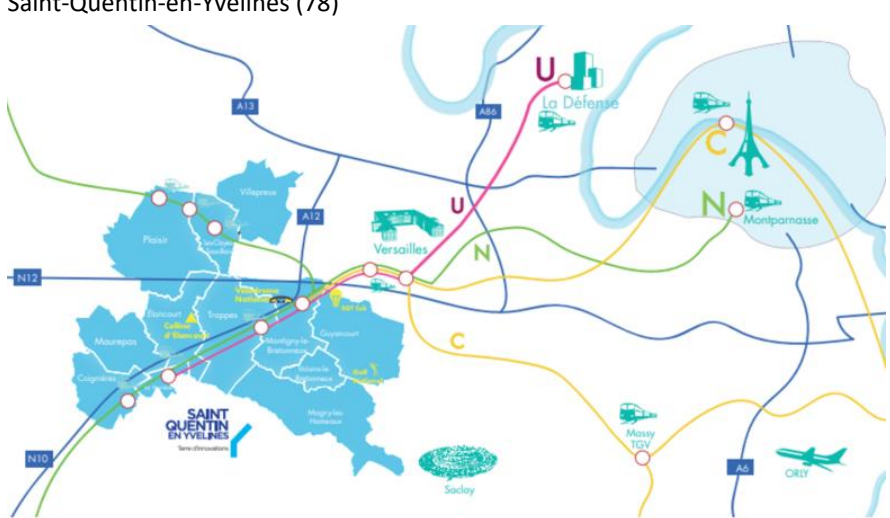


## Description d'un projet, d'une expérimentation ou d'un service pilote

### Ligne 490 du réseau d'Île-de-France Mobilités

*NB 1 : la présente fiche est destinée à partager des informations entre porteurs de projets ou d'expérimentation ou organisateurs de services de mobilité routière automatisée.*

*NB 2 : les rubriques ci-dessous sont indicatives, chaque porteur de projet ou de service peut choisir d'y mentionner ou non, et d'y développer le cas échéant les éléments qu'il juge pertinent de partager avec d'autres acteurs au sein d'une base de connaissances ouverte*

1. Description du projet / de l'expérimentation / du service	
Localisation	<p>Saint-Quentin-en-Yvelines (78)</p> 
Type de service (passagers / marchandises)	Passagers
Offre de service visée (y.c. horaires, fréquences, vitesse commerciale...)	Service régulier avec engagement de qualité de service de la part de l'opérateur
Enjeux identifiés	<ul style="list-style-type: none"> <li>Desserte d'une gare</li> <li>Desserte d'une zone d'activités (domicile-travail)</li> <li>Complémentarité avec les TC existants</li> <li>Autres usages (commerces, etc.)</li> </ul>
Type de zone / parcours (ex : rural, péri-urbain, urbain)	Urbain
Longueur et description du parcours (ex : types de voies, intersections, éléments saillants...)	<p>1,6km</p> <p>Liaison entre la gare de SQY-Montigny à la ZA du Pas du Lac</p> <p>Roulage dans la circulation générale</p>

<p>(cartographie le cas échéant)</p>	
<p>Éléments de volumétrie (nombre de véhicules, nombre-cible de passagers quotidiens)</p>	<p>3 navettes de 11 places assises</p>
<p>Éléments sur le type de véhicule (marque, modèle, autres éléments notables, etc.)</p>	<p>Navya</p> 
<p>Éléments sur l'équipement spécifique de l'infrastructure (ex : connectivité, signalisation)</p>	<p>25 accroches LIDAR installées le long du parcours          Feux du carrefour avenue des Frères Lumière et avenue Isaac Newton équipés en OBU          Installation de quais provisoires</p>
<p>Modalités de supervision / intervention à distance</p>	<p>Superviseur à bord</p>
<p>Etat d'avancement avec date (avant-projet ; projet approuvé ; en service ; achevé le cas échéant)</p>	<p>Expérimentation terminée (7 juin 2022)</p>
<p>Date de début de projet</p>	<p>Lancement de l'appel d'offres par Île-de-France Mobilités fin 2019</p>
<p>Date de mise en service</p>	<p>Mars 2021</p>
<p>Date de clôture (le cas échéant)</p>	<p>7 juin 2022</p>
<p>Autre élément de description utile</p>	
<p>Personne à contacter</p>	<p>Ile-de-France Mobilités : <a href="https://www.iledefrance-mobilites.fr/aide-et-contacts/nous-ecrire">https://www.iledefrance-mobilites.fr/aide-et-contacts/nous-ecrire</a>          SQY : roland.anemian@sqy.fr</p>
<p>Site Internet (le cas échéant)</p>	

2. Organisation des acteurs	
Pilote(s) du projet / expérimentation ou organisateur du service	Île-de-France-Mobilités
Partenaires impliqués dans la fourniture du service	Saint-Quentin-en-Yvelines, Keolis, Navya, ASL Pas du Lac (gestion de voirie), Ville de Montigny-le-Bretonneux (gestion de voirie), Banque Populaire Val de France (mise à disposition de terrain dans l'attente de la construction du site de remisage)
Cadre de financement	2,4 M€ dont 100 000 € financés par SQY pour les aménagements de voirie
Partenaires financiers	Île-de-France Mobilités et SQY
3. Retours d'expériences sur la conception, la préparation et l'évaluation du projet	
<p><i>NB : les rubriques ci-dessous sont destinées à recueillir toute référence considérée comme utile (y compris des études, des articles, des présentations, des liens vers des vidéos, etc...) afin de permettre à d'autres acteurs de bénéficier des retours d'expérience du porteur du projet présenté</i></p>	
Définition des besoins, dimensionnement du projet	Choix dans l'appel d'offres de ne pas définir d'itinéraires, mais uniquement des lieux d'intérêt à desservir => les candidats ont été libres de proposer le meilleur itinéraire possible compte-tenu de la technologie qu'ils proposaient
Cadre réglementaire de référence (ex : déploiement expérimentation, directive machine)	Délais à anticiper pour la construction du site de maintenance et de remisage (permis de construire obligatoire même pour une structure provisoire)
Financement	
Evaluation des coûts, recettes, bénéfices socio-économiques	
Communication, sensibilisation	Inscription du projet dans le cadre des lignes régulières du transport public => utilisation des outils régionaux (application Île-de-France Mobilités, etc.) doublée d'une communication locale
Démonstration de sécurité	
Impacts environnementaux	
Dispositifs de suivi, évaluation	<p>Suivi régulier mis en place par Île-de-France Mobilités</p> <p>Enquête réalisée auprès des usagers et non-usagers :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 93% des usagers pensent que la mobilité autonome est la mobilité du futur</li> <li>- En revanche, à caractéristiques similaires, 58% des usagers préfèrent utiliser le bus</li> <li>- Et ils demeurent 52% à préférer le bus même si la navette permet de réduire leur temps d'attente sans réduire leur temps total de trajet</li> </ul>
Enseignements positifs / bénéfices obtenus	<p>Les engagements de qualité de service ont été respectés :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Taux de disponibilité de près de 100%</li> <li>- Vitesse commerciale</li> <li>- Vitesse de roulage sur un tronçon de 150 m</li> </ul> <p>Succès pour Île-de-France Mobilités et Saint-Quentin-en-Yvelines en matière d'image et de montée en compétence</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Nombreux reportages et visites de professionnels</li> <li>- Accueil d'une doctorante CIFRE (laboratoire DAVID de l'UVSQ)</li> </ul>

	<p>Selon les usagers du bus, le principal avantage de l'autonomie est d'offrir un fonctionnement 24h/24 7j/7 :</p> <p>=&gt; Transport à la demande en complément des lignes régulières, plutôt que remplacement des lignes régulières ?</p>
Enseignements négatifs / difficultés	<p>Parcours limité par la technologie =&gt; usage de premier/dernier kilomètre en concurrence avec la marche</p> <p>Les performances sont trop faibles pour représenter une alternative au bus :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Nombreux aménagements de la route nécessaires</li> <li>- Vitesse commerciale 2 fois inférieure à celle des bus (alors que la rapidité est une des attentes principales des voyageurs)</li> </ul> <p>L'usage avant la technologie :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Les opérateurs et les constructeurs sont focalisés sur la supervision à distance au détriment des performances</li> <li>- Quelles expérimentations sont vraiment pertinentes en matière d'usage ?</li> </ul>
Suite prévue (le cas échéant)	<p>Île-de-France Mobilités ne pilote plus de projet de navette autonome en 2022 et 2023</p> <p>Saint-Quentin-en-Yvelines réfléchit à un nouveau projet</p>
Autres éléments d'intérêt	