00:00-01:00		10	11	11	10	14	16	12
01:00-02:00		8	10	9	10	13	14	11
02:00-03:00		8	10	9	10	13	12	10
03:00-04:00		8	10	9	10	13	12	10
04:00-05:00		8	10	9	10	13	12	10
05:00-06:00		9	11	9	11	13	14	11
06:00-07:00	9	22	22	23	24	13	12	18
07:00-08:00	62	56	59	52	59	14	13	45
08:00-09:00	193	183	169	187	197	17	11	137
09:00-10:00	269	299	250	294	270	25	17	203
10:00-11:00	300	320	285	350	322	45	25	235
11:00-12:00	294	316	307	371	322	63	36	244
12:00-13:00	280	293	270	310	292	50	33	218
13:00-14:00	277	291	228	295	261	44	23	203
14:00-15:00	318	293	272	313	274	52	22	221
15:00-16:00	344	297	279	316	281	79	20	231
16:00-17:00	315	249	245	272	236	91	19	204
17:00-18:00	175	131	161	166	132	91	21	125
18:00-19:00	91	65	78	90	75	60	17	68
19:00-20:00	45	37	39	34	35	31	13	33
20:00-21:00	13	30	26	20	22	20	14	21
21:00-22:00	10	16	17	16	19	16	14	15
22:00-23:00	8	12	13	13	16	14	10	12
23:00-24:00	8	14	13	12	16	15	11	13
Total	167	124	116	133	121	34	17	99

- Une occupation plus importante sur les jours ouvrés, globalement entre 9h et 17h
- Un pic atteint le jeudi de 11h à 12h
- Une fréquentation très faible le week-end et le soir
- **Globalement, une bonne occupation du parking en semaine avec notamment le lundi et le jeudi des places disponibles réduites (30 à 50 places)**
- Environ 395 places disponibles le jeudi à 5h
- Environ 80 places disponibles le jeudi à 10h
- Environ 90 places disponibles le jeudi à 15h

Source : Fréquentation du parking Hôpital sur la semaine du 31 janvier 2022 au 6 février 2022 (Indigo)

Occupation du stationnement en ouvrage du 31.01 au 6.02.22 : Pologne

Parking Pologne (305 places)

Période peu représentative d'une semaine «normale» – données sur 2019 non disponibles

Matrice d'Occupation Moyenne								
Heure de la Journée	Lundi	Mardi	Mercredi	Jeudi	Vendredi	Samedi	Dimanche	Total
00:00-01:00	58	2	37	42	50	51	50	41
01:00-02:00	58	1	36	42	49	47	49	40
02:00-03:00	58	1	36	42	49	47	47	40
03:00-04:00	58	1	36	42	49	47	47	40
04:00-05:00	58	1	36	42	49	47	47	40
05:00-06:00	58	5	39	44	52	49	50	42
06:00-07:00	58	4	39	45	53	50	50	43
07:00-08:00	75	17	50	54	70	55	52	53
08:00-09:00	99	61	80	103	124	74	61	86
09:00-10:00	102	120	117	147	177	105	100	124
10:00-11:00	115	166	143	174	235	152	171	165
11:00-12:00	128	192	160	182	246	195	212	188
12:00-13:00	139	184	162	185	221	192	191	182
13:00-14:00	132	149	161	171	198	168	115	156
14:00-15:00	142	177	167	172	203	168	62	156
15:00-16:00	150	176	174	179	216	236	55	169
16:00-17:00	140	164	180	189	203	269	53	171
17:00-18:00	142	153	150	169	171	243	59	155
18:00-19:00	119	111	118	143	133	147	55	118
19:00-20:00	92	70	91	96	106	99	48	86
20:00-21:00	79	50	65	64	75	66	44	63
21:00-22:00	75	38	54	56	55	58	40	54
22:00-23:00	68	39	50	53	55	55	38	51
23:00-24:00	66	36	46	51	52	49	38	48
Total	95	80	93	104	120	111	72	96

- Une fréquentation plus importante le vendredi matin et le samedi après-midi avec une occupation de l'ordre de 80% à 90% (soit une 50aine de places disponibles)
- Un effet marché identifiable le vendredi et dimanche matin, mais moins notable le mardi
- **Une occupation relativement faible avec des places disponibles supérieures à 100 places sauf le vendredi matin et le samedi après-midi où les places disponibles sont moins nombreuses (30 à 50 places)**
- Environ 260 places disponibles le jeudi à 5h
- Environ 145 places disponibles le jeudi à 10h
- Environ 130 places disponibles le jeudi à 15h

Source : Fréquentation du parking Pologne sur la semaine du 31 janvier 2022 au 6 février 2022 (Indigo)

Occupation du stationnement en ouvrage du 31.01 au 6.02.22 : Coches

Parking des Coches (242 places)

Période peu représentative d'une semaine «normale» – données sur 2019 non disponibles

Matrice d'Occupation Moyenne								
Heure de la Journée	Lundi	Mardi	Mercredi	Jeudi	Vendredi	Samedi	Dimanche	Total
00:00-01:00	148	3	78	99	107	110	92	91
01:00-02:00	148	2	78	97	103	100	85	88
02:00-03:00	148	3	78	98	103	97	87	88
03:00-04:00	148	3	78	98	103	97	87	88
04:00-05:00	148	3	78	98	103	98	90	88
05:00-06:00	148	4	79	98	104	98	91	89
06:00-07:00	152	8	81	101	108	102	94	92
07:00-08:00	151	20	87	109	119	108	97	99
08:00-09:00	175	56	105	128	139	114	103	117
09:00-10:00	179	112	151	167	185	144	99	148
10:00-11:00	182	136	173	178	213	192	108	169
11:00-12:00	190	148	181	200	214	214	117	181
12:00-13:00	194	165	188	201	232	195	119	185
13:00-14:00	196	153	188	195	223	190	101	178
14:00-15:00	193	180	189	193	216	194	99	181
15:00-16:00	172	177	206	200	212	214	94	182
16:00-17:00	160	182	200	200	195	232	91	180
17:00-18:00	168	175	190	185	195	226	93	176
18:00-19:00	176	152	184	164	188	177	87	161
19:00-20:00	148	129	156	151	152	152	87	139
20:00-21:00	143	89	114	105	127	122	81	112
21:00-22:00	127	86	98	98	122	106	74	102
22:00-23:00	130	81	100	104	116	100	76	101
23:00-24:00	129	78	100	105	109	98	74	99
Total	161	89	132	141	154	145	93	131

- Un parking fortement fréquenté sur l'ensemble de la semaine avec des pics de fréquentation observés le vendredi matin et le samedi après-midi
- Environ 145 places disponibles le jeudi à 5h
- Environ 70 places disponibles le jeudi à 10h
- Environ 45 places disponibles le jeudi à 15h

Source : Fréquentation du parking des Coches sur la semaine du 31 janvier 2022 au 6 février 2022 (Indigo)

Parkings en ouvrage

Les années 2020 à 2021 ne sont pas représentatives

Parking Château – 2019

- Stationnement moyen des clients horaires (yc gratuits) : 4h05
- Stationnement moyen des abonnés : 16h08
- Environ 950 à 1'000 abonnés par mois, en majorité présents la semaine en journée
- Une diminution des clients horaires entre 2018 et 2019 (-6%) (1^{er} janvier 2019 mise en place des 30mn gratuites sur voirie – grèves-manifestations))

Parking Marché – 2019

- Environ 150 abonnés en majorité des abonnements 7*24 et 7*24 commerçant
- Pas de ½ h gratuite
- 90 places amodiées (ayants droits détenteurs de badge)
- Une diminution des clients horaires entre 2018 et 2019 (-8%)

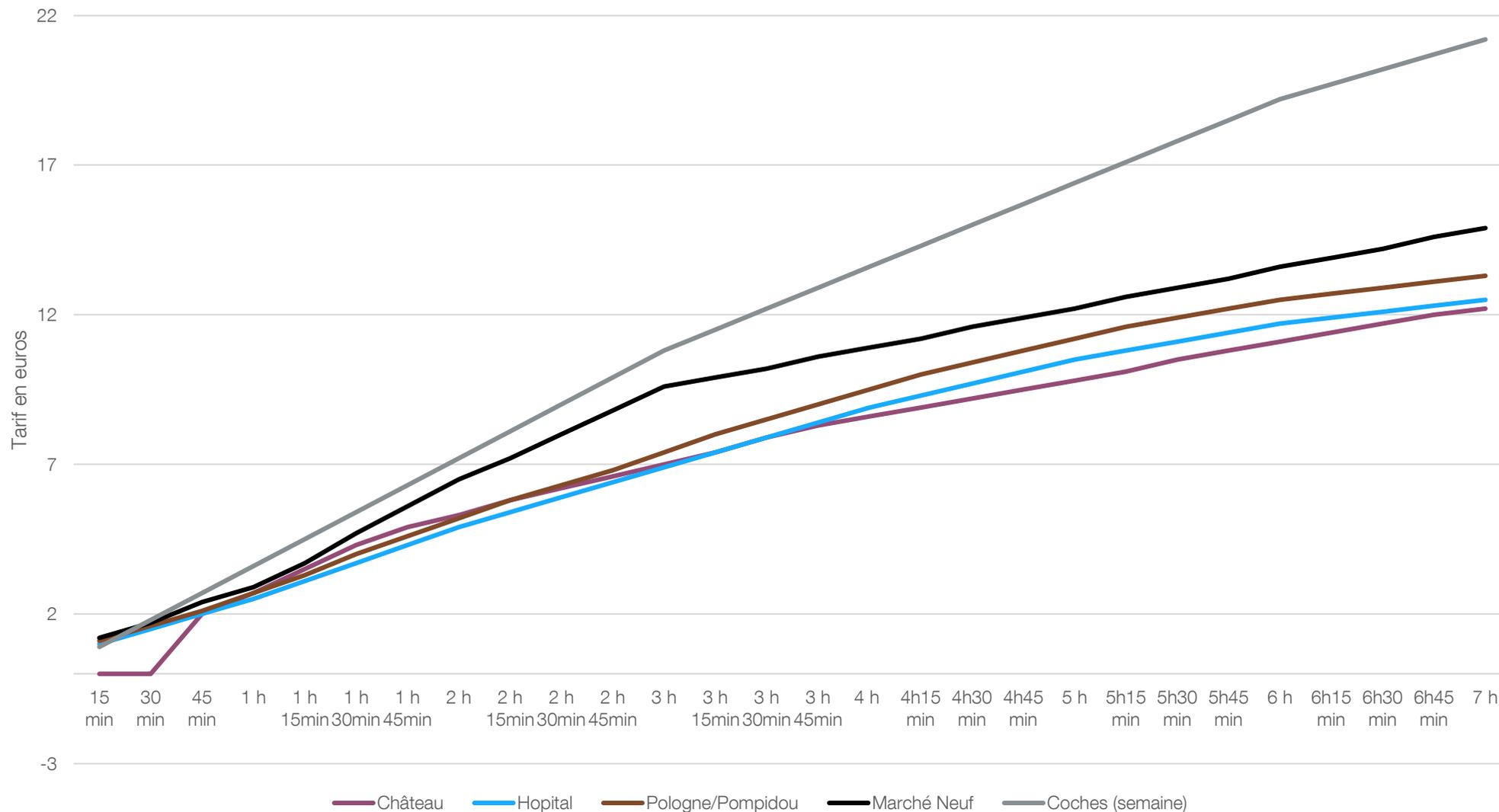
Parking Pologne – 2019

- Environ 300 abonnés par mois, en majorité présents la semaine en journée
- Une diminution des clients horaires entre 2018 et 2019 (-1%)

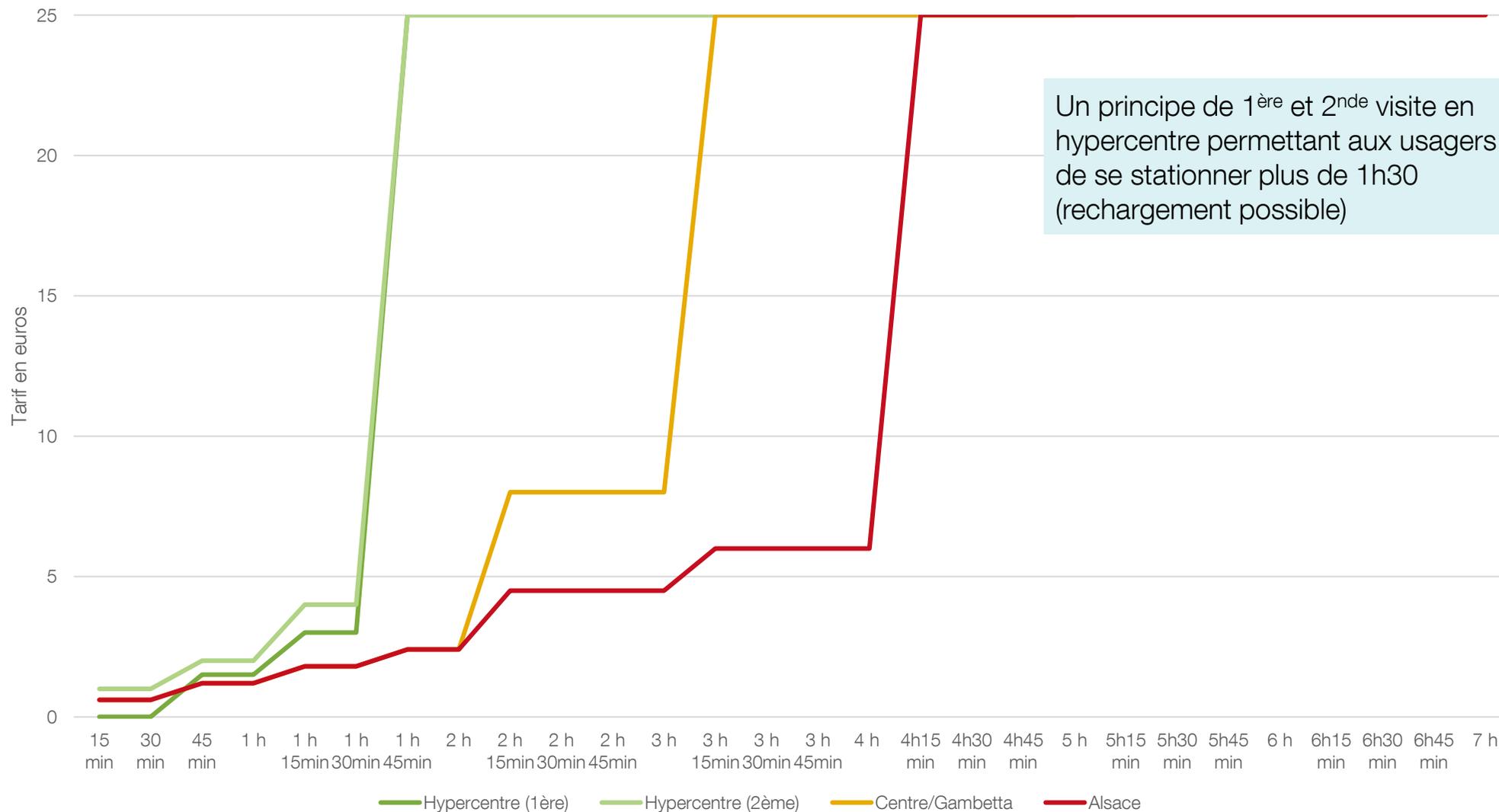
Parking Pompidou – 2019

- Panne de serveur péage en 2019
- Stationnement fortement lié à la sous-préfecture
- Environ 30 abonnés par mois

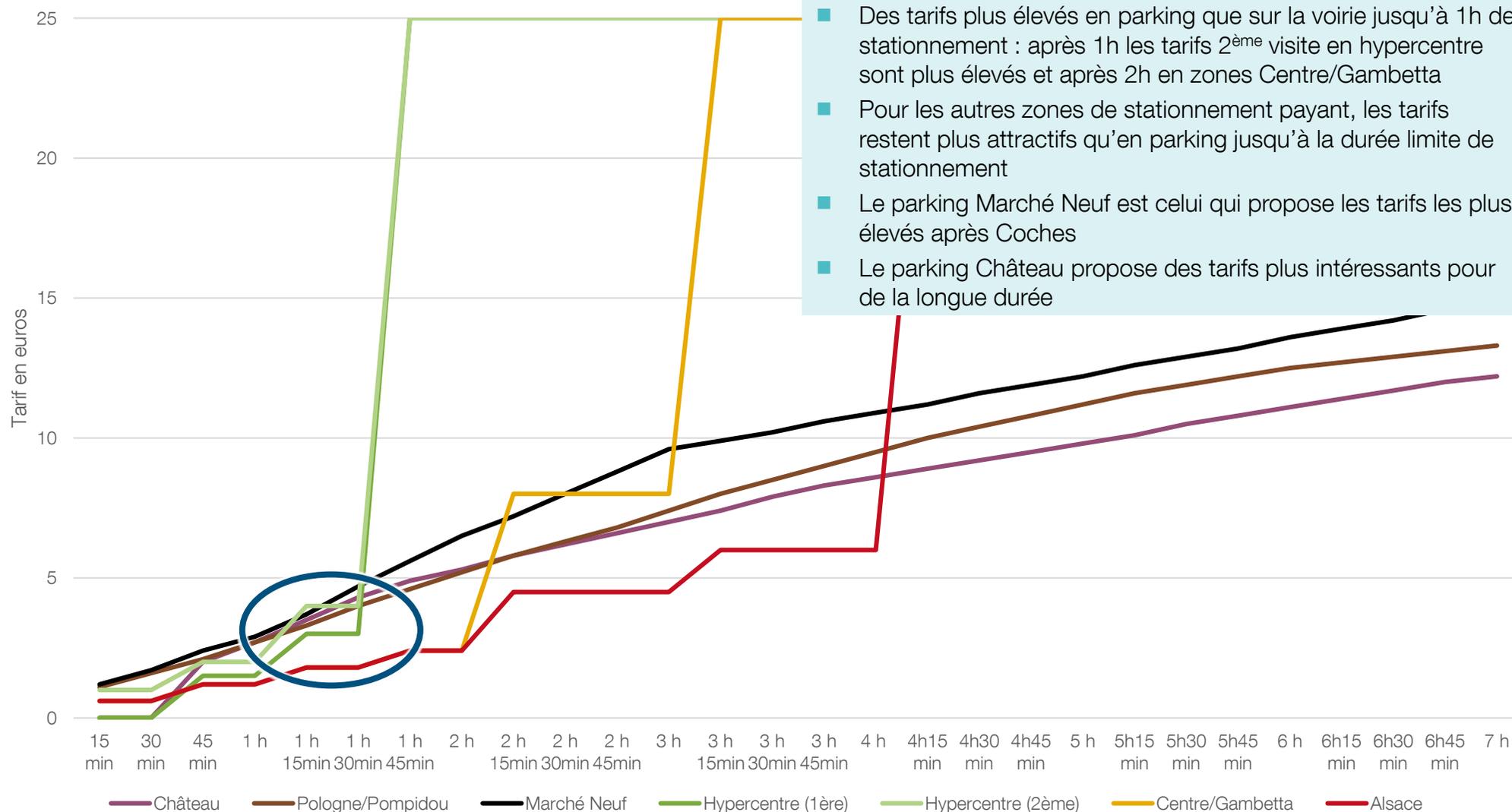
Tarification parkings en semaine



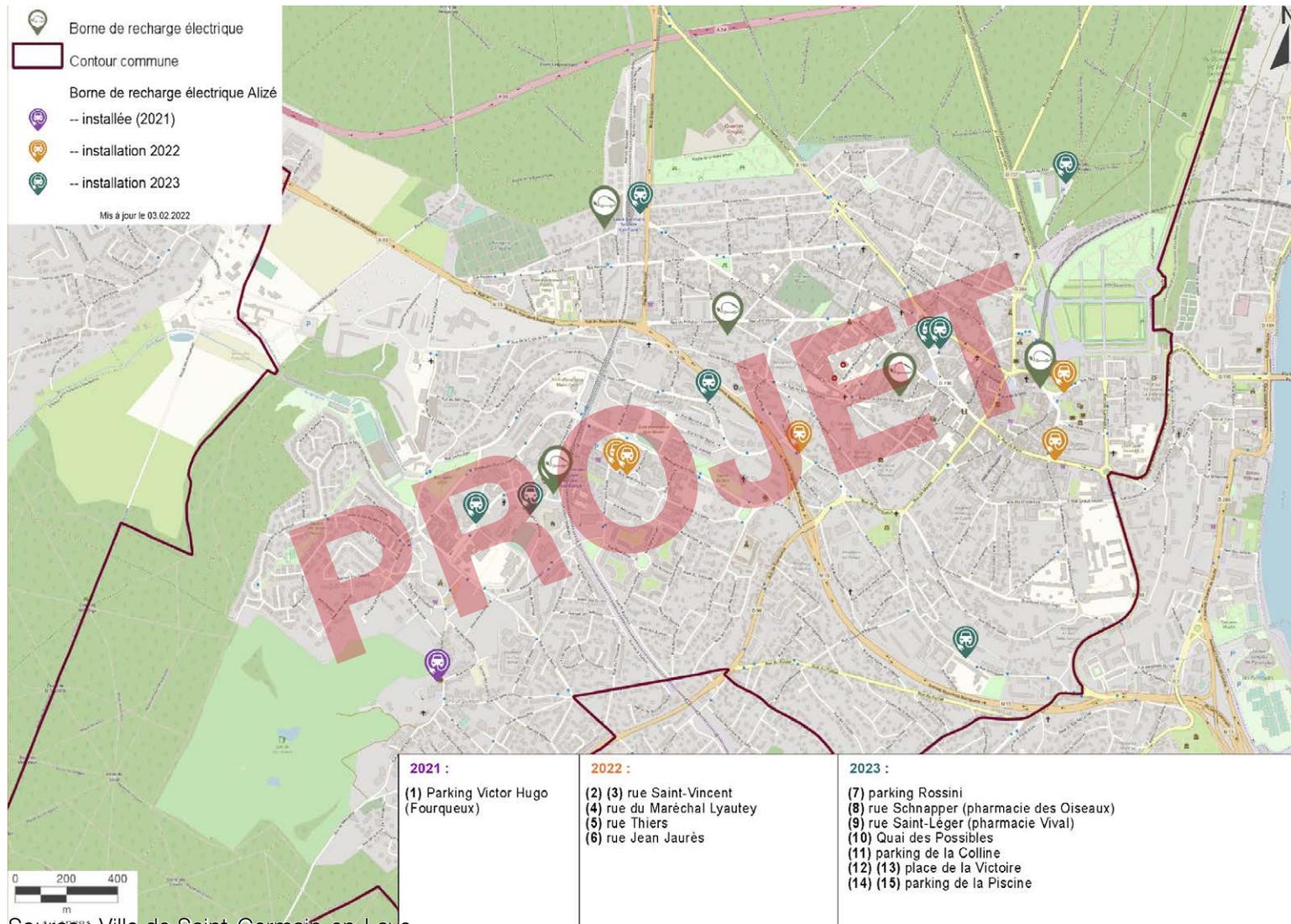
Tarification voirie



Tarification parkings et voirie en semaine



Bornes de recharge électrique

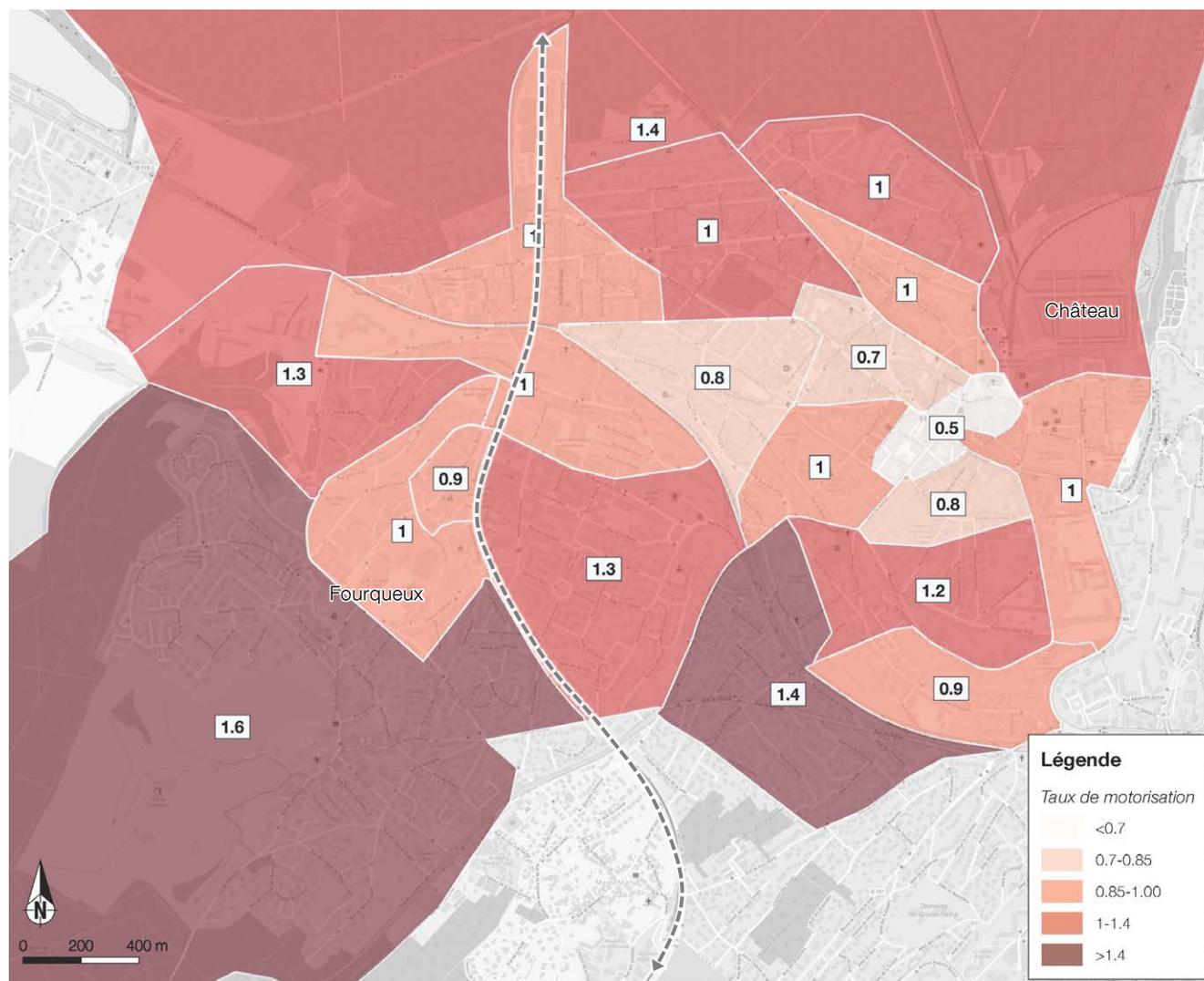


Le déploiement d'une vingtaine de bornes de recharge électrique sur la commune d'ici 2023, notamment dans le centre-ville et aux abords des futures gares du T13, dont 10 bornes déjà en service



Des flux de déplacements quotidiens en voiture mais quel usage du stationnement public **et privé** ?

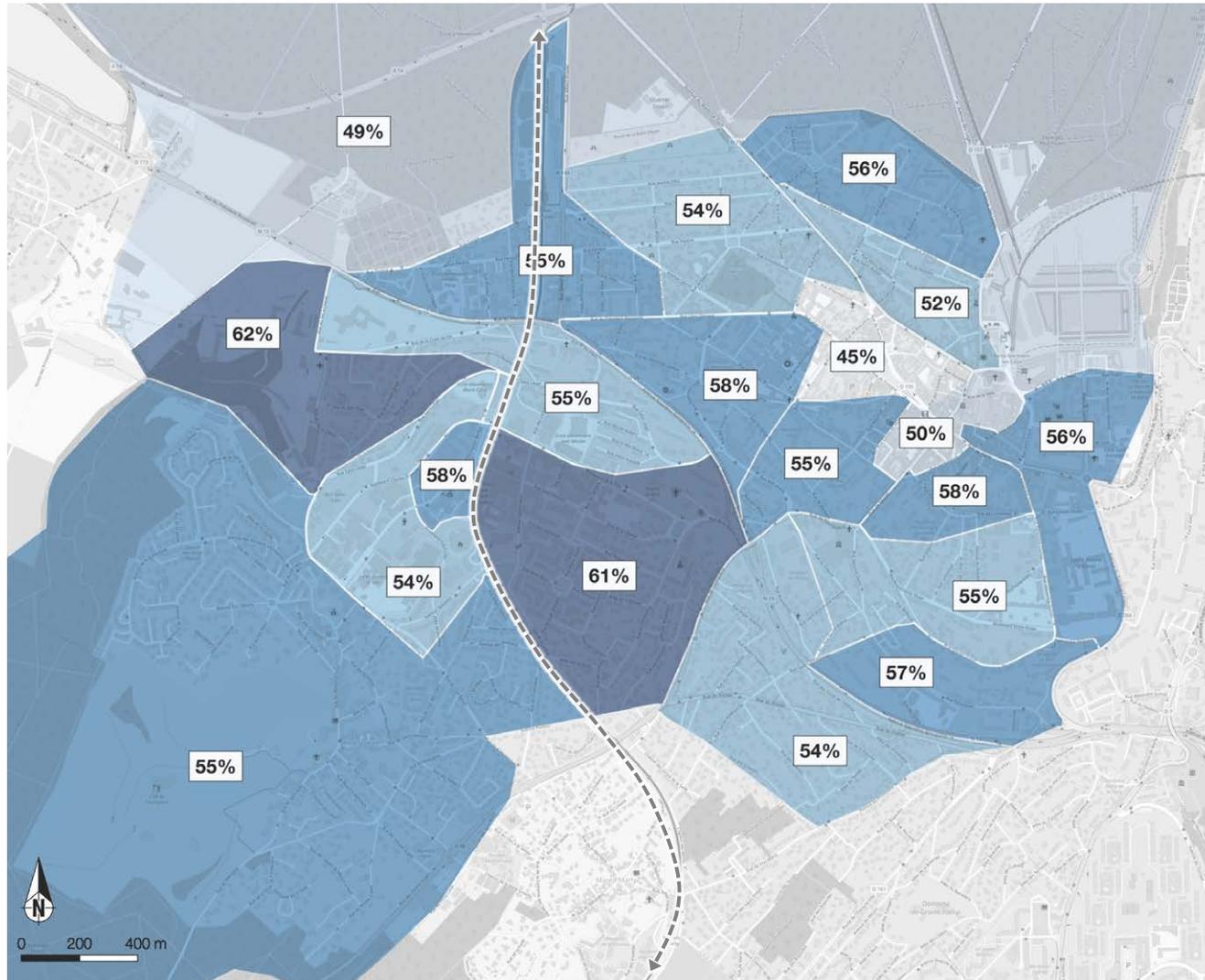
Taux de motorisation des ménages



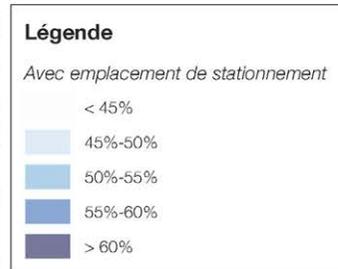
Taux de motorisation des ménages : nombre moyen de véhicules par ménage

- Un taux de motorisation des ménages plus fort sur le quartier de Fourqueux (1,6 voitures par ménage en moyenne)
- Un nombre de véhicules par ménage qui varie globalement entre 1 et 1,4, à l'exception du centre-ville où ce nombre baisse jusqu'à 0,5 au niveau de l'hypercentre (semblable aux centre de ville ancien)

Stationnement privé des ménages



- Une part des ménages possédant un stationnement privé variant de 45% à 62%
- Dans l'hypercentre, 50% des ménages disposent d'un emplacement de stationnement privé



1578_214-012-Tx_avec_emplacements_stationnement.pdf - 28.01.2022

© OpenStreetMap contributors

Source : INSEE 2018

Saint-Germain-en-Laye : une centralité avec une offre en stationnement privé limitée sur certains quartiers et une offre publique sur voirie bien occupée

- Une part des ménages possédant un stationnement privé variant de 45% à 62%
- Un nombre de véhicules par ménage qui varie globalement entre 1 et 1,4, à l'exception du centre-ville où ce nombre baisse jusqu'à 0,5 au niveau de l'hypercentre
- Une réglementation du stationnement payant dans le centre peu lisible (4 gestions différentes, des délimitations de zones peu lisibles, des durées de stationnement limitées qui peuvent se dépasser dans l'hypercentre)
- Une occupation moyenne des places enquêtées sur voirie à 5h (résidents) mais saturée à 10h et 15h
- Par contre, des places dans les parkings en ouvrage disponibles en semaine : environ 600 places dans le parking Château le jour de l'enquête (3 février 2022)
- Une tarification plus chère dans les parkings en ouvrage que sur voirie
- Des usagers de stationnement dans les zones gratuites qui sont très majoritairement des résidents et des véhicules ventouses
- Des usagers dans les zones de stationnement payantes et limitées dans le temps qui stationnent apparemment plus longtemps que la durée autorisée

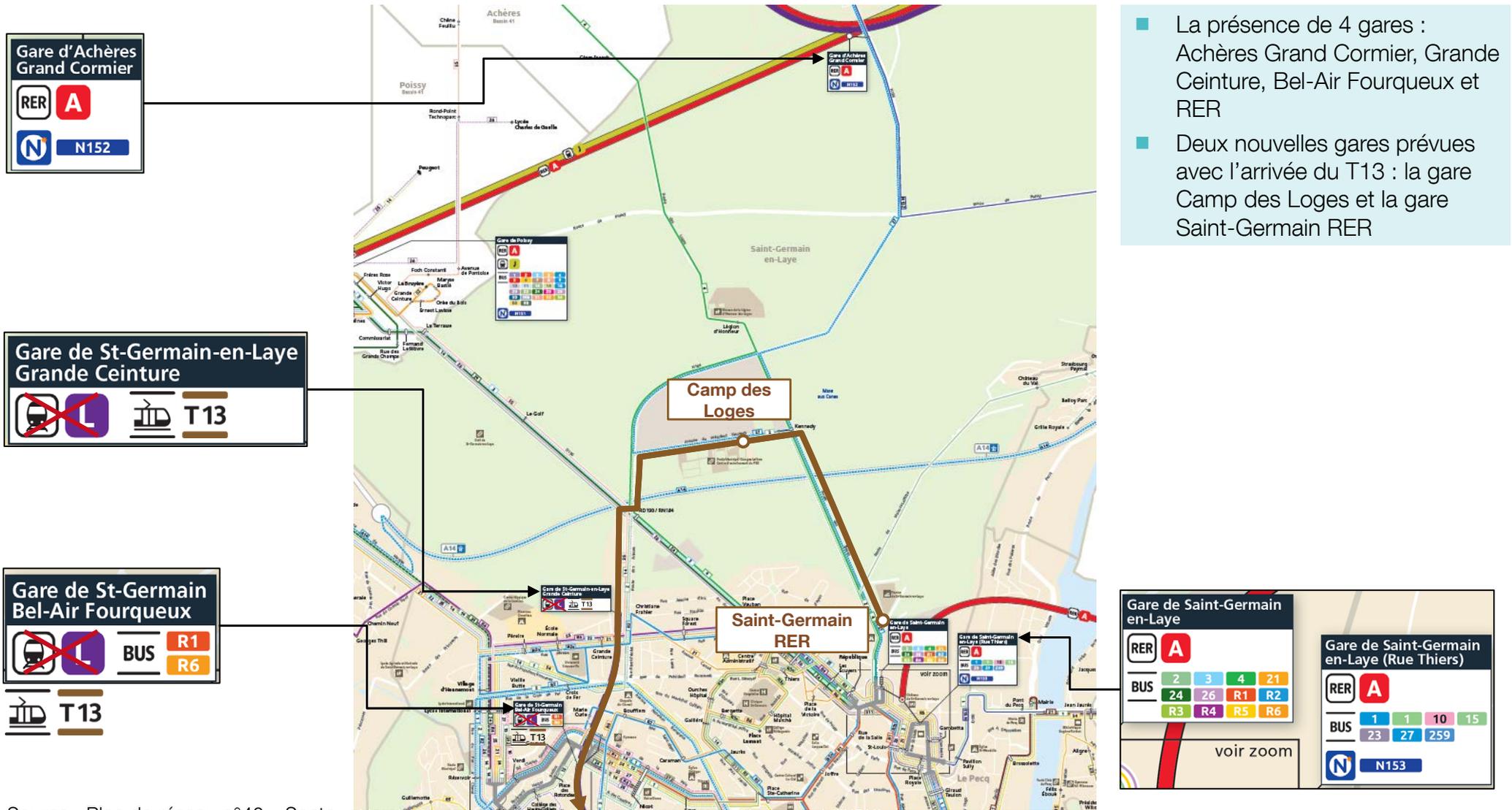
***Désengorger le stationnement sur voirie pour faciliter le stationnement de courte durée
Améliorer le confort de stationnement des riverains en bordure du centre-ville réglementé***

Des flux de déplacements quotidiens mais quelle offre de transports et quels usages ?

⇒ Le réseau viaire et les charges de trafic

⇒ **Le réseau de transports collectifs**

Desserte en transports collectifs



- La présence de 4 gares : Achères Grand Cormier, Grande Ceinture, Bel-Air Fourqueux et RER
- Deux nouvelles gares prévues avec l'arrivée du T13 : la gare Camp des Loges et la gare Saint-Germain RER

Source : Plan de réseau n°40 – Secteur Saint-Germain-en-Laye (Ile-de-France mobilités, Aout 2019)

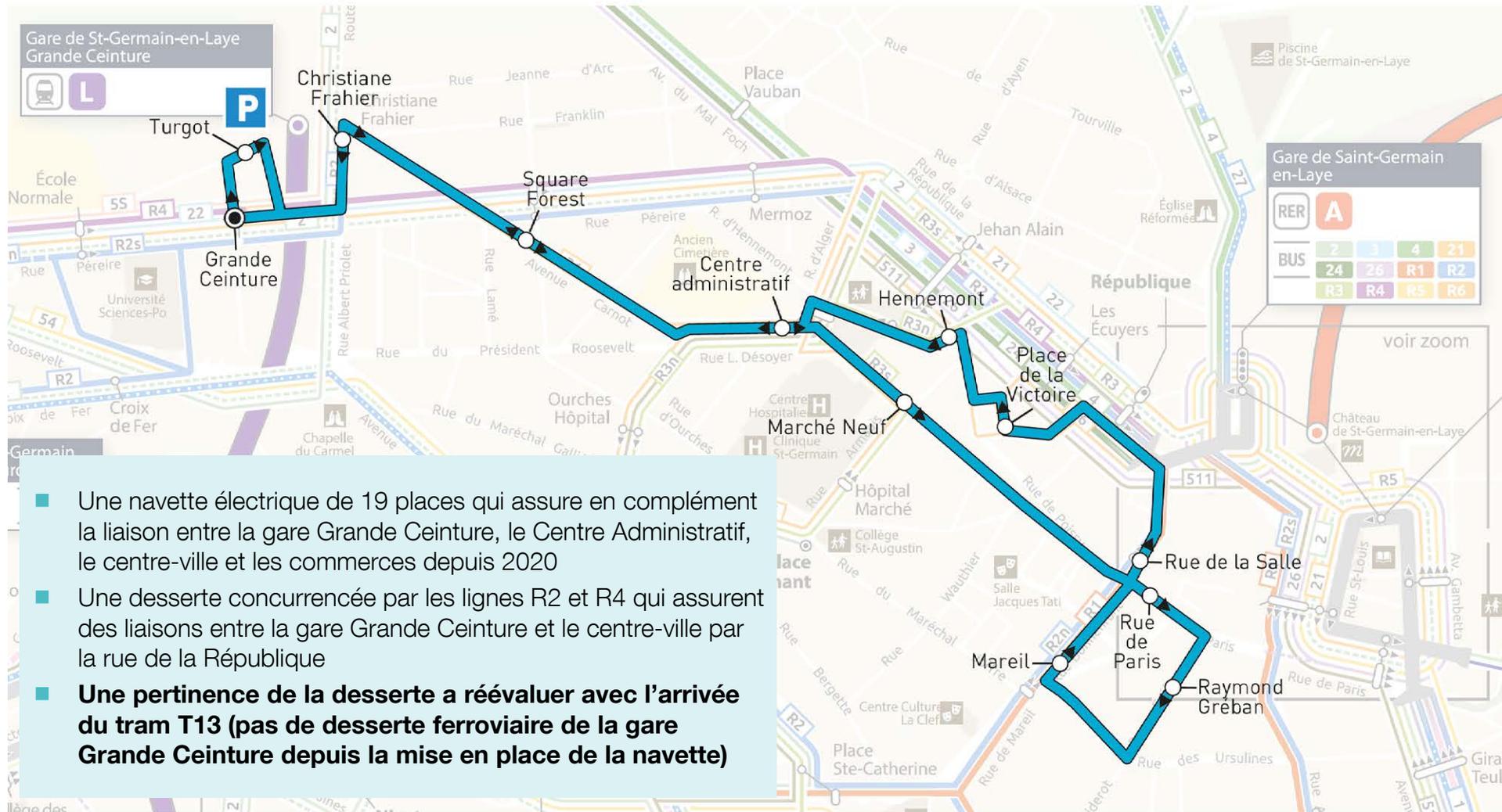
Desserte en transports collectifs



Un bon maillage TC avec :

- Une desserte en transport lourd assurée par le RER A et complétée d'ici l'été 2022 par le T13
- Un réseau de bus «Résalys» constitué de 6 lignes (R1 à R6) qui assure la desserte interne de la commune
- Une multitude de lignes urbaines et interurbaines avec certains doublons d'offre sur certains axes, pénalisant la lisibilité et l'attractivité du réseau
- Une majorité de ligne en rabattement sur la gare RER
- Des axes qui concentrent une offre TC importante : rue de la République, rue du Général Leclerc, boulevard de la Paix, rue Pereire
- Certains axes qui ne disposent pas d'une desserte par les lignes du réseau «Résalys» (rue du Pontel, rue du Président Roosevelt, Rue de Lattre de Tassigny, etc.)

Desserte en transports collectifs



- Une navette électrique de 19 places qui assure en complément la liaison entre la gare Grande Ceinture, le Centre Administratif, le centre-ville et les commerces depuis 2020
- Une desserte concurrencée par les lignes R2 et R4 qui assurent des liaisons entre la gare Grande Ceinture et le centre-ville par la rue de la République
- **Une pertinence de la desserte à réévaluer avec l'arrivée du tram T13 (pas de desserte ferroviaire de la gare Grande Ceinture depuis la mise en place de la navette)**

Couverture du réseau



- Une bonne couverture TC de la commune
- Une commune presque intégralement couverte avec des aires d'influence autour des arrêts de bus, RER A et T13
- 4 gares du réseau structurant dont les aires d'influence de 400m (T13) et 800m (RER A) permettent de couvrir une bonne partie de la commune

Légende

- COMMUNE
- Périmètre SGL et Fourqueux
- Réseau structurant

Réseau ferré

- Tracé existant
- Tracé projeté

Gares

- Gare existante
- Gare projetée
- Aire d'influence RER (r=800m)
- Aire d'influence gare tramway (r=400m)
- Aire d'influence bus (r=200m)

Réseau bus

- Ligne bus
- Arrêt bus

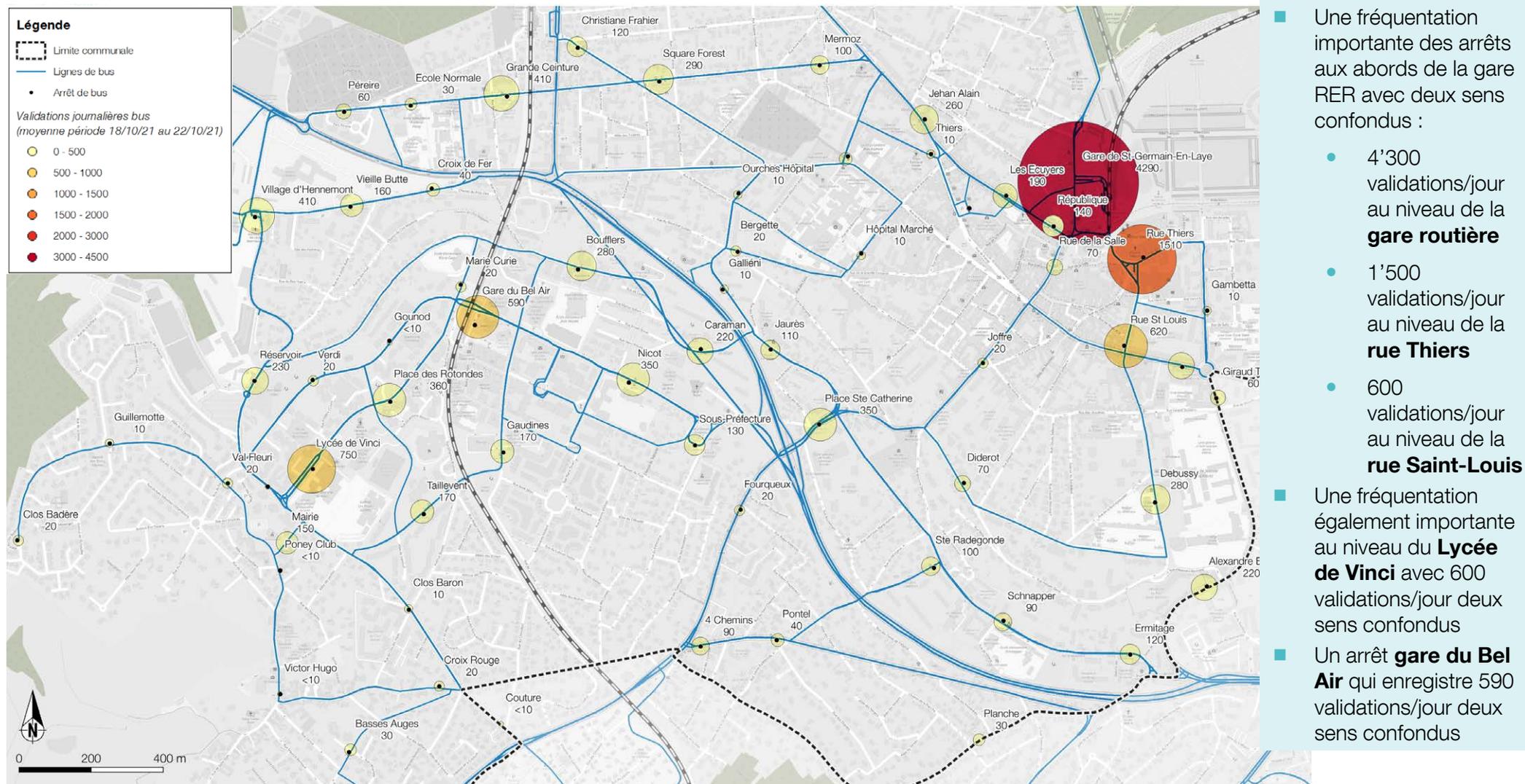
1578_214-006-DESSERTTE_TC_new.pdf – 04 03 2022

Fréquences des lignes et amplitudes

	Amplitude horaire en semaine	Fréquence période de pointe (6h30-9h30 / 15h30-19h30)	Fréquence heure creuse
R1	5h35 à 22h20	6 à 10 minutes	15 minutes
R2	5h20 à 22h20	6 à 10 minutes	20 minutes
R3	6h00 à 21h10	20 à 25 minutes	40 minutes
R4	6h00 à 21h40	10 à 12 minutes	20 à 30 minutes
R5	6h55 à 21h00	25 à 30 minutes	60 minutes
R6	10h25 à 15h25	/	45 à 60 minutes

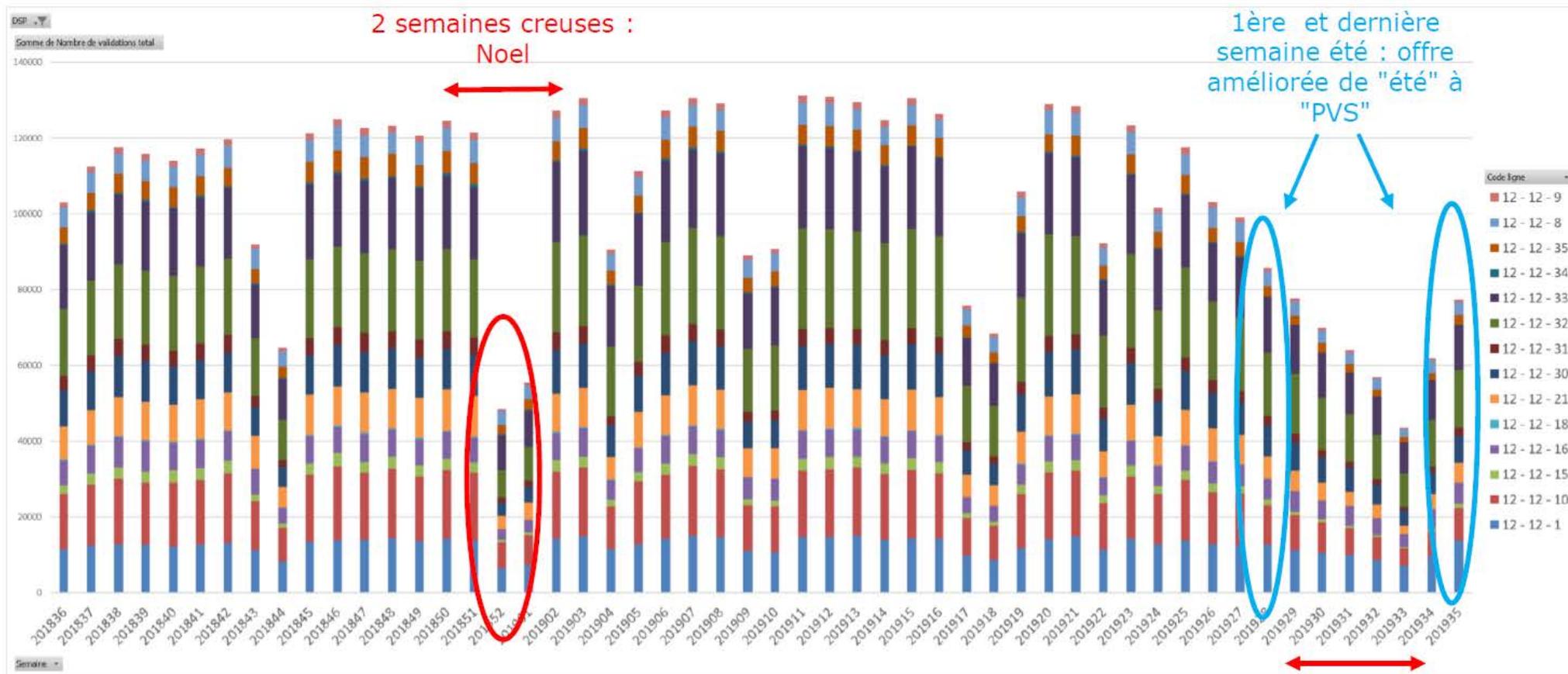
- D'autres lignes du réseau dont l'amplitude horaire va d'environ 5h à 22h30, avec des fréquences de passage plus faibles
- Une navette électrique qui assure la desserte entre la gare Grande Ceinture et le centre-ville du mardi au samedi avec un départ toutes les 20 minutes de 10h à 18h

Fréquentation des arrêts du réseau Résalys, ligne Express 1, 15 et 10 - Octobre 2021



- Une fréquentation importante des arrêts aux abords de la gare RER avec deux sens confondus :
 - 4'300 validations/jour au niveau de la **gare routière**
 - 1'500 validations/jour au niveau de la **rue Thiers**
 - 600 validations/jour au niveau de la **rue Saint-Louis**
- Une fréquentation également importante au niveau du **Lycée de Vinci** avec 600 validations/jour deux sens confondus
- Un arrêt **gare du Bel Air** qui enregistre 590 validations/jour deux sens confondus

Fréquentation des lignes de bus



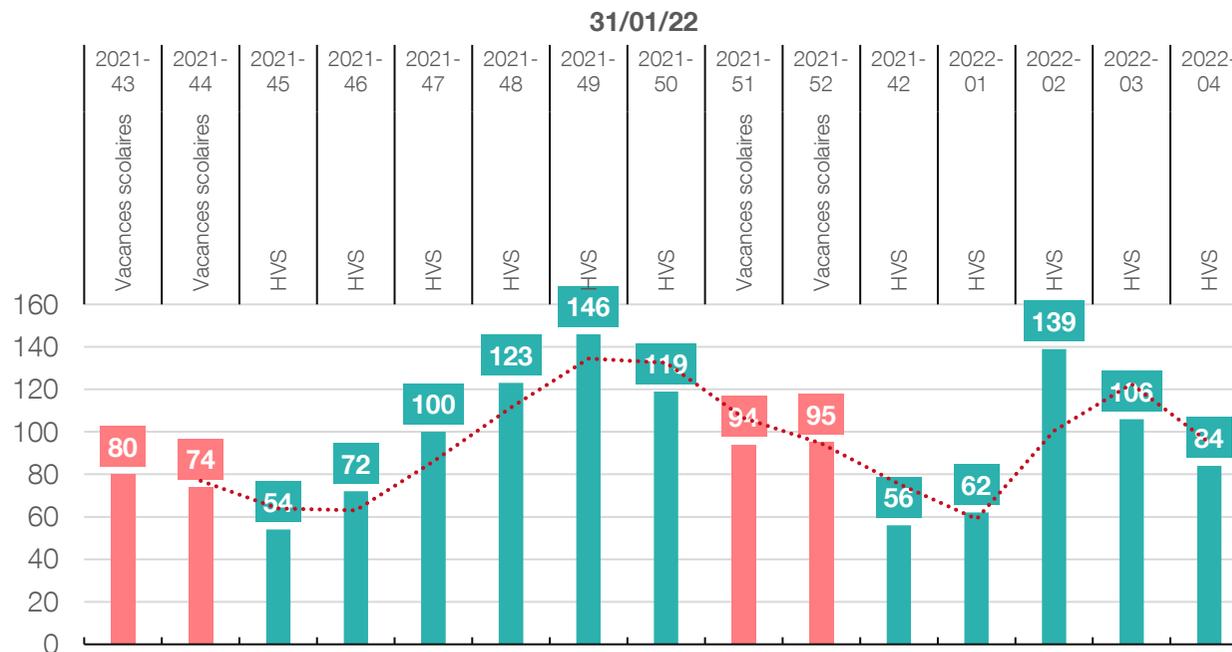
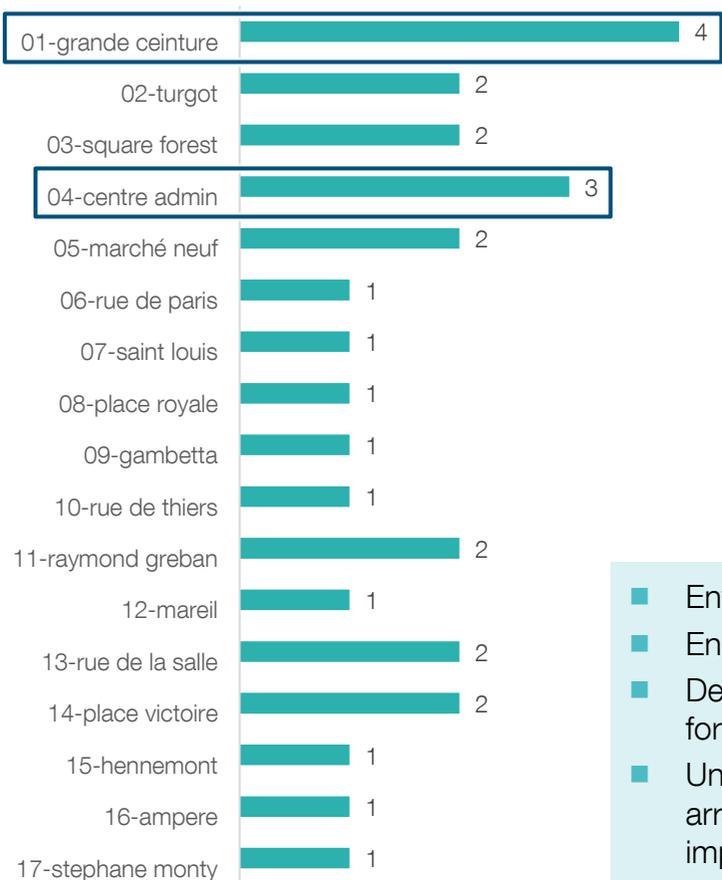
Un poids important des scolaires dans la fréquentation du réseau bus mis en évidence avec la réduction de la fréquentation lors des périodes de vacances scolaires

Source : Document Modification de l'offre dès le 29 août 2022, Transdev

Fréquentation de la navette électrique de la CASGBS

Evolution des validations hebdomadaires au fil des semaines sur la période du 19/10/21 au 31/01/22

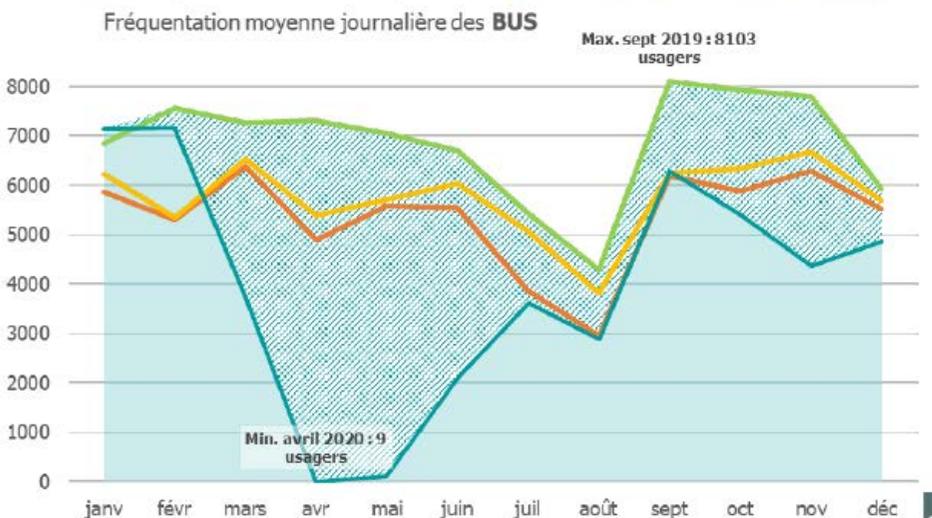
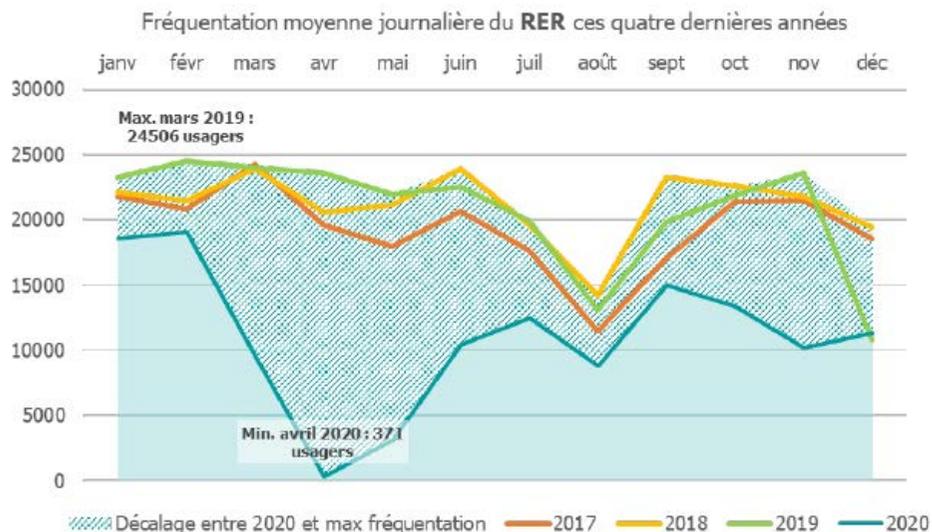
Validations journalières moyennes par arrêt sur la période du 19/10/21 au 31/01/22



- Environ 1'400 validations enregistrées sur les mois d'octobre 2021 à fin janvier 2022
- En moyenne 20 validations journalières indépendamment du jour ouvré
- Des validations hebdomadaires qui peuvent varier entre 50 et 150 validations/semaine et plus forte sur fin novembre / début décembre
- Un nombre de validation par arrêt très faible qui est comparable le long du tracé, avec deux arrêts Grande Ceinture et Centre Administratif qui enregistrent des validations légèrement plus importantes

Source : Navette Electrique de l'Agglomération, Retour d'expérience du 14/02/2022 sur l'offre de transport en navette électrique (SAVAC Groupe)

Fréquentation du pôle d'échange gare RER

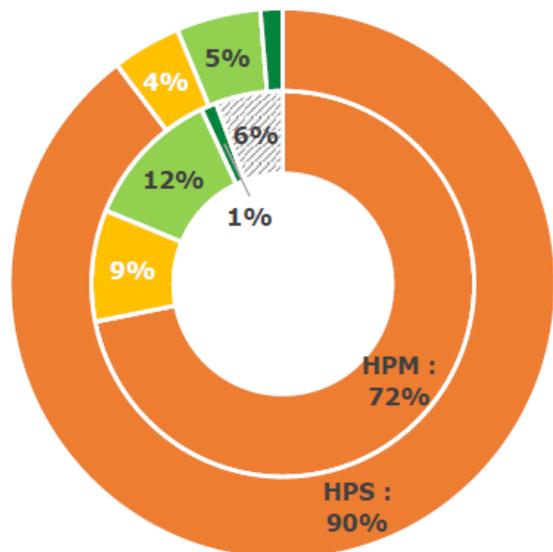


- **En moyenne environ 24'000 usagers/jour ouvré du RER A** (20'000 usagers par jour sur l'ensemble de la semaine)
- D'après une enquête réalisée par Indiggo le 18/03/21 :
 - A l'heure de pointe du matin, environ 7'500 usagers du RER A avec une heure de pointe qui se situe entre 6h45 et 7h45 (36% des entrants/sortants)
 - A l'heure de pointe du soir, environ 4'700 usagers du RER A
- **Environ 7'500 usagers/jour ouvré du pôle bus** (6'000 usagers par jour sur l'ensemble de la semaine)
- Des données 2020 à considérer avec un regard critique en raison du contexte sanitaire

Source : Etude d'intermodalité du PEM de Saint Germain en Laye – Phase 1 / Diagnostic – Comité technique n°1 (Indiggo, 01 avril 2021)

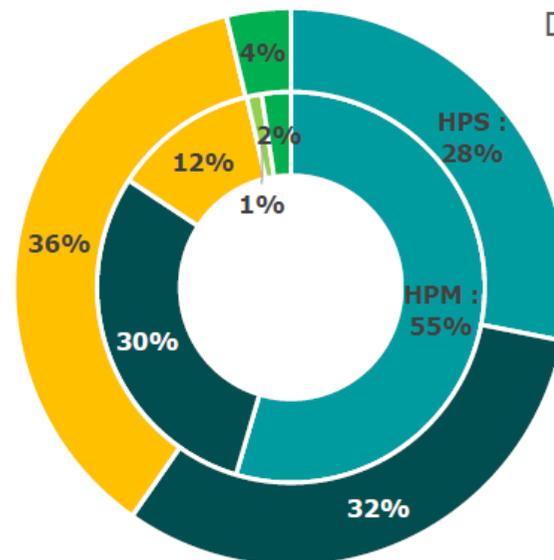
Zones d'influence de la gare RER

Enquêtes Inddigo du 18/03/2021



ORIGINE des usagers du RER

- ST GERMAIN EN LAYE
- Autres CASGBS
- CU Grand Paris Seine et Oise
- CA Versailles Grand Parc (C.A.V.G.P.)
- × Autres



DESTINATION des usagers du RER

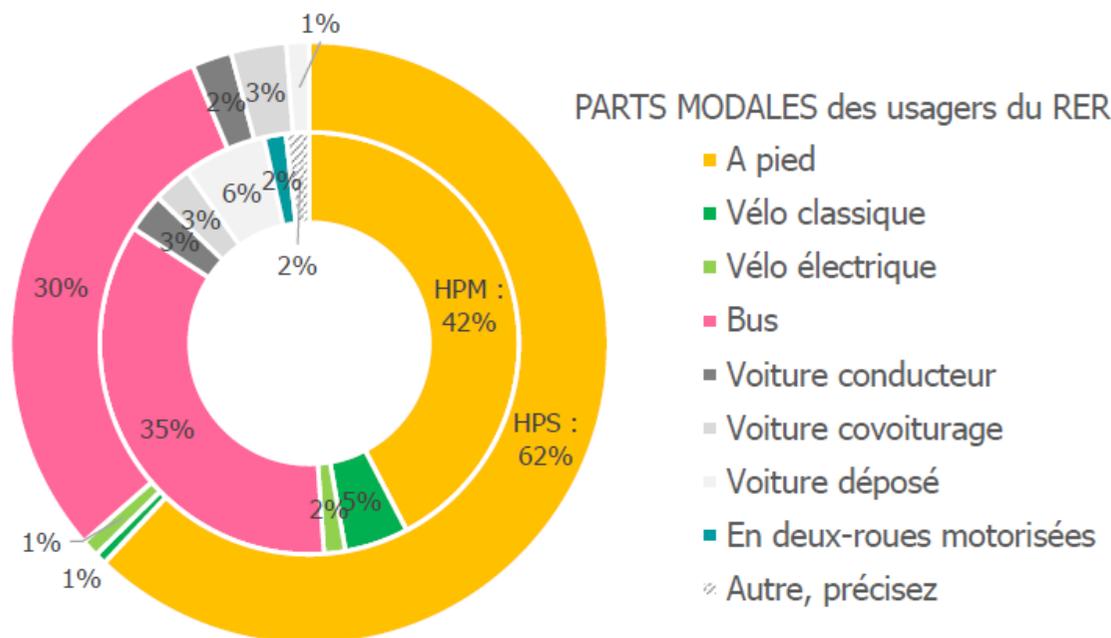
- Paris
- Métropole du Grand Paris
- CA Saint-Germain Boucles de Seine
- CU Grand Paris Seine et Oise
- Autres

- **Une zone d'influence réduite : 72% des usagers sont originaires de la commune et 90% en HPS**
- La provenance depuis le reste de la CASGBS est limitée (Port Marly, Chambourcy)
- Des destinations corrélées à l'itinéraire du RER A : Paris, Nanterre, Chatou, Le Vesinet, Le Pecq

Source : Etude d'intermodalité du PEM de Saint Germain en Laye – Phase 1 / Diagnostic – Comité technique n°1 (Indiggo, 01 avril 2021)

Rabattement vers le pôle gare RER

Enquêtes Inddigo du 18/03/2021



- Un rabattement sur la gare de RER qui principalement réalisé à pied : 42% à l'heure de pointe du matin et 62% à l'heure de pointe du soir
- Le bus qui est également fortement utilisé pour se rabattre sur le RER avec des liens privilégiés avec le réseau Réсалys, la ligne 24 et la ligne 259
- La part d'accompagnement est de l'ordre de 6% des usagers le matin (environ 1'400 par jour)
- Une part modale vélo de 7% à l'heure de pointe du matin et 2% à l'heure de pointe du soir

Source : Etude d'intermodalité du PEM de Saint Germain en Laye – Phase 1 / Diagnostic – Comité technique n°1 (Indiggo, 01 avril 2021)

Saint-Germain-en-Laye : un réseau de desserte en transports collectifs très important avec une gare RER, une gare routière et prochainement 4 stations T13

- Un bon maillage en transports collectifs avec le réseau bus, la desserte par le RER A et l'arrivée du T13 qui devrait proposer une alternative aux bus, plus fiable, pour accéder au plateau
- Globalement, une ligne de bus circule sur quasi chaque axe de la commune. Toutefois, certains quartiers sont isolés (Pontel, route de Fourqueux le long de la voie ferrée (Panorama, Cytises, ...), partie Est du secteur d'emplois de Fourqueux, quartier Vauban et rue de Tourville, rue du Président Roosevelt)
- Certaines lignes n'ont pas une fréquence régulière sur la journée et ont des itinéraires peu attractifs
- En moyenne environ 24'000 usagers/jour ouvré du RER A et environ 7'500 usagers/jour ouvré du pôle bus (mars 2021). Des usagers RER dont l'origine est largement Saint-Germain-en-Laye (70% à l'heure de pointe du matin et 90% à l'heure de pointe du soir). Des usagers (moyenne matin et soir) qui viennent à 30% en bus et 50% à pied (3% en voiture conducteur et 3% déposé)
- Un pôle gare qui induit des flux de flux de piétons, de bus et de voitures très élevés et concentrés sur un espace réduit. Des bus pris dans les congestions de trafic au niveau de la gare RER
- Une navette électrique très peu utilisée, dont la desserte devra être réinterrogée avec l'arrivée du T13

Restructurer le réseau bus pour optimiser le nombre de bus et désengorger le pôle gare
Améliorer la qualité de desserte du réseau sur la commune, pour des liaisons entre quartiers, ...
Améliorer la progression des bus

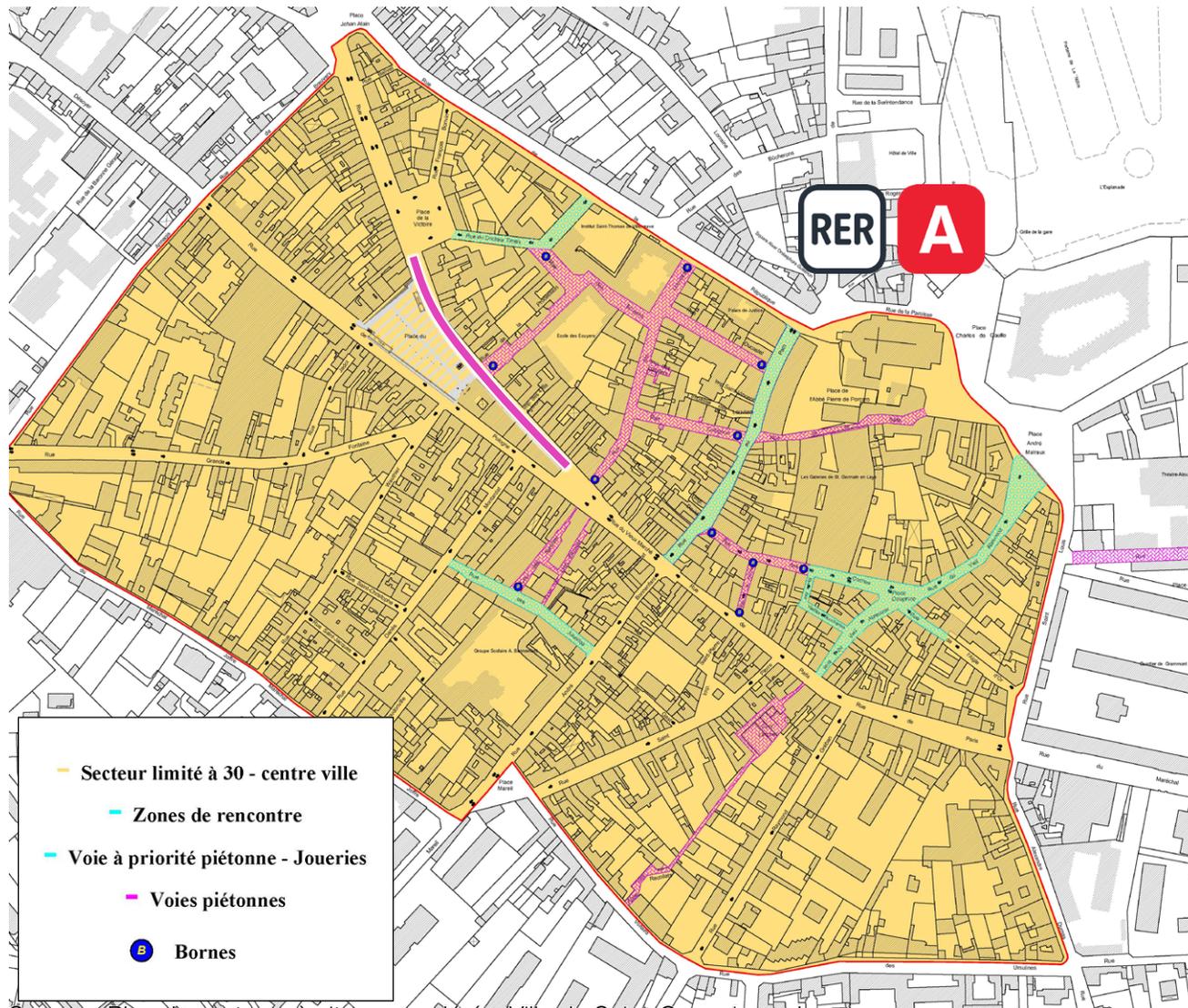
Des flux de déplacements quotidiens mais quelle offre de transports et quels usages ?

⇒ Le réseau viaire et les charges de trafic

⇒ Le réseau de transports collectifs

⇒ La marche et le vélo

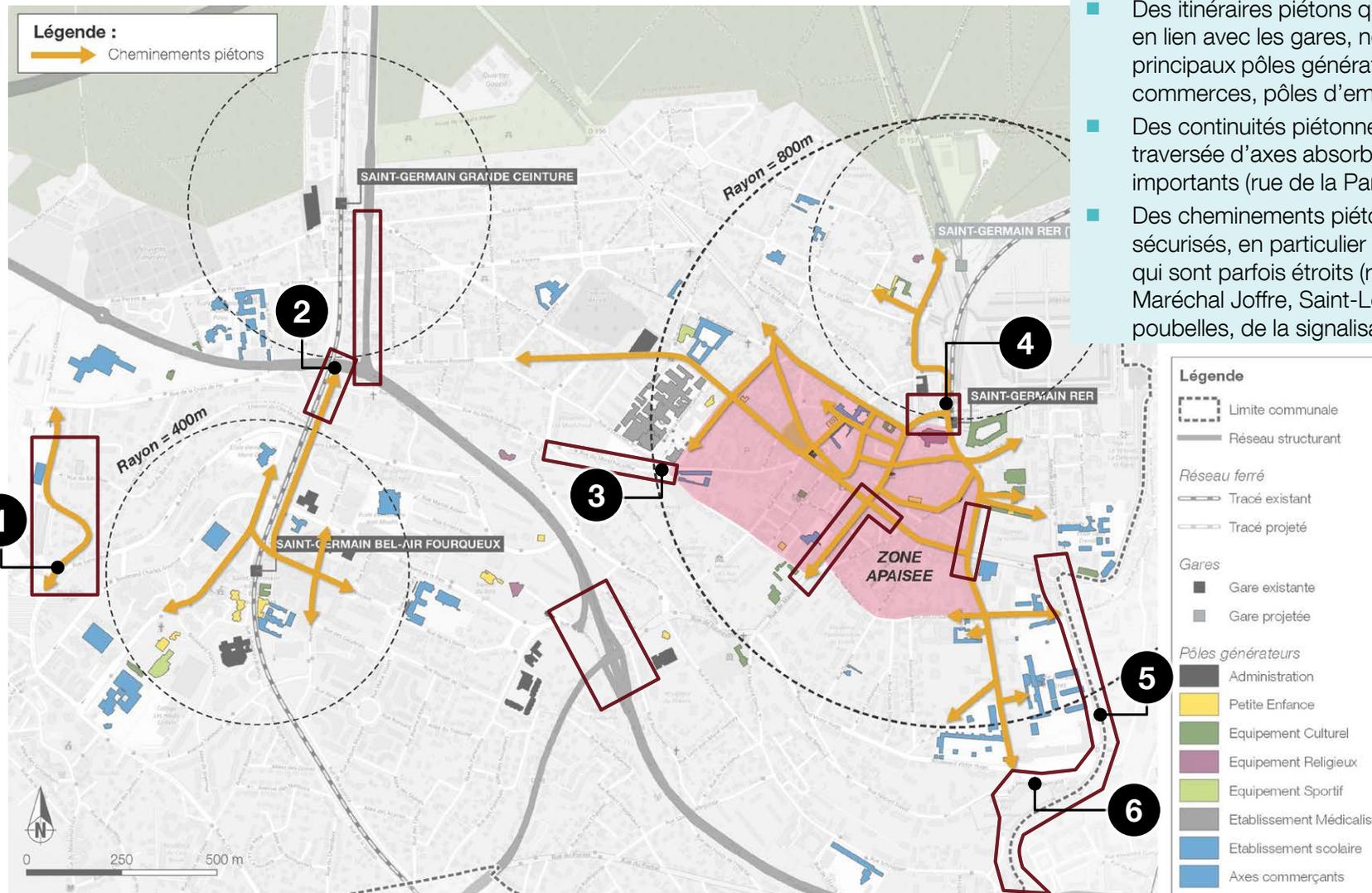
Zones apaisées du centre-ville



- Un régime de vitesse limitée à 30 km/h dans le centre-ville, mais pas d'aménagements spécifiques
- Des voies piétonnes qui drainent d'importants flux piétons vers l'hypercentre commerçant et apaisé
- Une piétonnisation de la rue de Poissy qui permet d'améliorer les continuités piétonnes dans le centre-ville en bordure de la place du Marché qui est fortement fréquentée, notamment les jours de marché et à midi
- Une configuration très routière du secteur gare RER-Château alors que cet espace est le lieu le plus fréquenté par les piétons et que le Château donne un caractère privilégié au secteur

Source : Plan de secteurs à vitesse modérée (Ville de Saint-Germain-en-Laye)

Principaux cheminements piétons et dysfonctionnements (1/2)



- Des itinéraires piétons qui s'organisent principalement en lien avec les gares, notamment du RER A, et les principaux pôles générateurs (établissements scolaires, commerces, pôles d'emplois, etc.)
- Des continuités piétonnes parfois contraintes par la traversée d'axes absorbant des trafics automobiles importants (rue de la Paroisse, rue de Paris, etc.)
- Des cheminements piétons globalement confortables et sécurisés, en particulier aux abords des écoles, mais qui sont parfois étroits (rue du Général Leclerc, rue du Maréchal Joffre, Saint-Louis, etc.) et encombrés par des poubelles, de la signalisation, de la végétation, etc.

- 1 Photos page suivante
- Points durs piétons

1578_214-f12-Cheminements_piétons.ai - 04 03 2022

Principaux cheminements piétons et dysfonctionnements (2/2)



Le quartier « des Lycées »



- Un **secteur qui connaît d'importants blocages aux horaires critiques** (ouverture/fermeture des établissements scolaires et de l'internat) liés à la circulation automobile et au passage des bus, ainsi qu'à la présence de flux piétons importants en lien avec les établissements scolaires du secteur
- Les **congestions ont des répercussions sur le fonctionnement des axes situés en amont**, notamment la rue Giraud Teulon, le haut de la rue Dumas (Saint-Louis), ainsi que l'avenue du Général Leclerc et la place Royale
- Un secteur qui constitue par ailleurs une zone de passage obligé pour les résidents de la rue Félicien David, ce qui renforce les phénomènes de congestions le soir aux horaires de sortie des écoles et de retour des pendulaires
- Des cheminements piétons très diffus en provenance du quartier, mais également de la gare RER, de la rue du Général Leclerc, etc. Ces flux convergent sur des axes aux trottoirs parfois trop étroits pour accueillir ces volumes de trafic piétons (rue Giraud Teulon, rue Alexandre Dumas, rue des Ursulines, rue Alexandre Bertrand, etc.), malgré certains aménagements prévus pour sécuriser l'accès aux écoles (blocs de pierres sur des places de stationnement ou barrières)
- Des **aires de dépose-minute souvent encombrées par des véhicules stationnant pour de plus longues durées**, ne permettant ainsi pas toujours la dépose des élèves sur ces espaces
- Un **sentiment d'insécurité lié aux cheminements piétons et au trafic important de véhicules sur le secteur** (y compris de gros gabarit), qui poussent de nombreux parents à déposer leurs enfants en voiture

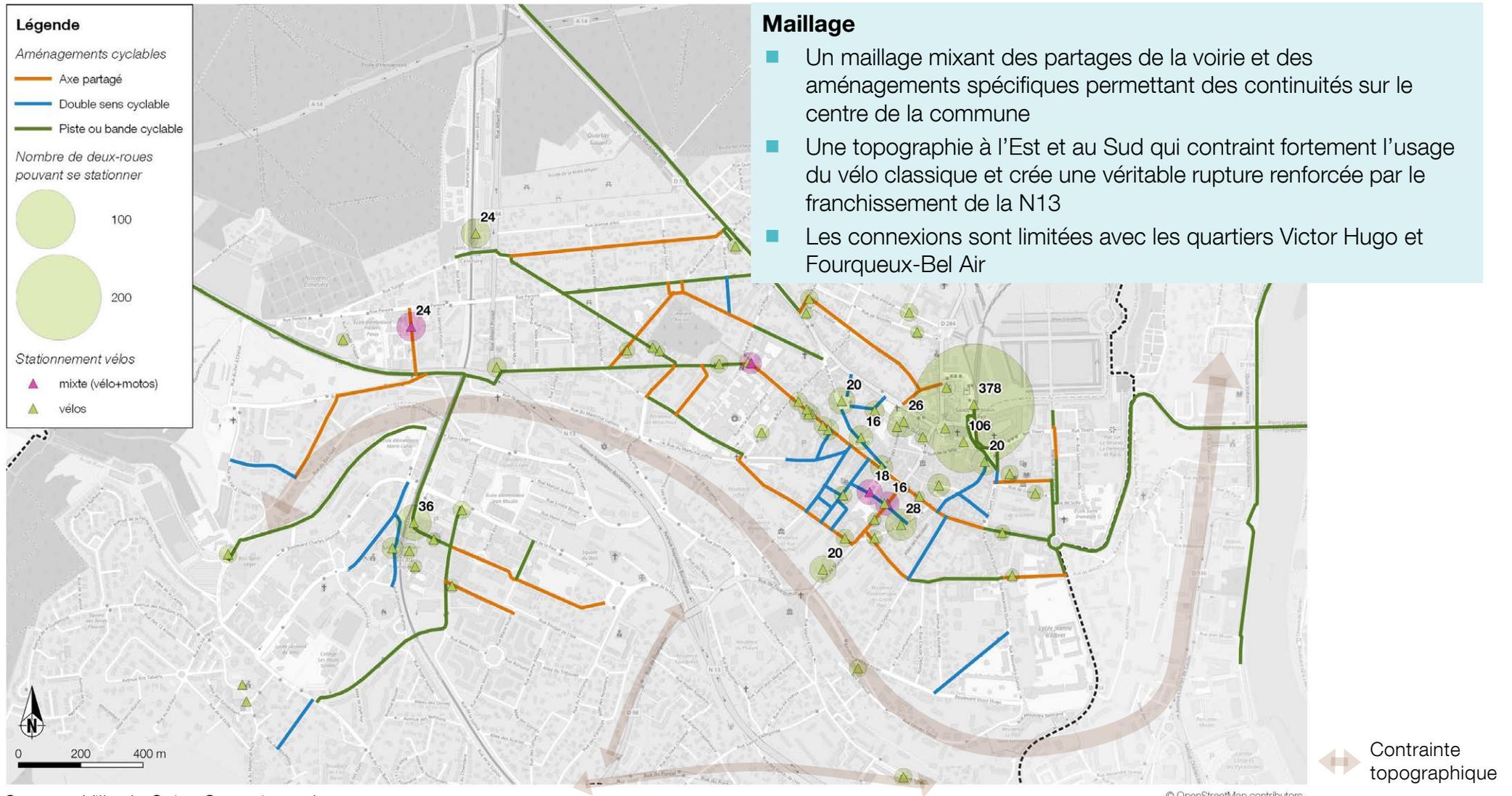
Saint-Germain-en-Laye : la marche comme mode de déplacement principal pour les courtes distances avec des flux piétons importants en liaison avec les pôles générateurs

- Des cheminements piétons avec des points durs en raison de trottoirs étroits, de conflits avec les voitures, d'encombrants, ...
- Des cheminements vers certains établissements scolaires problématiques

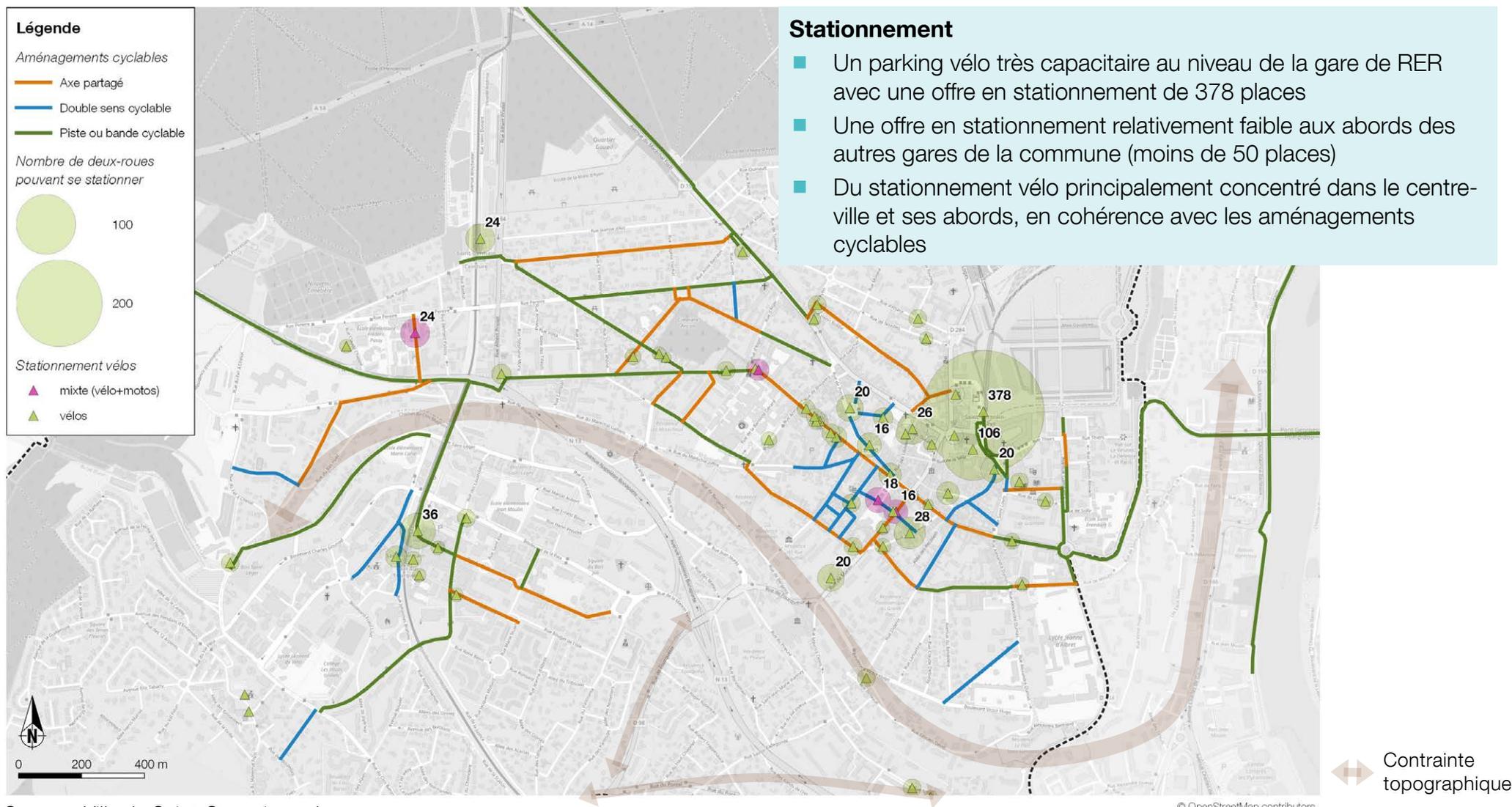
Conforter la place du piéton dans la ville

(sécuriser les cheminements, apaiser la circulation, désencombrer les trottoirs, ...)

Aménagements cyclables à l'échelle de la commune



Aménagements cyclables à l'échelle de la commune



Stationnement vélos : zoom sur la gare RER A



occupation / offre

1 Gênant / Illicite

Zone enquêtée

Accès gare

Taux d'occupation
64 %
(271 vélos/trot.)

Taux de gênant/illicite
5 %
(22 tout 2 roues)

Taux de congestion
69 %
(293 tout 2 roues)

- Une offre en stationnement vélo qui comptabilise près de 430 places vélos, dont la majorité est abritée et sécurisée (manque de stationnement en surface avec seulement 40 places)
- Une forte occupation du stationnement vélo sur le secteur de la gare, avec un taux de stationnement illicite qui reste faible malgré le manque d'offre au niveau de l'accès Sud à la gare de RER A

Inventaire vélos :

- Offre : 424 places vélos
- 0 place abritée non sécurisée
- 40 places non abritées non sécurisées
- 384 places abritées et sécurisées

Source : Etude de stationnement vélos du jeudi 17/09/2020 entre 14h39 et 14h58, CASGBS

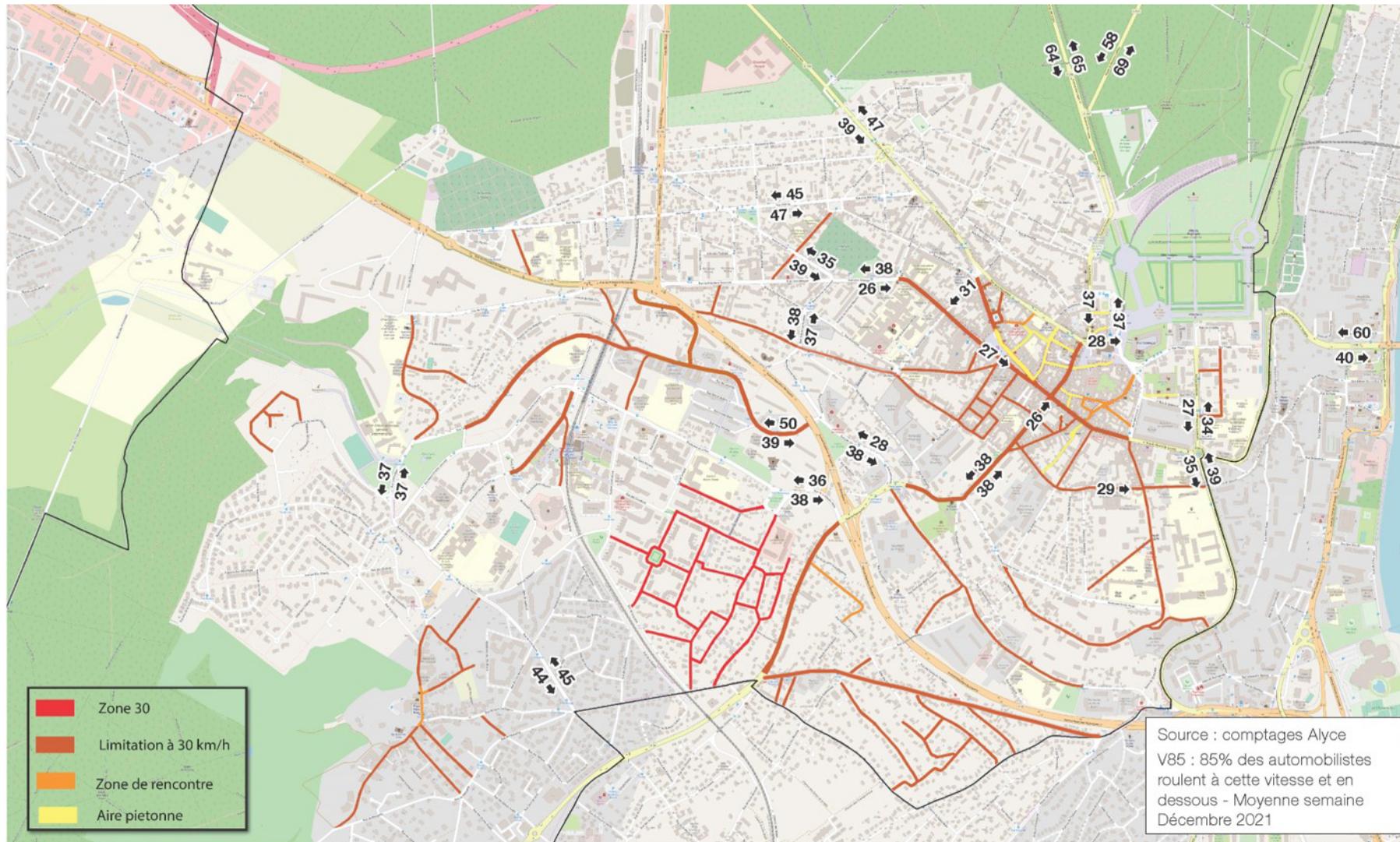
Saint-Germain-en-Laye : des contraintes naturelles (pentes à l'Est et au Sud), des contraintes liées aux infrastructures (coupure N13 et voie ferrée), des voiries étroites,... mais une pertinence de l'usage du vélo pour accéder aux pôles générateurs, aux espaces naturels, ...

- Un maillage cyclable qui mixte les différentes typologies d'aménagements
- Un maillage qui permet certaines continuités

Inciter à l'usage du vélo sur la commune et en relation avec les communes proches (aménagements sécurisés et continus, stationnement vélos, apaisement de la circulation, ...)

Quelles nuisances ?

Limitations de vitesse et vitesses relevées (V85)



1578_214_05 Limitation_Vitesse.ai - 09 02 2022
Source : Ville de Saint-Germain-en-Laye

Zoom sur les vitesses : rue Saint-Léger

Saint-Germain-en-Laye
Poste 16 - Sens 2
Rue Saint-Léger - Vers Rue Henri Prévoté (Ouest)
Synthèse des résultats journaliers

	0-30		30-40		40-50		50-60		60-70		70-80		80-90		90-100		100-110		110-120		120-130		130-200		Débit Total		Vitesse Moy.		V85		
	TV	PL	TV	PL	TV	PL	TV	PL	TV	PL	TV	PL	TV	PL	TV	PL	TV	PL	TV	PL	TV	PL	TV	PL	TV	PL	TV	PL	TV	PL	
mar 30/11/21	665	43	1 520	30	608	1	63	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2 856	74	32,9	23,5	44,0	36,6
mer 01/12/21	485	29	1 294	29	967	1	187	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2 933	59	36,3	25,3	47,4	37,3
jeu 02/12/21	586	29	1 116	24	938	6	185	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2 825	59	35,5	26,2	47,5	38,8
ven 03/12/21	320	29	762	6	797	8	532	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2 411	53	40,1	29,3	53,2	52,1
sam 04/12/21	115	26	462	5	880	6	782	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2 239	38	44,9	23,4	55,7	42,2
dim 05/12/21	62	17	246	14	497	31	732	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1 537	65	47,0	35,5	56,9	47,8
lun 06/12/21	354	23	975	13	827	11	387	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2 543	50	38,5	29,2	50,1	45,9

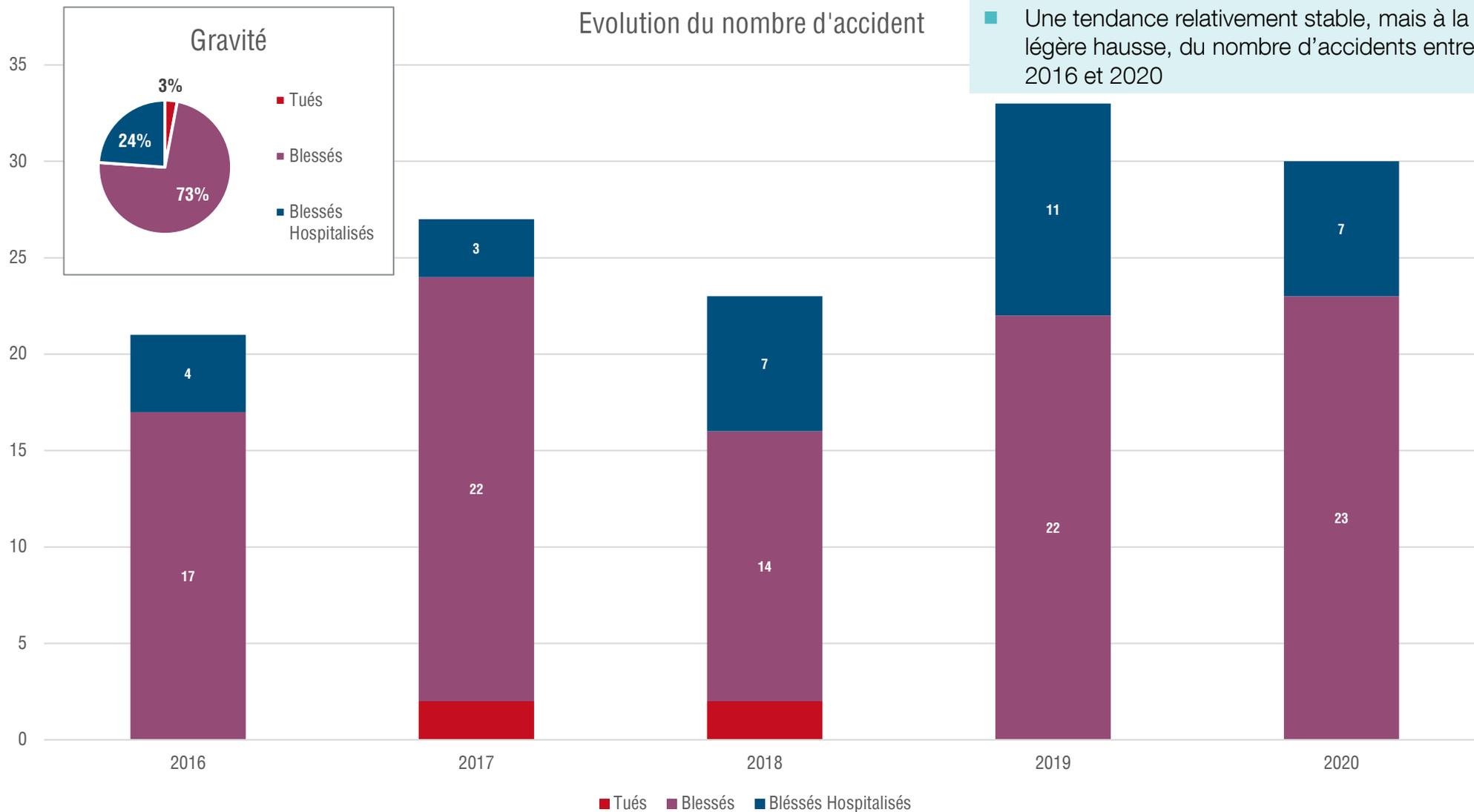
	2 587		6 375		5 514		2 868		0		0		0		0		0		0		0		0		Total		V. Moy			
	TV	PL	TV	PL	TV	PL	TV	PL	TV	PL	TV	PL	TV	PL	TV	PL	TV	PL	TV	PL	TV	PL	TV	PL	TV	PL	TV	PL		
Débit	2 587	196	6 375	121	5 514	64	2 868	17	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
%	14,9	49,2	36,8	30,4	31,8	16,1	16,5	4,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0		
Cumul	14,9	49,2	51,7	79,6	83,5	95,7	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0		
Moy. Horaire	370	28	911	17	788	9	410	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
																									V15		V50		V85	
	TV	PL	TV	PL	TV	PL	TV	PL	TV	PL	TV	PL	TV	PL	TV	PL	TV	PL	TV	PL	TV	PL	TV	PL	TV	PL	TV	PL		
	30,0	9,1	39,5	30,2	50,9	43,3																								

TV : 14757 véhicules (85%) dépassent le seuil de la vitesse limite autorisée (30 km/h)

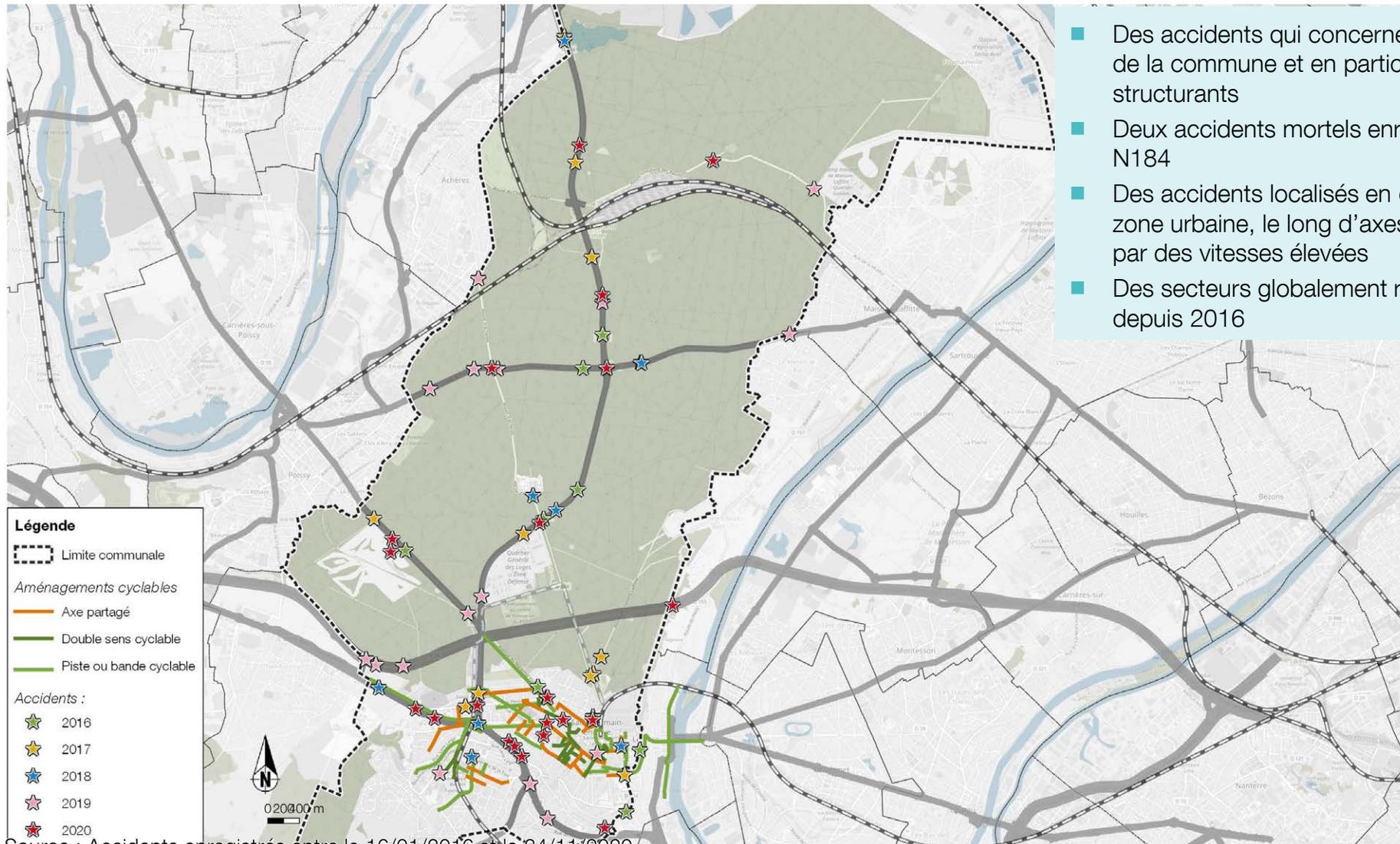
PL : 202 véhicules (51%) dépassent le seuil de la vitesse limite autorisée (30 km/h)

Typologie des accidents

- Une majorité d'accidents légers (73%) entre 2016 et 2020
- Une tendance relativement stable, mais à la légère hausse, du nombre d'accidents entre 2016 et 2020



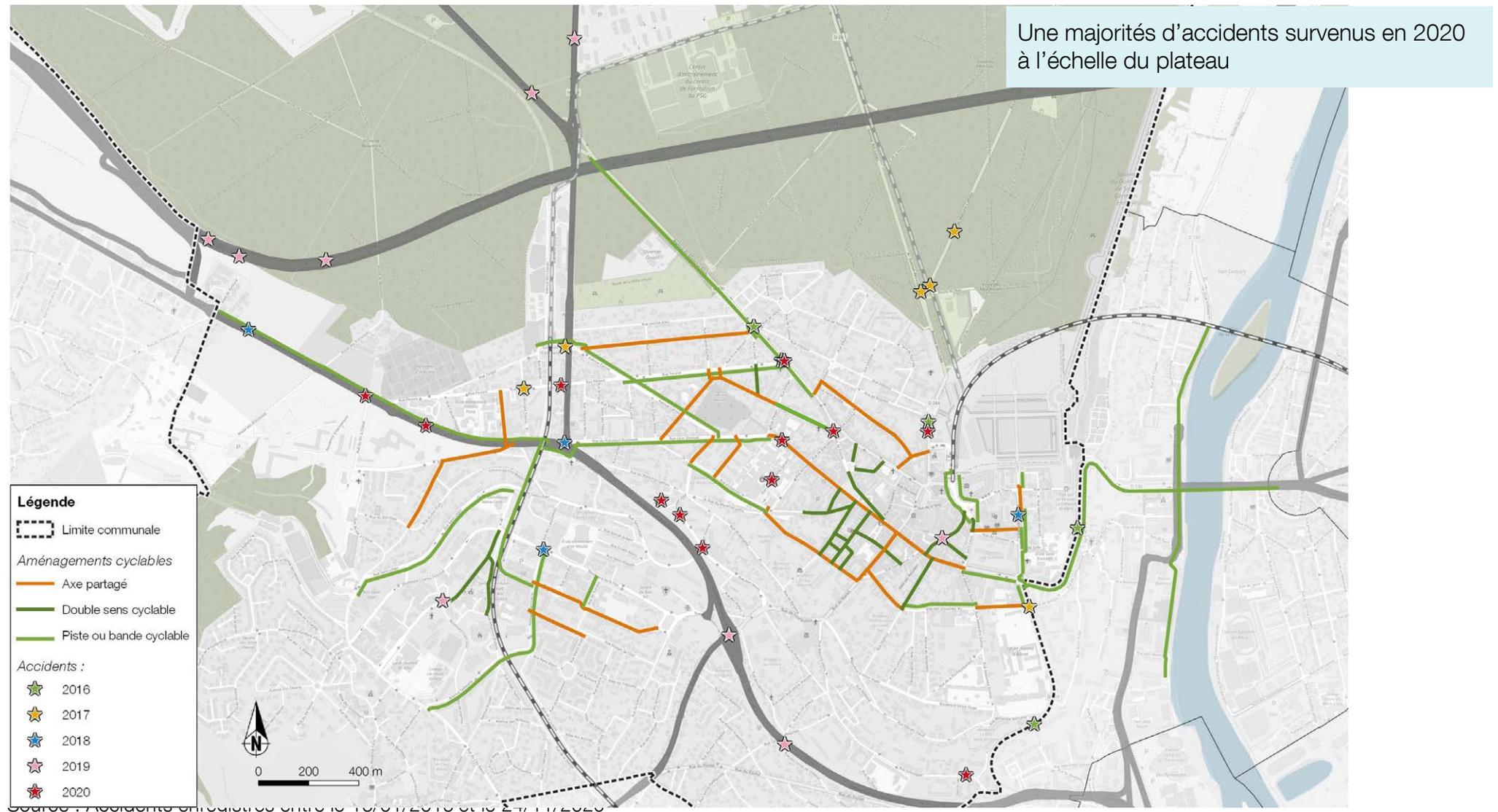
Localisation des accidents – tous modes



- Des accidents qui concernent l'ensemble de la commune et en particulier les axes structurants
- Deux accidents mortels enregistrés sur la N184
- Des accidents localisés en dehors de la zone urbaine, le long d'axes concernés par des vitesses élevées
- Des secteurs globalement récurrents depuis 2016

Source : Accidents enregistrés entre le 16/01/2016 et le 24/11/2020

Localisation des accidents – tous modes



Saint-Germain-en-Laye : des piétons, des cyclistes, des PMR,... autant d'usagers de l'espace public qui doivent être protégés

- Des vitesses élevées des conducteurs sur certains axes de la commune
- 33 accidents recensés en 2019 sur la commune, dont 22 avec des blessés hospitalisés

Sécuriser les déplacements, améliorer la qualité de vie des riverains

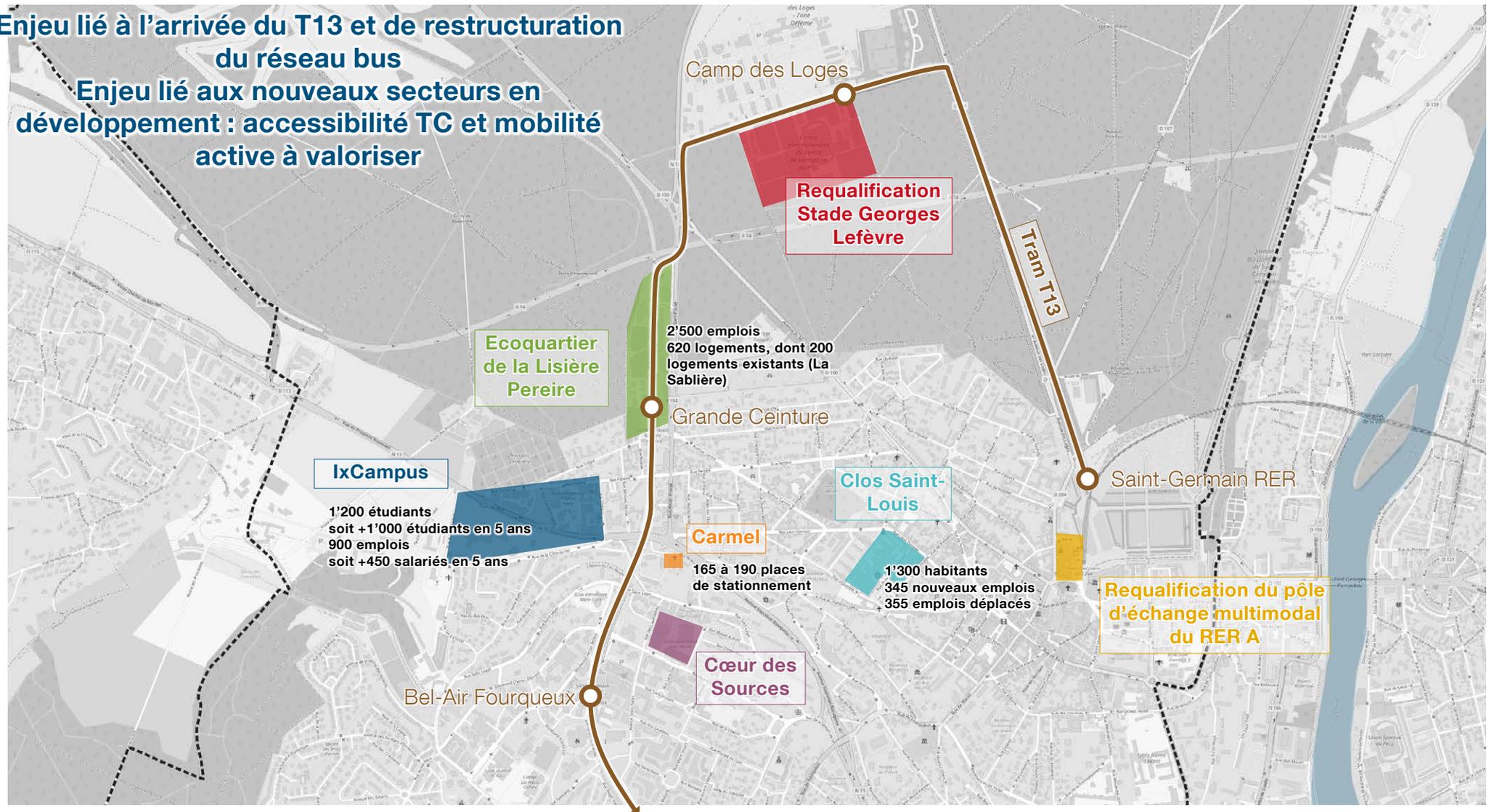
Projets de développement



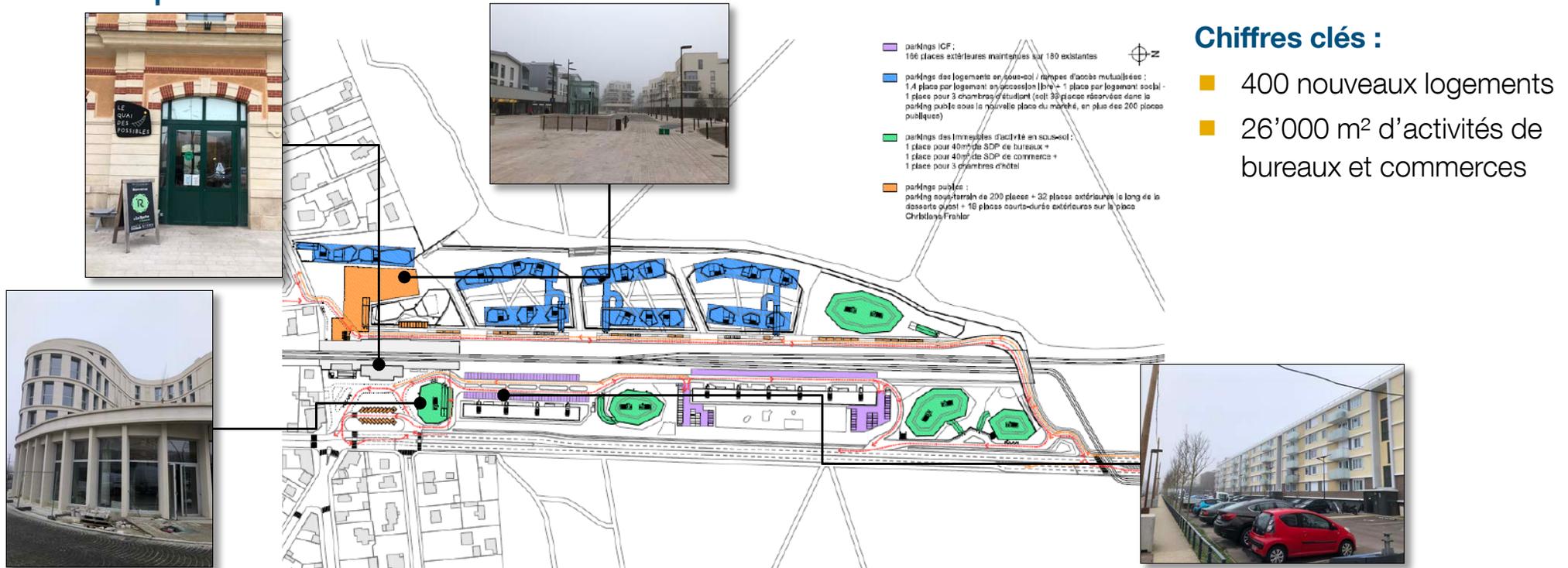
Localisation des projets urbains et de transport

Enjeu lié à l'arrivée du T13 et de restructuration du réseau bus

Enjeu lié aux nouveaux secteurs en développement : accessibilité TC et mobilité active à valoriser



Ecoquartier de la Lisière Pereire



- Un écoquartier qui s'inscrit en cohérence avec l'arrivée du T13 et la mise en service de la gare Grande Ceinture
- Un projet qui va générer des flux supplémentaires sur le réseau routier et le réseau de transports collectifs
- Une accessibilité par la voirie réduite à deux connexions : la N184 fortement congestionnée et le secteur Turgot à l'Ouest
- Une coupure médiane en Nord-Sud avec les voies ferrées du T13
- La présence d'un P+R Grande Ceinture d'environ 250 places, positionné à l'Ouest du site, et qui a vocation à accueillir les véhicules des usagers des transports collectifs et des étudiants de la résidence

Source : Dossier APS du 25 octobre 2021 – Tome 1 : Présentation générale de l'opération (LA Architectures + NZI Architectes + Nebbia Paysagiste)

Clos Saint-Louis : reconversion du site de l'Hôpital



Livraison du projet : 2027

Chiffres clés :

- 620 logements, dont :
 - 89 logements pour Seniors / EHPAD
 - 123 logements sociaux
 - 72 logements en coliving
- 16'650 m² de SdP dédié aux commerces, loisirs et divertissements
- 9'605 m² de SdP dédié aux soins et aide à la personne

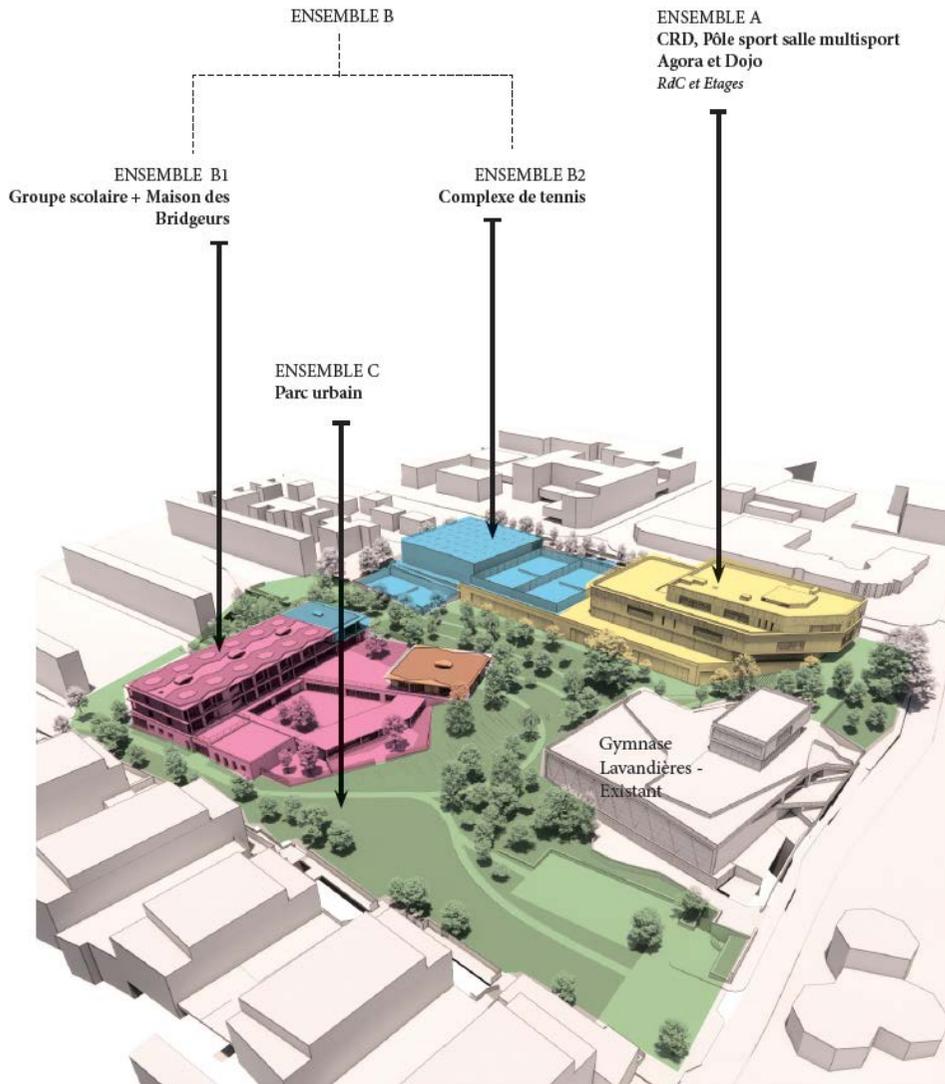
- Un projet qui devrait générer 225 véhicules à l'heure de pointe du matin (émission + attraction) et 480 véhicules à l'heure de pointe du soir (émission + attraction)
- Un projet qui intègre deux modifications du plan de circulation : inversion du sens de circulation de la rue de Breuvery et mise à sens unique d'un bout de la rue Armagis
- Une accessibilité au projet qui se fera la rue Armagis et la rue du Dr Maurice Larget depuis Désoyer
- Un projet occasionnant un point dur de fonctionnement au droit du carrefour Carnot x Désoyer le soir qui pourra être limité par des modifications de phasage de feux, du plan de circulation ou avec l'aménagement d'un carrefour à feux au droit du carrefour Désoyer x Larget

Source : Etude d'impact Projet de reconversion du site de l'Hôpital de Saint-Germain-en-Laye (78) - Tome 2 : Etude d'intégration circulatorie du projet, en phase travaux, intermédiaire et exploitation Novembre 2020 (Iris Conseil)

Cœur des Sources

Une rénovation du complexe existant

- Un projet organisé autour de 3 ensembles :
 - Un équipement culturel et sportif
 - Un équipement scolaire
 - Un parc urbain & aménagements urbains

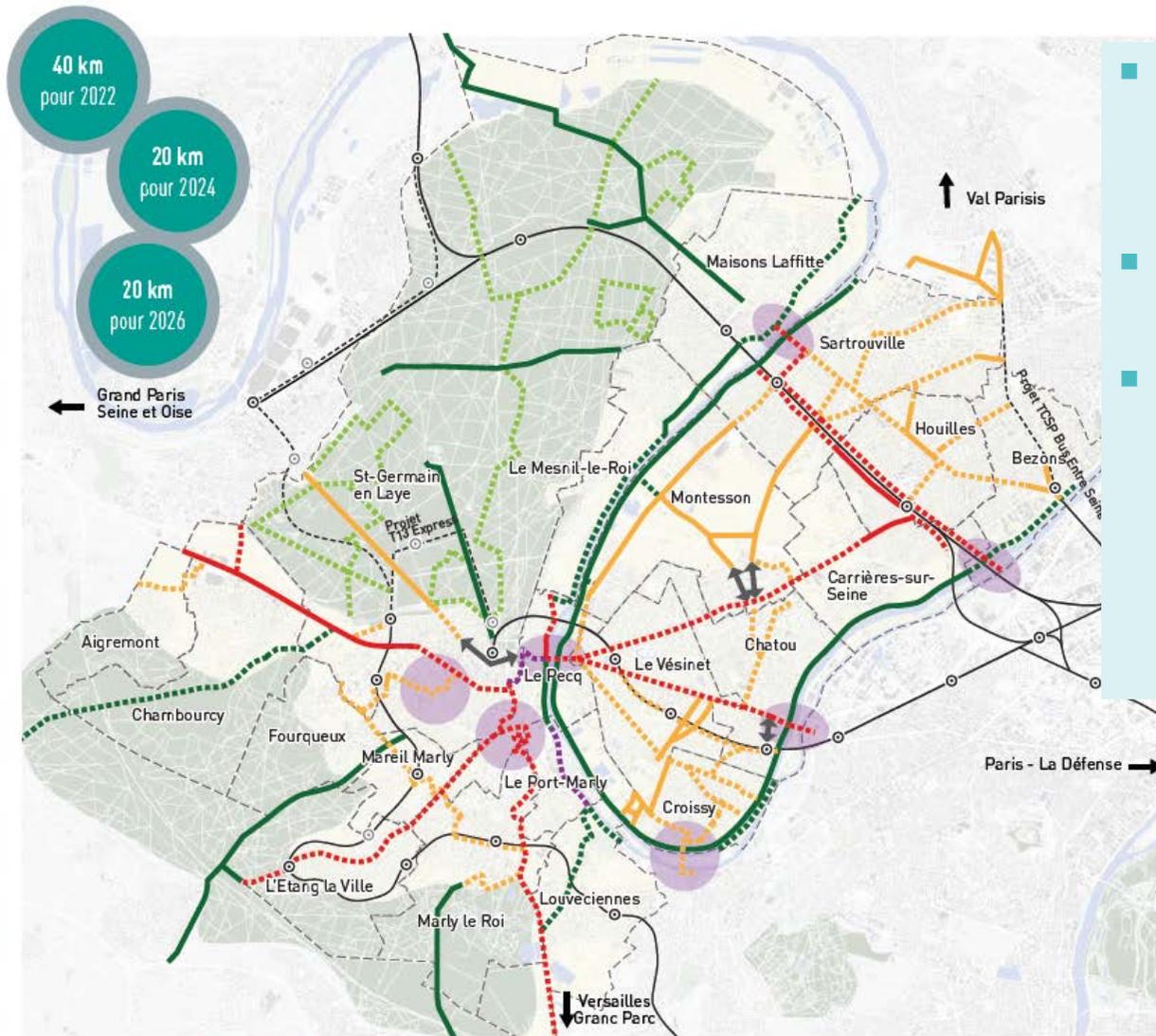


Source : Dossier APS du 25 octobre 2021 – Tome 1 : Présentation générale de l'opération (LA Architectures + NZI Architectes + Nebbia Paysagiste)

Réseau cyclable de l'agglomération CASGBS 2019-2026

Réseau cyclable structurant

- Réseau Express Vélo
- Aménagements cyclables complémentaires (accès aux gares et aux pôles générateurs de déplacement)
- Liaisons touristiques cyclables
- Projet de boucle à vélo en forêt de St-Germain
- Projet en cours de réalisation
- Liaisons structurantes existantes
- Points particuliers à traiter (franchissement de Seine et RN13)
- ↔ Liaison à assurer au niveau local (ville) zone de rencontre, zone 30
- Réseau ferré et gares existantes
- Projet d'extension TC (T13/TCSP /Bus Entre Seine)
- Future station T13
- Communauté d'agglomération Saint Germain Boucles de Seine
- Forêts domaniales
- La Seine



- Des projets d'aménagement visant à améliorer les continuités cyclables et à renforcer le maillage du réseau cyclable structurant
- Des connexions avec les communes avoisinantes renforcées
- La commune de Saint-Germain-en-Laye concernée par trois axes du Réseau Express Vélo : au Nord de la forêt domaniale (en cours), en traversée du plateau (tracé pas encore stabilisé) et sur l'avenue du Général Leclerc

0 2 km
04/2019

Source : Plan Vélo 2019 – 2026 (CASGBS)

Desserte en transports collectifs : projets

Des modifications mineures apportées au réseau bus dès l'été 2022

- Des ajustements d'itinéraires :
 - Suppression de la desserte de l'arrêt « Pereire » par la **ligne R2**, dont l'itinéraire sera unique et permettra la desserte systématique des arrêts « Vieille Butte » et « Croix de Fer »
 - Suppression de l'itinéraire dissocié de la **ligne R5** par le Poney Club permettant la desserte dans les deux sens des arrêts « Clos Baron » et « Mairie de Fourqueux »
 - Suppression de la **ligne R6**, faiblement fréquentée, dont les arrêts sont communs aux lignes R1, R2 ou R3 à l'exception de l'arrêt « Place de la Victoire » qui est supprimé
- Des ajustements de fréquences :
 - **Nouveaux horaires de la ligne 15** le matin pour coïncider avec les horaires d'entrée de 8h des élèves du lycée international
 - **Augmentation de la fréquence à partir de 15h des lignes R1 et R2** afin d'avoir un cadencement en cohérence avec la fréquentation observée
- La reprise de l'exploitation par Transdev de la **navette nocturne** sur la commune fonctionnant du lundi au samedi entre 22h et 1h25 assurant la correspondance avec le RER A avec un bus toutes les 40 minutes

Source : Modification de l'offre dès le 29 août 2022, Transdev

Tram T13 : Saint-Cyr-l'École à Saint-Germain-en-Laye



Mise en service : été 2022

Quelques données :

- 21'000 voyageurs attendus par jour
- 11 stations
- 7 communes desservies
- 30 minutes entre Saint-Germain RER et Saint-Cyr RER
- Fréquence de passage de 10 minutes en heures de pointe
- Des correspondances assurées avec le réseau ferré structurant (lignes A, C, L, U et N) et le réseau bus

Une amélioration de la desserte en transports collectifs qui devrait drainer davantage de voyageurs depuis les communes situées au Sud vers la gare Saint-Germain RER

Source : <https://www.iledefrance-mobilites.fr/le-reseau/projets/tram-13-nouvelle-ligne-saint-cyr-saint-germain>

Suite de l'étude

Phase 1 : diagnostic de la situation existante (3 mois)

Phase 2 : proposition de scénarios (4 mois)

Phase 3 : élaboration du schéma directeur et plan d'actions (2 mois)

Phase suivante :
Concepts d'accessibilité et scénarios (sens de circulation, récupération d'espaces piétons, politique de stationnement, itinéraires vélos, desserte TC, ...)