



# PROGRAMME CEE AVELO 2



## COMMUNAUTE DE COMMUNES DU DOURDANNAIS EN HUREPOIX



Schéma directeur mobilités actives

**RAPPORT FINAL**



# SOMMAIRE

<b>RÉSUMÉ</b>	<b>6</b>
<b>1. CONTEXTE DU PROJET</b>	<b>7</b>
<b>1.1. L'engagement du territoire en faveur des mobilités actives</b>	<b>7</b>
1.1.1. Territoire du Dourdannais en Hurepoix	7
1.1.2. Engagement du territoire en faveur des mobilités actives	7
1.1.3. Articulation avec la politique départementale	8
<b>1.2. Diagnostic des mobilités sur le territoire</b>	<b>8</b>
1.2.1. Consommation énergétique, émissions de gaz à effet de serre et qualité de l'air	8
1.2.2. Pôles générateurs de déplacements	9
1.2.3. Déplacements domicile-travail	10
1.2.4. Offre de mobilité et potentiel de report modal	11
1.2.5. Attente des cyclistes	12
<b>2. RENFORCER ET VALORISER LE RESEAU CYCLABLE DU TERRITOIRE</b>	<b>14</b>
<b>2.1. Définir un modèle de gouvernance de l'aménagement du réseau</b>	<b>14</b>
2.1.1. Descriptif de l'action	14
2.1.2. Objectifs	15
2.1.3. Publics cibles	15
2.1.4. Evaluation qualitative	15
2.1.4.1. Clés de réussite	15
2.1.4.2. Points de vigilance	15
2.1.4.3. Pistes d'amélioration	15
<b>2.2. Développer un réseau intercommunal sécurisé</b>	<b>15</b>
2.2.1. Descriptif de l'action	22
2.2.2. Objectifs	22
2.2.3. Publics cibles	22
2.2.4. Evaluation qualitative	22
2.2.4.1. Clés de réussite	22
2.2.4.2. Points de vigilance	22
2.2.4.3. Pistes d'amélioration	23
<b>2.3. Mailler les communes afin de faciliter les déplacements locaux</b>	<b>23</b>
2.3.1. Descriptif de l'action	23
2.3.2. Objectifs	23
2.3.3. Publics cibles	23
2.3.4. Evaluation qualitative	23
2.3.4.1. Clés de réussite	23
2.3.4.2. Points de vigilance	23
2.3.4.3. Pistes d'amélioration	23
<b>2.4. Mise en place d'une signalisation directionnelle et d'un jalonnement spécifique</b>	<b>23</b>
2.4.1. Descriptif de l'action	24
2.4.2. Objectifs	24
2.4.3. Publics cibles	24
2.4.4. Evaluation qualitative	24
2.4.4.1. Clés de réussite	24
2.4.4.2. Points de vigilance	25
2.4.4.3. Pistes d'amélioration	25
<b>2.5. Renforcer l'offre de stationnement cyclable</b>	<b>25</b>
2.5.1. Descriptif de l'action	26
2.5.2. Objectifs	26

1.1.3.	Articulation avec la politique départementale	8
<b>1.2.</b>	<b>Diagnostic des mobilités sur le territoire</b>	<b>8</b>
1.2.1.	Consommation énergétique, émissions de gaz à effet de serre et qualité de l'air	8
1.2.2.	Pôles générateurs de déplacements	9
1.2.3.	Déplacements domicile-travail	10
1.2.4.	Offre de mobilité et potentiel de report modal	11
1.2.5.	Attente des cyclistes	12
<b>2.</b>	<b>RENFORCER ET VALORISER LE RESEAU CYCLABLE DU TERRITOIRE</b>	<b>14</b>
<b>2.1.</b>	<b>Définir un modèle de gouvernance de l'aménagement du réseau</b>	<b>14</b>
2.1.1.	Descriptif de l'action	14
2.1.2.	Objectifs	15
2.1.3.	Publics cibles	15
2.1.4.	Evaluation qualitative	15
2.1.4.1.	Cles de réussite	15
2.1.4.2.	Points de vigilance	15
2.1.4.3.	Pistes d'amélioration	15
<b>2.2.</b>	<b>Développer un réseau intercommunal sécurisé</b>	<b>15</b>
2.2.1.	Descriptif de l'action	22
2.2.2.	Objectifs	22
2.2.3.	Publics cibles	22
2.2.4.	Evaluation qualitative	22
2.2.4.1.	Cles de réussite	22
2.2.4.2.	Points de vigilance	22
2.2.4.3.	Pistes d'amélioration	23
<b>2.3.</b>	<b>Mailler les communes afin de faciliter les déplacements locaux</b>	<b>23</b>
2.3.1.	Descriptif de l'action	23
2.3.2.	Objectifs	23
2.3.3.	Publics cibles	23
2.3.4.	Evaluation qualitative	23
2.3.4.1.	Cles de réussite	23
2.3.4.2.	Points de vigilance	23
2.3.4.3.	Pistes d'amélioration	23
<b>2.4.</b>	<b>Mise en place d'une signalisation directionnelle et d'un jalonnement spécifique</b>	<b>23</b>
2.4.1.	Descriptif de l'action	24
2.4.2.	Objectifs	24
2.4.3.	Publics cibles	24
2.4.4.	Evaluation qualitative	24
2.4.4.1.	Cles de réussite	24
2.4.4.2.	Points de vigilance	25
2.4.4.3.	Pistes d'amélioration	25
<b>2.5.</b>	<b>Renforcer l'offre de stationnement cyclable</b>	<b>25</b>
2.5.1.	Descriptif de l'action	26
2.5.2.	Objectifs	26
2.5.3.	Publics cibles	27
2.5.4.	Evaluation qualitative	27
2.5.4.1.	Cles de réussite	27
2.5.4.2.	Points de vigilance	27
2.5.4.3.	Pistes d'amélioration	27
<b>3.</b>	<b>DEVELOPPER DES SERVICES FAVORISANT LA PRATIQUE QUOTIDIENNE</b>	<b>29</b>
<b>3.1.</b>	<b>Déployer des solutions de réparation et d'entretien des vélos</b>	<b>29</b>
3.1.1.	Descriptif de l'action	29
3.1.2.	Objectifs	29

3.1.4.	Evaluation qualitative	29
3.1.4.1.	Cles de réussite	29
3.1.4.2.	Points de vigilance	30
3.1.4.3.	Pistes d'amélioration	30
<b>3.2.</b>	<b>Déployer de nouveaux points de contact Véligo location</b>	<b>30</b>
3.2.1.	Descriptif de l'action	30
3.2.2.	Objectifs	30
3.2.3.	Publics cibles	30
3.2.4.	Evaluation qualitative	30
3.2.4.1.	Cles de réussite	30
3.2.4.2.	Points de vigilance	30
3.2.4.3.	Pistes d'amélioration	30
<b>3.3.</b>	<b>Soutenir l'équipement des jeunes en matériel sécurisé pour leur pratique du vélo</b>	<b>30</b>
3.3.1.	Descriptif de l'action	31
3.3.2.	Objectifs	31
3.3.3.	Publics cibles	31
3.3.4.	Evaluation qualitative	31
3.3.4.1.	Cles de réussite	31
3.3.4.2.	Points de vigilance	31
3.3.4.3.	Pistes d'amélioration	31
<b>4.</b>	<b>ANIMER ET ACCOMPAGNER LES EVOLUTIONS DE LA PRATIQUE</b>	<b>33</b>
<b>4.1.</b>	<b>Porter la labélisation « employeur pro-vélo » sur le territoire</b>	<b>33</b>
4.1.1.	Descriptif de l'action	33
4.1.2.	Objectifs	33
4.1.3.	Publics cibles	33
4.1.4.	Evaluation qualitative	33
4.1.4.1.	Cles de réussite	33
4.1.4.2.	Points de vigilance	33
4.1.4.3.	Pistes d'amélioration	33
<b>4.2.</b>	<b>Former les plus jeunes à une pratique en sécurité</b>	<b>33</b>
4.2.1.	Descriptif de l'action	33
4.2.2.	Objectifs	33
4.2.3.	Publics cibles	34
4.2.4.	Evaluation qualitative	34
4.2.4.1.	Cles de réussite	34
4.2.4.2.	Points de vigilance	33
4.2.4.3.	Pistes d'amélioration	34
<b>4.3.</b>	<b>Communiquer et soutenir la pratique du quotidien auprès de la population</b>	<b>34</b>
4.3.1.	Descriptif de l'action	34
4.3.2.	Objectifs	34
4.3.3.	Publics cibles	34
4.3.4.	Evaluation qualitative	35
4.3.4.1.	Cles de réussite	35
4.3.4.2.	Points de vigilance	35
4.3.4.3.	Pistes d'amélioration	35
<b>5.</b>	<b>ETAPES CLES DES ACTIONS</b>	<b>36</b>
<b>5.1.</b>	<b>Calendrier/Rétroplanning de réalisation des actions</b>	<b>36</b>
<b>5.2.</b>	<b>Indicateurs de moyens, d'activités, de participation, d'impacts</b>	<b>36</b>

6.

RECOMMANDATIONS

38

7.

CONCLUSION / PERSPECTIVES

38

INDEX DES TABLEAUX ET FIGURES

84

## RÉSUMÉ

*A travers l'élaboration d'un schéma directeur de développement des mobilités douces, la Communauté de Communes du Dourdannais en Hurepoix choisit de se doter d'un outil au service de sa stratégie de planification urbaine. La réalisation des liaisons piétonnes et cyclables entre les quartiers, les communes membres de la CCDH et les intercommunalités voisines permettant de valoriser et de renforcer l'usage des différentes formes de mobilité.*

*L'objectif du schéma directeur de développement des mobilités douces est de :*

- *proposer un plan de densification du maillage de la mobilité douce, cyclable notamment, permettant aux habitants de se déplacer entre les principaux lieux d'activités de la CCDH et des territoires voisins,*
- *proposer des aménagements et des actions d'accompagnement en cohérence avec le plan de densification.*

*C'est ainsi qu'en concertation avec les villes et les partenaires (associations d'usager, ADEME, Conseil Départemental...), la Communauté de communes a élaboré son Schéma directeur de développement des mobilités douces pour la période 2024-2034.*

*Ce document s'articule autour de 3 grandes priorités :*

*Renforcer et valoriser le réseau cyclable du territoire*

*Développer des services favorisant la pratique quotidienne*

*Animer et accompagner les évolutions de la pratique*

*Dans le cadre du Schéma, la CCDH, qui n'a pas la compétence voirie sur son territoire, porte un engagement fort de financement et/ou de maîtrise d'ouvrage du réseau structurant, en concertation avec le Département et les communes concernées. Cet engagement se décline selon deux types de gouvernance (en agglomération/hors agglomération), pour un total de 32,6 km d'aménagements nouveaux.*

*Le coût total estimé pour l'aménagement de l'ensemble du réseau structurant sur le territoire est de 5 560 195 € TTC. Dans ce cadre, la CCDH porte un engagement de financement sur 10 ans, d'un montant*

# 1. Contexte du projet

## 1.1. L'engagement du territoire en faveur des mobilités actives

### 1.1.1. Territoire du Dourdannais en Hurepoix

Le territoire de la Communauté de Communes du Dourdannais en Hurepoix (CCDH) est situé en limite entre l'urbanisation liée à l'attractivité de l'IDF et de l'activité agricole. Cette situation d'entredeux offre à ce territoire une qualité et une diversité de paysages qu'il faut non seulement préserver, mais également promouvoir.

La Communauté de Communes du Dourdannais en Hurepoix (CCDH) se compose de 11 communes. Traversé de trois rivières, le territoire alterne espaces boisés et plateaux qui invitent les flux à privilégier l'axe de l'Orge.

Le territoire de la CCDH est ainsi marqué par une urbanisation est-ouest le long de la vallée de l'Orge où se situe l'offre de transport structurante (ligne de chemin de fer) et deux pôles de centralité, Dourdan et Saint-Chéron. Le nord et le sud du territoire sont organisés autour de villages (moins de 2000 habitants) séparés par des espaces agricoles ou forestiers. Les habitants vivent en très grande majorité dans des maisons individuelles (80% du parc immobilier). Bien que le territoire ait connu le développement pavillonnaire d'après-guerre, l'urbanisation reste contenue, avec des espaces naturels relativement préservés (87% du territoire sont des espaces dits ouverts).

Les communes de Dourdan (10 559 hab.) et de Saint-Chéron (5 134 hab.) concentrent près de 60% de l'ensemble de la population de la communauté de communes. Le territoire intercommunal est moyennement dense (183 hab/km<sup>2</sup>), bien que sa population ait plus que doublé depuis 1968.

D'autre part, le vieillissement de la population observé depuis 1999 est à contrebalancer avec des arrivées sur le territoire d'une population constituée essentiellement de jeunes et d'actifs avec enfants (38% ont moins de 25 ans, 88% moins de 55 ans), globalement plus qualifiés que le reste des habitants.

Le territoire est structuré par deux axes majeurs (sillon de desserte) :

♣ Un axe de transport collectif lourd, la ligne RER C, avec comme points d'ancrage, quatre gares sur le territoire (Saint-Chéron, Sermaise, Dourdan, Dourdan la Forêt).

♣ Un axe routier, la RD 116, qui traverse 5 communes sur les 11 qui composent la CCDH. Ces deux infrastructures sont ancrées sur le territoire selon un tracé nord-est/ sud-ouest, et connectées selon des points (pôles gare). Elles permettent de raccorder le territoire au centre et nord de l'Essonne, aux Hauts de Seine et à Paris. Source : Google Street\_ Gare de Dourdan (sept.16)  
Un troisième axe fort tangente le territoire sur sa partie méridionale, selon la même orientation nord-est/sud-est. Il s'agit de l'axe autoroutier de l'A10/A11.

### 1.1.2. Engagement du territoire en faveur des mobilités actives

L'élaboration du Schéma Directeur des Mobilités Douces s'inscrit dans le cadre des deux documents stratégiques dont s'est dotée la collectivité ces dernières années :

- Le Projet de Territoire, approuvé par le Conseil communautaire le 18 avril 2019, et notamment l'action n°2.4 « Développer des offres complémentaires de mobilités »,
- Le Plan Climat-Air-Energie Territorial (PCAET), approuvé par le Conseil communautaire le 14 décembre 2020, et notamment l'action n°2.5 « Mailler le territoire en pistes et voies cyclables » et l'action n°2.6 « Faciliter et promouvoir les mobilités douces sur le territoire »

Cette mission s'inscrit également dans le cadre du programme Petites villes de demain dont bénéficie la commune de Dourdan et qui fait l'objet d'une convention d'adhésion co-signée par l'Etat, la Communauté de communes et la commune.

A travers l'élaboration d'un schéma directeur de développement des mobilités douces, la Communauté de Communes du Dourdannais en Hurepoix souhaite se doter d'un outil au service de sa stratégie de planification urbaine. La réalisation des liaisons piétonnes et cyclables entre les quartiers, les communes membres de la CCDH et vers les intercommunalités voisines et grands itinéraires cyclables (Véloscénie) permettant de valoriser et de renforcer l'usage des différentes formes de mobilité.

L'objectif du schéma directeur de développement des mobilités douces est de :

- Proposer un plan de maillage et densification des mobilités douces, cyclable notamment, permettant aux habitants de se déplacer entre les principaux lieux d'activités de la CCDH et des territoires voisins,
- Proposer des aménagements et actions d'accompagnement au changement de pratiques en cohérence avec le plan de maillage et densification.

En effet, le constat a été fait au PCAET de l'importance du secteur des mobilités dans les émissions de gaz à effet de serre sur le territoire de la CCDH : c'est le secteur qui émet le plus et sur lequel portent les plus grandes ambitions de réduction.

Alors que les déplacements du territoire sont principalement réalisés aux moyens de véhicules motorisés individuels, le

programme d'actions du PCAET vise à initier une transition vers une plus grande utilisation des transports en commun, la limitation des déplacements contraints, le développement des formes d'autopartage et des modes doux de déplacements.

Celui-ci, particulièrement dans un contexte rural et péri-urbain comme celui de la CCDH, impose une exigence forte de visibilité et de mise en sécurité des utilisateurs vis-à-vis de la circulation automobile. En effet, la relativement faible « culture cyclable » dans un territoire où la majorité des déplacements individuels sont motorisés, la vitesse des véhicules sur les départementales, l'absence d'éclairage nocturne, etc. nécessitent un effort particulier pour des aménagements fortement qualitatifs et des dispositifs solides d'accompagnement du maillage, afin d'obtenir un report modal satisfaisant.

### **1.1.3. Articulation avec la politique départementale**

Le Conseil Départemental ayant adopté son Plan vélo le 28 mai 2018, celui a été décliné sur le territoire de l'Essonne en 2019-2023.

Dans ce cadre, la CCDH a sollicité le Département concernant les axes les plus structurants : RD116, RD838, RD836 et RD5. Néanmoins, les études de faisabilité prévues par les services départementaux n'ont pas débouché, et aucun aménagement cyclable n'a pu être réalisé par le Département sur le territoire du Dourdannais durant cette période.

La concordance de temps entre le travail d'élaboration du nouveau Plan vélo départemental, lancé en concertation avec les acteurs locaux en 2023, et celui du Schéma directeur des mobilités douces du Dourdannais en Hurepoix, a néanmoins permis de partager et d'actualiser les enjeux et besoins en matière de mobilités douces sur le territoire, tant avec les services départementaux qu'avec les collectivités limitrophes. Par ailleurs, la participation du Dourdannais à la concertation des collectivités pour l'élaboration de la stratégie de développement du covoiturage en Essonne permet d'articuler le Schéma Directeur des Mobilités Douces aux grandes priorités de ce futur plan.

## **1.2. Diagnostic des mobilités sur le territoire**

### **1.2.1. Consommation énergétique, émissions de gaz à effet de serre et qualité de l'air**

Le caractère relativement rural du territoire, avec des densités urbaines globalement faibles, a pour conséquence une forte représentation du véhicule individuel dans l'ensemble des transports, et ce quel que soit le motif du déplacement. L'enquête globale transport permet d'avoir un aperçu des habitudes de mobilité des habitants de la CCDH. Les déplacements en voiture représentent 66,8 % des déplacements. L'utilisation des transports collectifs représente, selon le mode de calcul, entre 13,5% et 13,8% seulement des déplacements. Concernant les moyens de transport pour se rendre au travail c'est aussi le véhicule individuel qui est favorisé par les actifs de la CCDH46 avec 70,2% des déplacements réalisés via ce mode. Les transports en commun permettent à 16,8% des actifs de se rendre sur leur lieu de travail. Cette proportion est largement inférieure à la moyenne départementale (28%), mais également inférieure à celle des EPCI voisins : 22,4% pour la CCEJR et 19,4% pour la CAESE. Enfin, il est à noter que la possession du permis de conduire et d'un véhicule individuel sont souvent indispensables pour les demandeurs d'emploi habitant du territoire et notamment des jeunes. Par exemple, sur les 331 jeunes vu au moins une fois en entretien individuel par la Mission Locale des 3 Vallées et résidant sur le territoire de la CCDH : 56% déclarent posséder le permis ou être en cours de passage (contre 50% pour l'ensemble du territoire de la mission locale) et 33% déclarent posséder une voiture.

Avec 133 GWh de consommations énergétiques, le transport routier représentait en 2015, 29% de l'ensemble des consommations du territoire de la CCDH. C'est le deuxième poste de consommation après le secteur résidentiel. Entre 2005 et 2015, les consommations énergétiques du secteur des transports routiers sont passées de 130,7 GWh à 132,9 GWh, soit une hausse de 2% en dix ans. Cette augmentation des consommations énergétiques peut s'expliquer, malgré les progrès technologiques contribuant à réduire la consommation moyenne des véhicules, par l'augmentation globale du trafic automobile sur les routes du territoire.

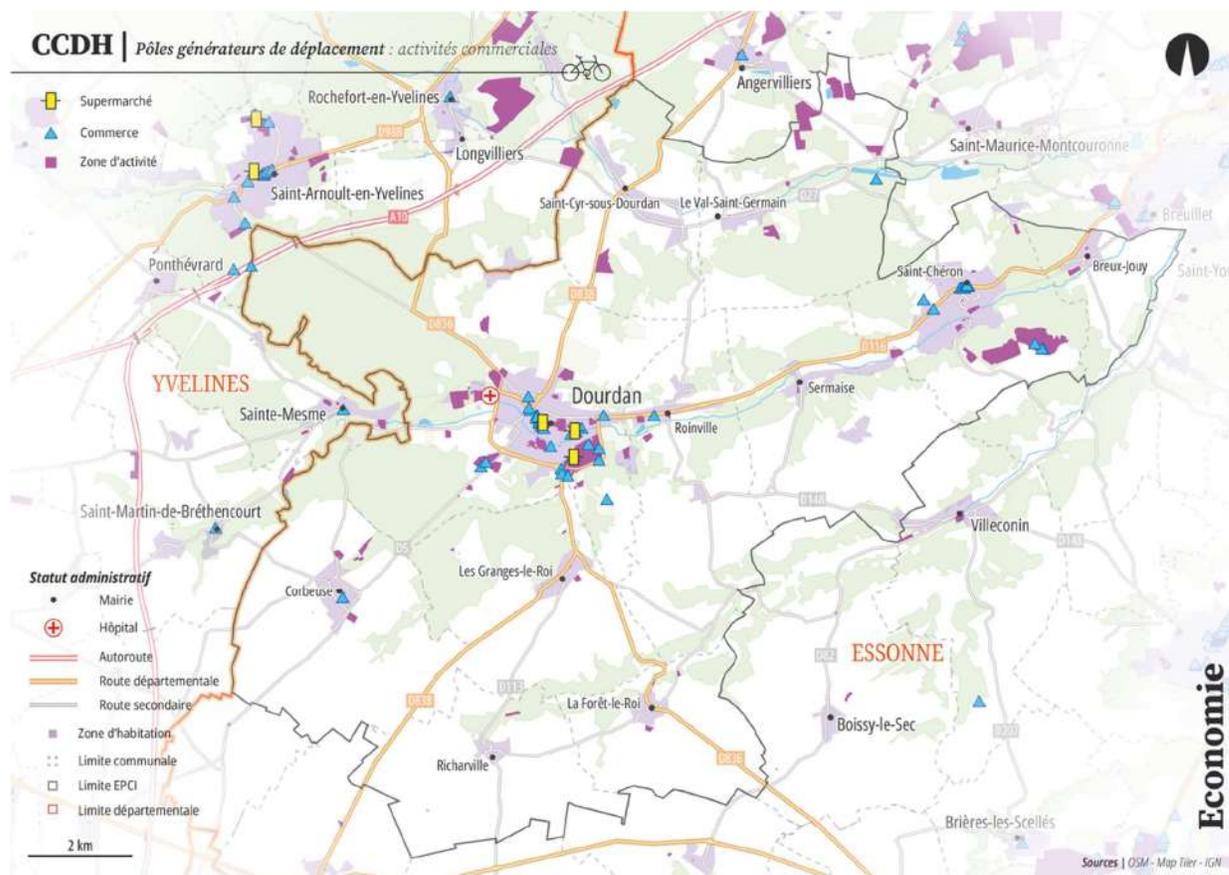
Le SRCAE prévoyant une baisse de 73% des consommations énergétiques du secteur entre 2005 et 2050, soit un objectif d'environ 35,3 GWh pour le territoire de la CCDH à horizon 2050, des efforts importants devront être réalisés sur cette thématique.

Les émissions de gaz à effet de serre (Scope 1 et 2) du transport routier représentent 36 kteqCO2 soit 38,7% des émissions de GES du territoire. Celles-ci ont globalement connu une légère augmentation de 2% entre 2005 (35,8 kteqCO2) et 2015 (36,4 kteqCO2). Le SRCAE prévoit de réduire de 83% les émissions de GES entre 2005 et 2050 sur le secteur des transports. Pour la CCDH, l'objectif est donc d'atteindre au maximum 6,1 kteqCO2 en 2050. Atteindre cet objectif nécessite d'inverser la courbe ascendante des émissions et de les faire fortement baisser.

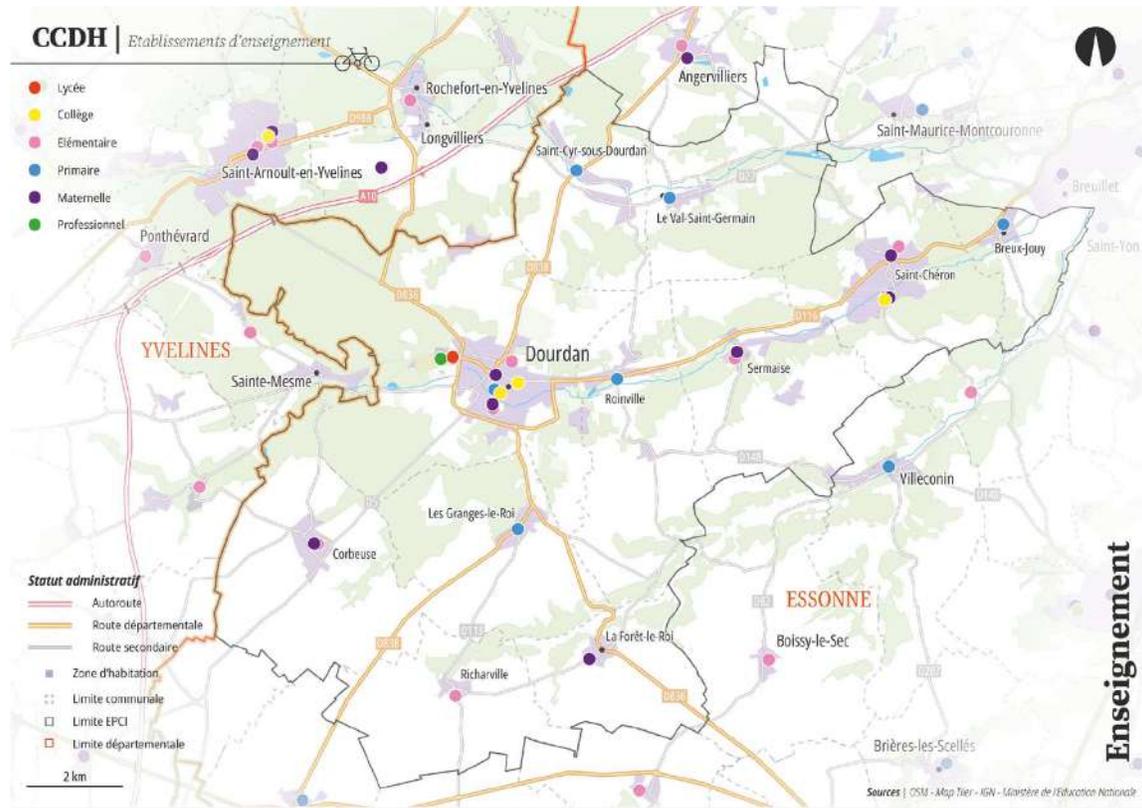
Hors émissions d'origine naturelle, le secteur des transports routiers représente 33% des émissions de polluants atmosphériques du territoire de la CCDH, tandis que le transport ferroviaire en représente à peine 1%.

Enfin, plus de deux tiers des émissions des oxydes d'azote émises sur le territoire proviennent du transport routier. En raison de leur nocivité pour la santé et pour l'environnement (ils participent à l'acidification de l'air et des pluies), leur réduction doit cibler les principaux émetteurs : les véhicules (particuliers, utilitaires et poids lourds) au diesel. Il apparaît également nécessaire de chercher à agir sur les comportements des ménages et acteurs économiques, par exemple en favorisant la marche à pied et les déplacements cyclables dans les centres-villes et pour des courtes distances (très souvent réalisées en voiture). Cela nécessite de mieux connaître leurs besoins actuels et futurs des individus mais également de penser un aménagement du territoire permettant l'accès à des services de proximité

### 1.2.2. Pôles générateurs de déplacements

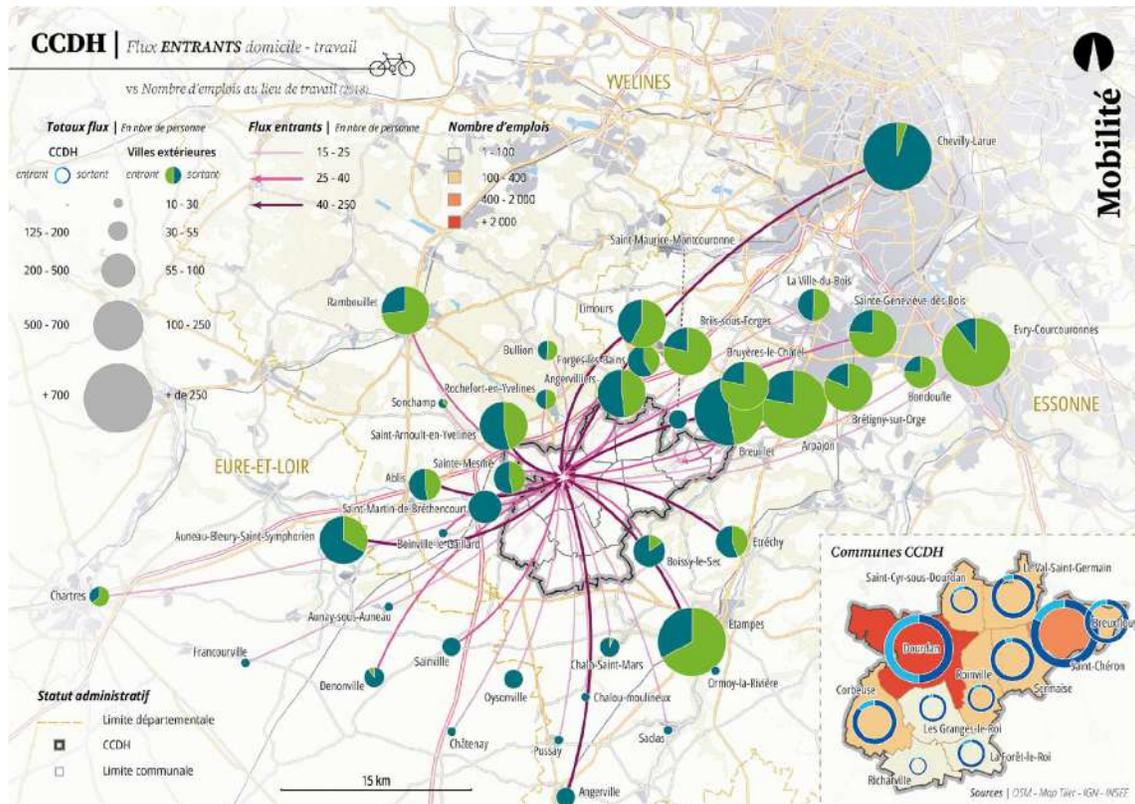


Les pôles générateurs du territoire sont identifiés selon plusieurs catégories, notamment les équipements scolaires, les services (les commerces de centre-ville, les supermarchés, les hôtels et gares) et services de santé (le centre hospitalier et l'Ehpad), les principaux sites culturels et de loisirs (le centre aquatique, le château de Dourdan, les gymnases et équipements sportifs, les salles des fêtes et polyvalentes, les médiathèques, bibliothèques et centres culturels, l'Abbaye de Notre-Dame de l'Ouye) et enfin les zones d'activités (l'éco-parc de Vaubesnard, le parc économique Lavoisier, le parc d'activités de la Belette, le parc d'activités La Beaurepaire, le parc d'activités de Marly, le parc de Mesnil Grand, le parc de La Junière).



La Communauté de Communes du Dordannais en Hurepoix compte 6 391 personnes scolarisées, dont l'âge est de 2 ans et plus, selon les données de l'INSEE. Sur ces personnes scolarisées, 3 615 le sont dans leur communes de résidences. La Communauté de Communes du Dordannais en Hurepoix regroupe en son territoire 25 établissements scolaires dont 20 établissements d'enseignements primaires (comprenant les écoles maternelles et élémentaires, privés et publics), 3 collèges, 2 lycées dont 1 lycée professionnel.

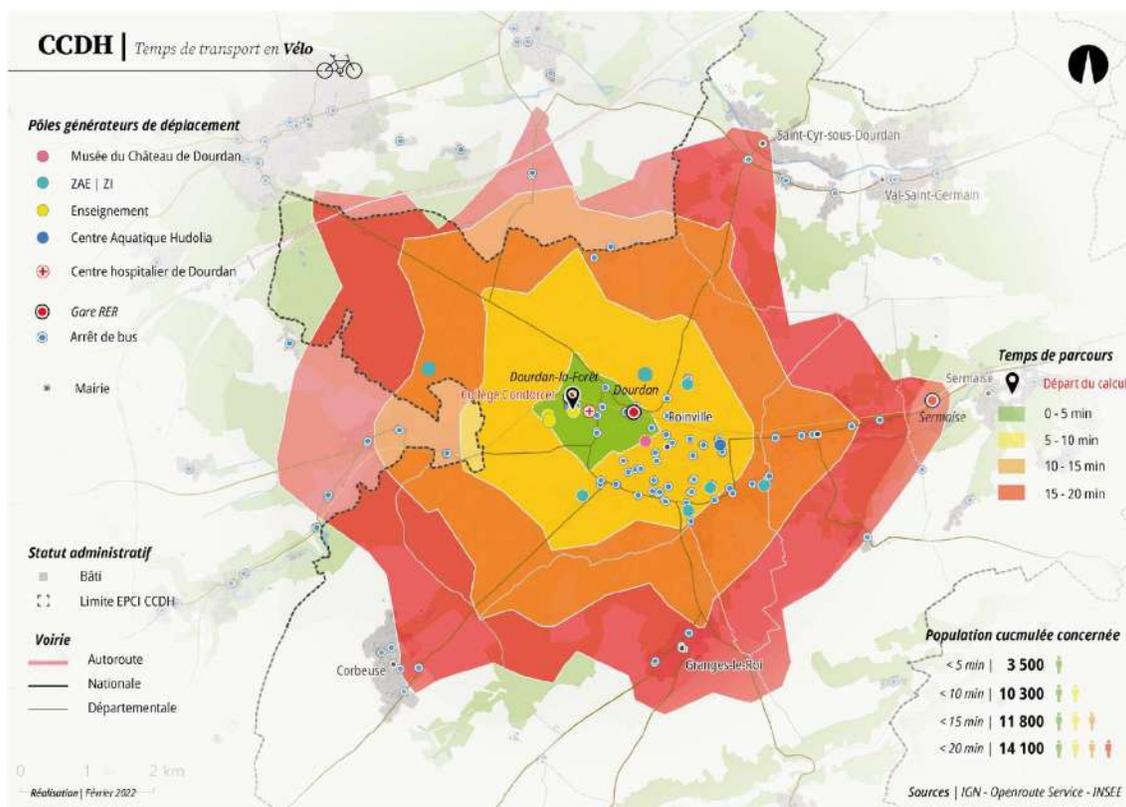
### 1.2.3. Déplacements domicile-travail



Sur les communes du territoire intercommunal, seule la ville de Dourdan dispose d'un ratio flux entrants  $\leftrightarrow$  flux sortants à l'équilibre. Pour toutes les autres communes, le constat est le même ; il y a plus d'habitants qui quittent le territoire pour des déplacements domicile – travail que de flux entrants. Une observation extrêmement marquée sur certains territoires : les Granges-le-Roi, le Val-Saint-Germain, Roinville, Richarville et Sermaise.

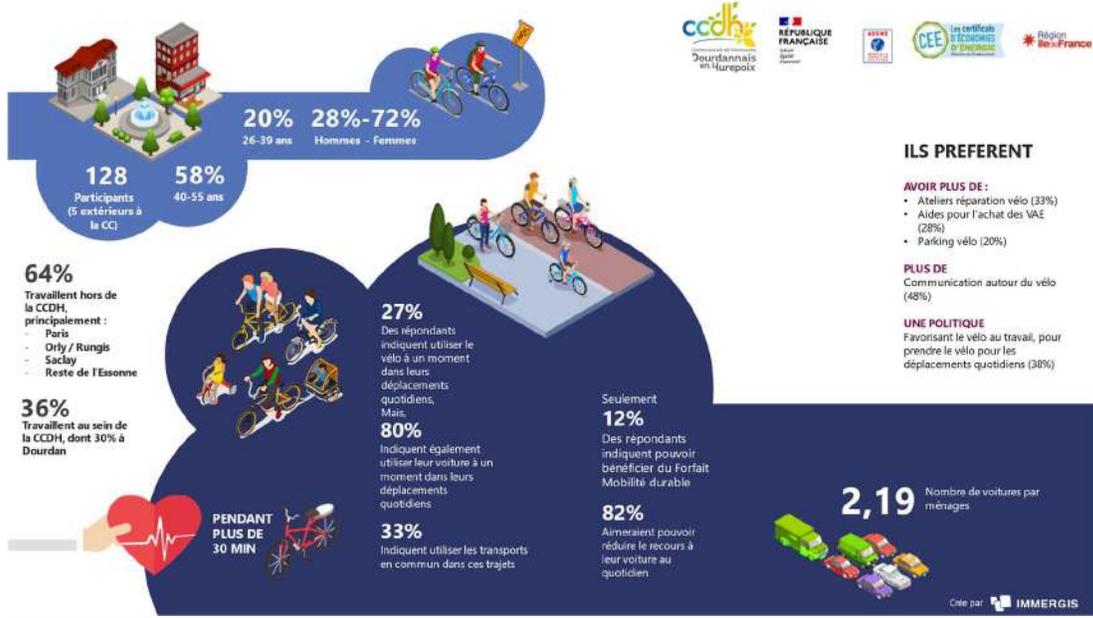
Cela s'explique par le fait que l'indice de concentration de l'emploi (ICE) est inférieur à 100 dans toutes les communes de l'EPCI, mis à part Dourdan. Les communes d'où proviennent la majorité des flux sortants sont Auneau-Bleury-Saint-Symphorien, Angerville, Chevilly-Larue et Breuilleville. C'est très largement vers Dourdan que se dirigent ces déplacements domicile-travail à destination du territoire intercommunal.

## 1.2.4. Offre de mobilité et potentiel de report modal

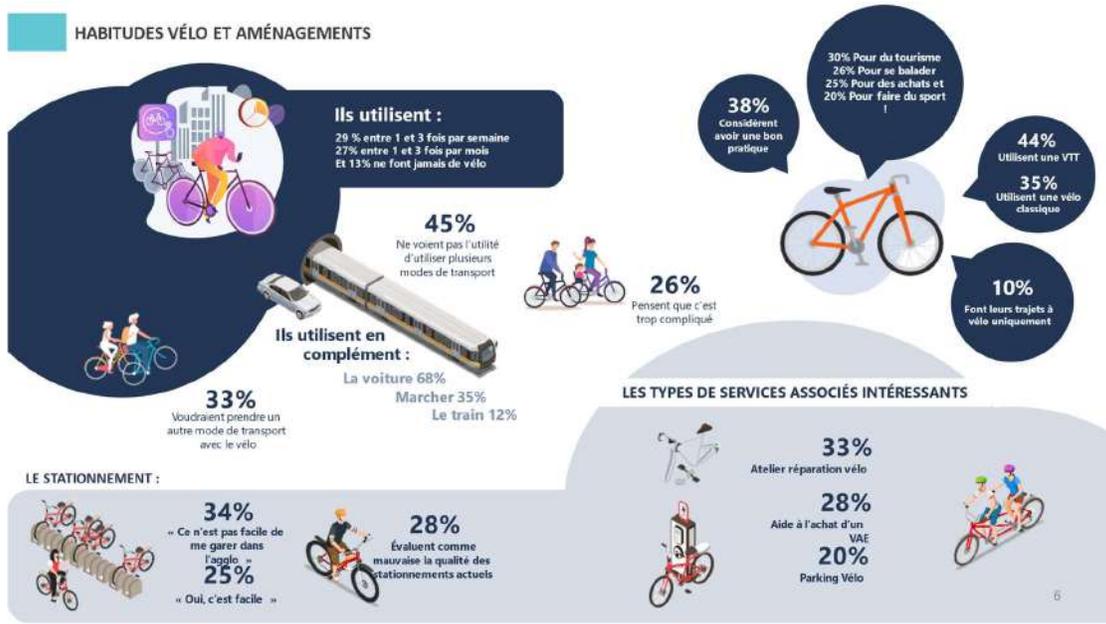


Les principaux pôles générateurs, de la Communauté de Communes du Dourdannais en Hurepoix, se situent principalement dans la commune de Dourdan. Ainsi, les principaux pôles générateurs doivent être accessibles aux habitants de cette commune et des communes limitrophes en moins de 20 minutes à vélo. Il faut souligner que la durée moyenne d'un déplacement à vélo étant estimé à 16 minutes. Le collège Condorcet à Dourdan permet de se représenter la situation dans le centre de la commune de Dourdan mais aussi dans la Communauté de communes. Le travail autour des établissements scolaires de la commune, et plus généralement, des communes de la CCDH, doit donc porter sur des déplacements sécurisés de courte distance à l'intérieur même des communes, ou entre les différentes zones urbanisées de ces dernières. Ce travail est nécessaire pour espérer une augmentation marquée de la part modale.

## 1.2.5. Attente des cyclistes



## HABITUDES VÉLO ET AMÉNAGEMENTS



## 2. Renforcer et valoriser le réseau cyclable du territoire

### 2.1. Définir un modèle de gouvernance de l'aménagement du réseau

Date de début de l'action : 2024

Durée prévisionnelle : 10 ans

Date de fin : 2034

#### 2.1.1. Descriptif de l'action

L'action repose sur la définition du montage financier, des opérations et des acteurs qui y contribuent concernant la mise en place des aménagements sur le futur réseau cyclable de la Communauté de communes. L'intérêt de cette démarche est d'avoir une vue d'ensemble des différents porteurs qui participent à l'élaboration du réseau cyclable.

	Linéaire de réseau concerné (en ml)	Coût global estimé (H.T.)
Hors agglomération	10,8 km	1 745 808€
En agglomération	21,8 km	3 814 387€
<b>TOTAL GENERAL</b>	<b>32,7 km</b>	<b>5 560 195€</b>

Sur le réseau structurant, la région Ile-de-France finance jusqu'à 550€/ml, dans la limite de 50% du coût de l'aménagement répondant aux critères du CEREMA, vers des équipements d'intérêt communautaire notamment vers une gare, un lycée ou un pôle de centralité. En ce qui concerne le département de l'Essonne, le financement sera défini selon leur Plan vélo à venir.

Selon la gouvernance retenue par la Communauté de Communes du Dourdannais en Hurepoix les coûts estimés sont les suivants :

- sur le réseau structurant prioritaire hors agglomération, la région peut subventionner à 50%, c'est-à-dire à hauteur de 872 904€. En attendant la position du département sur ces questions, la part estimée de la Communauté de Communes du Dourdannais en Hurepoix serait au maximum de 872 904€.
- sur le réseau structurant prioritaire en agglomération, la région peut subventionner à 50%, c'est-à-dire à hauteur de 1 907 193€. La Communauté de communes du Dourdannais en Hurepoix devrait financer 30% de ces aménagements, à hauteur de 1 144 316€. L'objectif est que les communes de la collectivité aient un reste à charge de 20%, soit 762 877€.

	Linéaire de réseau concerné (en ml)	Coût global estimé (H.T.)
Hors agglomération*	62 km	6 230 422€
<i>Structurant (phase 1)</i>	10,8 km	1 745 808€
<i>Secondaire (phase 2)</i>	16,2 km	2 863 942€
<i>Tertiaire (phase 3)</i>	34,9 km	1 620 672€

<b>En agglomération*</b>	<b>53,3 km</b>	<b>6 734 347€</b>
<i>Structurant (phase 1)</i>	21,8 km	<b>3 814 387€</b>
<i>Secondaire (phase 2)</i>	17,2 km	<b>2 099 213€</b>
<i>Tertiaire (phase 3)</i>	14,1 km	<b>820 747€</b>
<b>TOTAL GENERAL</b>	<b>115 km</b>	<b>12 964 769€</b>

L'ensemble des 115km de linéaires d'aménagements cyclables comprend des voiries départementales et communales. Il semble pertinent de rappeler que les opérations d'aménagements cyclables sont financées à hauteur de 50% maximum des dépenses subventionnables et que les opérations d'apaisement de la circulation sont financées, quant à elle, à hauteur de 30% maximum des dépenses subventionnables. Enfin, l'étude de faisabilité et d'avant-projet pour la création d'un ouvrage d'art dédié aux vélos ou d'aménagements liés à la sécurité des cyclistes aux intersections sont des opérations financées à hauteur de 50% des dépenses subventionnables.

### 2.1.2. Objectifs

L'objectif de définir un modèle de gouvernance est de mobiliser une certaine diversité d'acteurs aux compétences domaines et modes d'intervention complémentaires sur un même plan de l'aménagement du réseau cyclable. De ce fait, l'objectif est de mobiliser les différents acteurs qui porteront le projet, notamment sur les 21,8 kilomètres d'aménagements nouveaux en agglomération, ainsi que les 10,8 kilomètres d'aménagements nouveaux hors agglomération qui composent le réseau structurant du schéma cyclable. Cette mobilisation nécessitera des conventionnements avec les autorités compétentes sur les différents niveaux de voirie.

### 2.1.3. Publics cibles

Plusieurs acteurs vont être impliqués à des degrés différents selon de nombreuses modalités. Ainsi, la Communauté de Communes du Dourdannais en Hurepoix sera porteuse d'une partie du financement du réseau cyclable. Dans un premier temps, en agglomération, sera mis en place un fond de concours intercommunal, puis selon les financements de l'Etat, de la région et du département, le reste à charge de la commune pourra être de 20%.

Dans un second temps, hors agglomération le département ainsi que la commune où se porte l'aménagement peuvent porter le projet. La Communauté de communes à un reste à charge de 20% minimum de financement de l'aménagement.

### 2.1.4. Evaluation qualitative

#### 2.1.4.1. Clés de réussite

L'une des clés de réussite est la coordination entre les différents acteurs notamment le département, la Communauté de Communes et les communes.

#### 2.1.4.2. Points de vigilance

Le point de vigilance qui peut être pertinent de mettre en exergue est la mise en place d'une gouvernance pour le suivi des actions et l'entretien des équipements réalisés.

#### 2.1.4.3. Pistes d'amélioration

Il peut être intéressant de poursuivre la cohésion entre les acteurs afin de fluidifier les échanges futurs entre ces différentes entités.

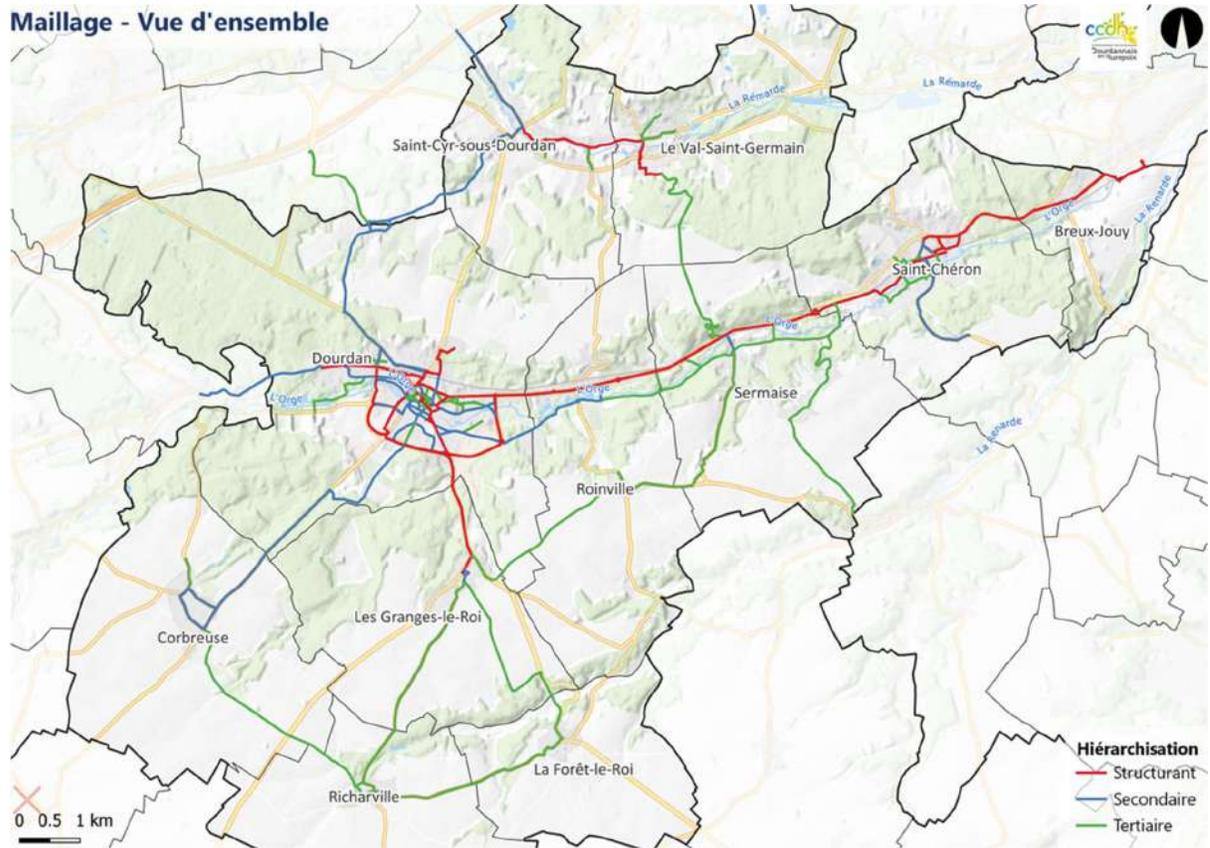
## 2.2. Développer un réseau intercommunal sécurisé

Date de début de l'action : 2024-2025

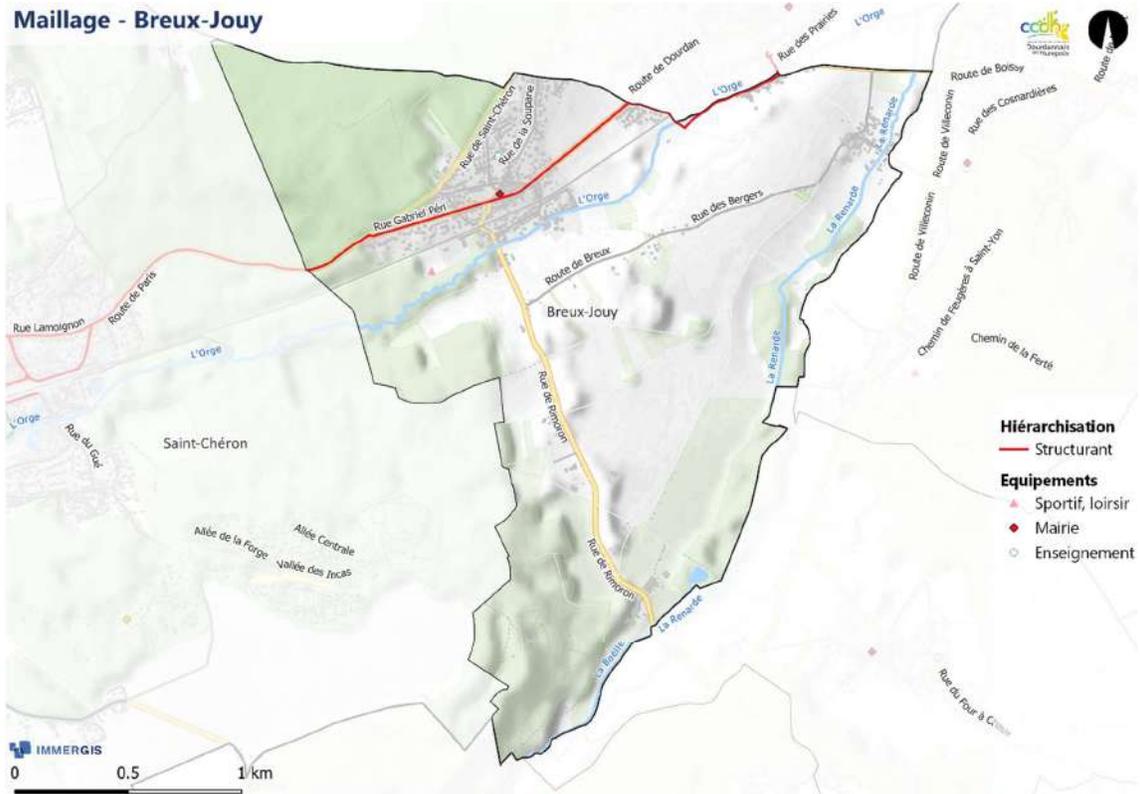
Durée prévisionnelle : 10 ans

Date de fin : 2034-2035

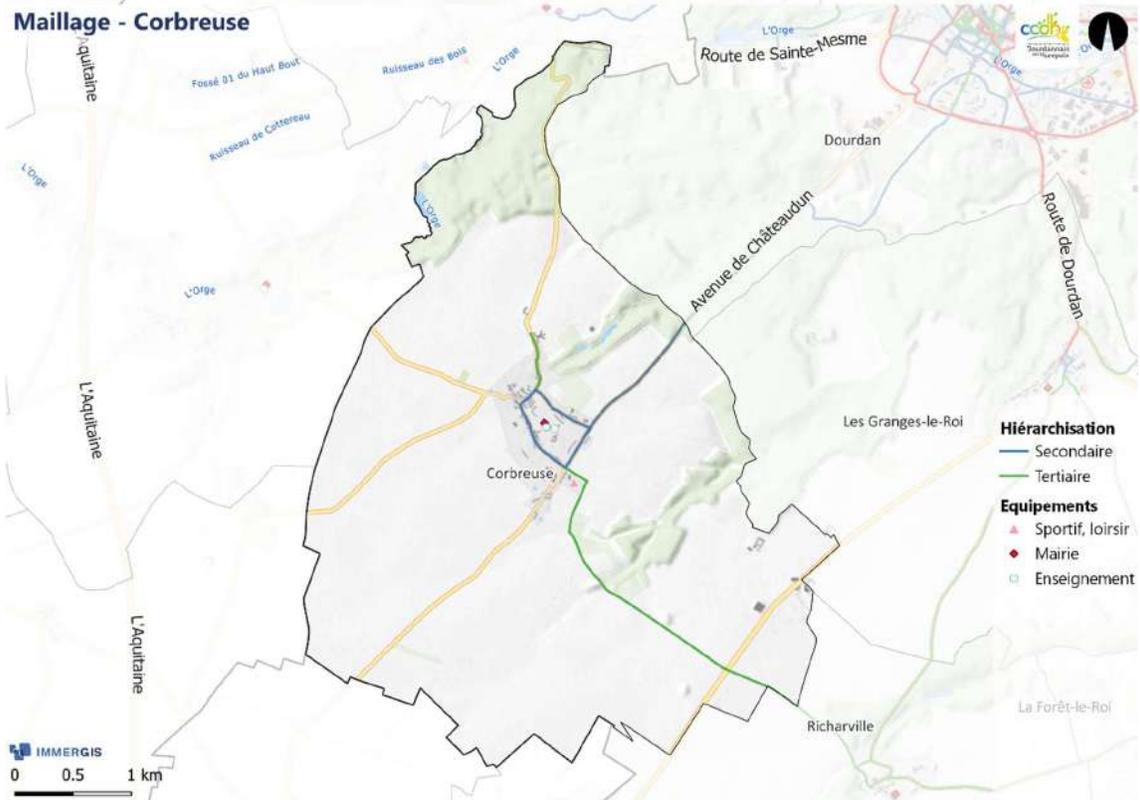
## Maillage - Vue d'ensemble



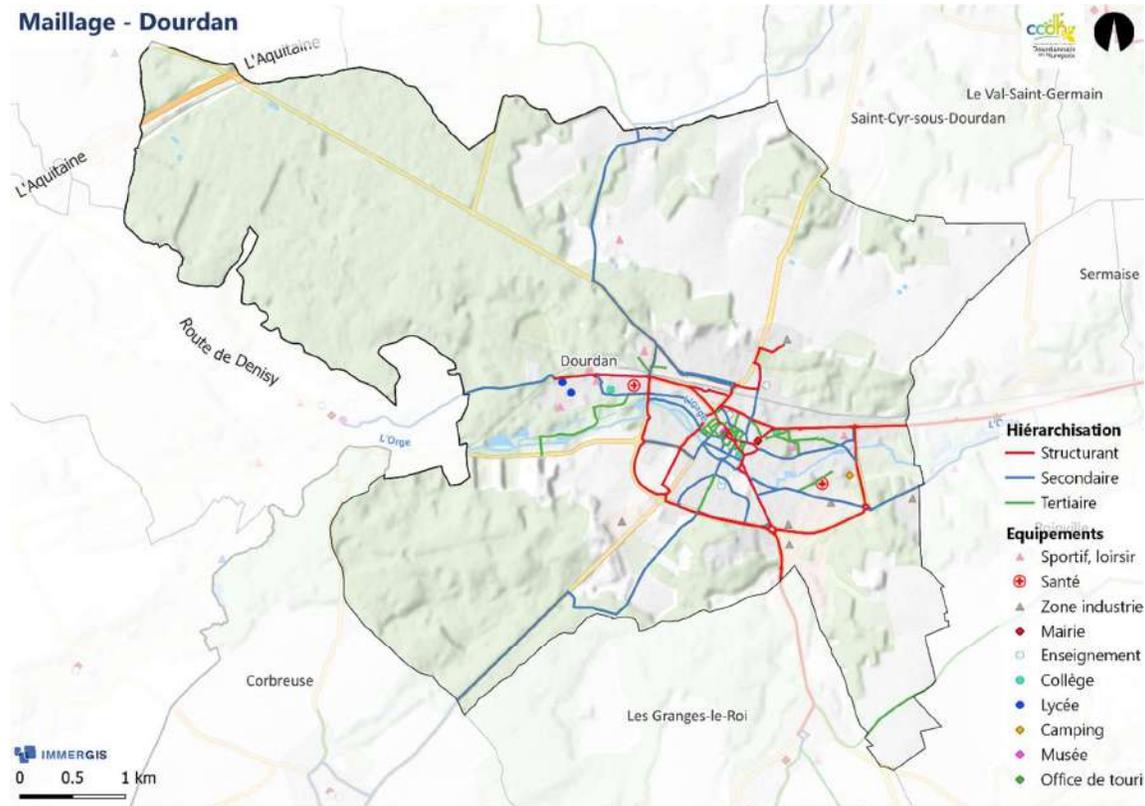
## Maillage - Breux-Jouy



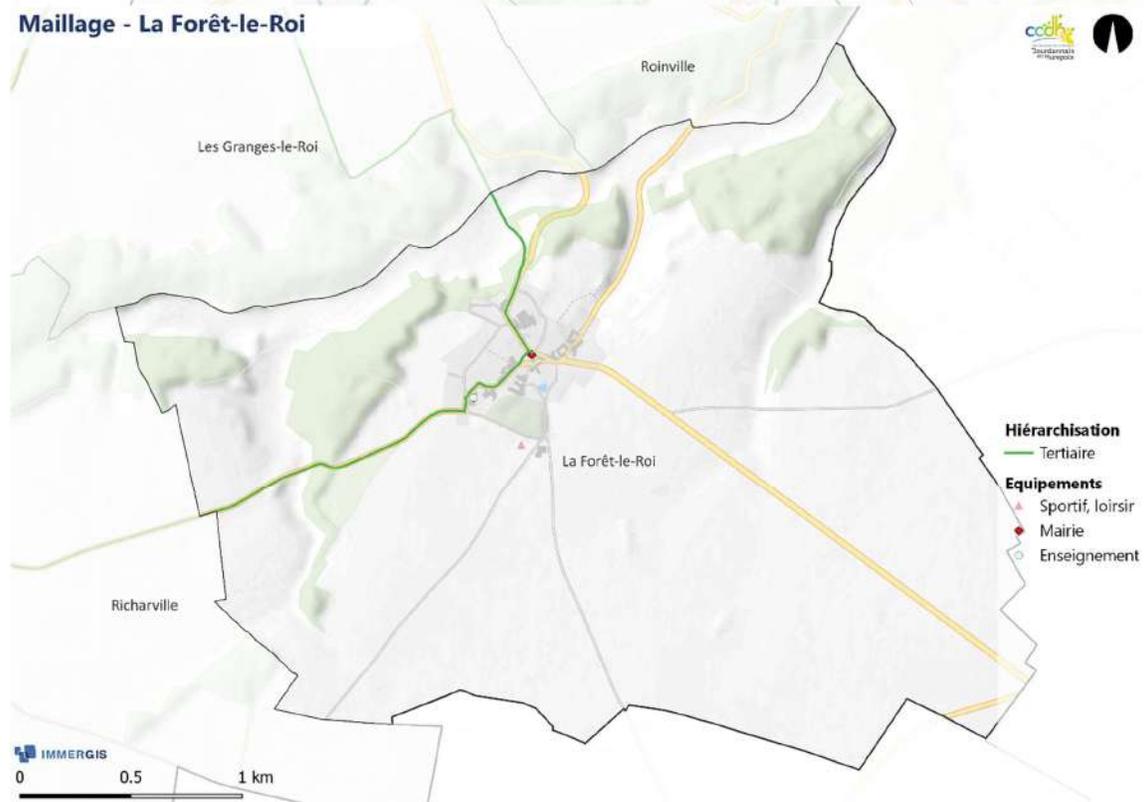
## Maillage - Corbreuse



## Maillage - Dourdan



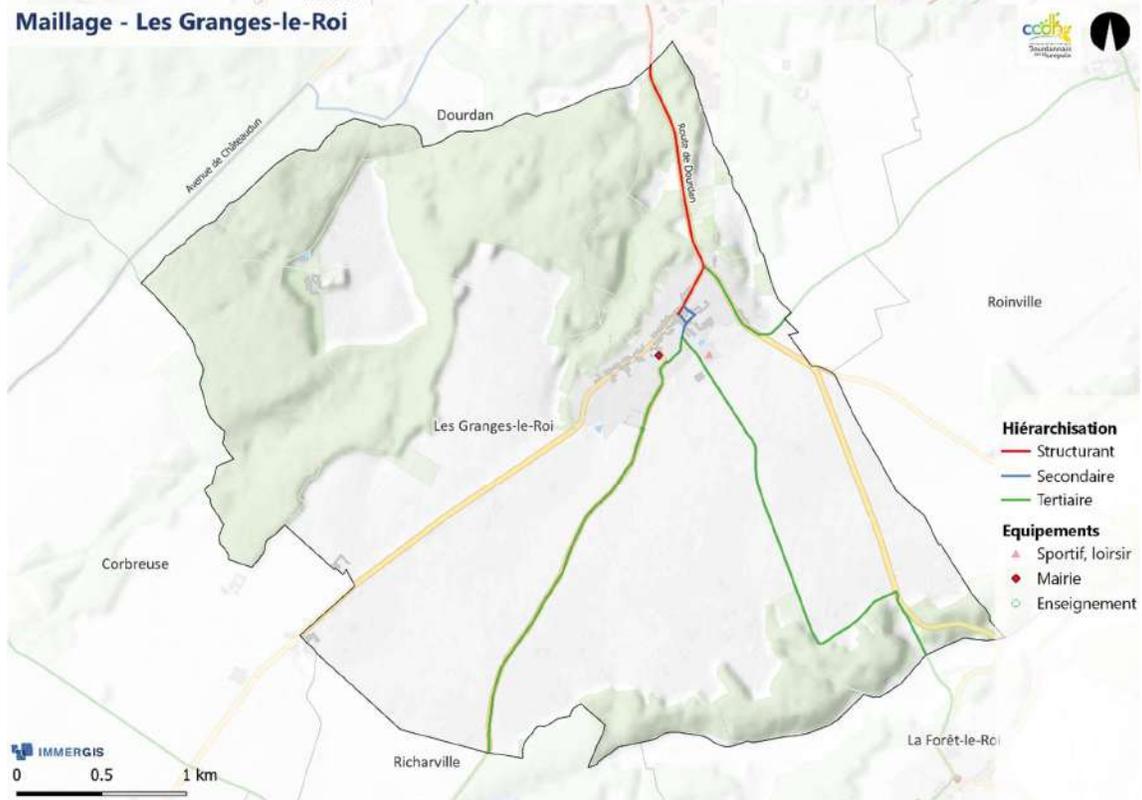
## Maillage - La Forêt-le-Roi



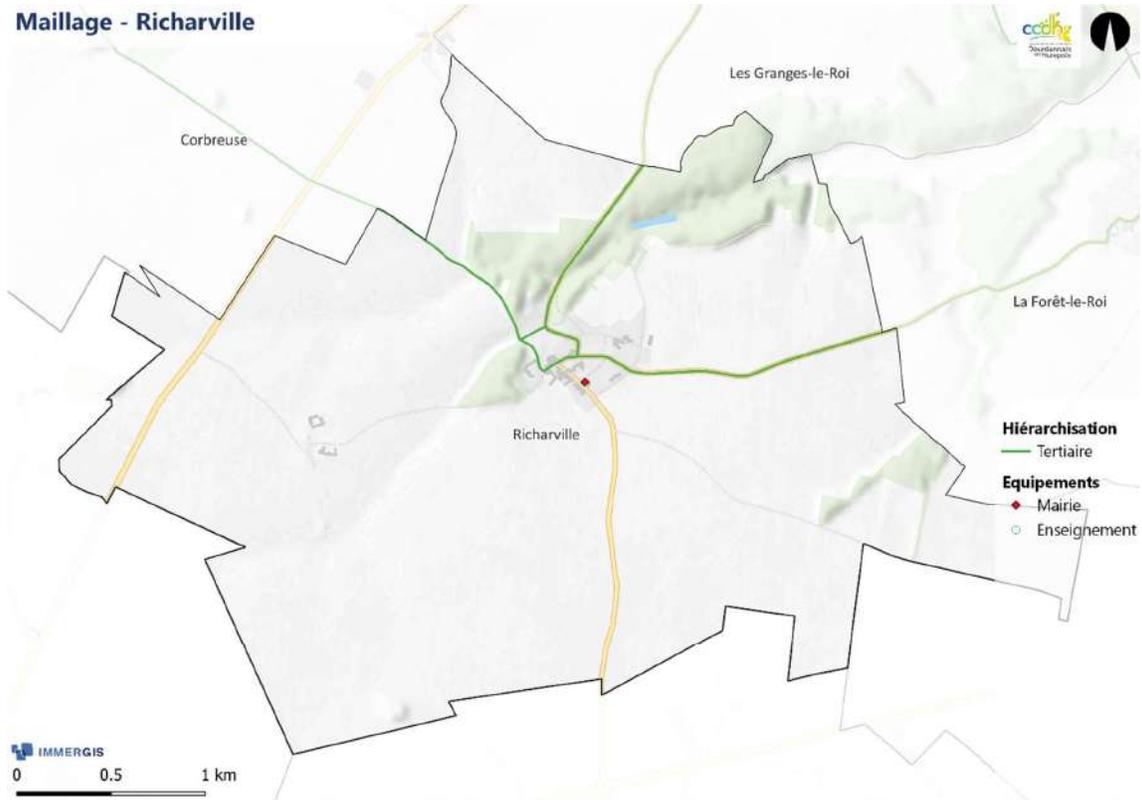
## Maillage - Le Val-Saint-Germain



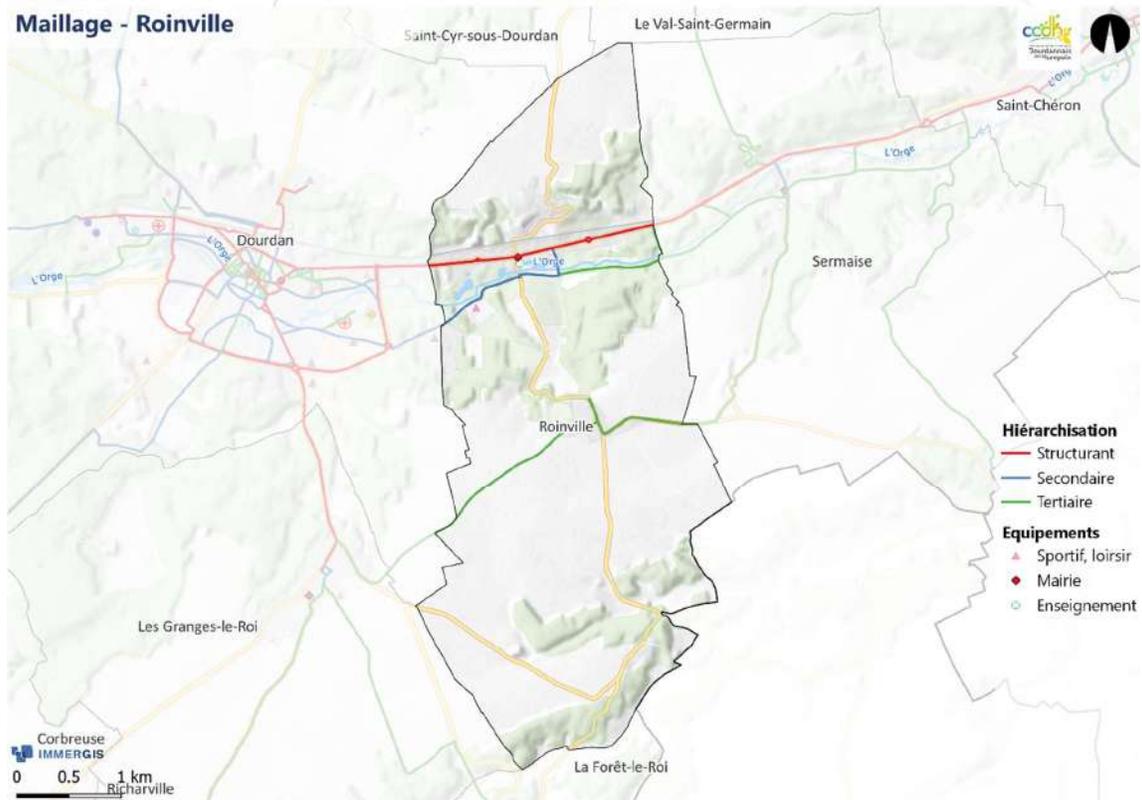
## Maillage - Les Granges-le-Roi



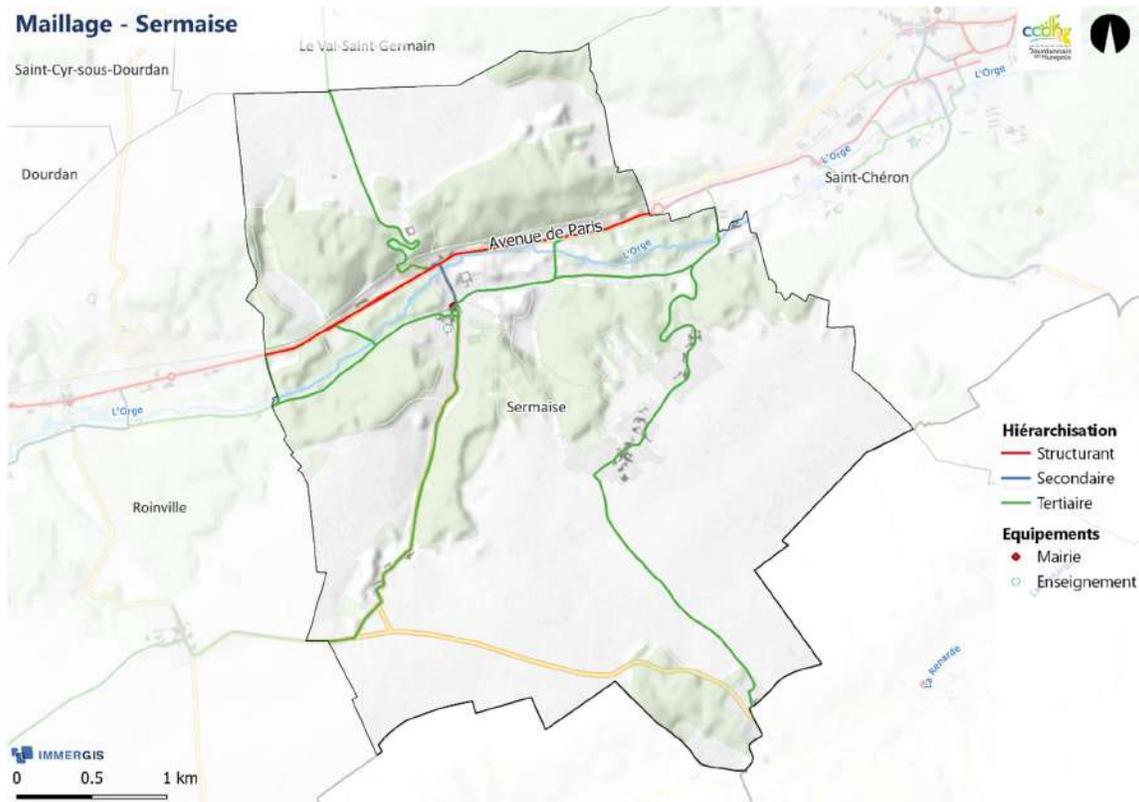
## Maillage - Richarville



## Maillage - Roinville







### 2.2.1. Descriptif de l'action

Le développement d'un réseau intercommunal sécurisé repose sur l'élaboration d'un réseau cyclable connectant l'ensemble des communes de la Communauté de communes sur le principe d'aménagements proposés en accord avec les recommandations du CEREMA (Centre d'Etudes et d'expertise sur les Risques, l'Environnement, la Mobilité et l'Aménagement). Les principaux aménagements proposés sur le réseau intercommunal sont des aménagements en site propre, c'est-à-dire, séparés de la chaussée, à l'écart du trafic automobile, notamment les voies vertes et les pistes cyclables.

### 2.2.2. Objectifs

L'objectif de cette démarche est de créer un réseau cyclable intercommunal qui réponde à un besoin en mobilités actives sur le territoire. Plusieurs éléments vont être mutualisés afin de répondre à cet objectif. L'idée est de pouvoir, à partir des aménagements cyclables existants et des régimes de priorité et d'apaisement de voirie existants, construire un réseau cyclable en reliant, à la fois les communes entre elles, mais également les équipements structurants du territoire entre eux, notamment les bassins de population avec les différents lieux d'intermodalité (gares ferroviaires, aire de covoiturage), les bassins d'emploi (les zones d'activités, zones commerciales et zones industrielles) et les équipements d'intérêt communautaires (scolaire, santé, loisirs). Il semble pertinent, à travers ce maillage du territoire, de mutualiser différents enjeux.

### 2.2.3. Publics cibles

La Communauté de Communes du Dourdannais en Hurepoix et le bureau d'études ont travaillé en commun pour réaliser ce schéma cyclable à destination des habitants de la collectivité afin que ces derniers puissent avoir les outils et infrastructures nécessaires pour effectuer un report modal dans leurs déplacements. Il s'agit de viser avant tout les déplacements du quotidien : domicile-travail, le cas échéant en rabattement vers les gares du réseau ferroviaire et la gare autoroutière, établissements d'enseignements de tous niveaux, pôles de centralité (zones d'activités, commerces, etc.)

### 2.2.4. Evaluation qualitative

#### 2.2.4.1. Clés de réussite

Le réseau cyclable intercommunal a été construit par rapport à la réalité socio-démographique du territoire. Il s'est également appuyé sur plusieurs données notamment les flux des étudiants et des actifs à travers la Communauté de communes ainsi que les données de trafic et d'accidentologie sur la voirie afin de traiter les différents points de vigilance du territoire.

Cette phase de diagnostic a permis l'élaboration d'un maillage cyclable avec des propositions d'aménagements qui sont en accord avec les différentes recommandations du CEREMA.

#### 2.2.4.2. Points de vigilance

Plusieurs points de vigilance ont été mis en exergue dans le cadre du développement du réseau cyclable, notamment l'accidentologie sur le territoire, ainsi que les différents axes routiers qui semblaient dangereux de par la vitesse et le flux du trafic routier. Les aménagements cyclables existants ont également été analysés afin de résorber les discontinuités des itinéraires cyclables et traiter les éventuels conflits entre piétons et vélos. De plus, nous pouvons citer que le suivi des actions, notamment l'entretien des aménagements cyclables et des services vélos qui sont sous la responsabilité du département, constituent un point de vigilance important.

#### 2.2.4.3. Pistes d'amélioration

Les aménagements proposés répondent aux recommandations du CEREMA.

Ils permettent de structurer les liaisons intercommunales par des aménagements structurants, la plupart en site propre, ce qui tend à rendre la pratique du vélo confortable et sécurisante sur ces nouveaux axes.

### 2.3. Mailler les communes afin de faciliter les déplacements locaux

Date de début de l'action : 2024-2025

Durée prévisionnelle : 10 ans

Date de fin : 2034-2035

#### 2.3.1. Descriptif de l'action

Il semble pertinent de rappeler que le maillage intercommunal sur le territoire prend la dénomination de « maillage structurant », de ce fait, le maillage au sein des communes, pour des déplacements plus locaux (entre différents hameaux d'une même commune par exemple), quant à lui prend la dénomination de « maillage secondaire » ou « maillage tertiaire ». L'idée qui sous-tend ces différentes dénominations et de permettre de hiérarchiser le futur réseau cyclable. Les principaux aménagements proposés sur le réseau communal sont des aménagements sur chaussée partagée, c'est-à-dire que l'aménagement cyclable n'est pas séparé de la chaussée voiture. La matérialisation des contre-sens cyclables, des vélorues dans les zones 30 et de rencontre, l'apaisement des centres-villes en général, les bandes cyclables et les Chaussée à Voie Centrale Banalisée est estimé à 7 404 574€ H.T. Les aménagements inscrits au schéma sur le réseau secondaire et tertiaire sont donnés à titre indicatif aux communes afin de guider ces dernières dans leur réalisation. La Communauté de Communes du Dourdannais en Hurepoix n'assume sur ces derniers qu'un rôle de soutien en ingénierie et dans le montage des financements.

#### 2.3.2. Objectifs

L'objectif à travers ce maillage plus fin du territoire est de permettre de rattacher des bassins de vie au réseau structurant, ce qui permet de favoriser le report modal sur l'ensemble du territoire, en de rendre accessible à tous la pratique du vélo y compris pour les très courts trajets du quotidien.

#### 2.3.3. Publics cibles

L'un des enjeux de ce maillage local est d'offrir aux habitants de la Communauté de communes, un réseau qui soit structuré de façon à permettre à ces derniers de pouvoir accéder à leurs lieux de travail, d'enseignement et leurs services de proximité en sécurité, avec des retombées positives sur l'apaisement de la circulation pour tous les usagers des modes doux.

#### 2.3.4. Evaluation qualitative

##### 2.3.4.1. Clés de réussite

L'un des atouts de ce maillage au sein des communes et qu'il a été réalisé en pleine compréhension des attentes des habitants du territoire, à travers l'enquête en ligne diffusée par le bureau d'études, ainsi que les différents échanges avec le milieu associatif spécialisé dans le domaine du vélo et dans le domaine environnemental, afin d'avoir une représentation plutôt exhaustive des besoins.

##### 2.3.4.2. Points de vigilance

En ce qui concerne les points de vigilance de ce maillage local, certains itinéraires locaux, de par leurs définitions, ne sont pas des liaisons d'intérêt communautaire, de ce fait, les aménagements cyclables proposés sur ces itinéraires locaux relève de la signalétique pour porter l'attention des automobilistes et des cyclistes contrairement aux liaisons d'intérêt communautaire qui elles sont caractérisés par des aménagements plus sécurisants, du fait également du nombre de cycliste souhaité.

### 2.3.4.3. Pistes d'amélioration

Il peut être pertinent d'offrir aux habitants (hors associations constituées) la possibilité de participer à la réflexion des prochains aménagements cyclables sur leurs communes.

## 2.4. Mise en place d'une signalisation directionnelle et d'un jalonnement spécifique

Date de début de l'action : 2025

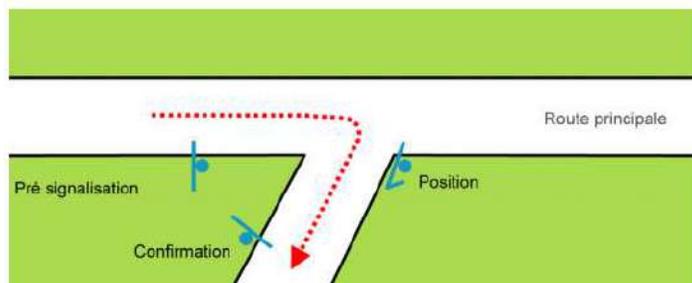
Durée prévisionnelle : 10 ans

Date de fin : 2035

### 2.4.1. Descriptif de l'action

Le maillage cyclable proposé sur l'ensemble de la Communauté de Communes Dourdan en Hurepoix, s'accompagne d'une mise en place de signalisation directionnelle afin d'accompagner et guider les usagers. Les coûts de jalonnement sont calculés à partir des recommandations d'installation de la signalétique « Dv ». L'implantation et le coût de la signalisation directionnelle sur le réseau structurant est intégrée aux coûts des itinéraires. Dans un premier temps, sur le réseau structurant, il a été décompté 333 mâts pour un total de 133 200€. Dans un second temps, sur le réseau secondaire et tertiaire, il a été décompté 332 mâts pour un total de 132 800€. Il semble intéressant de noter que le jalonnement peut être subventionné à hauteur de 50% par la Région Ile de France, dans la limite de 50€/ml.

	Mentions et kilométrages	Simplifié	
Pré-signalisation	 Dv 43a	 Dv 43c	 Dv 43d
Position	 Dv 21a	 Dv 21c	
Confirmation	 Dv 51		



### 2.4.2. Objectifs

Le jalonnement des itinéraires cyclables a pour objectif d'orienter les cyclistes de leurs bassins de vie vers les pôles générateurs de flux. Il semble important de rappeler que le report modal peut s'effectuer plus efficacement si les aménagements cyclables sont de qualités et si ces derniers sont accompagnés d'un écosystème vélo, dont le jalonnement, le stationnement, les services entre autres font partie. La signalisation directionnelle permet également aux cyclistes d'anticiper les carrefours complexes ou à risque, notamment les traversées d'axe fréquenté pas un flux important de voiture, afin de sécuriser la pratique cyclable.

### 2.4.3. Publics cibles

La mise en place d'une signalisation directionnelle et d'un jalonnement sur l'ensemble du territoire permet, aux habitants qui souhaiteraient utiliser le vélo comme mode de déplacement, d'avoir des points de repère sur leurs itinéraires afin de conforter leurs nouvelles pratiques.

## 2.4.4. Evaluation qualitative

### 2.4.4.1. Clés de réussite

L'un des atouts de ce plan de jalonnement et qu'il a été réalisé en pleine compréhension des attentes des habitants du territoire, à travers l'enquête en ligne diffusée par le bureau d'études, ainsi que les différents échanges avec le milieu associatif spécialisé dans le domaine du vélo et dans le domaine environnemental, afin d'avoir une représentation plutôt exhaustive des besoins.

### 2.4.4.2. Points de vigilance

L'entretien de la signalisation directionnelle reste un point de vigilance à mettre en avant afin d'assurer la bonne tenue du jalonnement.

### 2.4.4.3. Pistes d'amélioration

Il peut être pertinent d'offrir aux habitants (hors associations constituées) la possibilité de participer à la réflexion des prochains plan de jalonnement sur leurs communes.

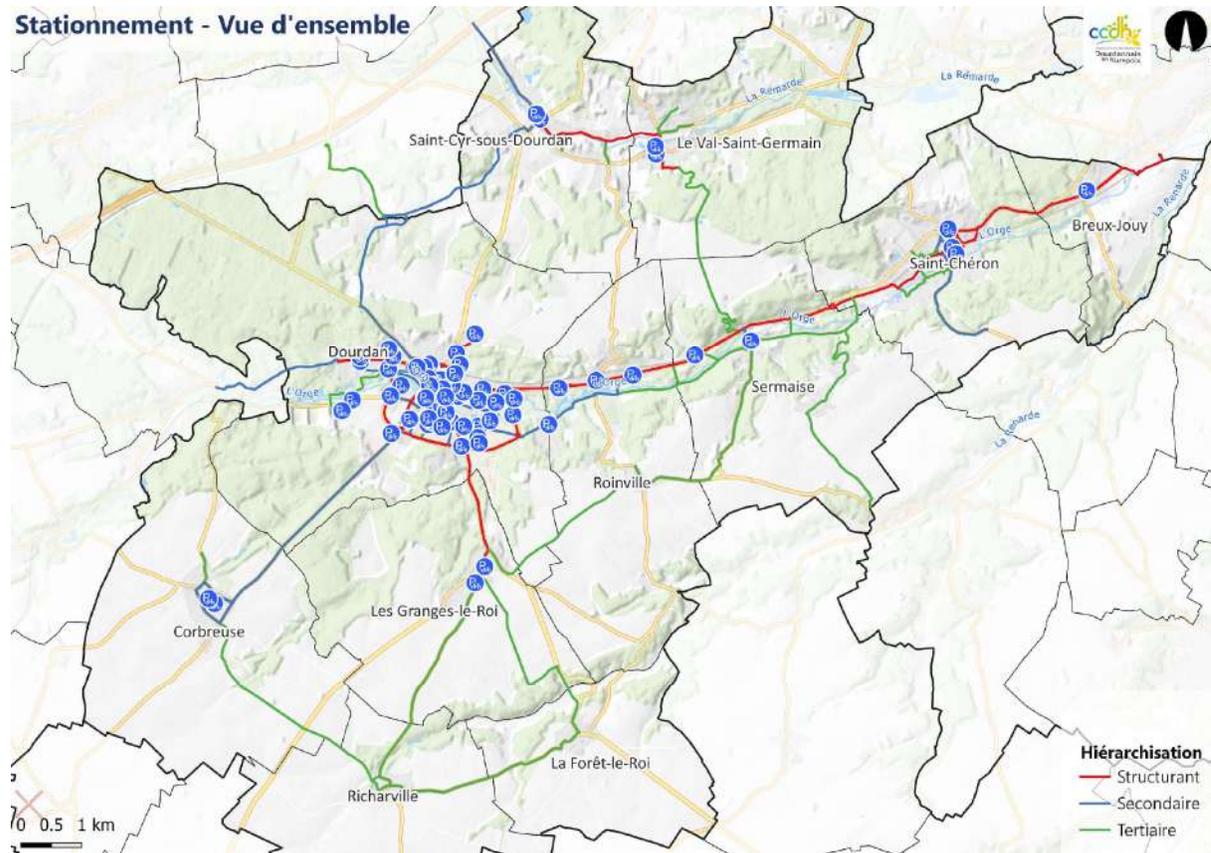
## 2.5. Renforcer l'offre de stationnement cyclable

Date de début de l'action : 2025

Durée prévisionnelle : 10 ans

Date de fin : 2035

### Stationnement - Vue d'ensemble





	Nombre de places	Nombre de places cargo	Prix H.T./place	Prix par type de stationnement
Abri	62	16	500€	39 000€
Arceaux	384	78	110€	50 820€
Consignes sécurisées	120	4	1 500€	186 000€
<b>Total</b>	<b>566</b>	<b>98</b>	<b>/</b>	<b>275 820€</b>

### 2.5.1. Descriptif de l'action

Le déploiement d'une offre de stationnement permet de conforter la pratique cyclable et renforce l'écosystème vélo autour des aménagements cyclables. Il peut être intéressant de noter que l'offre de stationnement peut être financée à hauteur de 50% maximum des dépenses subventionnables.

### 2.5.2. Objectifs

Le déploiement d'une offre de stationnement cyclable a pour objectif de renforcer les équipements et/ou pôles générateurs de flux, en stationnement vélos. Un travail de diagnostic a été réalisé afin d'avoir un aperçu des stationnements vélos déjà existants et de renforcer les sites qui en sont démunis. C'est pourquoi 566 stationnements supplémentaires sont envisagés sur la Communauté de Communes du Dourdannais en Hurepoix notamment sur les sites d'intérêt communautaire, les espaces de santé et les espaces de loisirs (notamment le stade Maurice Gallais, le parc Lejars-Rouillon). Les lieux d'intermodalité ont également été renforcés par du stationnement cyclable, c'est le cas de la gare de Sermaise et Dourdan avec 80 places au total sur les gares de Dourdan, en lien avec les aménagements portés et prévus par IDFM et Gares&Connexions.

Il a également été pertinent de renforcer les stationnements existants notamment en transformant progressivement les pinces roues en arceaux notamment autour des mairies, des établissements scolaires et des espaces sportifs. Au total, nous pouvons dénombrer 384 places sur arceaux, pour un coût avoisinant les 50 820€ et 62 places avec un abri vélo, pour un coût avoisinant les 39 000€.

### 2.5.3. Publics cibles

L'ensemble des cyclistes est concerné par le renforcement de l'offre de stationnement cyclable. De manière générale, l'ensemble des habitants de la Communauté de communes peut se rendre compte des stationnements vélos présents sur le territoire. L'idée est de permettre à ce public-là d'entrevoir la possibilité de report modal pour leurs déplacements du quotidien s'ils s'aperçoivent qu'un écosystème vélo est mis en place sur leurs itinéraires (aménagement cyclables, jalonnement, stationnement).

### 2.5.4. Evaluation qualitative

#### 2.5.4.1. Clés de réussite

L'une des clés de réussite du dimensionnement de l'offre de stationnement réside dans l'articulation de ce dernier avec le plan de stationnement des véhicules motorisés des communes (qui vient d'être voté pour la ville de Dourdan) mais également avec le plan de stationnement des autres acteurs qu'ils soient privés ou publics (hôpital, lycée, collège, SNCF).

#### 2.5.4.2. Points de vigilance

L'un des points de vigilance qu'il faut mettre en avant est l'entretien et l'intégration paysagère du stationnement, notamment au niveau du stationnement fermé, en particulier dans le périmètre patrimonial des communes..

#### 2.5.4.3. Pistes d'amélioration

Il peut être intéressant de mettre en place un suivi du taux de remplissage afin d'adapter le dimensionnement de l'offre.

Action	Objectifs	Acteurs
Définir un modèle de gouvernance de l'aménagement du réseau	Identifier les porteur et les différents acteurs qui vont financer les aménagements cyclables	Etat, région, département, IDFM Communauté de communes, Communes
Développer un réseau intercommunal sécurisé	Permettre l'interconnexion des différents polarités importantes du territoire avec des aménagements structurants	Département, Communauté de communes, Communes, associations
Mailler les communes afin de faciliter les déplacements locaux	Favoriser le report modal en mettant en place un réseau cyclable desservant les bassins de vies et leurs services de proximité	Département, Communauté de communes, Communes, associations
Mise en place d'une signalisation directionnelle et d'un jalonnement spécifique	Offrir une pratique cyclable confortable aux cyclistes et permettre de traiter les différentes intersections sur le territoire	Département, Communauté de communes, Communes, associations
Renforcer l'offre de stationnement cyclable	Accompagner les aménagements cyclables d'un écosystème vélo avec la possibilité pour les cyclistes de pouvoir stationner son vélo proche des pôles générateur de flux	IDFM et Gares&Connexions, Département, Communauté de communes, Communes, associations

*Légende tableau*

**Élément à mettre en avant**

La Communauté de Communes du Dourdannais en Hurepoix à la volonté de s'impliquer dans ce schéma y compris le cas échéant en réalisant elle-même une partie des travaux de la voirie, dans le cadre d'un conventionnement avec le département.

## 3. Développer des services favorisant la pratique quotidienne

### 3.1. Déployer des solutions de réparation et d'entretien des vélos

Date de début de l'action : 2025

Durée prévisionnelle : 10 ans

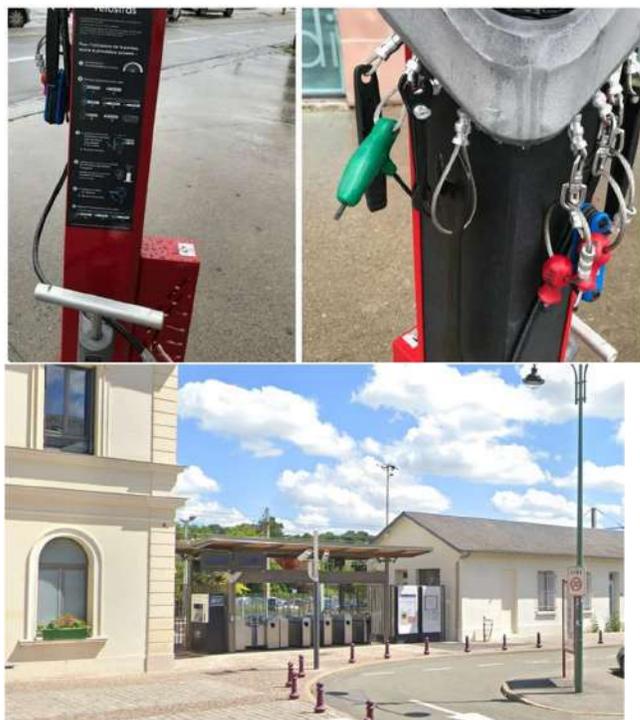
Date de fin : 2035

#### 3.1.1. Descriptif de l'action

Le déploiement des services favorisant la pratique cyclable permet d'offrir aux cyclistes la possibilité de réparer ou entretenir son vélo en dehors de leurs domiciles, ce qui peut être intéressant afin de répondre aux différentes difficultés qu'un cycliste peut rencontrer sur son itinéraire (crevaisin, pneu sous gonflés). Il semble important de rappeler que la création et/ou développement d'un service vélo peut être financée à hauteur de 50% maximum des dépenses subventionnables.

#### 3.1.2. Objectifs

L'objectif est de déployer 2 bornes en libre-service en expérimentation sur le réseau cyclable structurant afin d'identifier les potentiels et d'étudier l'usage du service. L'implantation se fait sur le réseau structurant sur les itinéraires réalisés en premier et sur le réseau dédié au tourisme également, notamment le château de Dourdan et la Plaine des Closeaux à Saint-Chéron. Le coût d'une borne est en moyenne chiffré autour de 1 250€ par borne. De plus, il semble intéressant de soutenir l'installation d'un réparateur en gare de Dourdan. Cette mesure vise également à soutenir le projet Petite Ville de Demain de la ville de Dourdan d'installer un réparateur vélo dans les locaux disponibles à la gare.



#### 3.1.3. Publics cibles

Le développement de ces services favorisant la pratique quotidienne a pour but de conforter l'utilisation du vélo pour les cyclistes du territoire. L'idée de mettre en place des services sur des lieux de tourisme permet également de toucher un public orienté vers du cyclotourisme.

#### 3.1.4. Evaluation qualitative

##### 3.1.4.1. Clés de réussite

L'une des clés de réussite de ce dispositif est la communication afin de faire connaître les lieux d'implantation de cet équipement auprès des habitants et des cyclistes.

#### **3.1.4.2. Points de vigilance**

Il semble intéressant de mettre en place un suivi des différentes bornes en libre-service sur le territoire, non seulement pour l'étude de l'usage du service mais également sur l'entretien de ce dernier.

#### **3.1.4.3. Pistes d'amélioration**

Le développement des autres services annexes qui peuvent être mis en place, notamment des bornes de comptage par exemple.

### **3.2. Déployer de nouveaux points de contact Véligo location**

Date de début de l'action : 2025

Durée prévisionnelle : 10 ans

Date de fin : 2035

#### **3.2.1. Descriptif de l'action**

L'idée est de déployer un service de location vélo (Vélo à Assistance Électrique et Vélo Cargo à Assistance Électrique) longue durée à destination des franciliens, afin de favoriser la pratique cyclable pour les habitants ne souhaitant pas « franchir le cap » d'acheter un vélo pour les déplacements du quotidien.

#### **3.2.2. Objectifs**

Le déploiement de ce dispositif vise à développer et favoriser la pratique cyclable. Ce service de location longue durée coûterait 40€/mois sur une durée de 6 mois de location. L'ensemble des franciliens peuvent s'inscrire en ligne ou « point de contact ». Cette mesure permet également la location de vélos-cargos pour 80€/mois mais avec une durée de location amoindrie, de 1 à 3 mois. Deux « points de contact » sont disponibles sur la Communauté de Communes du Dourdannais en Hurepoix, la poste de Dourdan et la poste de Saint-Chéron. L'idée serait de porter le déploiement de ce dispositif sur de nouveaux points de contact sur le territoire, notamment aux niveaux des mairies des communes non couvertes qui peuvent se rapprocher d'Île-de-France Mobilités pour se rendre « points de contact ». Ce dispositif implique la nécessité de mobiliser le personnel d'accueil de mairie sur ces nouvelles missions.

#### **3.2.3. Publics cibles**

L'ensemble des habitants de la Communauté de communes et plus généralement l'ensemble des franciliens, sont susceptibles d'être le public ciblé par ce dispositif. Le développement d'un service de location vélo longue durée, comme il a été cité ci-dessus, permet d'offrir aux potentiels nouveaux cyclistes, d'avoir un vélo pour effectuer leurs déplacements du quotidien sans avoir la contrainte de passer à l'acte d'achat d'un vélo, qui peut représenter une dépense non négligeable pour certains ménages.

#### **3.2.4. Evaluation qualitative**

##### **3.2.4.1. Clés de réussite**

L'une des clés de réussite de ce dispositif est la communication afin de faire connaître les lieux de « point de contact » sur l'ensemble du territoire, auprès des mairies, des habitants et des cyclistes afin de faire connaître le dispositif.

##### **3.2.4.2. Points de vigilance**

Le dispositif mis en place en 2019 compte un nombre limité de VAE et vélo cargo. Cependant, le nombre de vélos mis en place a évolué pour satisfaire la demande, notamment la mise en place de 500 vélos cargos supplémentaires mis à la location à l'été 2023.

##### **3.2.4.3. Pistes d'amélioration**

Il peut être intéressant de pérenniser ce dispositif pour différents types de vélo comme les VTT, VTC, vélo pliant, pour avoir une exhaustivité des profils de cycliste afin que chaque pratique du vélo soit représentée.

### **3.3. Soutenir l'équipement des jeunes en matériel sécurisé pour leur pratique du vélo**

Date de début de l'action : 2025

Durée prévisionnelle : 10 ans

Date de fin : 2035

### 3.3.1. Descriptif de l'action

Il semble pertinent d'apporter une aide aux jeunes qui souhaiteraient utiliser le vélo pour leur déplacement quotidien en communiquant sur les différents dispositifs qui peuvent être mobilisés dans l'acquisition d'un vélo, et également sur la mise à disposition de matériel cyclable.

### 3.3.2. Objectifs

L'idée serait de communiquer par différents canaux des actions à lever dont les habitants du territoire peuvent bénéficier, notamment l'aide régionale et l'aide nationale à l'achat de vélo classique et vélo à assistance électrique. En complément à ces subventions, la Communauté de Communes du Dourdannais en Hurepoix peut proposer une mise à disposition de matériels et d'équipements pour les jeunes dans les écoles du territoire et dans le cadre de leur formation au « Savoir rouler à vélo ». Le pack proposé pourrait se composer d'un ensemble d'équipement de base du cycliste, notamment d'un casque, d'un gilet réfléchissant et d'équipement lumineux. Un pack d'un coût de 70€ sur la communauté de communes reviendrait à environ 4 750€ annuels.

### 3.3.3. Publics cibles

Les écoles et les élèves qui y sont scolarisés sont le public ciblé par ce dispositif.

### 3.3.4. Evaluation qualitative

#### 3.3.4.1. Clés de réussite

Il semble intéressant de noter que l'une des clés de réussite réside dans la campagne de sensibilisation dès le plus jeune âge, ce qui permet de former des jeunes qui potentiellement continueront à faire du vélo dans la vie active. Par ailleurs, ce dispositif de distribution de matériel aux plus jeunes vient en complémentarité avec la formation du « Savoir Rouler A Vélo ».

#### 3.3.4.2. Points de vigilance

Le dispositif nécessite un travail d'explication et de sensibilisation important, qui est à accompagner avec la proposition d'équipements.

#### 3.3.4.3. Pistes d'amélioration

Ce dispositif d'équipé les plus jeunes en accessoires essentiels pour la pratique cyclable vient s'articuler avec le projet de prêt de vélo aux collégiens porté le département.

Action	Objectifs	Acteurs
Déployer des solutions de réparation et d'entretien des vélos	Expérimenter la mise en place de bornes en libre-service	Communauté de communes, communes, associations
Déployer de nouveaux points de contact Véligo location	Développer et favoriser la pratique cyclable	Communauté de communes, communes, IDFM, « points de contact »
Soutenir l'équipement des jeunes en matériel sécurisé pour leur pratique du vélo	Offrir la formation et l'équipement nécessaire pour débiter à vélo	Communauté de communes, communes, équipement scolaire

Légende tableau

### **Élément à mettre en avant**

Il semble important de mettre en avant la volonté de la Communauté de Communes du Dourdannais en Hurepoix de cibler les jeunes dans le cadre scolaire afin de former les jeunes de la collectivité. De plus, la Communauté de Communes tend à favoriser tout un écosystème vélo, c'est-à-dire qu'elle a la volonté d'articuler la mise en place d'aménagements en faveur du vélo (aménagements cyclables, stationnement, jalonnement) avec un volet plus individuel, qui prend en compte les différentes formations et sensibilisations (notamment auprès des écoles).

## 4. Animer et accompagner les évolutions de la pratique

---

### 4.1. Porter la labellisation « employeur pro-vélo » sur le territoire

Date de début de l'action : 2025

Durée prévisionnelle : 10 ans

Date de fin : 2035

#### 4.1.1. Descriptif de l'action

Le label employeur pro-vélo s'adresse aux employeurs souhaitant encourager la mobilité à vélo. Ce dispositif répond à une problématique selon laquelle la mobilité cyclable fait souvent l'objet d'un manque de prise en compte par les employeurs, ces derniers constituent pourtant un maillon essentiel des déplacements domicile-travail.

#### 4.1.2. Objectifs

L'objectif de ce dispositif est d'inciter les employeurs dans leur travail sur la mobilité de leurs salariés et clients, à intégrer une logique d'aménagement du site en faveur des cyclistes notamment sur les questions de stationnements, de rangements, d'accès à la recharge de bornes VAE. En effet, il semble intéressant de sensibiliser les employeurs et les accompagner sur des problématiques constituant des freins : assurance dans le cadre des déplacements domicile – travail, accompagnement par des associations (stages de remise en selle), et également d'accompagner les entreprises dans la mise en œuvre des actions en faveur de la mobilité cyclable, comme par exemple l'obligation de mettre en place du stationnement vélo au sein des locaux professionnels, la mise en place du forfait mobilités durables, la mise en place de flottes de VAE d'entreprise, la mise en place d'une « cyclo-logistique ».

Nous observons par ailleurs une hausse significative de l'usage du vélo dans les entreprises labellisées et à destination des communes en lien avec ces entreprises.

#### 4.1.3. Publics cibles

Ce sont les employeurs et l'ensemble des actifs de la Communauté de Communes du Dourdannais en Hurepoix (qu'ils soient du secteur public ou privé) qui sont ciblés par ce dispositif.

#### 4.1.4. Evaluation qualitative

##### 4.1.4.1. Clés de réussite

L'une des clés de réussite de cette campagne de sensibilisation réside dans la communication auprès des employeurs et des employés, plus généralement, auprès du grand public. Les associations d'entrepreneurs et de commerçants pourront être mobilisées pour relayer ces actions.

##### 4.1.4.2. Points de vigilance

Ce dispositif repose sur le bon vouloir des employeurs, cela signifie qu'il faut déployer une campagne de sensibilisation relativement importante pour toucher le plus d'entreprise.

##### 4.1.4.3. Pistes d'amélioration

Il peut être intéressant de suivre le nombre d'entreprise ou employeurs qui ont obtenu le label « employeur pro-vélo » depuis le début du schéma directeur des mobilités actives et pendant le déroulement de ce dernier. Il peut être également pertinent de prendre en compte l'évolution de la part modale sur la Communauté de communes à la suite de la mise en place de ce dispositif.

### 4.2. Former les plus jeunes à une pratique en sécurité

Date de début de l'action : 2025

Durée prévisionnelle : 10 ans

Date de fin : 2035

#### 4.2.1. Descriptif de l'action

Poursuivre le développement de la pratique du vélo à l'aide de la sensibilisation des jeunes en milieu scolaire et périscolaire.

#### 4.2.2. Objectifs

La mise en œuvre opérationnelle du dispositif « savoir Rouler à vélo » s’articule autour de plusieurs outils notamment d’augmenter le nombre d’animateurs à l’échelle de l’intercommunalité et favoriser une extension de l’apprentissage sur les écoles primaires de l’ensemble des communes de l’agglomération, ou encore de renforcer les moyens donnés à l’apprentissage du vélo comme mode de déplacement quotidien chez les plus jeunes : piste de sécurité routière, guide des bonnes pratiques, aide à l’accès aux outils indispensables pour les jeunes cyclistes (casques, gilets, sonnettes). Il semble pertinent de rappeler qu’en 10 heures, le Savoir Rouler à Vélo permet aux enfants de 6 à 11 ans de devenir autonomes, et leur offre les clés pour pratiquer quotidiennement une activité physique et se déplacer de manière écologique et économique.

### **4.2.3. Publics cibles**

Plusieurs acteurs rentrent en cohésion lors de la mise en place de ce dispositif. Dans un premier temps, nous pouvons citer la Communauté de communes et les communes du territoire qui vont travailler avec des associations et des personnes assurant l’animation pour déployer ce dispositif au sein des équipements scolaires. Plusieurs profils peuvent assurer l’organisation du dispositif « Savoir Rouler A Vélo » notamment les associations sportives, sportives scolaires, de prévention, les autres associations mais aussi les écoles directement, les centres de loisirs, la mairie, les professionnels du cycle, les coordinateurs de sécurité routière en préfecture, etc. Dans un second temps, le public ciblé sont les jeunes scolarisés sur l’ensemble du territoire de la Communauté de communes qui vont participer à ces formations.

### **4.2.4. Evaluation qualitative**

#### **4.2.4.1. Clés de réussite**

Ces dispositifs peuvent être mis en place rapidement au sein des équipements scolaires et à moindre coût selon les animations et la méthodologie choisie.

#### **4.2.4.2. Points de vigilance**

Le coût de ce dispositif n’est pas fixe, nous ne pouvons pas prévoir un budget fixe pour mettre en œuvre ces formations. Le coût est à définir selon la méthodologie choisie.

#### **4.2.4.3. Pistes d’amélioration**

Il peut être intéressant d’effectuer un suivi de la réussite de ces formations qui peut être évalué selon le nombre d’attestations de formation fournies par les établissements scolaires.

## **4.3. Communiquer et soutenir la pratique du quotidien auprès de la population**

Date de début de l’action : 2025

Durée prévisionnelle : 10 ans

Date de fin : 2035

### **4.3.1. Descriptif de l’action**

L’idée à travers cette action est de communiquer et sensibiliser sur la pratique cyclable afin d’offrir aux habitants de la Communauté de Communes du Dourdannais en Hurepoix, une vision de la pratique cyclable comme alternative aux déplacements du quotidien, dans un objectif de report modal.

### **4.3.2. Objectifs**

Cette campagne de communication vise à inciter à l’utilisation du vélo pour les déplacements quotidiens. Cette campagne de communication peut se mettre en place sous différents aspects, notamment l’organisation d’un « challenge vélo » qui peut s’étaler pendant 1 mois de compétition sur le nombre de kilomètres effectués à vélos entre équipes dont l’objectif est de cumuler le plus grand nombre de kilomètres. Ce dispositif relève d’un coût fortement dépendant des aspects techniques (application web et mobile) et des modalités d’organisation et d’animation. Également, nous pouvons citer plusieurs autres événements qui peuvent être mis en place notamment, la « fête du vélo » sur le modèle du mois « Mai à vélo » qui prend la forme d’un rendez-vous annuel autour du vélo et sensibilise la population via des animations ludiques pour un coût selon l’organisation, qui varie entre 5 000€ et 16 000€.

### **4.3.3. Publics cibles**

L’ensemble des habitants de la Communauté de Communes du Dourdannais en Hurepoix sont concernés par cette campagne de communication. Par ailleurs, l’ensemble des acteurs associatifs, économiques et institutionnels sont également des publics concernés par ce dispositif. Associations cyclables et clubs sportifs locaux pourraient être impliqués dans l’organisation.

#### 4.3.4. Evaluation qualitative

##### 4.3.4.1. Clés de réussite

Ces dispositifs admettent la particularité d'être mis en place rapidement et à moindre coût selon l'organisation voulue. Ils doivent être pensés en lien avec les associations de cyclistes du territoire.

##### 4.3.4.2. Points de vigilance

L'un des points de vigilance que nous pouvons citer semble être l'organisation et la communication en elles-mêmes, dans le sens où pour que ces dispositifs fonctionnent et connaissent un succès, il faut une campagne de communication et de sensibilisation qui soit parfaitement menée. C'est pourquoi, il semble pertinent de se rapprocher des associations de cyclistes pour créer conjointement ce genre d'évènements.

##### 4.3.4.3. Pistes d'amélioration

Il peut être intéressant de créer un suivi de ces animations en évaluant le nombre de participants suivant les éditions.

Action	Objectifs	Acteurs
Porter la labellisation « employeur pro-vélo » sur le territoire	Inciter les entreprises à développer la pratique cyclable pour favoriser la part modale du vélo pour des déplacements domicile - travail	Communauté de communes, communes, groupement d'entreprises, employeurs, actifs,
Former les plus jeunes à une pratique en sécurité	Offrir les clés aux plus jeunes pour devenir autonomes, et leur permettre de pratiquer quotidiennement une activité physique et se déplacer de manière écologique et économique.	Communauté de communes, communes, équipements scolaires recevant des élèves, habitants, associations de cyclistes, clubs sportifs
Communiquer et soutenir la pratique du quotidien auprès de la population	Inciter à l'utilisation du vélo pour les déplacements quotidiens	Communauté de communes, communes, habitants, associations de cyclistes, clubs sportifs

Légende tableau

#### Elément à mettre en avant

La Communauté de Communes du Dourdannais en Hurepoix à la volonté d'articuler la mise en place d'aménagements cyclables (avec la participation des associations de cyclistes du territoire) avec des services et formations en parallèle (campagne de sensibilisation dans les écoles, labellisation employeur pro-vélo, Savoir Rouler A Vélo).

## 5. Etapes clés des actions

### Calendrier/Rétroplanning de réalisation des actions

La CCDH n'ayant pas la compétence voirie, il ne lui est pas possible de planifier les réalisations : cette responsabilité incombe aux communes, dont certaines ont d'ores et déjà planifié leurs travaux, ainsi qu'au Département, dont le Plan vélo est en cours d'élaboration. La CCDH portera, dans le cadre de ses échanges avec le Département, la volonté locale de réalisation du schéma dans les meilleurs délais.

Par ailleurs, dans le cadre du Schéma, la CCDH porte un engagement fort de financement et/ou de maîtrise d'ouvrage du réseau structurant, décliné selon deux types de gouvernance (en agglomération/ hors agglomération). La CCDH porte aussi l'engagement de soutenir et accompagner les communes dans leurs recherches de financements au niveau national (ADEME) comme local (Département, Région).

### 5.1. Calendrier/Rétroplanning de réalisation des actions

Action	Date de réalisation	Remarques
Renforcer et valoriser le réseau cyclable du territoire	2024 - 2025 jusqu'à 2035	
Développer des services favorisant la pratique quotidienne	2025 jusqu'à 2035	
Animer et accompagner les évolutions de la pratique	2025 jusqu'à 2035	

### 5.2. Indicateurs de moyens, d'activités, de participation, d'impacts

Action	Date de réalisation	Indicateurs emblématiques
Définir un modèle de gouvernance de l'aménagement du réseau	A partir de 2025	Budget alloué Accords de financement et réalisation signé avec le département
Développer un réseau intercommunal sécurisé	A partir de 2025	Budget alloué Accords de financement et réalisation signé avec le département Dépense du fond de concours
Mailler les communes afin de faciliter les déplacements locaux	A partir de 2025	PPI des communes Dossiers de financements AVELO des communes
Mise en place d'une signalisation directionnelle et d'un jalonnement spécifique	A partir de 2025	Budget alloué PPI des communes Dossiers de financements AVELO des communes
Renforcer l'offre de stationnement cyclable	A partir de 2025	Budget alloué PPI des communes Dossiers de financements AVELO des communes
Déployer des solutions de réparation et d'entretien des vélos	A partir de 2025	Expérimentation du dispositif
Déployer de nouveaux points de contact Véligo location	A partir de 2025	Nombre de points de contact
Soutenir l'équipement des jeunes en matériel sécurisé pour leur pratique du vélo	A partir de 2025	Budget alloué Kits distribués
Porter la labellisation « employeur pro-vélo » sur le territoire	A partir de 2025	Employeurs sensibilisés

Former les plus jeunes à une pratique en sécurité	A partir de 2025	Dispositif Savoir Rouler A Vélo déjà existant sur le territoire
Communiquer et soutenir la pratique du quotidien auprès de la population	A partir de 2025	Impact sur l'ensemble des habitants de la CCDH

## 6. Recommandations

---

Grâce à cette exploration au cœur des projets, nous pouvons dégager quelques éléments structurant le développement des projets ainsi que des points de vigilance.

### DES ELEMENTS STRUCTURANTS

- L'articulation entre les partenaires publics : Département, EPCI, communes, en particulier afin de construire un mode de gouvernance adapté pour les travaux sur départementales.
- Une planification concertée annuellement entre les acteurs, permettant aux communes et à la CCDH d'élaborer leur PPI
- La mise en place d'un comité de pilotage multi-acteurs pour la planification, et d'un comité technique dédié au projet
- L'imbrication du projet au sein d'autres programmes et engagements territoriaux (Petite ville de Demain, plan de stationnement de Dourdan) qui contribue à la cohésion des programmes déjà mis en place
- La consultation des associations de cyclistes locales, en tant qu'« experts-usagers »

### DES POINTS DE VIGILANCE

- L'articulation entre les temps des différents acteurs : l'élaboration du plan vélo départemental étant en cours, les modes d'intervention et financement projetés pourraient nécessiter des adaptations.
- Le suivi et l'entretien courant des réalisations : la gouvernance à construire devra en prévoir les modalités, sachant que les communes, en particulier les plus petites, n'auront pas les moyens humains et matériels d'intervenir sur les départementales.
- La flexibilité, en particulier pour la gestion des travaux « imprévus » (suite à interventions sur les réseaux souterrains, etc.) et la réactivité difficile à obtenir avec un partenariat multi-acteurs.

## 7. Conclusion / Perspectives

---

L'engagement de la Communauté de communes du Dourdannais en Hurepoix sur 10 ans (2024-2034) au travers du Schéma Directeur des Mobilités Douces, s'il vise à être structurant pour le territoire, s'inscrit dans un écosystème global.

Il s'articule avec les autres politiques définies à l'échelle de l'EPCI : la stratégie de développement économique, qui lie l'attractivité des zones d'activités et des commerces à leur desserte en circulations douces, la politique enfance avec le développement de la sensibilisation en direction des plus jeunes, etc.

Le Schéma Directeur des Mobilités Douces s'articule également avec le Plan Vélo départemental, en cours de construction, mais aussi avec l'élaboration d'une stratégie de covoiturage à l'échelle départementale, ainsi qu'avec le plan vélo de SNCF Gares & Connexions, celui de la Région, les politiques de développement du tourisme cyclable autour de la Véloscénie, et les politiques des intercommunalités limitrophes.

Enfin, le Schéma de la CCDH s'articule avec les politiques des communes du Dourdannais, parties prenantes de la démarche : au travers de leur plan de circulation et de stationnement, de la réalisation d'itinéraires mais aussi au travers du développement de la sensibilisation de leurs habitants et usagers.

C'est la convergence de ces acteurs et de leurs réalisations qui permettra un développement, pour tous les publics, des mobilités douces sur notre territoire.

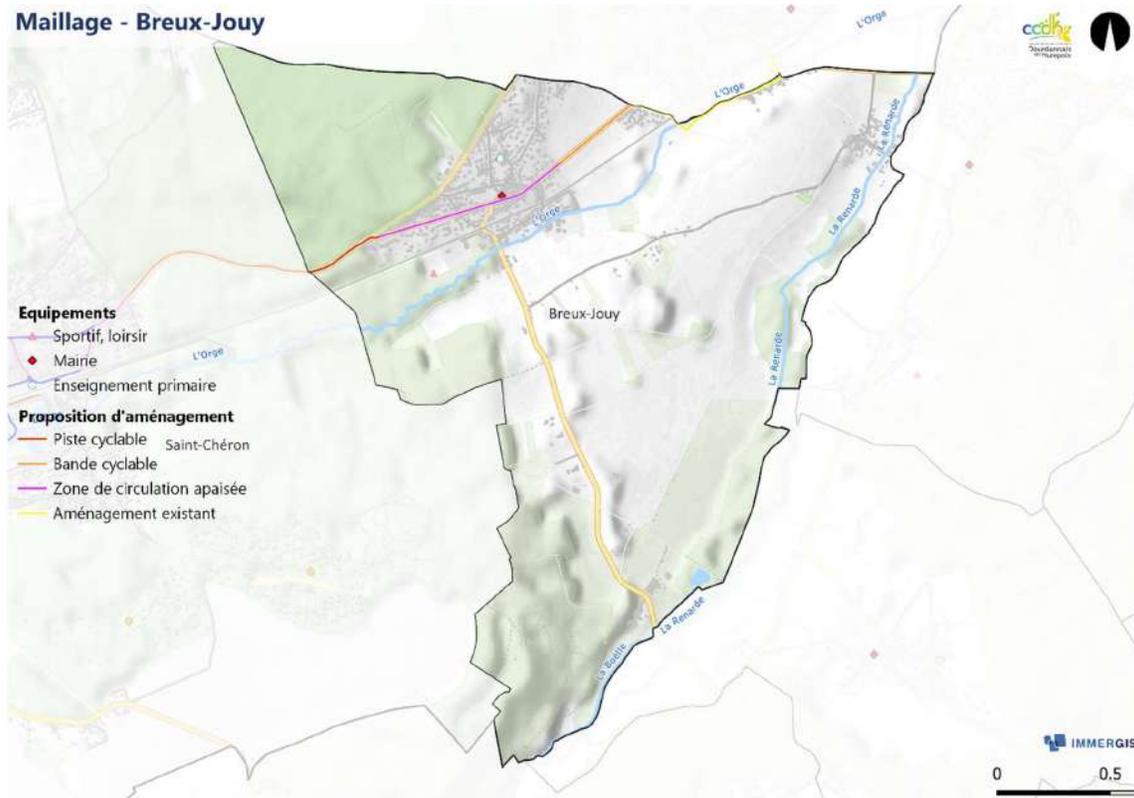
## 8. Annexes

---

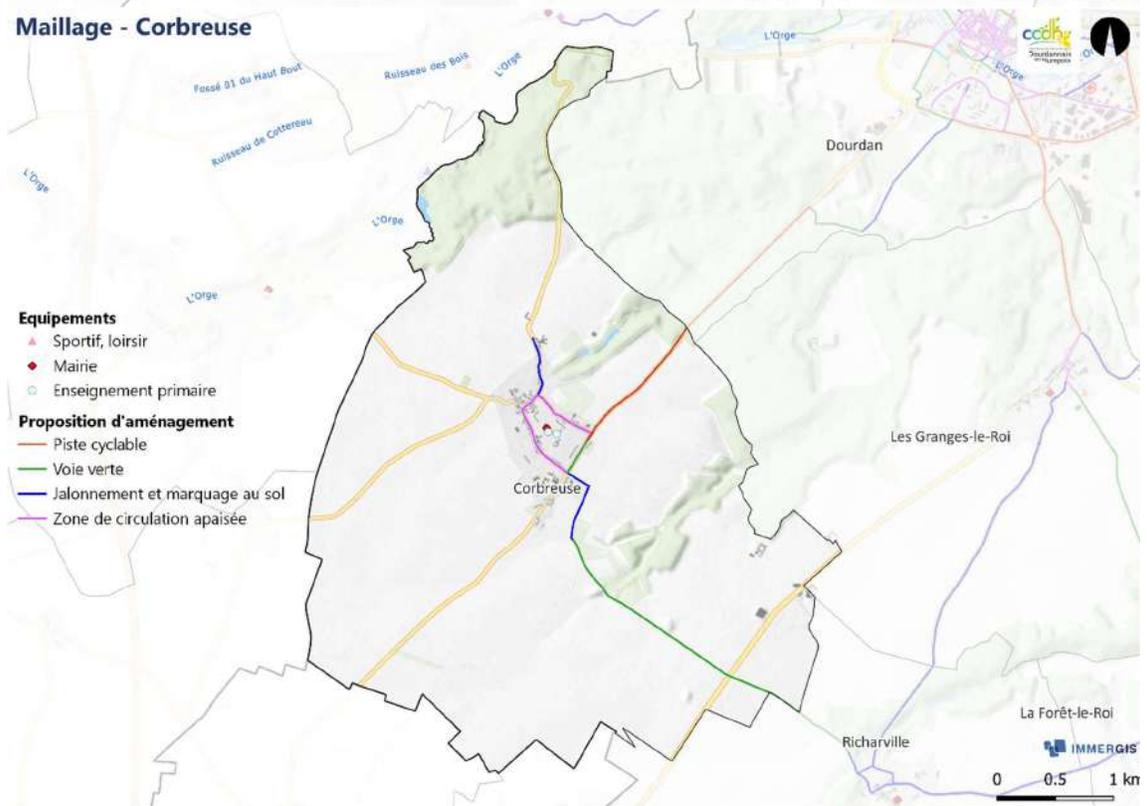
8.1. Maillage par commune

8.2. Fiches-aménagement

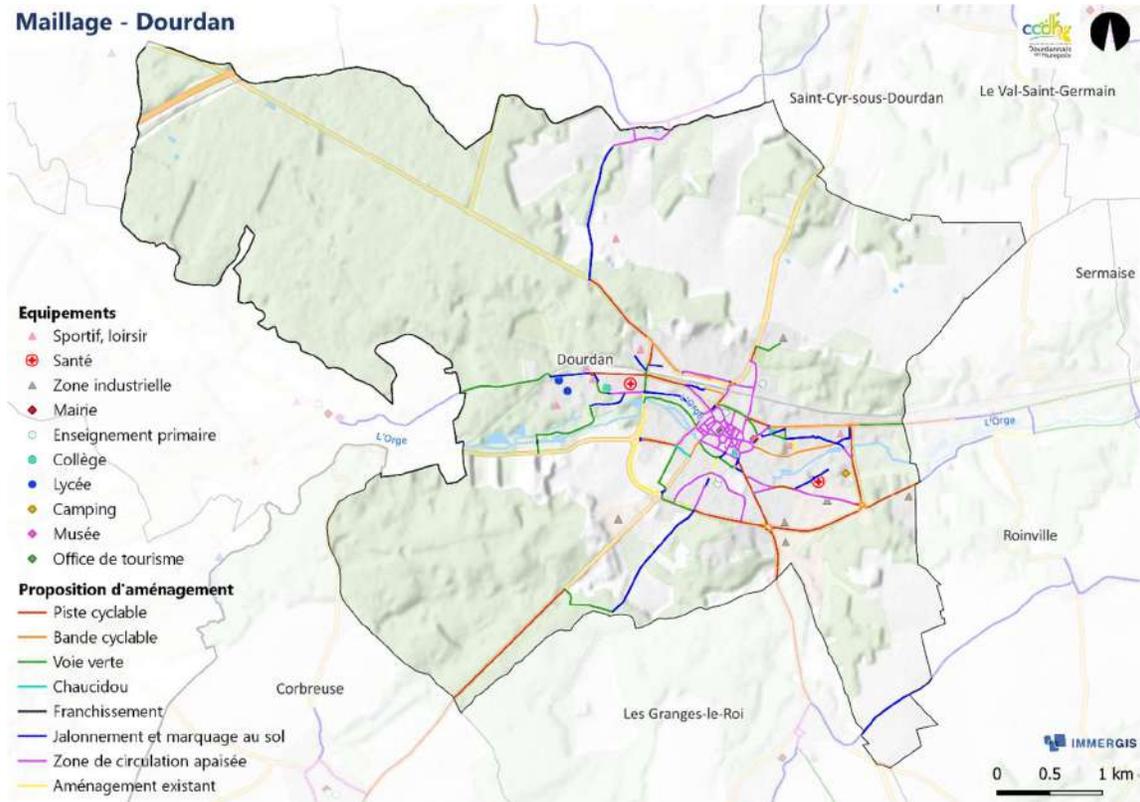
## Maillage - Breux-Jouy



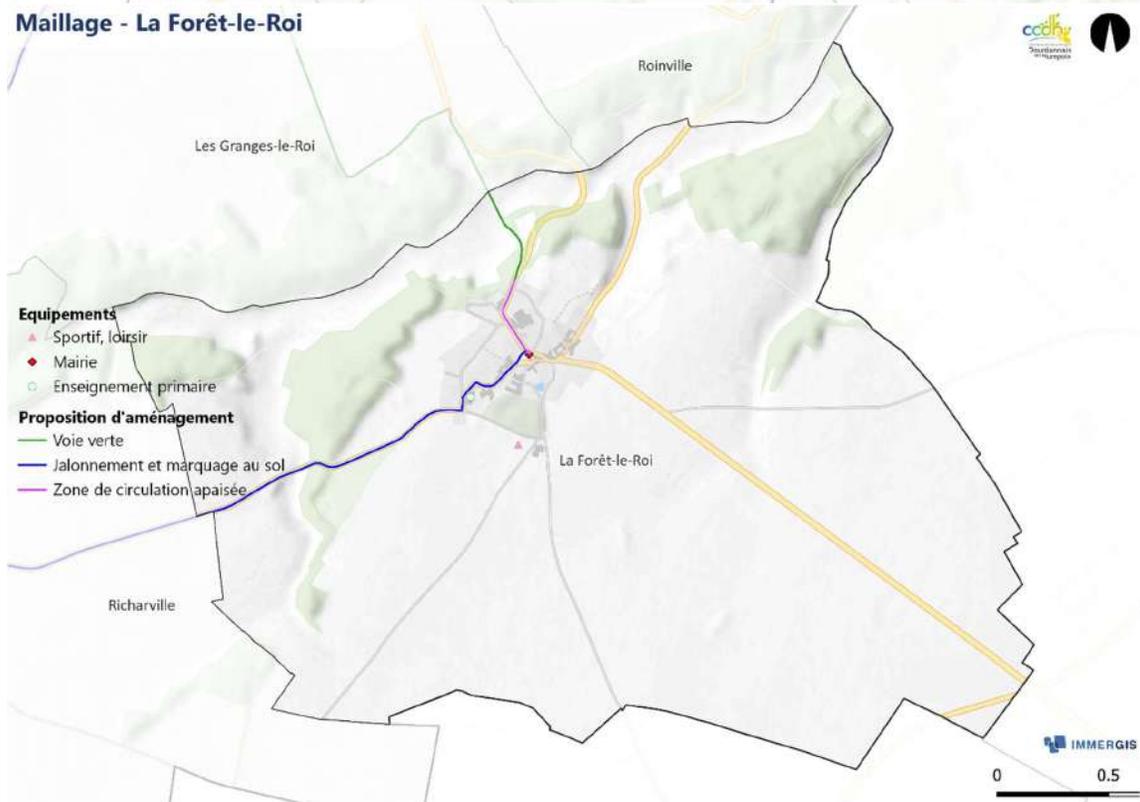
## Maillage - Corbreuse



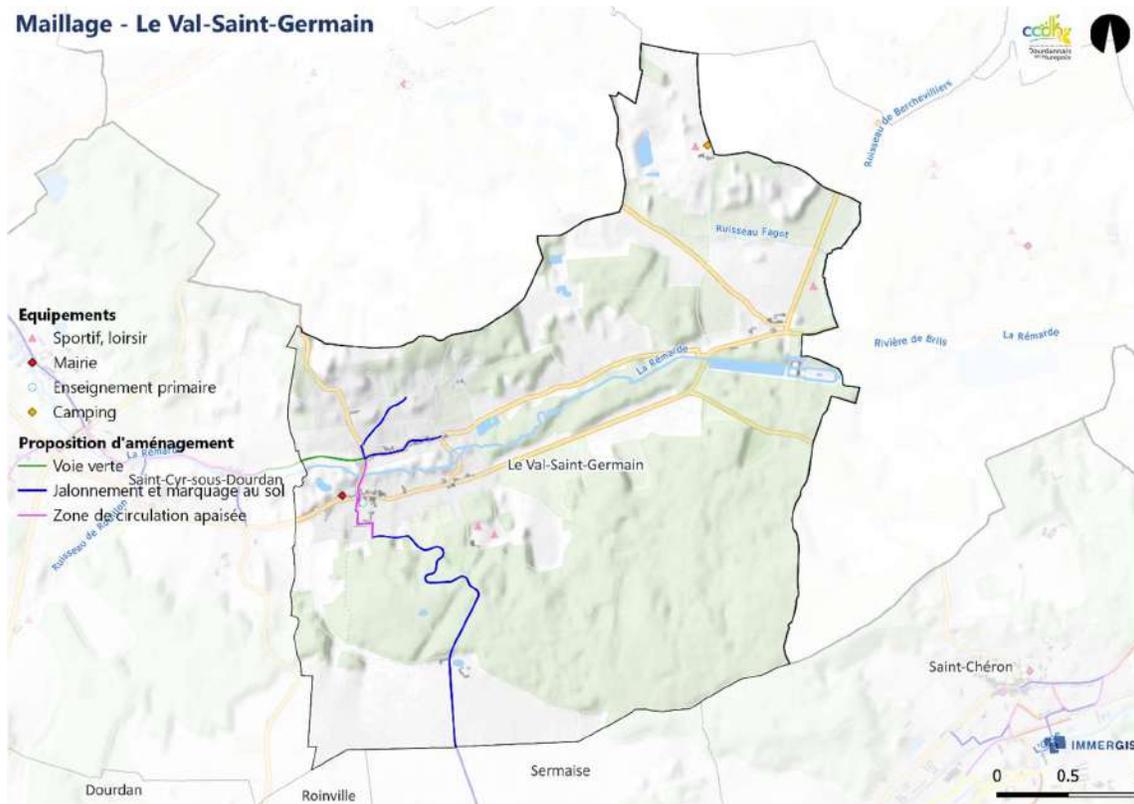
## Maillage - Dourdan



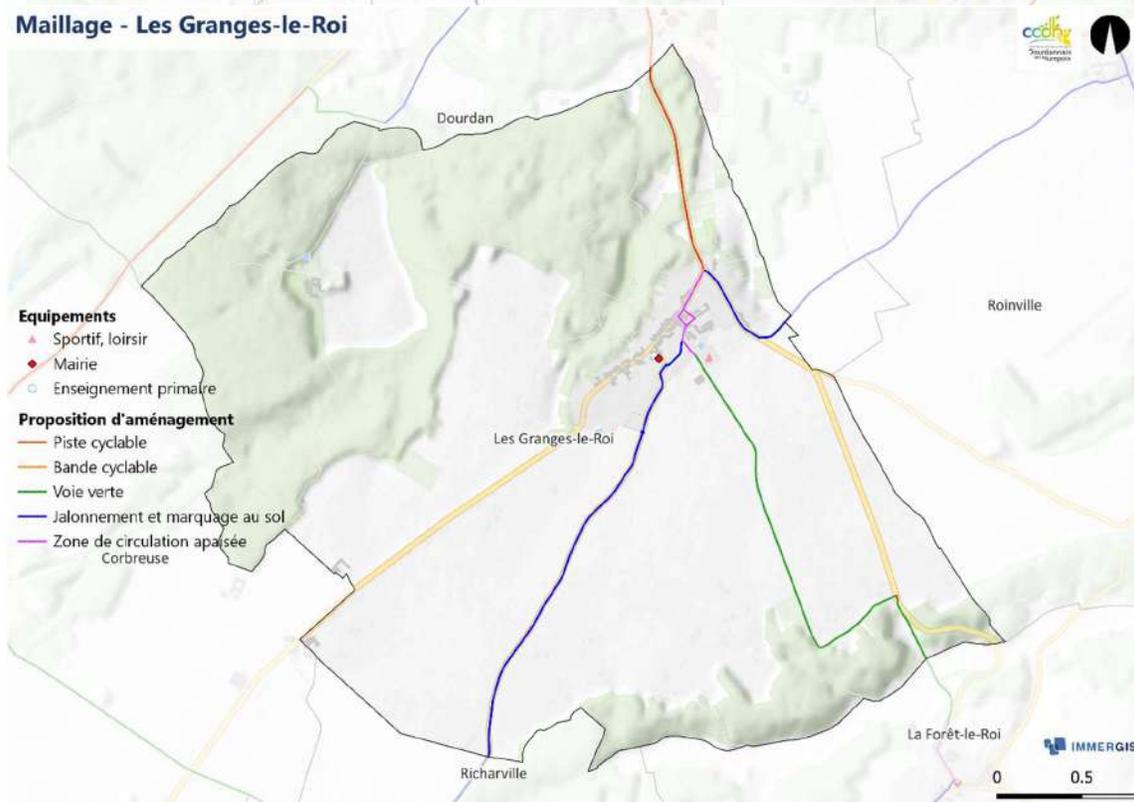
## Maillage - La Forêt-le-Roi



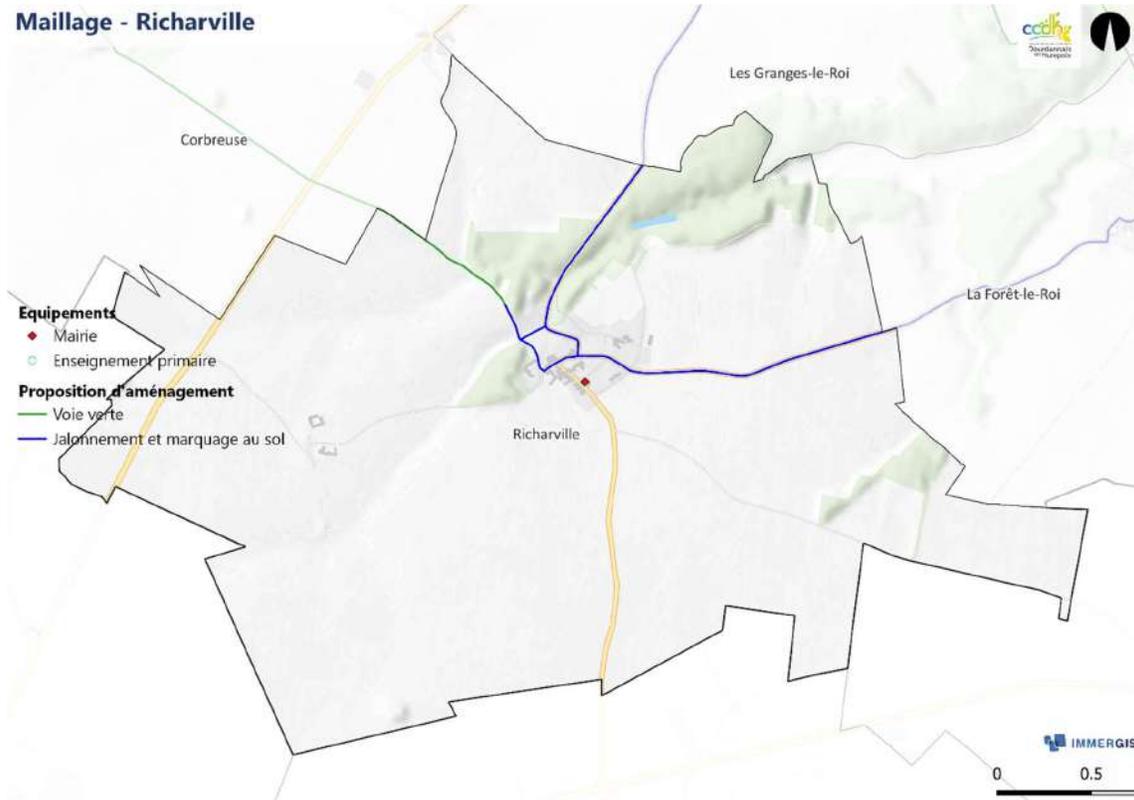
## Maillage - Le Val-Saint-Germain



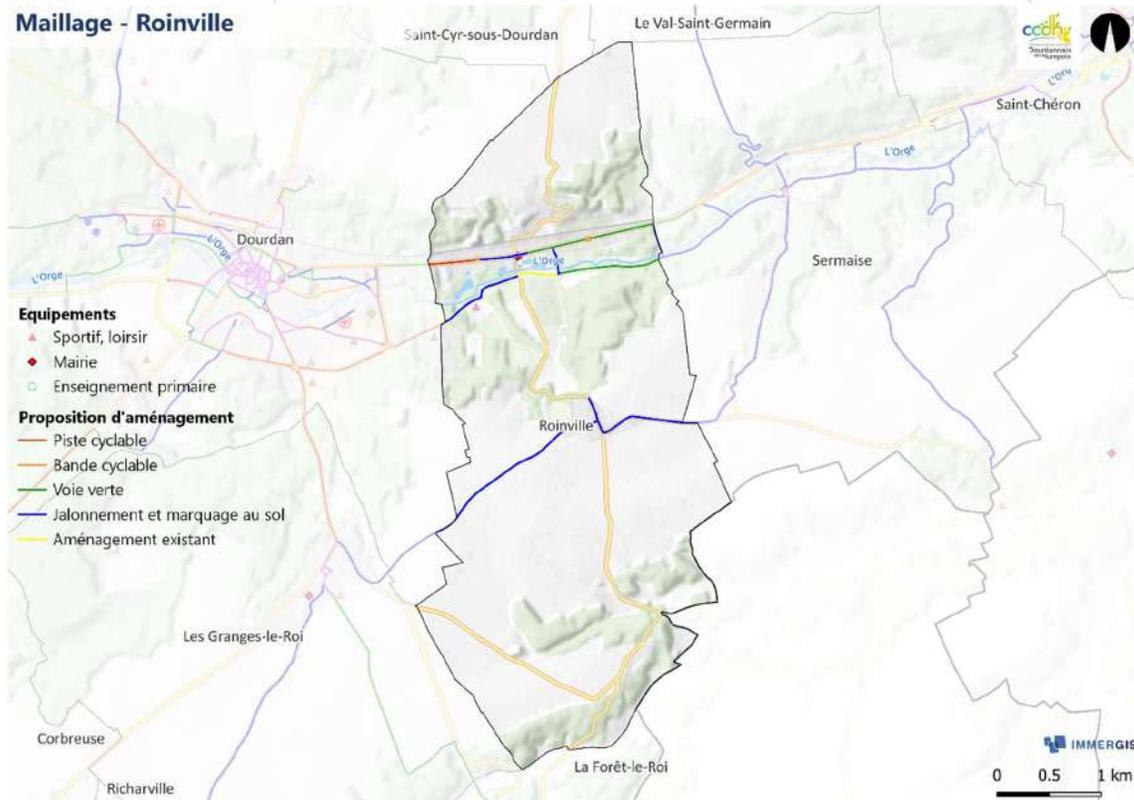
## Maillage - Les Granges-le-Roi



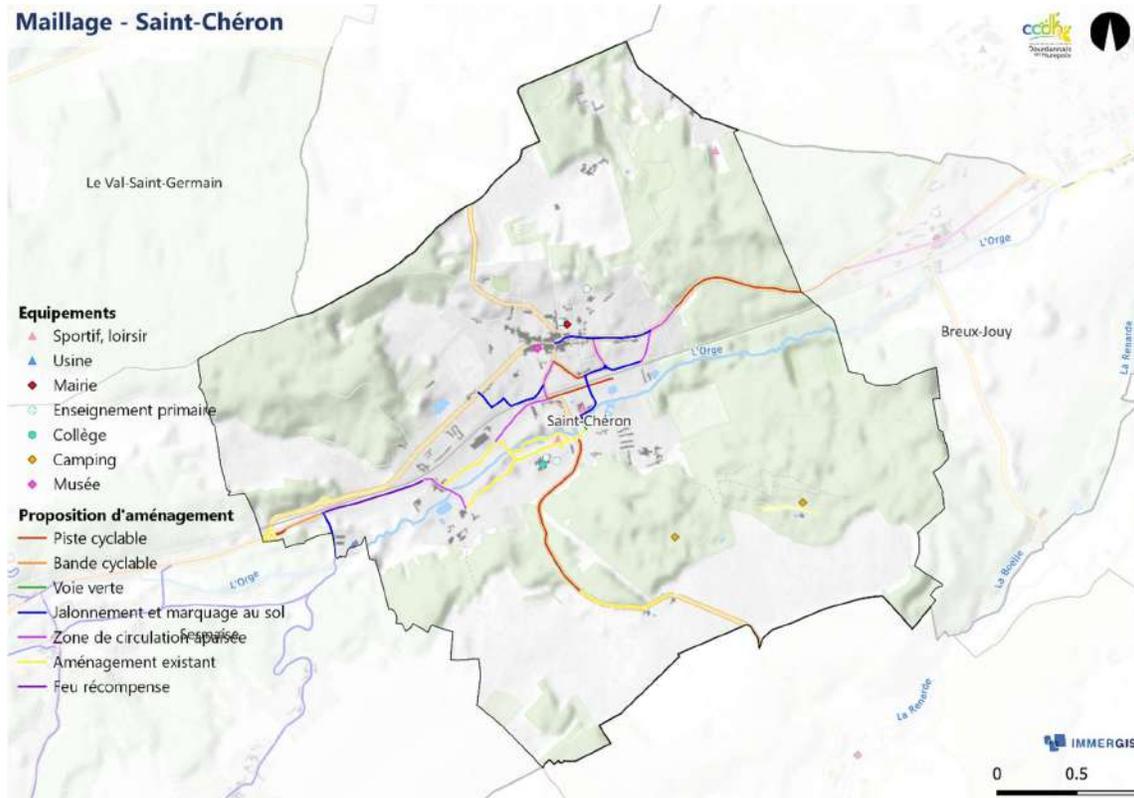
## Maillage - Richarville



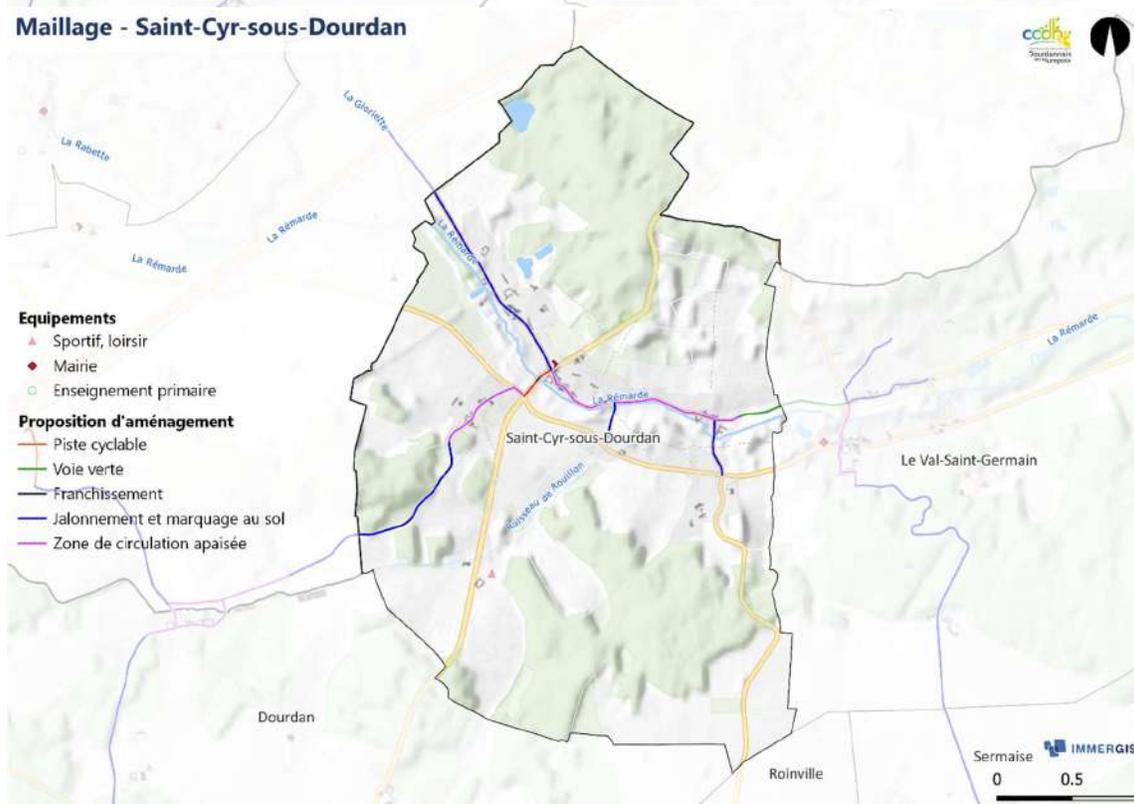
## Maillage - Roinville



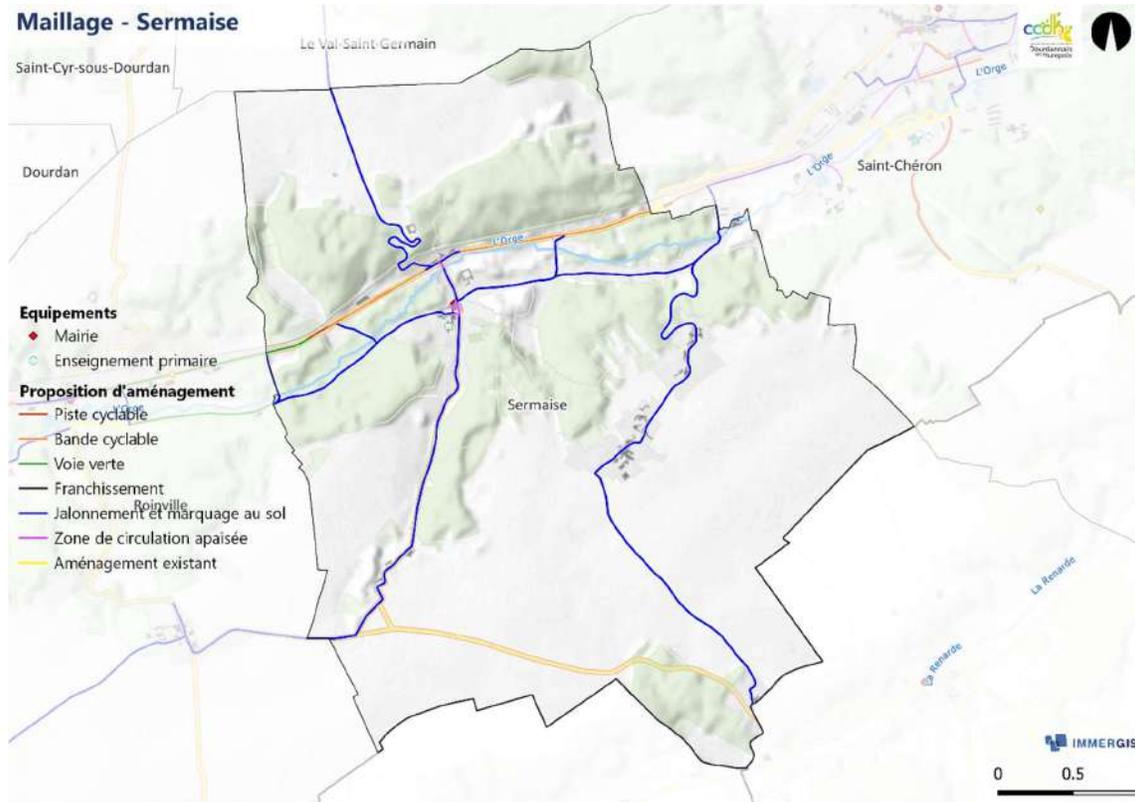
## Maillage - Saint-Chéron

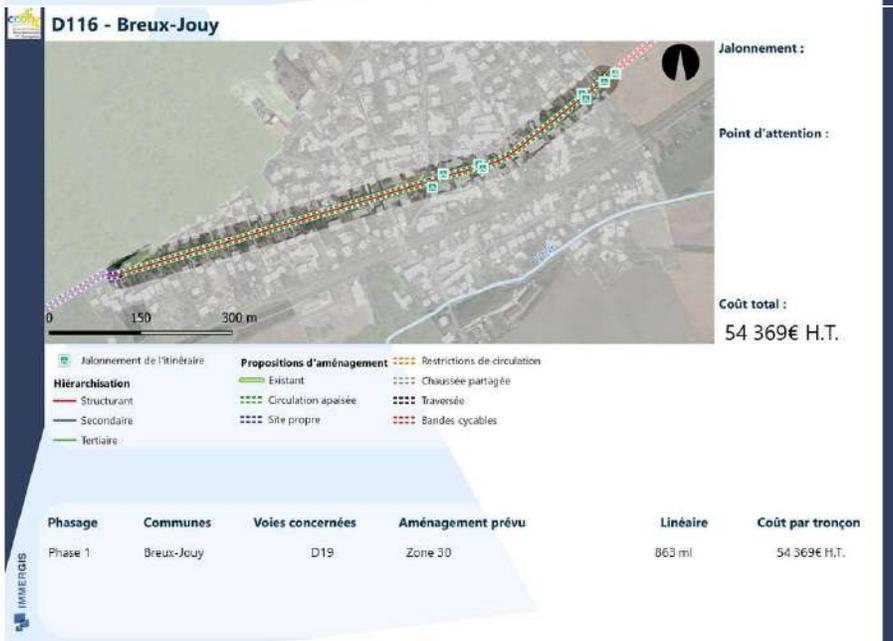
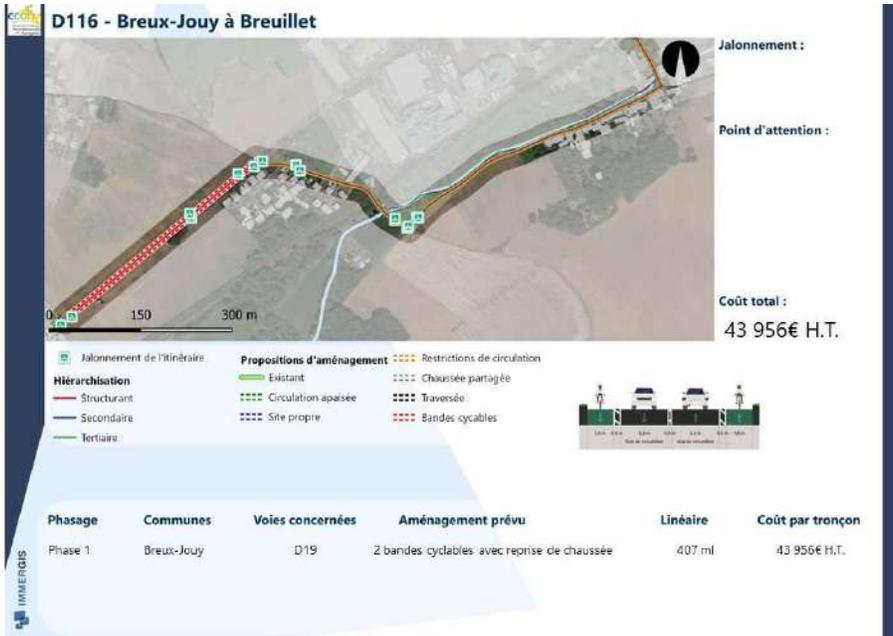


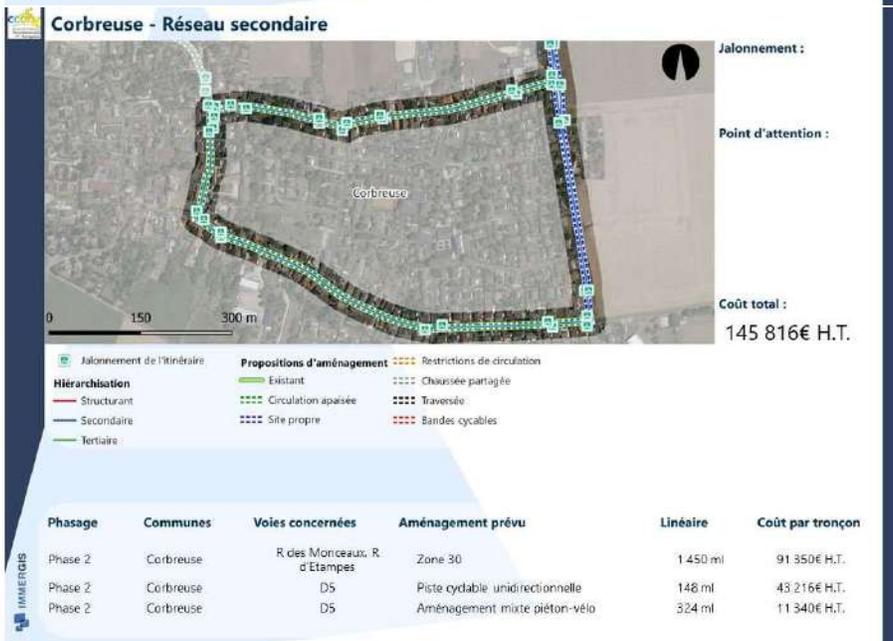
## Maillage - Saint-Cyr-sous-Dourdan

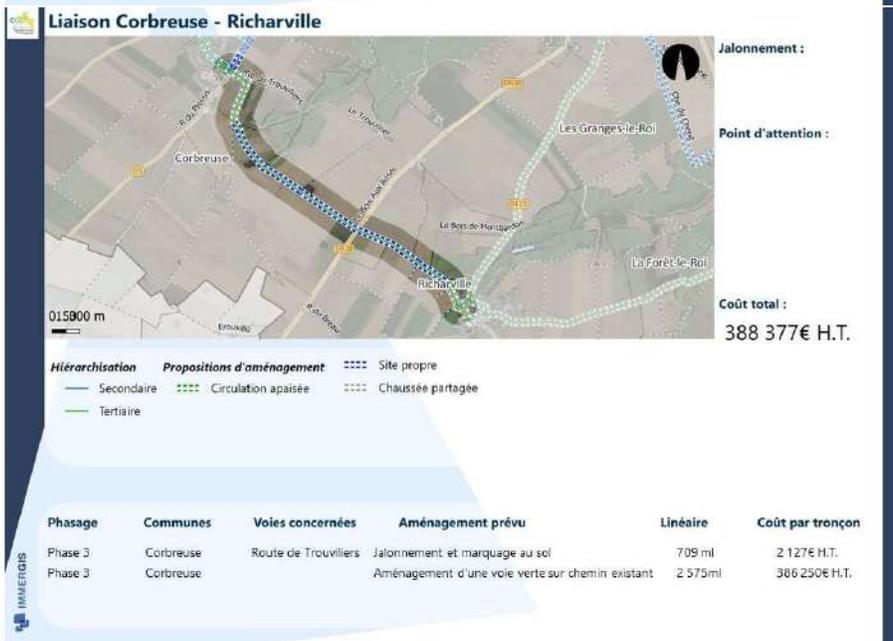
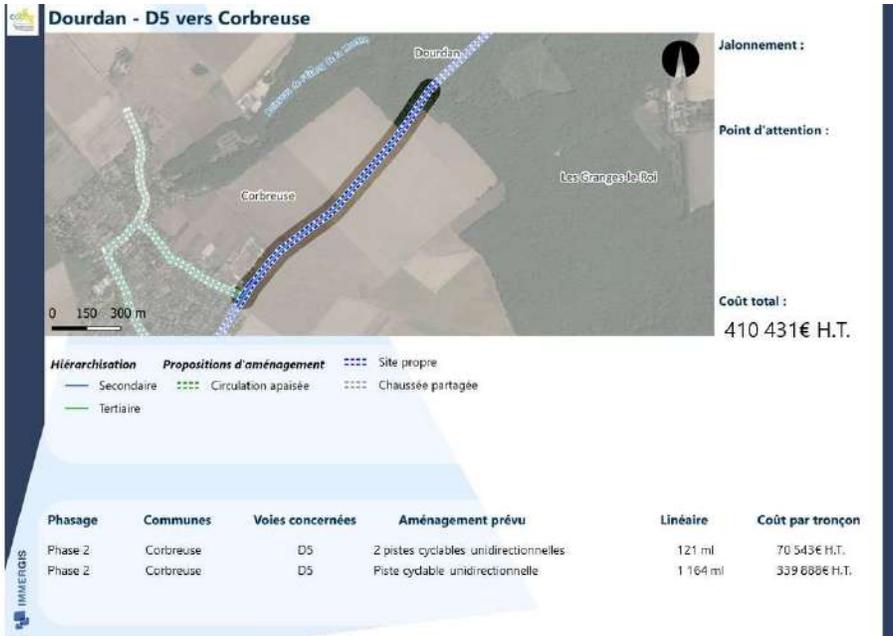


## Maillage - Sermaise









## Dourdan - Desserte de Vaubesnard



**Jalonnement :**  
2 000 € H.T.

**Point d'attention :**  
Nécessite l'acquisition  
d'une partie de la  
parcelle AE 11 ou AE  
293

En lien avec le projet de  
réaménagement de la rue  
Fortin.

**Coût total :**  
140 199 € H.T.

<b>Hierarchisation</b>	--- Circulation apaisée	--- Bandes cycables
--- Structurant	--- Site propre	
--- Secondaire	--- Restrictions de circulation	
<b>Propositions d'aménagement</b>	--- Chaussée partagée	
--- Existant		

Pas de coupe disponible  
Multitude d'aménagements

Phasage	Communes	Voies concernées	Aménagement prévu	Linéaire	Coût par tronçon
Phase 2	Dourdan	Création de cheminement	Voie verte en stabilisé	124ml	21 824 € H.T.
Phase 2	Dourdan	D838	Piste cyclable unidirectionnelle	241ml	99 375€ H.T.
Phase 2	Dourdan	Rue Fortin	Chicane Plateau traversant	2u 1u	20 100 € H.T.
Phase 2	Dourdan	Rue Pierre Pevard	Ecluse	1u	5 900 € H.T.

## Dourdan - Secteur Gare



**Jalonnement :**  
8 400 € H.T.

**Point d'attention :**  
Nécessite la suppression  
de 12 places de  
stationnement Av. Carnot  
=> projet de création  
d'un parking au 7  
boulevard des alliés.  
Sous le pont de l'avenue  
de Carnot => test de  
réduction de chaussée

**Coût total :**  
80 410 € H.T.

<b>Jalonnement de l'itinéraire</b>	--- Existant	--- Restrictions de circulation
<b>Hierarchisation</b>	--- Circulation apaisée	--- Chaussée partagée
--- Structurant	--- Site propre	--- Traversée
--- Secondaire		--- Bandes cycables
--- Ternaire		

Pas de coupe disponible  
Multitude d'aménagements

Phasage	Communes	Voies concernées	Aménagement prévu	Linéaire	Coût par tronçon
Phase 1	Dourdan	Av. du Dr. Jules Bals	Bande cyclable colorée Marquage au sol	199ml 409ml	10 558 € H.T.
Phase 1	Dourdan	Rue du Faubourg de Chartres	Chicane Plateau traversant	2u 1u	10 201€ H.T.
Phase 1	Dourdan	Av. Carnot	Piste cyclable unidirectionnelle Bande cyclable, marquage seulement Marquage au sol Plateau traversant	96ml 152ml 911ml 2u	51 251 € H.T.



### Dourdan - Liaison Gare - Dourdan la Forêt



Jalonnement : 5 600 € H.T.

Point d'attention :

Coût total : 226 622 € H.T.

- Jalonnement de l'itinéraire**
- Hierarchisation**
- Structurant
  - Secondaire
  - Tertiaire
- Propositions d'aménagement**
- Existant
  - Circulation apaisée
  - Site propre
- Restrictions de circulation**
- Chaussée partagée
  - Traversée
  - Bandes cycables

Pas de coupe disponible  
Multitude d'aménagements

Phasage	Communes	Voies concernées	Aménagement prévu	Linéaire	Coût par tronçon
Phase 1	Dourdan	Chemin du Champ de Course	Piste cyclable unidirectionnelle	576ml	134 208€ H.T.
Phase 1	Dourdan	Rue du Faubourg de Chartres	Piste cyclable unidirectionnelle Marquage au sol	371ml	86 814 € H.T.



### Dourdan - Zone Mairie



Jalonnement : 4 400 € H.T.

Point d'attention :  
Projet de mise en sens unique rue Gautreau et transfert des flux Ouest-Est par l'Avenue Dauvigny  
Sécurisation du carrefour Gautreau, Fortin, Alliés  
Minot et Dauvigny est indispensable.  
Revetement sur l'ensemble de la r.

Coût total : 110 072 € H.T.

- Jalonnement de l'itinéraire**
- Hierarchisation**
- Structurant
  - Secondaire
  - Tertiaire
- Propositions d'aménagement**
- Existant
  - Circulation apaisée
  - Site propre
- Restrictions de circulation**
- Chaussée partagée
  - Traversée
  - Bandes cycables



Phasage	Communes	Voies concernées	Aménagement prévu	Linéaire	Coût par tronçon
Phase 1	Dourdan	Rue Gautreau	Piste cyclable bidirectionnelle Extension du trottoir	221ml 221m <sup>2</sup>	11 271 € H.T. 18 133 € H.T.
Phase 1	Dourdan	Avenue Dauvigny	Ouverture à la circulation automobile Creation de trottoir et revêtement à prévoir sur l'ensemble de la rue	162ml 198ml	37 843 € H.T. 34 254 € H.T.
Phase 1	Dourdan	Rue Pierre Ceccaldi	Bande cyclable renforcée	121ml	6 171 € H.T.





## Boulevard des Alliés



**Jalonnement :**  
2 400 € H.T.

**Point d'attention :**  
Réaménagement devant l'école  
Modification des places de stationnement  
Réflexion à avoir sur l'usage des contre-allées notamment de la voie dépose minute

**Coût total :**  
124 375€ H.T.

<b>Hierarchisation</b>	— Tertiaire	⋯ Site propre
— Structurant	<b>Propositions d'aménagement</b>	⋯ Chaussée partagée
— Secondaire	⋯ Circulation apaisée	⋯ Bandes cyclables

Phasage	Communes	Voies concernées	Aménagement prévu	Linéaire	Coût par tronçon
Phase 2	Dourdan	Rond-point Carnot	Bande cyclable unidirectionnelle	75ml	1 500€ H.T.
Phase 2	Dourdan	Entre rond-point Carnot et l'école	Piste cyclable bidirectionnelle	77ml	28 875€ H.T.
Phase 2	Dourdan	Entre l'école et la rue Michel	Piste cyclable bidirectionnelle	90ml	33 750€ H.T.
Phase 2	Dourdan	Entre rue Michel et rue E. Minot	Création d'une voie verte	130ml	57 850€ H.T.

## Rocade Ouest Dourdan - D116 - D836



**Jalonnement :**  
1 600 € H.T.

**Point d'attention :**  
Mis en place de panneaux d'entrée et sortie de voie verte. Prévoir également la rénovation du revêtement ainsi que le traitement des intersections par des traversées cyclables en dehors des passages piétons.

**Coût total :**  
108 445€ H.T.

<b>Hierarchisation</b>	— Existant	⋯ Chaussée partagée
— Structurant	⋯ Circulation apaisée	⋯ Traversée
— Secondaire	⋯ Site propre	⋯ Bandes cyclables
— Tertiaire	⋯ Restrictions de circulation	



Phasage	Communes	Voies concernées	Aménagement prévu	Linéaire	Coût par tronçon
Phase 1	Dourdan	D116	Panneaux voie verte c115 et c116	4u	420€ H.T.
Phase 1	Dourdan	D836	Panneaux voie verte c115 et c116	8u	840€ H.T.
Phase 1	Dourdan	D116 - D836	Traversée cyclable	6u	37 500€ H.T.
Phase 1	Dourdan	Rue du Potelet	Voie verte en enrobé	153ml	68 085€ H.T.



Hierarchisation	Propositions d'aménagement	
— Structurant	— Existant	----- Chaussée partagée
— Secondaire	----- Circulation apaisée	----- Bandes cyclables
— Tertiaire	----- Site propre	

Pas de coupe disponible  
Multitude d'aménagements

Phasage	Communes	Voies concernées	Aménagement prévu	Linéaire	Coût par tronçon
Phase 1	Dourdan	Avenue de Paris	Une bande cyclable sans reprise de chaussée	127ml	2 540€ H.T.
Phase 1	Dourdan	Avenue de Paris	Deux bandes cyclables avec reprise de chaussée colorée	894ml	196 680€ H.T.
Phase 1	Dourdan	Avenue de Paris	Aménagement mixte piéton-vélo	429ml	15 015€ H.T.



Hierarchisation	Propositions d'aménagement	
— Structurant	— Existant	----- Chaussée partagée
— Secondaire	----- Circulation apaisée	----- Bandes cyclables
— Tertiaire	----- Site propre	

Pas de coupe disponible  
Multitude d'aménagements

Phasage	Communes	Voies concernées	Aménagement prévu	Linéaire	Coût par tronçon
Phase 1	Dourdan	Avenue de Paris	Une bande cyclable sans reprise de chaussée	147ml	2 940€ H.T.
Phase 1	Dourdan	Avenue Pierre Mendès France	Piste cyclable bidirectionnelle	730ml	324 850€ H.T.



**Hierarchisation**

- Structurant
- Secondaire
- Tertiaire

**Propositions d'aménagement**

- Existant
- Circulation apaisée
- Site propre

**Autres options :**

- Chaussée partagée
- Bandes cyclables

Pas de coupe disponible  
Multitude d'aménagements

Phasage	Communes	Voies concernées	Aménagement prévu	Linéaire	Coût par tronçon
Phase 1	Dourdan	Avenue du 14 Juillet 1789	Une bande cyclable sens reprise de chaussée	47ml	940€ H.T.
Phase 1	Dourdan	Avenue du 14 Juillet 1789	Piste cyclable bidirectionnelle	831ml	369 795€ H.T.
Phase 1	Dourdan	Avenue du 14 Juillet 1789	Une bande cyclable avec reprise de chaussée	150ml	8 100€ H.T.
Phase 1	Dourdan	Avenue du 14 Juillet 1789	Piste cyclable unidirectionnelle	110ml	32 120€ H.T.



**Hierarchisation**

- Structurant
- Secondaire
- Tertiaire

**Propositions d'aménagement**

- Existant
- Circulation apaisée
- Site propre

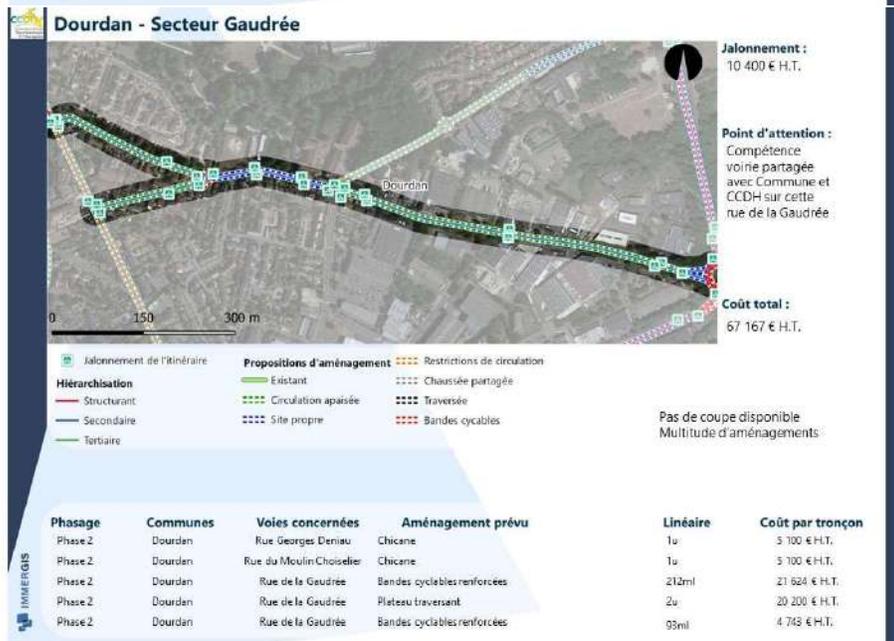
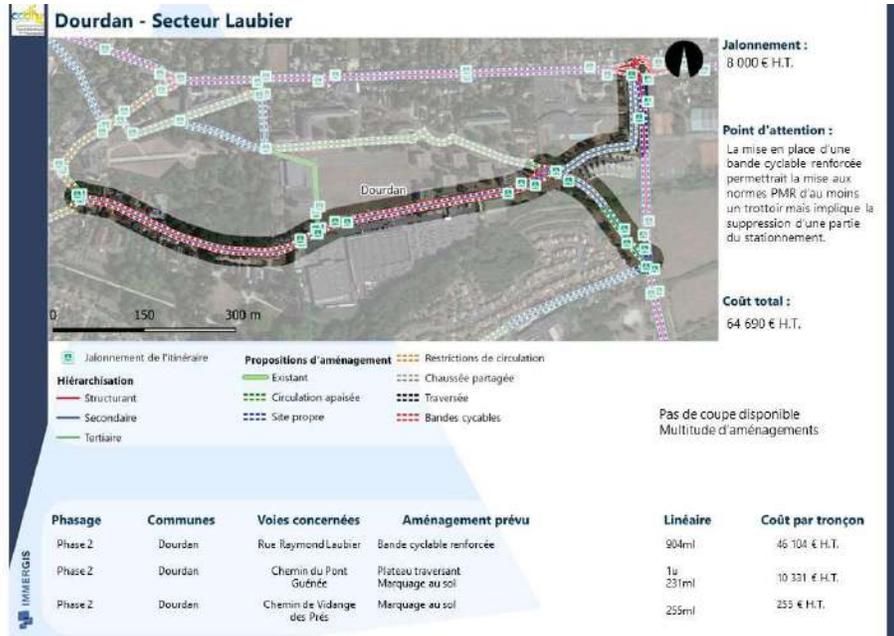
**Autres options :**

- Restrictions de circulation
- Chaussée partagée
- Bandes cyclables

Pas de coupe disponible  
Multitude d'aménagements

Phasage	Communes	Voies concernées	Aménagement prévu	Linéaire	Coût par tronçon
Phase 1	Dourdan	Avenue d'Orléans	Piste cyclable unidirectionnelle	749ml	218 708€ H.T.
Phase 1	Dourdan	Avenue d'Orléans	Ralentisseur trapézoïdal (piloté)	2u	20 000€ H.T.
Phase 1	Dourdan	Avenue d'Orléans	Amélioration du revêtement existant	177ml	34 515€ H.T.
Phase 1	Dourdan	Avenue d'Orléans	Voie verte en stabilisé	144ml	28 080€ H.T.
Phase 1	Dourdan	Avenue d'Orléans	Voie verte en enrobé	11ml	4 895€ H.T.
Phase 1	Dourdan	Avenue d'Orléans	Mises aux normes voiries vertes	29ml	500€ H.T.





## Dourdan - Secteur Jubé de la Pérelle



**Jalonnement :**  
14 400 € H.T.

**Point d'attention :**  
Projet de création d'un nouvel accès au parc (entre les serres et la rue St Jacques)

**Coût total :**  
122 442 € H.T.

- Jalonnement de l'itinéraire**
- Hierarchisation**
- Structurant
  - Secondaire
  - Tertiaire
- Propositions d'aménagement**
- Existant
  - Circulation apaisée
  - Site propre
- Restrictions de circulation**
- Chaussée partagée
  - Traversée
  - Bandes cyclables

Pas de coupe disponible  
Multitude d'aménagements

Phasage	Communes	Voies concernées	Aménagement prévu	Linéaire	Coût par tronçon
Phase 2	Dourdan	Promenade René Veneux	Voie verte en stabilisé	426ml	66 456 € H.T.
Phase 2	Dourdan	Rue Jubé de la Pérelle	Plateau traversant Ecluse	1u 2u	21 900 € H.T.
Phase 2	Dourdan	Rue du Puits des Champs	Bande cyclable renforcée (DSC) Chicane	186ml	9 486 € H.T.
Phase 2	Dourdan	Rue Lebrun	Chicane	1u	5 100 € H.T.

## Dourdan - Secteur Rue de Boniveau



**Jalonnement :**  
8 800 € H.T.

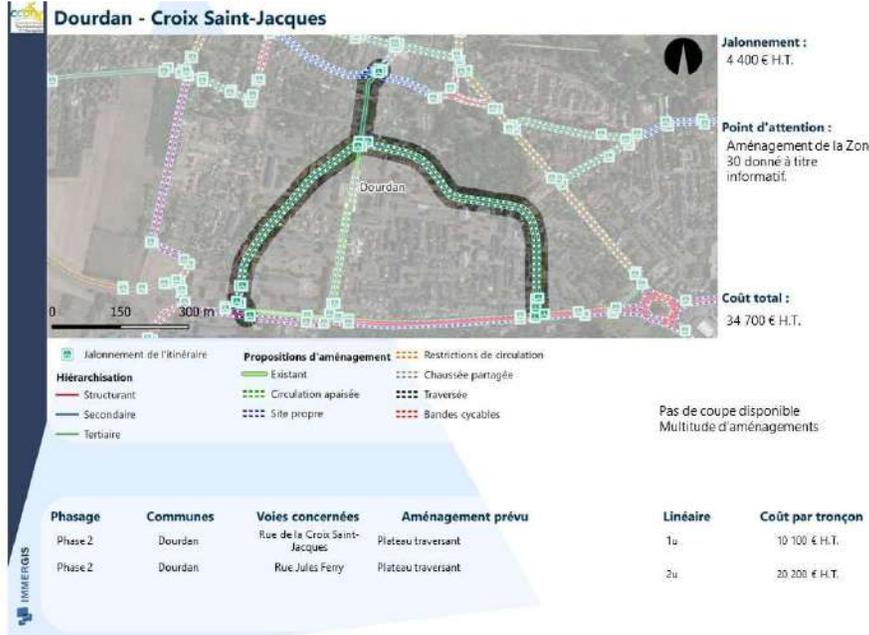
**Point d'attention :**  
Nécessite une servitude au sein des emprises du département afin de créer la liaison entre le Champ de Course et le chemin du milieu.

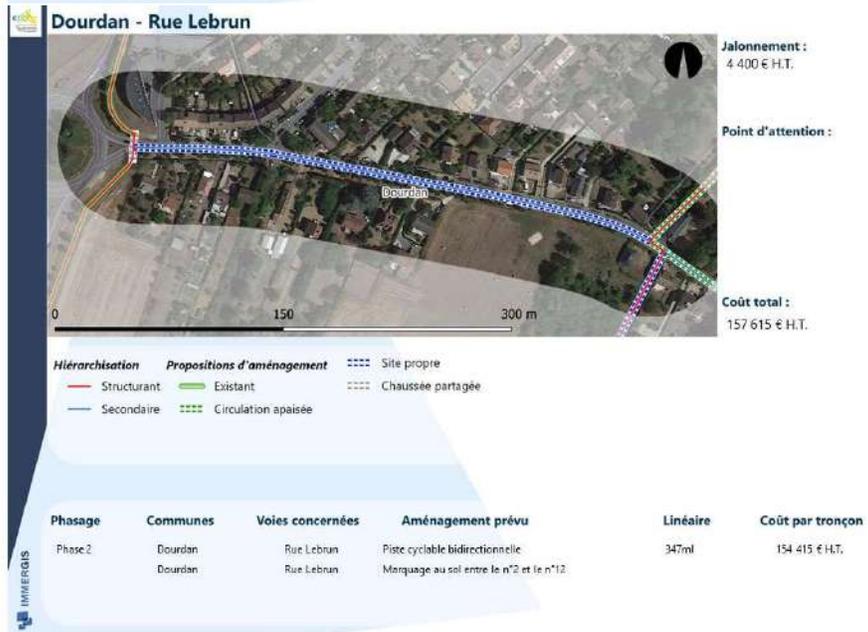
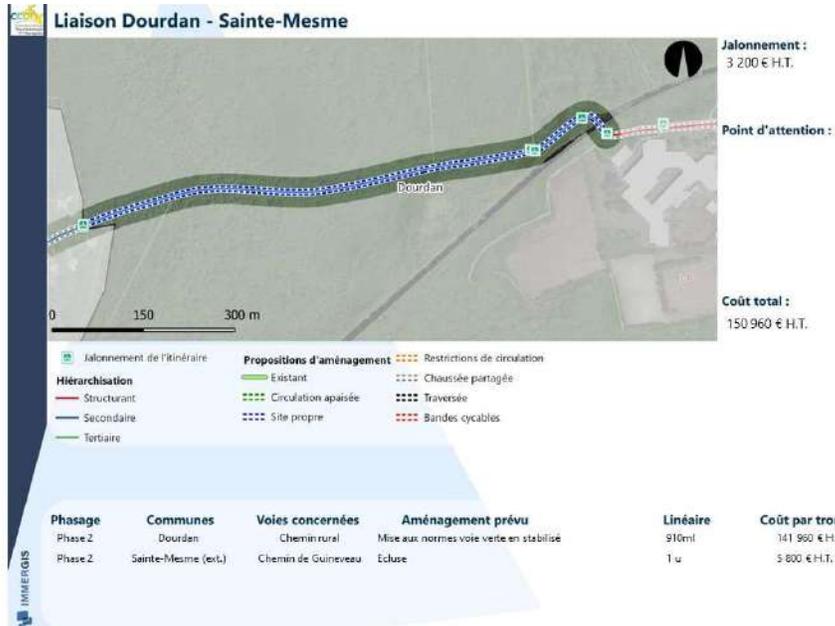
**Coût total :**  
94 767 € H.T.

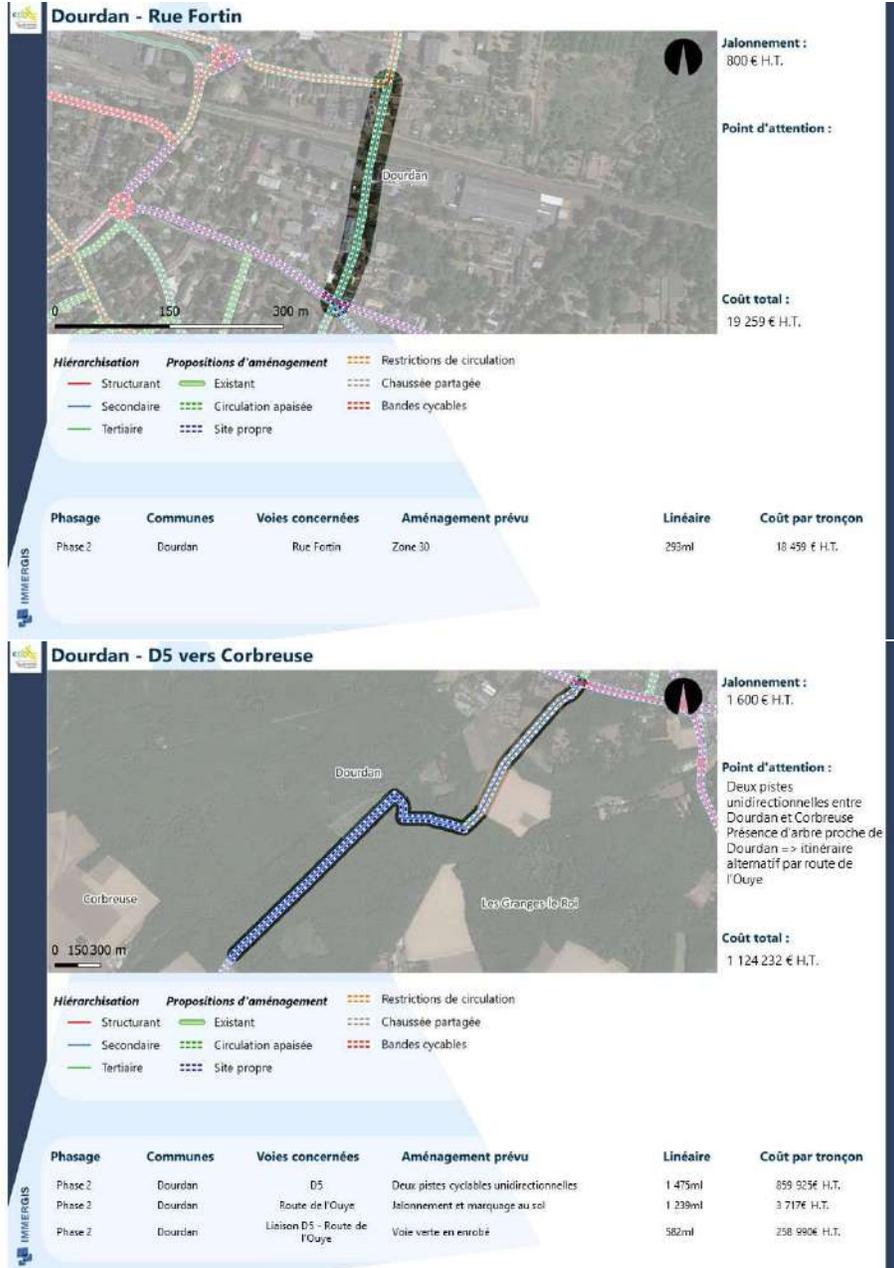
- Jalonnement de l'itinéraire**
- Hierarchisation**
- Structurant
  - Secondaire
  - Tertiaire
- Propositions d'aménagement**
- Existant
  - Circulation apaisée
  - Site propre
- Restrictions de circulation**
- Chaussée partagée
  - Traversée
  - Bandes cyclables

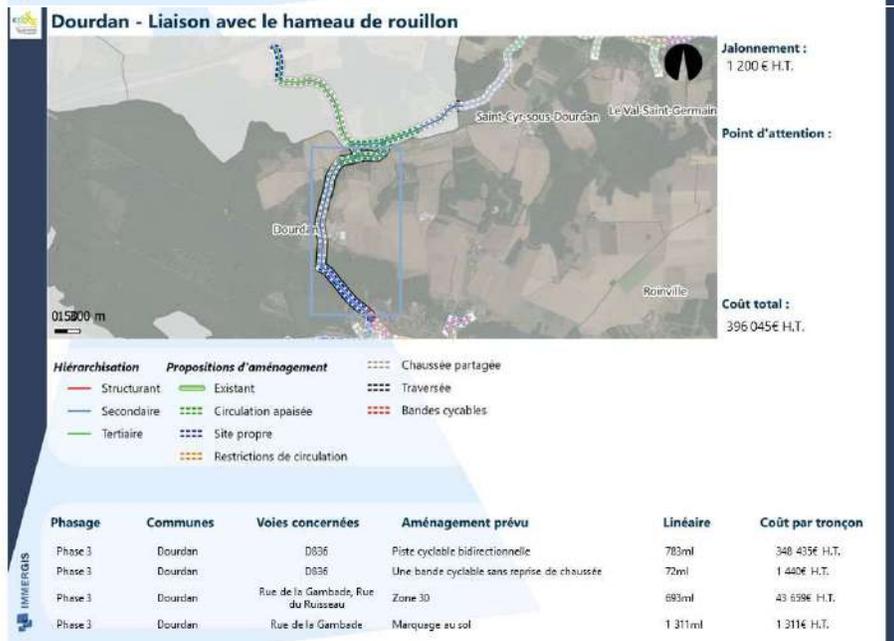
Pas de coupe disponible  
Multitude d'aménagements

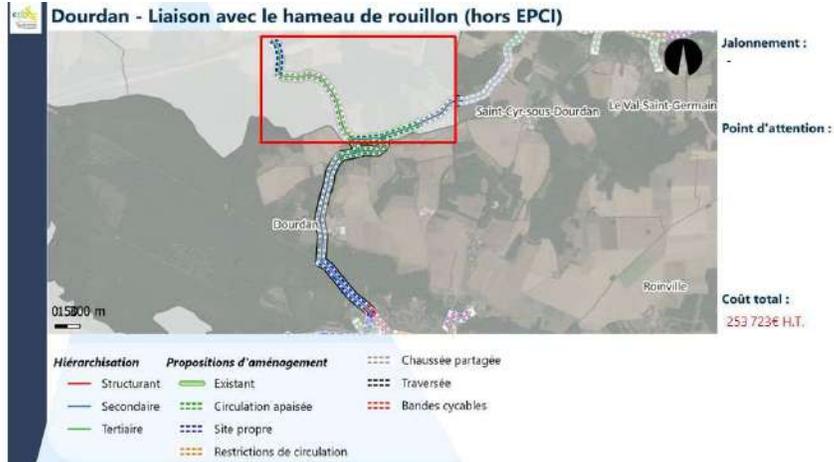
Phasage	Communes	Voies concernées	Aménagement prévu	Linéaire	Coût par tronçon
Phase 2	Dourdan	Rue de Boniveau	Jalonnement et marquage au sol Plateau traversant et passage de la rue en sens unique	611ml	611 € H.T.
Phase 2	Dourdan	Chemin du Milieu	Ecluse	1u	10 100 € H.T.
Phase 2	Dourdan	Liaison Collège / Hôpital	Voie verte en stabilisé	176ml	62 656 € H.T.
Phase 2	Dourdan	Traversee D036	A21s	2u	800 € H.T.











Phasage	Communes	Voies concernées	Aménagement prévu	Linéaire	Coût par tronçon
Phase 3	Longvilliers	D149	Piste cyclable bidirectionnelle	427ml	190 019€ H.T.
Phase 3	Longvilliers	Rue du Ruiseau, Rue de Saint-Cyr, Rue de Barbe	Zone 30	981ml	61 803€ H.T.
Phase 3	Longvilliers	Rue de Saint-Cyr	Marquage au sol	1 905ml	1 905€ H.T.



### Rue de l'Ermitage - Dourdan

**Jalonnement :** 1 200 € H.T.

**Point d'attention :**

**Coût total :** 7 473 € H.T.

**Hierarchisation**

- Structurant
- Secondaire
- Tertiaire

**Propositions d'aménagement**

- Existant
- Circulation apaisée
- Site propre

**Autres aménagements :**

- Chaussée partagée
- Bandes cyclables

Pas de coupe disponible  
Multitude d'aménagements

Phasage	Communes	Voies concernées	Aménagement prévu	Linéaire	Coût par tronçon
Phase 2	Dourdan	Rue de l'Ermitage	Chicane	1a	5 100 € H.T.
Phase 2	Dourdan	Rue de l'Ermitage	Jalonnement et marquage au sol	391ml	1 173 € H.T.

### Liaison Dourdan - Accueil de Loisirs et le centre équestre

**Jalonnement :** 2 400 € H.T.

**Point d'attention :** Traversée départementale à sécuriser  
Partenariat avec le Syndicat de l'Orge sur ce projet à créer

**Coût total :** 173 920 € H.T.

**Hierarchisation**

- Structurant
- Secondaire
- Tertiaire

**Propositions d'aménagement**

- Existant
- Circulation apaisée
- Site propre

**Autres aménagements :**

- Restrictions de circulation
- Chaussée partagée
- Traversée
- Bandes cyclables

Pas de coupe disponible  
Multitude d'aménagements

Phasage	Communes	Voies concernées	Aménagement prévu	Linéaire	Coût par tronçon
Phase 3	Dourdan	Passage de l'Orge	Passerelle aluminium/bois	10ml	35 000 € H.T.
Phase 3	Dourdan	Chemin rural	Mise aux normes voie verte en stabilisé	870ml	135 720 € H.T.
Phase 3	Dourdan	Traversee D116	A21a	2a	800 € H.T.

### Dourdan - Centre-ville

**Jalonnement :**  
4 800 € H.T.

**Point d'attention :**

**Coût total :**  
12 800 € H.T.

**Hierarchisation**

- Structurant
- Secondaire
- Tertiaire

**Propositions d'aménagement**

- Existant
- Circulation apaisée
- Site propre

- Chaussée partagée
- Bandes cycables

Pas de coupe disponible  
Multitude d'aménagements

Phasage	Communes	Voies concernées	Aménagement prévu	Linéaire	Coût par tronçon
Phase 2	Dourdan	Centre-ville de Dourdan	Panneaux d'entrée et sortie de Zone de rencontre Panneaux B52 et B53 Aménagements ponctuels à minima pour marquer les entrées et sorties de la zone de rencontre.	20 u	8 000€ H.T.

### Dourdan - Rue de l'Ouye

**Jalonnement :**  
800€ H.T.

**Point d'attention :**

**Coût total :**  
16 246€ H.T.

**Hierarchisation**

- Structurant
- Secondaire
- Tertiaire

**Propositions d'aménagement**

- Existant
- Circulation apaisée
- Site propre

- Restrictions de circulation
- Chaussée partagée
- Bandes cycables

Pas de coupe disponible  
Multitude d'aménagements

Phasage	Communes	Voies concernées	Aménagement prévu	Linéaire	Coût par tronçon
Phase 3	Dourdan	Rue de l'Ouye	Zone 30	244ml	15 372€ H.T.
Phase 3	Dourdan	Rue de l'Ouye	Marquage au sol	74ml	74€ H.T.



## Dourdan - Rue Maurice Gallais et rue de l'Orée de la forêt



Jalonnement :  
400€ H.T.

Point d'attention :

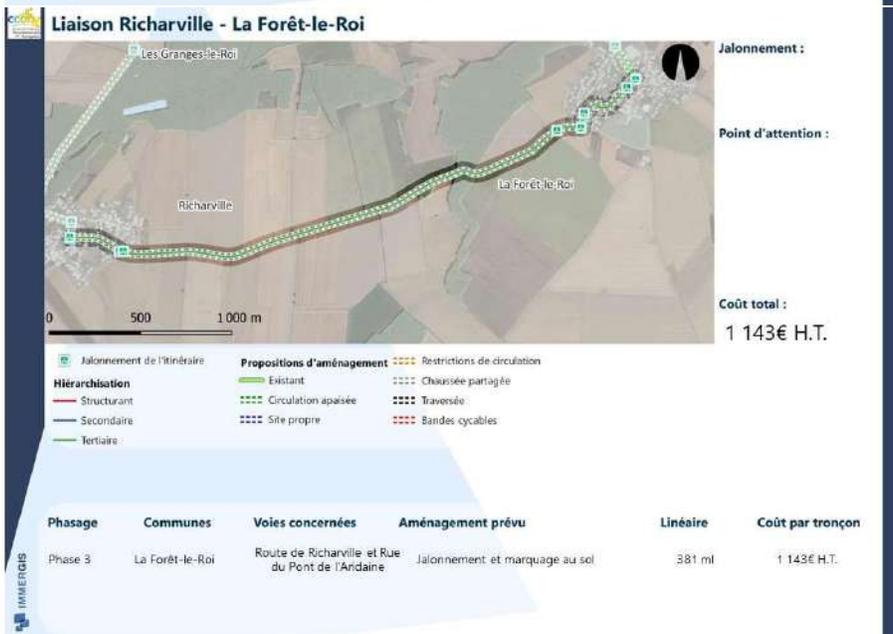
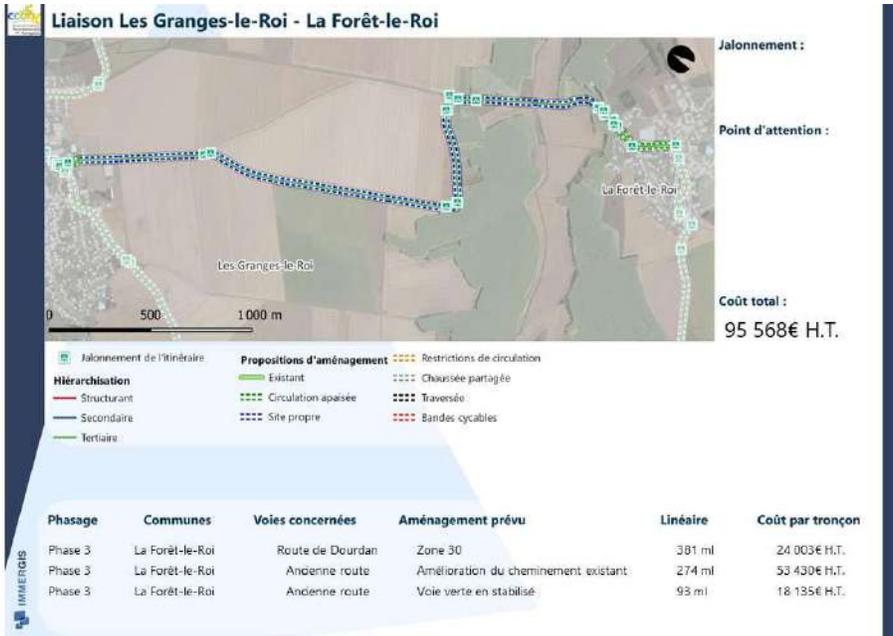
Coût total :  
7 529€ H.T.

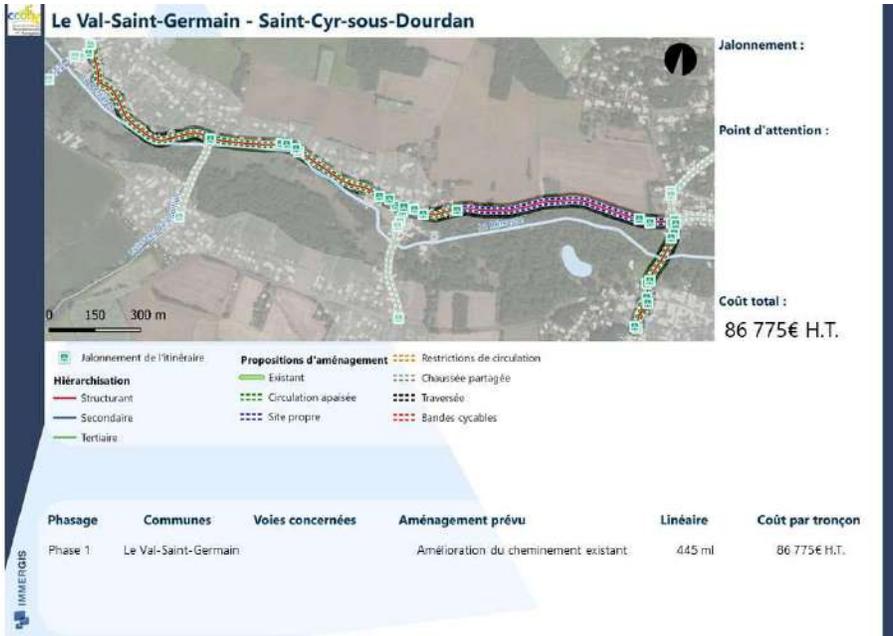
Hierarchisation	Propositions d'aménagement	
— Structurant	— Existant	==== Traversée
— Secondaire	==== Site propre	==== Bandes cycables
— Tertiaire	==== Chaussée partagée	

Pas de coupe disponible  
Multitude d'aménagements

Phasage	Communes	Voies concernées	Aménagement prévu	Linéaire	Coût par tronçon
Phase 3	Dourdan	Rue Maurice Gallais	Traversée cyclable	1u	6 250€ H.T.
Phase 3	Dourdan	Rue de l'Orée de la forêt, Rue de Maurice Gallais	Jalonnement et marquage au sol	293ml	879€ H.T.











### Liaison Les Granges-le-Roi - La Forêt-le-Roi



Jalonnement :

Point d'attention :

Coût total :  
575 729€ H.T.

- Jalonnement de l'itinéraire**
- Structurant
  - Secondaire
  - Tertiaire
- Propositions d'aménagement**
- Existant
  - Circulation apaisée
  - Site propre
  - Restrictions de circulation
  - Chaussée partagée
  - Traversée
  - Bandes cycables

Phasage	Communes	Voies concernées	Aménagement prévu	Linéaire	Coût par tronçon
Phase 3	Les Granges le Roi	Chemin du Chêne	Amélioration du cheminement existant	2 535 ml	494 325€ H.T.
Phase 3	Les Granges le Roi	DB36	Piste cycable bidirectionnelle	26 ml	11 570€ H.T.
Phase 3	Les Granges le Roi	Ancienne route	Voie verte en stabilisé	320 ml	62 400€ H.T.
Phase 3	Les Granges le Roi	Rue Sauvage	Zone 30	118 ml	7 434€ H.T.



### Liaison Les Granges-le-Roi - Sermaise



Jalonnement :

Point d'attention :

Coût total :  
2 130€ H.T.

- Jalonnement de l'itinéraire**
- Structurant
  - Secondaire
  - Tertiaire
- Propositions d'aménagement**
- Existant
  - Circulation apaisée
  - Site propre
  - Restrictions de circulation
  - Chaussée partagée
  - Traversée
  - Bandes cycables

Phasage	Communes	Voies concernées	Aménagement prévu	Linéaire	Coût par tronçon
Phase 3	Les Granges le Roi	Rue d'Etampes	Jalonnement et marquage au sol	710 ml	2 130€ H.T.



### Liaison Richarville - Les Granges-le-Roi



Jalonnement :

Point d'attention :

Coût total :  
2 797€ H.T.

- |   |  |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> <li> Jalonnement de l'itinéraire</li> <li><b>Hierarchisation</b></li> <li> Structurant</li> <li> Secondaire</li> <li> Tertiaire</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li><b>Propositions d'aménagement</b></li> <li> Existant</li> <li> Circulation apaisée</li> <li> Site propre</li> <li> Restrictions de circulation</li> <li> Chaussée partagée</li> <li> Traversée</li> <li> Bandes cycables</li> </ul> |
|---|--|

Phasage	Communes	Voies concernées	Aménagement prévu	Linéaire	Coût par tronçon
Phase 3	Les Granges le Roi	Rue de la Sablonnière, Rue de Richarville, D113	Marquage au sol	2,797 ml	2,797€ H.T.





### Liaison Corbreuse - Richarville



Jalonnement :

Point d'attention :

Coût total :  
71 478€ H.T.

<b>Hierarchisation</b>	<b>Propositions d'aménagement</b>	Site propre
— Secondaire	— Circulation apaisée	— Chaussée partagée
— Tertiaire		



Phasage	Communes	Voies concernées	Aménagement prévu	Linéaire	Coût par tronçon
Phase 3	Richarville		Aménagement d'une voie verte sur chemin existant	461 ml	69 150€ H.T.
Phase 3	Richarville	Rue de Corbreuse, Rue de la Butte, Rue des Granges	Jalonnement et marquage au sol	776 ml	2 328€ H.T.



### Liaison Richarville - La Forêt-le-Roi



Jalonnement :

Point d'attention :

Coût total :  
4 133€ H.T.

Jalonnement de l'itinéraire	<b>Propositions d'aménagement</b>	Restrictions de circulation
<b>Hierarchisation</b>	— Existant	— Chaussée partagée
— Structurant	— Circulation apaisée	— Traversée
— Secondaire	— Site propre	— Bandes cycables
— Tertiaire		



Phasage	Communes	Voies concernées	Aménagement prévu	Linéaire	Coût par tronçon
Phase 3	Richarville	Rue du Marteau, Route de la Forêt-du-Roi	Jalonnement et marquage au sol	1 805 ml	4 133€ H.T.



## Liaison Richarville - Les Granges-le-Roi



Jalonnement :

Point d'attention :

Coût total :  
1 288€ H.T.

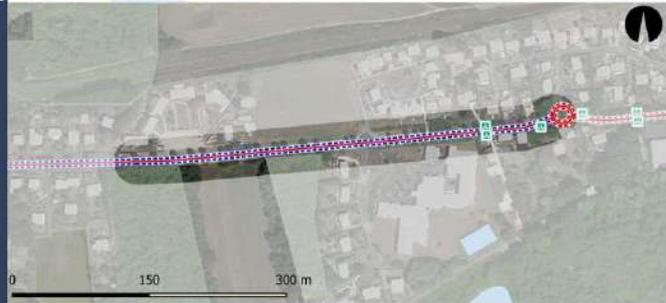
- |   |  |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> <li> Jalonnement de l'itinéraire</li> <li><b>Hierarchisation</b></li> <li> Structurant</li> <li> Secondaire</li> <li> Tertiaire</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li><b>Propositions d'aménagement</b></li> <li> Existant</li> <li> Circulation apaisée</li> <li> Site propre</li> <li> Restrictions de circulation</li> <li> Chaussée partagée</li> <li> Traversée</li> <li> Bandes cycables</li> </ul> |
|---|--|

Phase	Communes	Voies concernées	Aménagement prévu	Linéaire	Coût par tronçon
Phase 3	Richarville	Rue des Granges	Marquage au sol	1 288 ml	1 288 € H.T.

IMMÉDIAT



### D116 - Dourdan à Roinville



Jalonnement :

Point d'attention :

Coût total :  
204 700€ H.T.

- Jalonnement de l'itinéraire**
- Hierarchisation**
- Structurant
  - Secondaire
  - Tertiaire
- Propositions d'aménagement**
- Existant
  - Circulation apaisée
  - Site propre
  - Restrictions de circulation
  - Chaussée partagée
  - Traversée
  - Bandes cycables

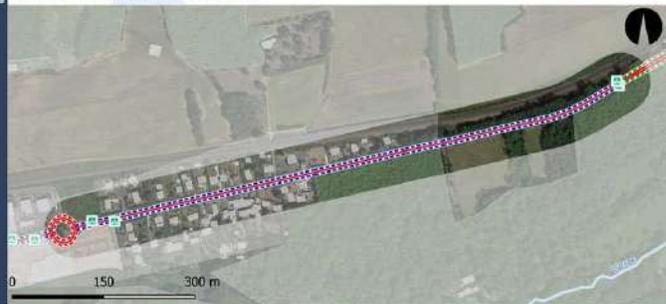


IMMERGIS

Phasage	Communes	Voies concernées	Aménagement prévu	Linéaire	Coût par tronçon
Phase 1	Roinville	D116	Piste cyclable bidirectionnelle	460 ml	204 700€ H.T.



### D116 - Roinville à Sermaise

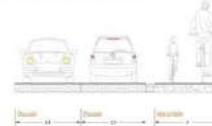


Jalonnement :

Point d'attention :

Coût total :  
86 340€ H.T.

- Jalonnement de l'itinéraire**
- Hierarchisation**
- Structurant
  - Secondaire
  - Tertiaire
- Propositions d'aménagement**
- Existant
  - Circulation apaisée
  - Site propre
  - Restrictions de circulation
  - Chaussée partagée
  - Traversée
  - Bandes cycables



IMMERGIS

Phasage	Communes	Voies concernées	Aménagement prévu	Linéaire	Coût par tronçon
Phase 1	Roinville	D116	Aménagement mixte piéton-vélo	216 ml	7 560€ H.T.
Phase 1	Roinville	D116	Voie verte en stabilisé	404 ml	78 780€ H.T.



### D116 - Roinville à Sermaise

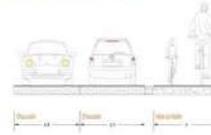


Jalonnement :

Point d'attention :

Coût total :  
265 010€ H.T.

- Jalonnement de l'itinéraire**
- Structurant
  - Secondaire
  - Tertiaire
- Propositions d'aménagement**
- Existant
  - Circulation apaisée
  - Site propre
  - Restrictions de circulation
  - Chaussée partagée
  - Traversée
  - Bandes cyclables



Phasage	Communes	Voies concernées	Aménagement prévu	Linéaire	Coût par tronçon
Phase 1	Roinville	D116	Voie verte en enrobé	590 ml	262 550€ H.T.
Phase 1	Roinville	D116	Une bande cyclable sans reprise de chaussée	123 ml	2 460€ H.T.



### Liaison Beaufort - Roinville

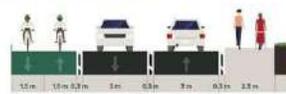


Jalonnement :

Point d'attention :

Coût total :  
833€ H.T.

- Jalonnement de l'itinéraire**
- Structurant
  - Secondaire
  - Tertiaire
- Propositions d'aménagement**
- Existant
  - Circulation apaisée
  - Site propre
  - Restrictions de circulation
  - Chaussée partagée
  - Traversée
  - Bandes cyclables

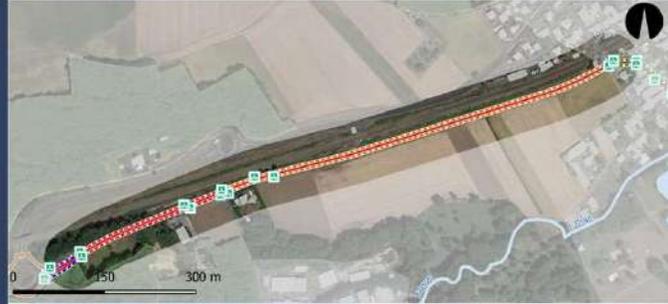


Phasage	Communes	Voies concernées	Aménagement prévu	Linéaire	Coût par tronçon
Phase 2	Roinville	Chemin du Malassis	Marquage au sol	833 ml	833€ H.T.





## CD116 - Sermaise à Saint-Chéron

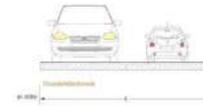


**Jalonnement :**  
3 600 € H.T.

**Point d'attention :**  
Passage sur cet itinéraire moins emprunté que la D116. Afin d'éviter les problématiques d'acquisition foncière, il est proposé de ralentir la vitesse par une proposition de feu à récompense.

**Coût total :**  
63 170 € H.T.

Jalonnement de l'itinéraire	<b>Propositions d'aménagement</b>	Restrictions de circulation
<b>Hierarchisation</b>	Existant	Chaussée partagée
Structurant	Circulation apaisée	Traversée
Secondaire	Site propre	Bandes cyclables
Tertiaire		



Phasage	Communes	Voies concernées	Aménagement prévu	Linéaire	Coût par tronçon
Phase 1	Saint-Chéron	CD116	Feu à récompense	1u	8 250 € H.T.
Phase 1	Saint-Chéron	CD116	Bande cyclable colorée Bande cyclable colorée	266ml	32 452 € H.T.
Phase 1	Saint-Chéron	CD116	Piste cyclable unidirectionnelle Piste cyclable unidirectionnelle	53ml	18 868 € H.T.

## Rue parallèle à l'axe ferroviaire - Saint-Chéron



**Jalonnement :**  
10 800 € H.T.

**Point d'attention :**  
Rue Racary :  
Expérimentation de la mise en sens unique de la rue pour les deux sens de circulation.  
Dans un premier temps expérimenter un sens unique suivant le flux Route d'Etampes => Rue de l'Orge

**Coût total :**  
199 035 € H.T.

<b>Hierarchisation</b>	<b>Propositions d'aménagement</b>	Restrictions de circulation
Structurant	Existant	Chaussée partagée
Secondaire	Circulation apaisée	
Tertiaire	Site propre	

Pas de coupe disponible  
Multitude d'aménagements

Phasage	Communes	Voies concernées	Aménagement prévu	Linéaire	Coût par tronçon
Phase 1	Saint-Chéron	Rue du Coteau-Nord	Aménagement existant	128ml	/ € H.T.
Phase 1	Saint-Chéron	Rue Richard Vian	Zone 30 existante	881ml	/ € H.T.
Phase 1	Saint-Chéron	Rue Racary	Piste cyclable bidirectionnelle et mise en sens unique de la rue	423ml	188 235 € H.T.

## Centre-ville - Saint-Chéron



**Jalonnement :**  
10 800 € H.T.

**Point d'attention :**  
Mise en sens unique des  
rues Régnier et Gabreau.

**Coût total :**  
14 037 € H.T.

<b>Hierarchisation</b>	— Tertiaire	□ Site propre
— Structurant	<b>Propositions d'aménagement</b>	□ Restrictions de circulation
— Secondaire	□ Circulation apaisée	□ Chaussée partagée

Pas de coupe disponible  
Multitude d'aménagements

Phasage	Communes	Voies concernées	Aménagement prévu	Linéaire	Coût par tronçon
Phase 1	Saint-Chéron	D116 - est	Marquage au sol	219ml	219 € H.T.
Phase 1	Saint-Chéron	D116 - centre	Jalonnement et marquage au sol	386ml	1 158 € H.T.
Phase 1	Saint-Chéron	Rue Régnier	Jalonnement, marquage au sol	191ml	573 € H.T.
Phase 1	Saint-Chéron	Rue des Herbages	Jalonnement et marquage au sol	228ml	684 € H.T.
Phase 1	Saint-Chéron	Rue Gabreau	Jalonnement, marquage au sol	201ml	603 € H.T.

## D116 - Saint-Chéron à Breux-Jouy



**Jalonnement :**  
2 400 € H.T.

**Point d'attention :**  
Nécessite la suppression  
d'une 50aine d'arbres.  
Nécessite un important  
terrassement à l'arrivée  
dans Breux Jouy.

Dépose arbre : 40 000€HT  
Terrassement : 37 380€HT

**Coût total :**  
541 260€ H.T.

□ Jalonnement de l'itinéraire	<b>Propositions d'aménagement</b>	□ Restrictions de circulation
<b>Hierarchisation</b>	— Existant	□ Chaussée partagée
— Structurant	□ Circulation apaisée	□ Traversée
— Secondaire	□ Site propre	□ Bandes cyclables
— Tertiaire		



Phasage	Communes	Voies concernées	Aménagement prévu	Linéaire	Coût par tronçon
Phase 2	Saint-Chéron	D116	Voie verte	876ml	389 820 € H.T.
Phase 2	Breux-Jouy	D116	Voie verte	337ml	149 965 € H.T.
Phase 2	Saint-Chéron	Route de Paris	Plateau traversant	1u	10 100 € H.T.
Phase 2	Saint-Chéron	Rue des Herbages	Bande cyclable sans reprise de chaussée Bande cyclable sans reprise de chaussée	611ml	19 552 € H.T.

## D132 - Saint-Chéron



Jalonnement :  
6 400 € H.T.

Point d'attention :

Coût total :  
139 247 € H.T.

Hierarchisation	Propositions d'aménagement	Restrictions de circulation
— Structurant	— Existant	— Restrictions de circulation
— Secondaire	— Circulation apaisée	— Chaussée partagée
— Tertiaire	— Site propre	— Bandes cycables

Pas de coupe disponible  
Multitude d'aménagements

Phasage	Communes	Voies concernées	Aménagement prévu	Linéaire	Coût par tronçon
Phase 2	Saint-Chéron	Route d'Elampes	Ecluse avec traversée cycle	2u et 40ml	30 100 € H.T.
Phase 2	Saint-Chéron	Rue Aristide Briand	Plateau traversant Chicane - by pass cyclable Double sens cyclable	1u 2u 116ml	20 300 € H.T. 2 300 € H.T.
Phase 2	Saint-Chéron	Avenue de la Gare	Marquage au sol Piste cyclable unidirectionnelle	239ml 239ml	10 339 € H.T. 69 788 € H.T.

## D132 axe sud - Saint-Chéron



Jalonnement :  
1 800 € H.T.

Point d'attention :

Coût total :  
630 782 € H.T.

Hierarchisation	Propositions d'aménagement	Restrictions de circulation
— Structurant	— Existant	— Restrictions de circulation
— Secondaire	— Circulation apaisée	— Chaussée partagée
— Tertiaire	— Site propre	

Phasage	Communes	Voies concernées	Aménagement prévu	Linéaire	Coût par tronçon
Phase 3	Saint-Chéron	D132	Piste cyclable unidirectionnelle avec reprise de chaussée (sur le sens montant de la chaussée)	1 330ml	498 750 € H.T.
Phase 3	Saint-Chéron	D132	Piste cyclable unidirectionnelle	446ml	130 232 € H.T.

## Liaison sud - Saint-Chéron



Jalonnement :  
2.800 € H.T.

Point d'attention :

Coût total :  
7 572 € H.T.

Hierarchisation	Propositions d'aménagement	Restrictions de circulation
— Structurant	— Existant	— Chaussée partagée
— Secondaire	— Circulation apaisée	
— Tertiaire	— Site propre	

Phasage	Communes	Voies concernées	Aménagement prévu	Linéaire	Coût par tronçon
Phase 3			Jalonnement et marquage au sol uniquement	4 772ml	4 772 € H.T.

IMMERGIS





## D116 - Sermaise et gare de Sermaise



Jalonnement :

Point d'attention :

Coût total :  
229 219€ H.T.

**Hierarchisation**

- Tertiaire
- Structurant
- Secondaire

**Propositions d'aménagement**

- Site propre
- Chaussée partagée
- Circulation apaisée
- Bandes cyclables

Multitude d'aménagements (voir la diapo ci-après)

Phasage	Communes	Voies concernées	Aménagement prévu	Linéaire	Coût par tronçon
Phase 1	Sermaise	D116	Aménagement mixte piéton-vélo	309 ml	16 065€ H.T.
Phase 1	Sermaise	D116	Piste bidirectionnelle et busage	149 ml	89 400€ H.T.
Phase 1	Sermaise	-	Traversée cyclable	1u	6 250€ H.T.
Phase 1	Sermaise	D116	2 bandes cyclables avec reprise de chaussée	1 088 ml	117 504€ H.T.





### D116 - Sermaise à Saint-Chéron

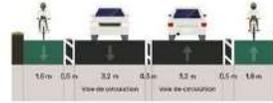


Jalonnement :

Point d'attention :

Coût total :  
137 592€ H.T.

- Jalonnement de l'itinéraire**
- Structurant
  - Secondaire
  - Tertiaire
- Propositions d'aménagement**
- Existant
  - Circulation apaisée
  - Site propre
  - Restrictions de circulation
  - Chaussée partagée
  - Traversée
  - Bandes cyclables



IMMERGIS

Phasage	Communes	Voies concernées	Aménagement prévu	Linéaire	Coût par tronçon
Phase 1	Sermaise	D116	2 bandes cyclables avec reprise de chaussée	1 274 ml	137 592€ H.T.



### Liaison Le Val Saint-Germain - Gare de Sermaise



Jalonnement :

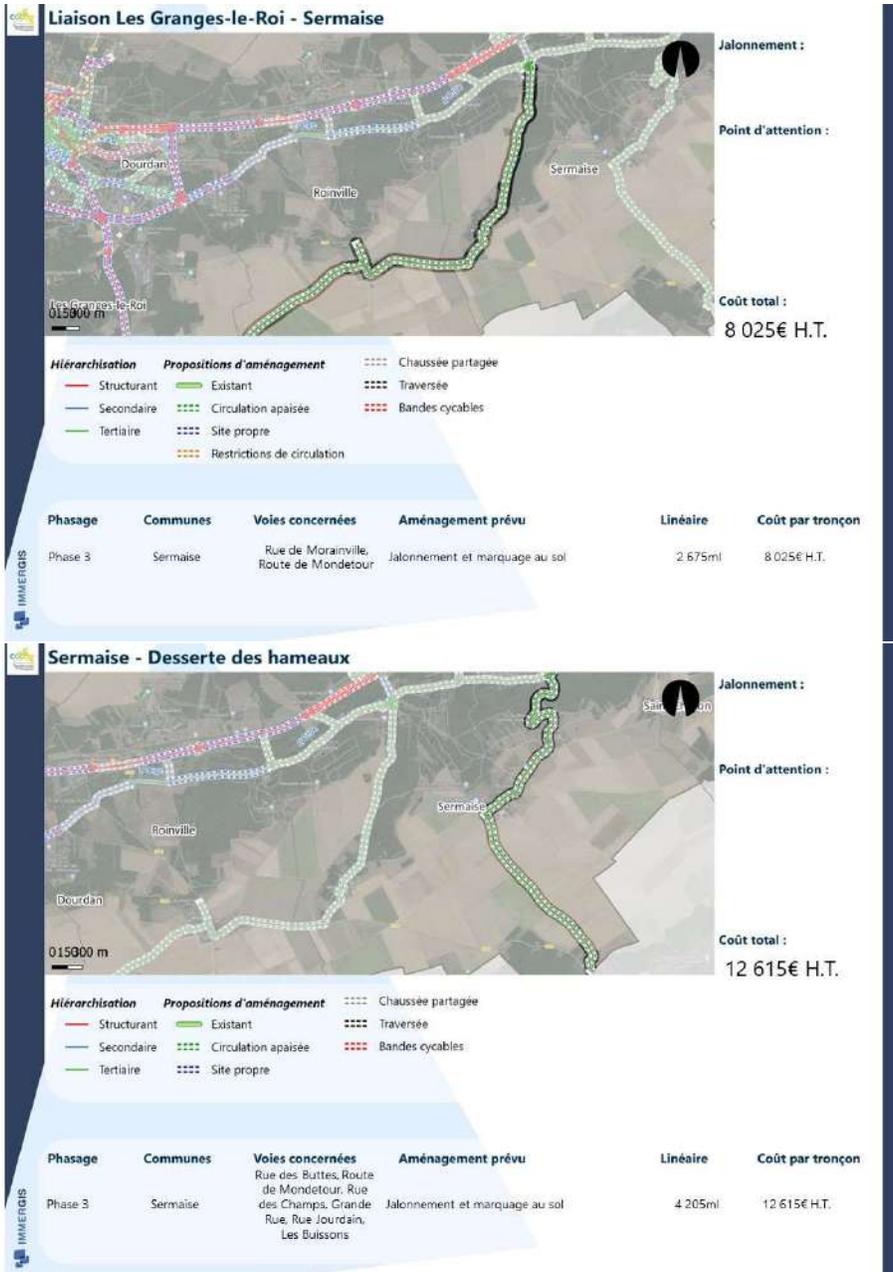
Point d'attention :

Coût total :  
2 037€ H.T.

- Jalonnement de l'itinéraire**
- Structurant
  - Secondaire
  - Tertiaire
- Propositions d'aménagement**
- Existant
  - Circulation apaisée
  - Site propre
  - Restrictions de circulation
  - Chaussée partagée
  - Traversée
  - Bandes cyclables

IMMERGIS

Phasage	Communes	Voies concernées	Aménagement prévu	Linéaire	Coût par tronçon
Phase 3	Sermaise	Route des Sœurs	Marquage au sol	2 037ml	2 037€ H.T.



### Sermaise - Itinéraire alternatif



Jalonnement :

Point d'attention :

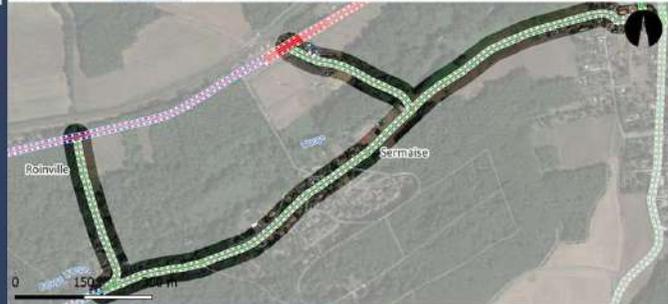
Coût total :

21 474€ H.T.

Hierarchisation	Propositions d'aménagement	
— Structurant	— Existant	--- Restrictions de circulation
— Secondaire	--- Circulation apaisée	--- Chaussée partagée
— Tertiaire	--- Site propre	--- Bandes cycables

Phasage	Communes	Voies concernées	Aménagement prévu	Linéaire	Coût par tronçon
Phase 3	Sermaise	Rue de la Mairie, Rue de l'Eglise, Avenue Paul Blot	Zone 30	220 ml	13 860€ H.T.
Phase 3	Sermaise	Rue de Blancheface, Rue de la Charpenterie, Rue des Roseaux, Rue des Sources, Rue Boileau	Jalonnement et marquage au sol	2 538ml	7 614€ H.T.

### Sermaise - Itinéraire vers Roinville



Jalonnement :

Point d'attention :

Coût total :

6 132€ H.T.

Hierarchisation	Propositions d'aménagement	
— Structurant	--- Circulation apaisée	--- Chaussée partagée
— Tertiaire	--- Site propre	--- Traversée
		--- Bandes cycables

Phasage	Communes	Voies concernées	Aménagement prévu	Linéaire	Coût par tronçon
Phase 3	Sermaise	Rue de Blancheface, Rue de la Charpenterie, Rue des Roseaux, Rue des Sources, Rue Boileau	Jalonnement et marquage au sol	2 044ml	6 132€ H.T.

## INDEX DES TABLEAUX ET FIGURES

---

### TABLEAUX

Légende tableau 11

### FIGURES

Légende images / figures 13







## **LE PROGRAMME CEE AVELO 2**

Dans la continuité du programme AVELO, l'ADEME, en conformité avec la Stratégie du Service Transports et Mobilité (Axe 2 - Reporter), a décidé de porter sur la période 2021-2024, le programme Certificats d'économies d'énergie (CEE) AVELO 2 afin de soutenir plus de 400 territoires peu denses et péri-urbain dans la planification, l'expérimentation, l'évaluation et l'animation de politiques cyclables.

Financé par le dispositif des certificats d'économie d'énergie, cet accompagnement s'articule autour de trois axes afin de soutenir :

- la construction d'une stratégie de développement d'aménagements cyclables sur l'ensemble du territoire national via le cofinancement d'études ;
- l'expérimentation de services vélo ;
- le lancement de campagne de communication grand public pour mettre en œuvre une politique cyclable intégrée à l'échelle du territoire.

Le programme « AVELO 2 » a été créé par l'arrêté du 5 octobre 2020 (publié au JORF du 11/10/2020), modifié par l'arrêté du 08/12/2020 (publié au JORF du 23/12/2020) instaurant le programme PRO-INNO-53 AVELO 2 à compter du lendemain de sa publication et jusqu'au 31 décembre 2024.