

BL
évolution



Photos : Office du Tourisme des Portes Euréliennes et l'Echo Républicain

SCHÉMA DIRECTEUR DE CIRCULATIONS DOUCES CC DES PORTES EURÉLIENNES ÉTAPE 1 : DIAGNOSTIC

Juillet 2024

Promu par



Contact Client

Marie BALLELIO

Laurence GUITTARD



Portes Euréliennes
d'Île-de-France
communauté de communes

Contact BL évolution

Maxime GADREAU

Noa LEVY-BARON



Sommaire

Introduction

Page 3

Présentation du diagnostic vélo du territoire

Page 8

Morphologie du territoire

Page 8

Analyse de la demande potentielle

Page 16

Analyse de l'offre

Page 42

Synthèse des enjeux

Page 80

Annexes

Page 83

Personnes contactées

Page 84

Itinéraires visite terrain

Page 85

Glossaire et éléments de contexte réglementaire

Page 86



Introduction

UN PLAN NATIONAL VÉLO 2.0

La Loi Orientation des Mobilités (LOM) reconnaît le vélo et la marche à pied comme des modes de déplacement à part entière, quels que soient les contextes territoriaux. Cela suppose à chaque fois : de travailler sur les infrastructures, sur les services et sur l'articulation de ce mode avec les autres, dans le contexte donné et à plusieurs échelles.

Que ce soit pour le vélo ou pour la marche, nous touchons à deux problématiques décisives pour **engager une transformation de nos mobilités** trop dépendantes de la voiture individuelle :

1. les habitudes de mobilités acquises, qui sont réputées difficiles à changer
2. la fabrique de l'espace public depuis plus d'un demi-siècle, ayant favorisé la voiture au détriment de tous les autres modes.

Tous les acteurs sont désormais d'accord : les déplacements doux ou modes actifs sont un axe majeur de cette transformation, qui passe par un travail sur **les changements de comportements et l'adaptation de l'espace public urbain**. C'est l'objectif du plan national, que d'impulser ce changement de paradigme.

Le premier plan vélo et mobilités actives national annoncé en septembre 2018 s'est achevé en 2022. Sa réussite a été saluée par l'ensemble des acteurs du vélo en France et plus de 22 000 km d'aménagements cyclables ont été créés durant cette période sur le territoire Français.

Le second plan vélo et mobilités actives a été annoncé le 20 Septembre par la première ministre. Il prévoit 250 millions d'euros en 2023, dont 200 millions pour les infrastructures et 50 millions pour le stationnement, dans le but de « *Faire du vélo et de la marche une alternative attractive à la voiture individuelle pour les déplacements de proximité et combiné aux transports collectifs pour les déplacements de plus longues distances* ».



Quels sont les 3 axes du plan vélo national 2.0 ?

- 1. Faire du vélo et de la marche une alternative attractive à la voiture individuelle pour les déplacements de proximité et combiné aux transports collectifs pour les déplacements de plus longues distances.**

Avec une priorité donnée à l'aménagement d'infrastructures cyclables et le stationnement, le renforcement de la sécurité des usagers par les infrastructures, avec pour cible principal les déplacements du quotidien.

- 2. Faire du vélo un levier pour notre économie en accompagnant l'écosystème des acteurs français.**

Avec le développement d'une filière économique du vélo regroupant l'ensemble des acteurs ouvrant au développement du vélo en France, et en faisant de la France la première destination mondiale pour le vélotourisme.

- 3. Rendre le vélo accessible à toutes et tous, dès le plus jeune âge et tout au long de la vie.**

Avec une priorité donnée à l'apprentissage à travers le Savoir Rouler à Vélo et un objectif d'amélioration de la santé publique.



Introduction

LES DÉMARCHES EN COURS POUR UN CONTEXTE FAVORABLE AU DÉVELOPPEMENT DES MODES ACTIFS

Le territoire dispose d'un contexte local, départemental et régional très favorable au développement des mobilités actives avec de nombreuses démarches ambitieuses également initiée en faveur de la transition écologique.

<p>Elaboration d'un Schéma Directeur de Circulations Douces pour la Communauté de la Communauté de Communes des Portes Euréliennes Ile-de-France</p> <p>Procédure initiée en février 2022 pour un Plan Local d'Urbanisme intercommunal CCPEIF</p> <p>PCAET (2019-2024), CRTE et SCOT (2019)</p> <p>Projet d'un futur PADD (Projet d'Aménagement et de Développement durables)</p>	EPCI	Département	Région
<p>Schéma Directeur des Itinéraires Cyclables et Voies Vertes du Département d'Eure-et-Loir (réalisé par BL Evolution en 2023)</p>			
<p>Contrat Régional de Solidarité Territoriale 2023-2029 (CRST), signé avec la Région Centre-Val-de-Loire et la commune d'Auneau-Bleury-Saint-Symphorien</p> <p>Schéma Régional d'Aménagement de Développement et d'Égalité des Territoires en 2020, Centre Val-de-Loire</p> <p>Plan régional des mobilités vélo en 2020 (7 millions d'euros pour des itinéraires cyclo touristiques entre 2020 et 2022)</p>			



Introduction

MÉTHODOLOGIE

Le présent diagnostic constitue la première étape du Schéma Directeur de Circulations Douces de la CCPEIF. A la suite de son partage avec les habitants, les élus et les techniciens du territoire, une phase d'élaboration de scénarios d'aménagement sera lancée

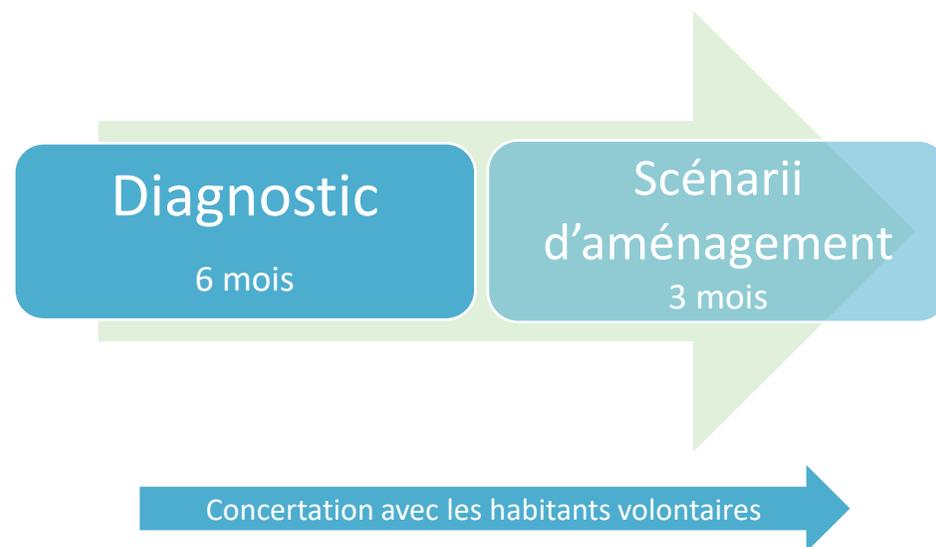
Dans une vision participative de ses enjeux de mobilité, la Communauté de Communes des Portes Euréliennes d'Île de France souhaite **associer la population** au cours de l'élaboration du présent schéma, avec un club vélo et d'autres ateliers participatifs qui seront organisés tout au long de l'étude.

Le bureau d'étude fourni d'abord **un travail d'analyse documentaire et morphologique du territoire** à partir des documents existants (PLU, SCoT, PCAET, ...).

Une **analyse des aménagements existants** est réalisée via des visites de terrain à vélo sur le territoire, ainsi que des interviews d'acteurs clés du territoire.

L'ensemble des personnes volontaires rencontrées durant ce diagnostic sont identifiées au sein d'un **groupe de travail** qui sera sollicité pendant la suite de l'élaboration du Schéma Directeur de Circulations Douces.

Résumé de l'élaboration du Schéma Directeur de Circulations Douces





Introduction

CONTEXTE DU SCHÉMA DIRECTEUR DE CIRCULATIONS DOUCES – IDENTITÉ ET URBANISME

La CC des Portes Euréliennes regroupe **39 communes** pour une superficie totale de **400,6 km²** et **49 501 habitants** en 2022. Située à l'est du département de l'Eure-et-Loir, la CCPEIF présente une densité de population de 121,4 hab/km², supérieure à la moyenne nationale (105 hab/km²).

Le territoire se répartie sur la longueur et fait **45 km du nord au sud**. Il possède 4 pôles aux paysages et populations variés : Auneau-Bleury-Saint-Symphorien (6288 habitants), Epernon (5549 habitants), Nogent-le-Roi (3982 habitants), Gallardon (3589 habitants). Le territoire de la CCPEIF est donc marqué par une grande diversité de réalités, entre communes urbaines, périurbaines et rurales.

Le territoire est **traversé par les autoroutes** A11 et A10, des **routes départementales** dont la D 910, la D 983, la D4, et la D906 et **des lignes ferroviaires** au Nord (Chartres-Paris) et au Sud (Châteaudun-Paris), autant de ruptures qu'il conviendra de prendre en compte dans les préconisations en phase de stratégie.

Le territoire se situe dans l'aire d'attractivité de la région parisienne (1h de Paris), et est connecté à de nombreux autres pôles alentours, dont Chartres, Rambouillet, Houdan ou Dreux.

Le territoire possède **2 gares SNCF** : Epernon (25min de Chartres, 45min de Paris-Montparnasse) et Saint Piat (13min de Chartres, 1h de Paris Montparnasse). On peut aussi noter la présence de deux autres gares SNCF adjacentes aux frontières de l'EPCI : Auneau (50min de Paris-Austerlitz et 36 min de Châteaudun) et Maintenon, entre Epernon et Saint Piat.

Traversé par **deux véloroutes** inscrites au Schéma national vélo (La V40, « La Véloscénie de Paris au Mont-Saint-Michel » et la V41 « St-Jacques à vélo via Chartres »), le territoire est déjà caractérisé par une forte pratique cyclotouristique. Le pratique du vélo touristique sera un des enjeux de ce Schéma.



Introduction

UN SCHÉMA VISANT À DÉVELOPPER L'ENSEMBLE DES CIRCULATIONS DOUCES

Les pratiques piétonnes et cyclables touristiques et utilitaires connaissent des points de convergence et de divergence.

CIRCULATIONS DU QUOTIDIEN

Enjeux :

- Développer les usages quotidiens du vélo et de la marche : domicile – travail ; domicile – études ; faire ses courses...
- Concentrer les itinéraires autour des pôles générateurs de déplacements
- Planifier/réaliser des itinéraires rapides, efficaces, continus et sécurisés
- Développer les services qui vont rendre le vélo et la marche des modes de déplacement fiables et sécurisés.

CIRCULATIONS DE LOISIRS/TOURISME

Enjeux tourisme :

- Proposer des voies vertes (ou vélo routes) sur l'ensemble du territoire, créer des boucles, assurer une continuité des itinéraires
- Développer l'écosystème de services aux cyclotouristes (haltes vélos, location...) et aux piétons
- Valoriser le territoire et ses spécificités

Enjeux loisirs :

- Créer des voies vertes sécurisées pour les balades à vélo à pied
- Toucher un public cible local, de la petite sortie sportive à la balade en famille



Diagnostic du territoire

Morphologie du territoire

Analyse de la demande potentielle

Analyse de l'offre

Synthèse des enjeux

Annexes



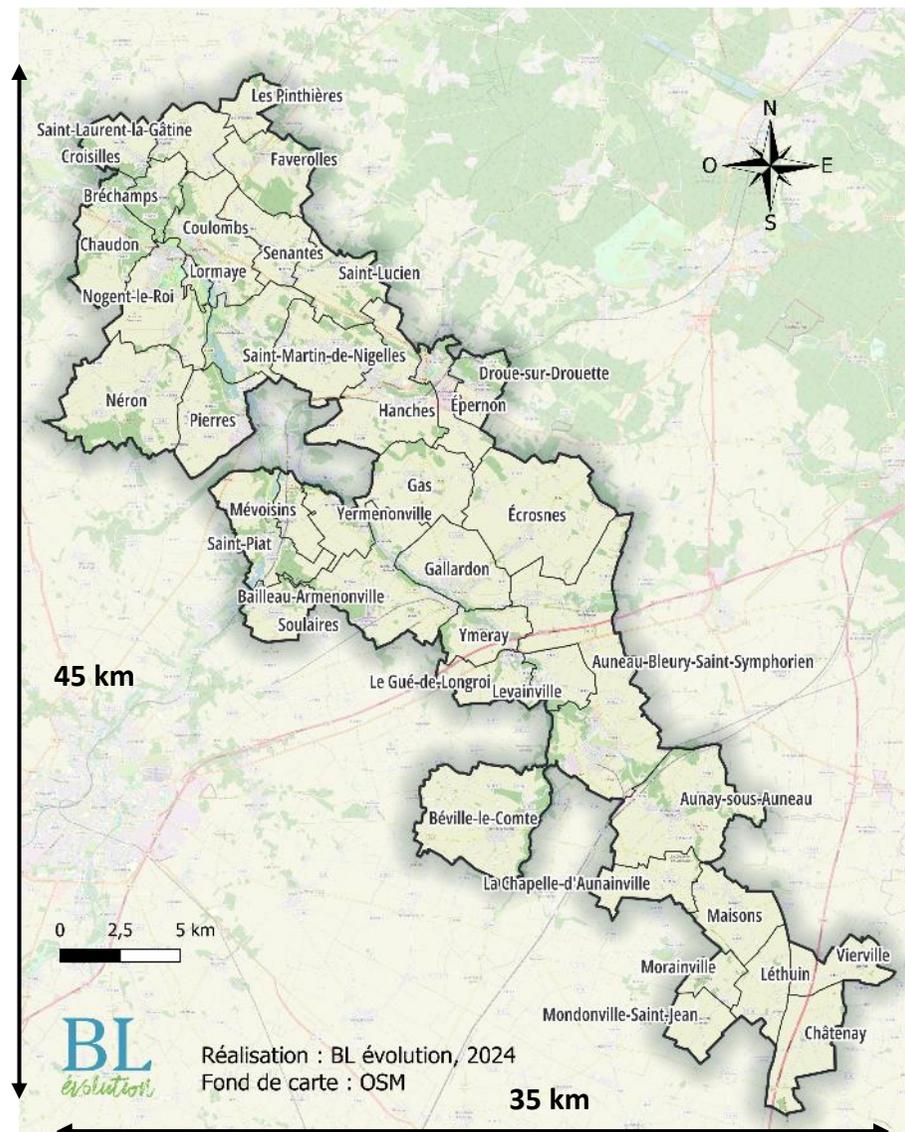
Morphologie et analyse du territoire

MORPHOLOGIE GÉNÉRALE DU TERRITOIRE

La CC des Portes Euréliennes s'étend sur presque 45 km du Nord au Sud et sur 35km d'Est en Ouest.

La morphologie du territoire est caractérisée par :

- **Son caractère polycentrique, avec 6 pôles majeurs :**
 - Auneau-Bleury-Saint-Symphorien (6288 habitants)
 - Epernon (5549 habitants)
 - Nogent-le-Roi (3982 habitants)
 - Gallardon (3589 habitants)
 - Pierres (2780 habitants)
 - Hanches (2683 habitants)
- **Une majorité de petites communes, sur les 39 du territoire :**
 - une dizaine d'entre elles a entre 1000 et 2000 habitants
 - une vingtaine est en dessous des 1000 habitants
- **Une grande diversité d'habitats :** avec des communes urbaines, péri-urbaines et rurales.
- **Des axes routiers importants,** l'autoroute A11 et l'A10 au sud, des routes départementales dont la D910, la D983, la D929, la D4, et la D906.
- **Deux axes ferroviaires majeurs :** au Nord (Chartres-Paris) et au Sud (Châteaudun-Paris),





Morphologie et analyse du territoire

POPULATION PAR COMMUNE

En 2022 l'intercommunalité comptait 49 546 habitants

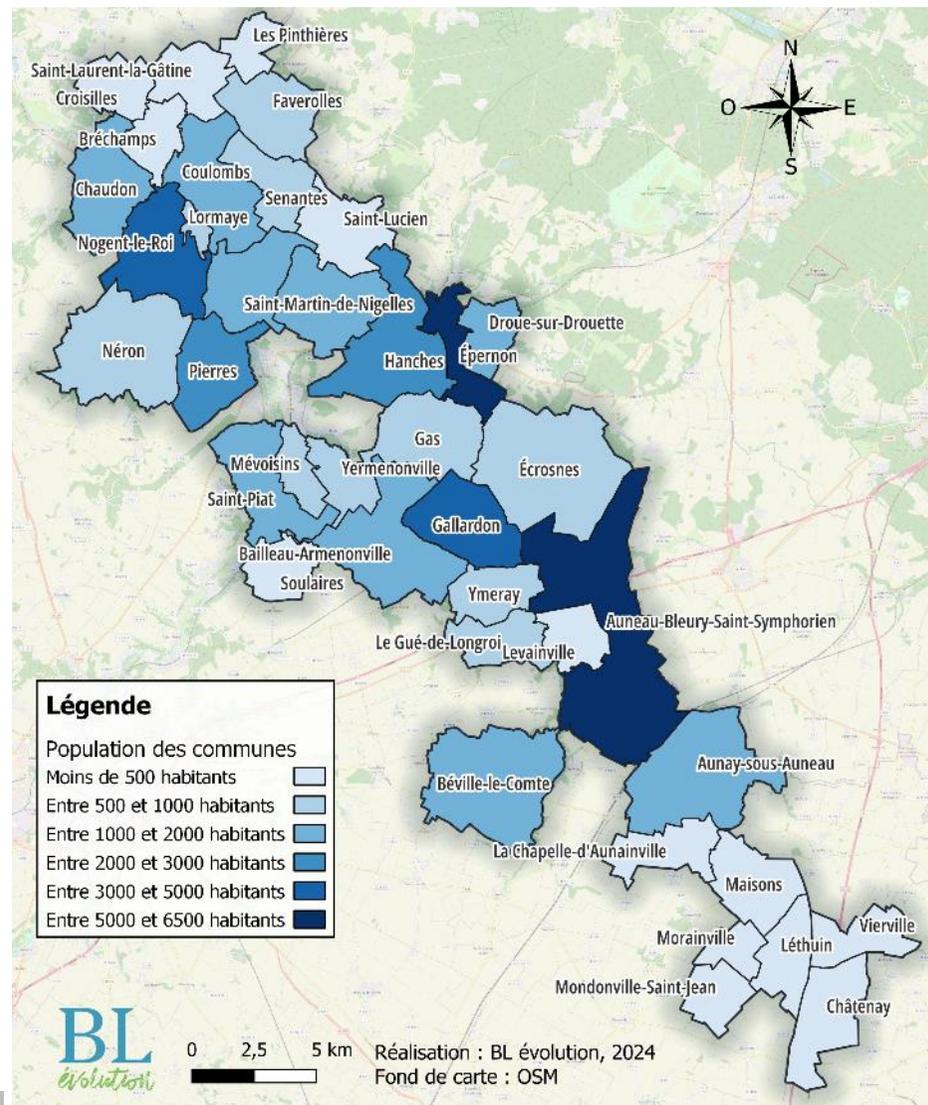
Deux communes concentrent plus d'un quart de la population du territoire : Auneau-Bleury-Saint-Symphorien et Epernon. Quatre communes du territoire concentrent ensuite entre 2000 et 4000 habitants.

À elles 6, elles concentrent près de 25 000 habitants, soit plus de la moitié de la population du territoire.

Auneau-Bleury-Saint-Symphorien	6 288 hab.
Epernon	5 549 hab.
Nogent-le-Roi	3 982 hab.
Gallardon	3 589 hab.
Pierres	2 780 hab.
Hanches	2 683 hab.

Insee 2022

- Le territoire s'organise donc autour de **6 polarités** : Epernon, Auneau-Bleury-Saint-Symphorien, Nogent-le-Roi, Gallardon, Pierres et Hanches.
- Cette carte fait ressortir le **caractère polycentrique** du territoire, particulièrement intéressant dans le cadre du développement des mobilités actives.





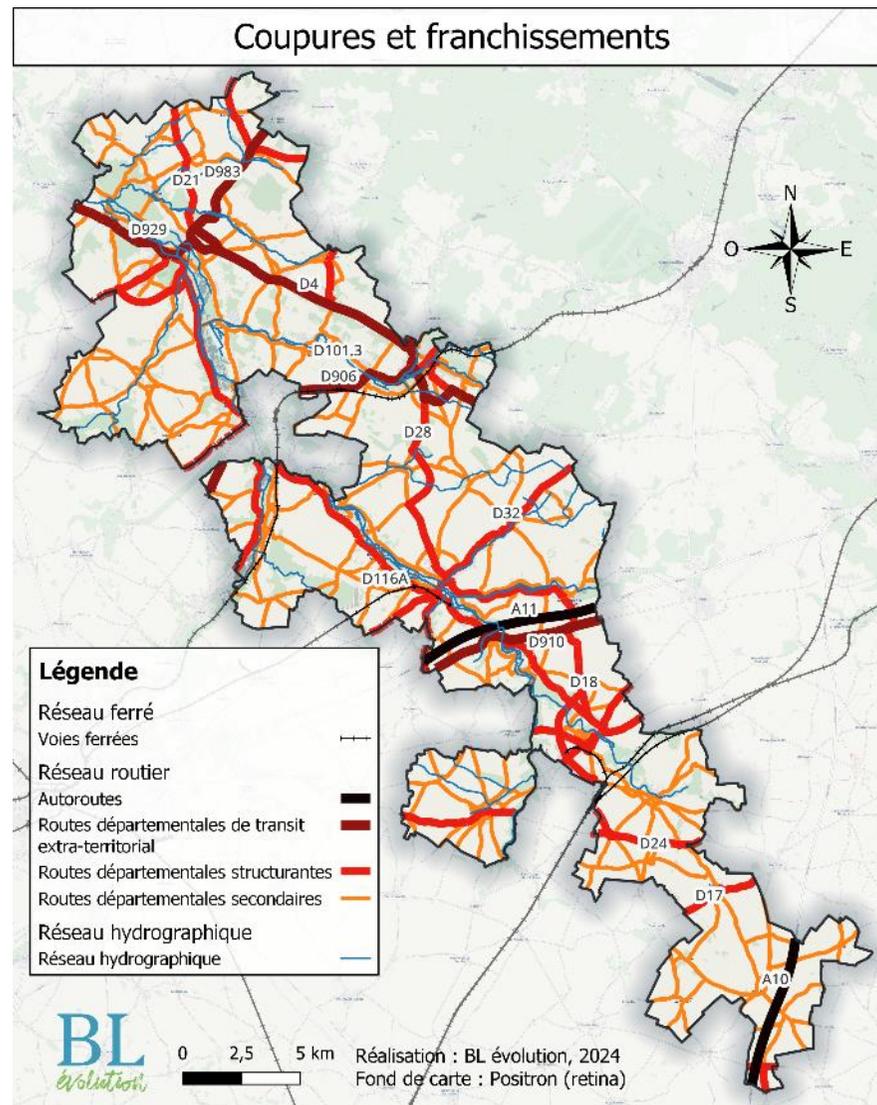
Morphologie et analyse du territoire

COUPURES ET FRANCHISSEMENTS

Le territoire de la CCPEIF est marqué par **plusieurs phénomènes de coupures et discontinuités territoriales**, ponctuelles ou continues, qui impactent la réalité des déplacements à vélo et leur potentiel :

- **Le réseau routier national** : l'A11 et l'A10 franchissables seulement à certains endroits.
- **Le réseau routier départemental de transit et structurant** comportant peu de franchissements sécurisés :
 - à fort trafic (> 4000 véh./j) : D910, D4, D906, D28, D18
 - à trafic important (1000 < 4000 véh./j) : D983, D21, D101.3, D32, D116A, D17
- **Les voies ferrées traversant le territoire** à plusieurs reprises ;
- **Un réseau hydrographique** coupant certains itinéraires structurants.

- Certains réseaux seront franchissables grâce à des aménagements mais d'autres nécessiteront la création de passerelles, tunnels sécurisant la traversée et essentiels au bon fonctionnement d'un réseau cyclable.
- Cette carte met également en évidence le maillage très important de la collectivité en voirie départementale secondaire, ce qui constitue un atout qui pourra être mis au service des mobilités douces.





Morphologie et analyse du territoire

LA DÉMOGRAPHIE ET LA COMPOSITION SOCIALE INFLUENT SUR LES BESOINS DE MOBILITÉ

Entre 1960 et 2000, le territoire a connu **une forte augmentation de sa population**, liée à sa proximité avec la région parisienne et la dynamique de périurbanisation, avec des variations annuelles comprises entre 1 et 3%. Ce phénomène s'est atténué depuis le début des années 2000, avec une variation de 0,2% sur la période la plus récente entre 2014 et 2020.

L'évolution de la répartition de la population par tranches d'âge entre 2014 et 2020 est marquée par **un vieillissement de la population**, et une diminution marquée dans les classes d'âge en dessous de 44 ans couplée à une forte augmentation chez les 60-74 ans. Le territoire conserve cependant un solde naturel positif (0,4%) ce qui lui permet de compenser le solde migratoire légèrement négatif sur la même période (0,3%)

➤ **Le développement du VAE (Vélo à Assistance Electrique) pourrait notamment permettre de séduire les seniors.**

Malgré une tendance au vieillissement de la population, **la part d'actifs est très forte sur le territoire et a augmenté ces dernières années**, en lien avec le développement des zones d'activités économiques sur le territoire.

En termes d'activité, la population des 15-64 ans est répartie de la manière suivante :

- 80 % (24 373) d'actifs dont 72,6 % en emploi et 7,4 % de chômeurs, d'où un potentiel de développement des déplacements cyclables et piétons domicile-travail a priori très important ;
- 20 % (6 093) d'inactifs, dont 8,1 % d'élèves, étudiants, stagiaires, 6,9 % de retraités et 5% d'autres inactifs.

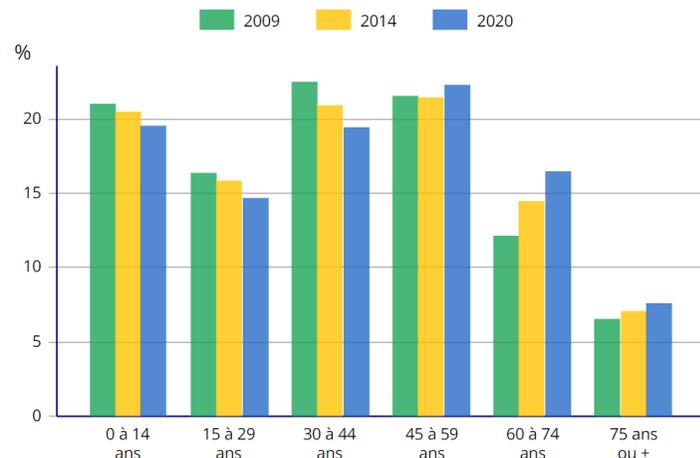
➤ **Pour développer le vélo et la marche, les leviers des déplacements domicile-étude et domicile-travail sont particulièrement pertinents sur la CCPEIF.**

POP T2M - Indicateurs démographiques en historique depuis 1968

	1968 à 1975	1975 à 1982	1982 à 1990	1990 à 1999	1999 à 2009	2009 à 2014	2014 à 2020
Variation annuelle moyenne de la population en %	2,7	3,1	2,1	1,3	0,7	0,5	0,2
due au solde naturel en %	0,5	0,5	0,5	0,5	0,6	0,6	0,4
due au solde apparent des entrées sorties en %	2,2	2,6	1,6	0,8	0,1	-0,0	-0,3
Taux de natalité (%)	15,8	14,4	13,5	12,8	13,4	12,6	11,6
Taux de mortalité (%)	11,1	9,5	8,2	7,8	7,3	6,9	7,4

Les données proposées sont établies à périmètre géographique identique, dans la géographie en vigueur au 01/01/2023.
Sources : Insee, RP1968 à 1999 dénombremments, RP2009 au RP2020 exploitations principales - État civil.

POP G2 - Population par grandes tranches d'âges



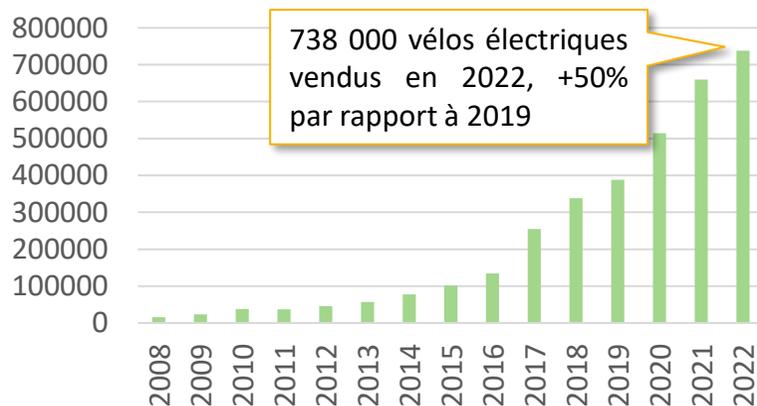
Sources : INSEE 2009, 2014, 2020



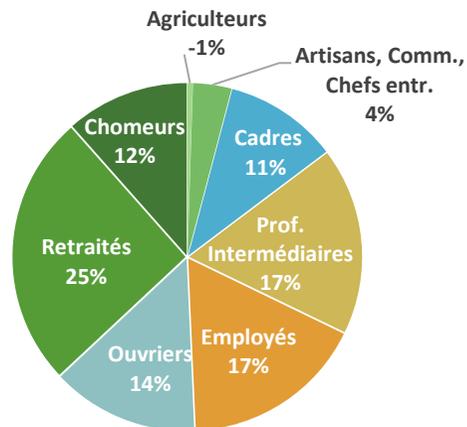
Morphologie et analyse du territoire

LA DÉMOGRAPHIE ET LA COMPOSITION SOCIALE INFLUENT SUR LES BESOINS DE MOBILITÉ

Ventes de VAE en France depuis 2008



Profil de la population du territoire



Après les retraités, le profil de l'emploi sur le territoire montre une **majorité de professions intermédiaires et employés**. Selon le type plus précis d'activité, le vélo ou le VAE pourra devenir un moyen de déplacement domicile-travail intéressant en termes de dépenses.

Un vélo performant ou un VAE peuvent représenter un outil de développement de la pratique cyclable utilitaire dans de nombreux cas : pour les retraités, les actifs se rendant au travail sans transport de charges lourdes, les personnes en situation de précarité ou les plus jeunes qui n'ont pas encore le permis de conduire. **Le VAE peut de plus être une solution plus rapide et moins fatigante aux distances relativement importantes séparant les communes sur le territoire**, qui peuvent présenter un point bloquant à l'utilisation du vélo.

L'acquisition d'un VAE et s'équiper de façon complète pour passer au vélo (équipements de pluie, bagages, selle confortable...) constituent des décisions ayant des coûts relatifs parfois élevés pour certains ménages (bien que bien plus faibles par rapport à l'usage d'un véhicule motorisé).

Les aides à l'acquisition nationales sont un levier, mais restent sous condition de ressources (voir lien ci-dessous).

<https://www.economie.gouv.fr/particuliers/prime-velo-electrique>

Par ailleurs, les enjeux autour des EDPM (Engins de Déplacement Personnel Motorisés) émergent depuis quelques années. En 2022, il s'est vendu 759 000 trottinettes, soit un peu plus que les VAE. La trottinette est un moyen de transport adapté à des trajets courts en milieu urbain, et entraîne une complexification de la cohabitation avec l'ensemble des usagers de l'espace public. Pour des territoires périurbains et ruraux, son usage pourrait connaître un vrai essor dans les prochaines années.

Sources Observatoire français du Cycle 2022 ; INSEE 2020; Baromètre Fédération FPMM / Smart Mobility Lab



Morphologie et analyse du territoire

UN TERRITOIRE AVEC UN FORT POTENTIEL DE DÉVELOPPEMENT DU VÉLO

- Un territoire **varié et polycentrique** autour de plusieurs pôles : Auneau-Bleury-Saint-Symphorien, Epernon, Nogent-le-Roi, Gallardon et Pierres.
- Une **densité de population plus importante que la moyenne française, et un territoire peu vallonné**, deux atouts pour le développement des mobilités douces.
- Des **distances parfois importantes** entre des communes, lié à l'étalement du territoire, qui implique de raisonner par pôle pour la mobilité quotidienne
- **De nombreuses discontinuités et coupures** qui devront être traitées pour assurer des franchissements en sécurité.
- **Une population vieillissante**, pour laquelle le développement du VAE pourra être intéressant mais avec une **part toujours importante d'actifs**, qui pourraient envisager le vélo pour leurs déplacements quotidiens.



Diagnostic du territoire

Morphologie du territoire

Analyse de la demande potentielle

Analyse de l'offre

Synthèse des enjeux

Annexes



Analyse de la demande potentielle

INTRODUCTION DE MÉTHODE – POURQUOI PARLER DE DEMANDE POTENTIELLE

L'intérêt d'un Schéma Directeur de Circulations Douces dépasse la question des mobilités.

Les mobilités sont la résultante d'un ensemble de paramètres d'organisation et de vie sociale qui conduisent les personnes à se déplacer.

En interrogeant le développement des mobilités actives, ce sont ces modalités d'organisation humaine et sociale de la vie qu'il faut aussi interroger :

- Nature et construction des besoins (et de la demande potentielle) de mobilités **selon les classes d'âge et l'activité**, mais aussi les représentations sociales liées à la mobilité ;
- Nature et expression des besoins (et de la demande potentielle) de mobilités **en fonction des niveaux de contraintes sociales, des habitudes de modes de vie ;**
- Les besoins (et la demande potentielle) de mobilités selon la capacité des personnes à mobiliser des vecteurs/moyens/stratégies de déplacement (**niveau de maîtrise**) ;
- **Les motifs de déplacements et les modes** que les différentes populations, les individus vont privilégier selon leur système de préférence social ou personnel (confort, rapidité, coût, prestige social...).

La demande potentielle se mesure en considérant trois dimensions :

1/ Des **équipements s'adressant à leurs publics**, dont le rayonnement et l'aire de chalandise sont à l'échelle d'un centre bourg ou de deux bourgs voisins, permettant potentiellement de s'y rendre à vélo.

2/ Des **modes de transport en concurrence et en complémentarité** qui offrent des **niveaux de confort et d'efficacité variables** que comparent les usagers qui ont le choix ; ceux qui n'ont pas le choix s'y rendent par le moyen dont ils disposent, ou renoncent à s'y rendre s'il ne s'agit pas d'une nécessité absolue.

3/ Des **représentations sociales et des freins psychologiques** qui s'expriment à travers les choix de tel ou tel mode de déplacement. Ces représentations sont susceptibles d'évoluer dans le temps en fonction des conditions qui leurs sont faites, mais les habitudes sont fortes pour chacun ou chaque groupe social.



Analyse de la demande potentielle

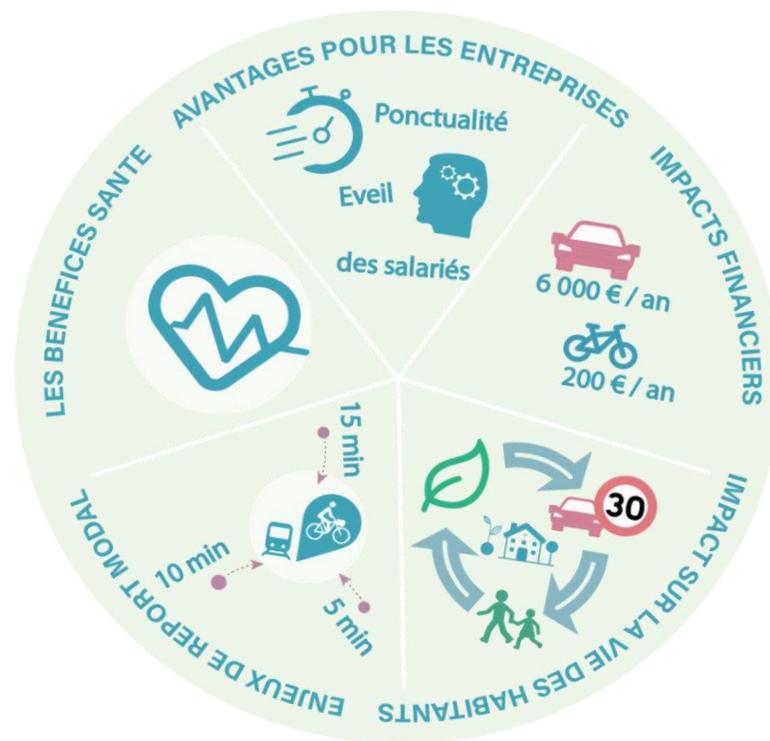
QUELQUES IDÉES REÇUES, PEU DE FREINS ET BEAUCOUP DE BÉNÉFICES

Santé, bien-être, économies, écologie, efficacité : les arguments sont nombreux et à adapter au public cible pour construire une culture partagée par toutes et tous. Malgré tout, le vélo est encore plutôt associé aux loisirs qu'à un véritable outil de mobilité. En complément des infrastructures nécessaires au développement des mobilités douces, il est important d'appréhender ces pratiques sous l'angle de la culture et de la communication afin de favoriser les changements d'usages.

Pour la collectivité, les arguments en faveur des mobilités douces sont également nombreux. Les déplacements motorisés coûtent beaucoup plus cher à la communauté : coût d'entretien des routes, coût de la pollution atmosphérique, et, plus globalement, diminution de la qualité de vie.

Pour les employeurs, un salarié à vélo est un salarié moins absent, plus ponctuel et plus efficace. Le salarié à vélo est aussi un salarié fiable : il restera très ponctuel tout au long de l'année. Heureux d'avoir effectué son trajet au grand air, il arrivera plus frais, dispo et de bonne humeur.

→ **Le Schéma Directeur de Circulations Douces doit aussi se penser en termes de communication** : lever les idées reçues, convaincre des bénéfiques et favoriser les changements d'usages. Ces actions sont nécessaires afin que la demande potentielle s'exprime et qu'une nouvelle demande émerge.





Analyse de la demande potentielle

ACCESSIBILITÉ AUX PÔLES

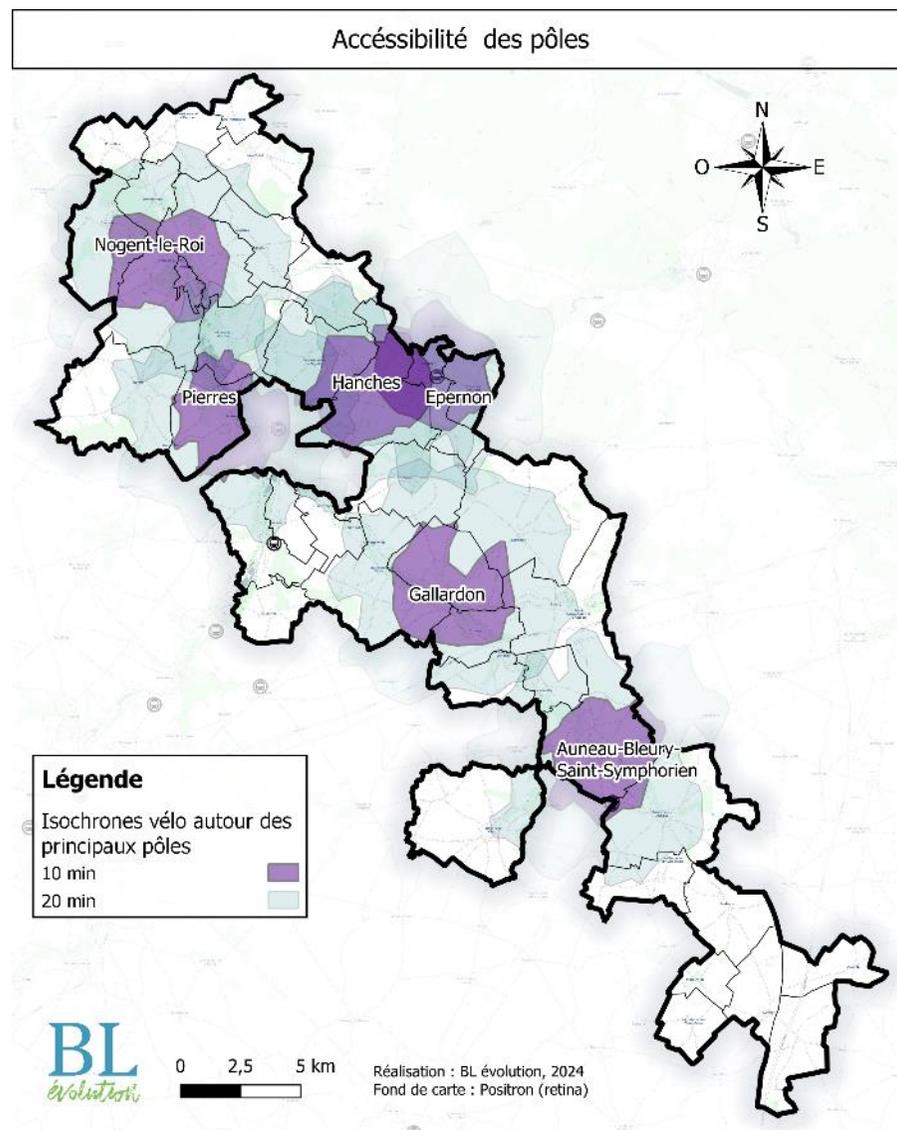
Note méthodologique :

- 10 min à vélo = rayon de 2 km
- Les périmètres prennent en compte les routes et chemins existants (pas de « vol d'oiseau »)

Cette carte représente les **surfaces isochrones** autour des principaux pôles, c'est-à-dire les lieux accessibles à **vélo** depuis les centre-bourgs de ces communes en 10 et 20 minutes.

Centre bourg	Population de la commune	Nombre d'habitants à 10 min à vélo	Nombre d'habitants à 20 min à vélo
Epernon	5 549 hab.	8 500	13 350
Nogent-le-Roi	3 982 hab.	6 550	11 570
Auneau-Bleury-Saint-Symphorien	6 288 hab.	4 570	7 870
Gallardon	3 590 hab.	4 630	8 900
Pierres	2 780 hab.	6 710	13 130
Hanches	2 680 hab.	4 680	17 170

- Plus de 95 % des habitants de la CCPEIF habitent à moins de 20 minutes à vélo de l'un des 6 pôles du territoire. Ils sont 70% à moins de 10 minutes.
- Les enjeux de rabattements vers les principaux pôles sont importants pour l'accès aux équipements de base et aux services





Analyse de la demande potentielle

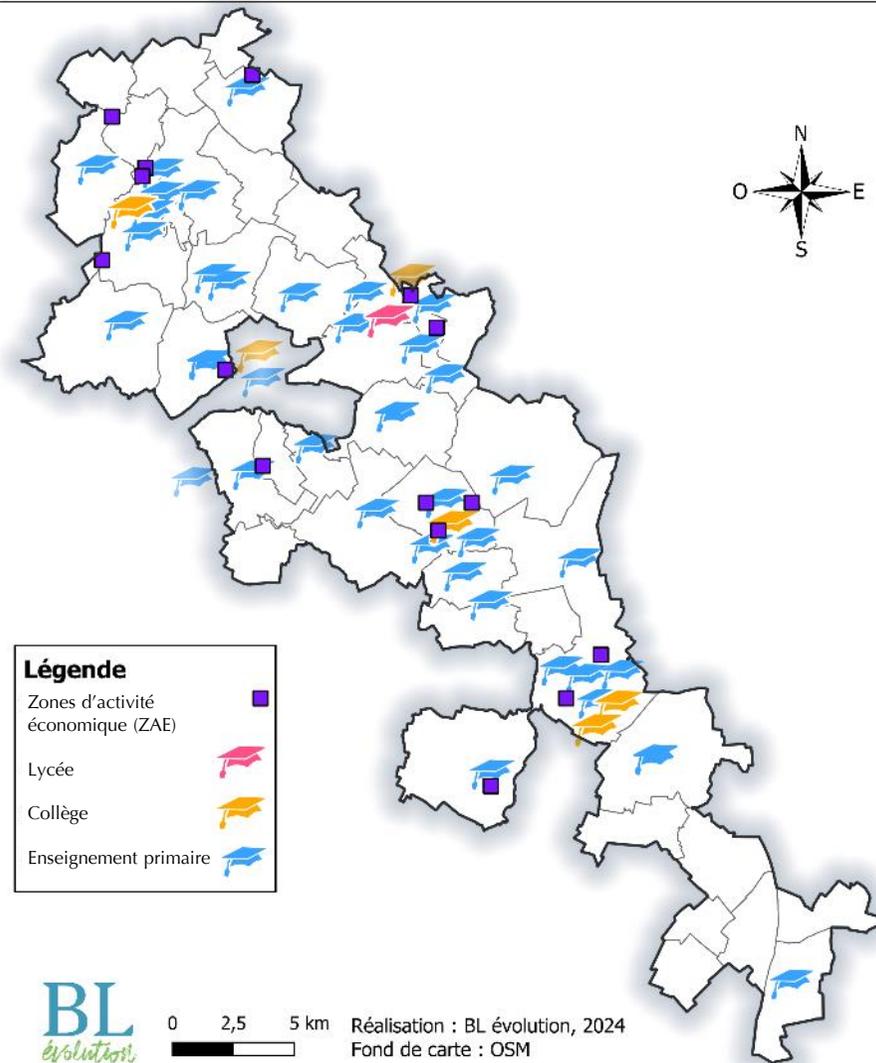
LIEUX GÉNÉRATEURS DE DÉPLACEMENTS

- On trouve sur le territoire de la CCPEIF **1 lycée** situé à Hanches et **5 collèges** situés à Auneau (2), Gallardon, Epernon et Nogent-le-Roi
- D'autres collèges et lycées en-dehors de l'EPCI mais à **proximité** de certaines communes sont également générateurs de flux scolaires (Maintenon, Chartres, Rambouillet, Dreux).
- De nombreux établissements primaires sont intégrés à des regroupements pédagogiques aussi générateurs de flux particuliers (SRP, SIRP, SIVU).

➤ **80% des collégiens de la CCPEIF habitent à moins de 20 minutes à vélo de leur collège**

- Sur le territoire, on dénombre **15 zones d'activité économique** avec **238 entreprises** situées principalement au niveau des pôles : Auneau-Bleury-Saint-Symphorien, Épernon, Gallardon, Pierres et Nogent-le-Roi.

Pôles générateurs de déplacements





ANALYSE DE LA DEMANDE

LES DEPLACEMENTS DOMICILE-ETUDE (DE) ET DOMICILE-TRAVAIL (DT) EN QUELQUES CHIFFRES

↔ FLUX ENTRANT ENTRANTS EPCI

6 520 personnes

vivent en-dehors de l'EPCI et travaillent/sont scolarisés dedans

↔ FLUX SORTANTS EPCI

14 580 personnes

vivent dans l'EPCI et en sortent pour aller travailler ou étudier

↻ FLUX AU SEIN DE LA MEME COMMUNE

8 270 personnes

vivent et travaillent/sont scolarisés dans la même commune

↻ FLUX ENTRE 2 COMMUNES DE L'EPCI

3 950 personnes

vivent et travaillent/sont scolarisés dans 2 communes différentes du territoire

↔ FLUX INTERNES A L'EPCI

12 220 personnes

vivent et travaillent/étudient dans l'EPCI
(40% des actifs et scolaires)



ANALYSE DE LA DEMANDE

TABLEAU DE SYNTHÈSE : DEPLACEMENTS DOMICILE-ETUDE ET DOMICILE-TRAVAIL

FLUX ENTRANT ENTRANTS EPCI

6 520 personnes

vivent en-dehors de l'EPCI et travaillent/sont scolarisés dedans, principalement à :

- Epernon : 1 800 (1 770 actifs et 42 flux scolaires)
- Auneau-Bleury-Saint-Symphorien : 1 640 (1 310 actifs et 330 scolaires)
- Nogent-le-Roi : 835 (605 actifs et 230 scolaires)
- Gallardon : 572 (530 actifs et 42 scolaires)
- Pierres : 301 personnes (260 actifs et 41 scolaires)

La plupart d'entre eux viennent de communes plus éloignées de l'EPCI pour les actifs, et limitrophes pour les étudiants.

- Les actifs viennent en majorité de : Chartres (690), Lucé (260) et de la commune limitrophe Maintenon (237)
- Les scolaires viennent en majorité de : Villemeux-sur-Eure (90), Houx (70), Roinville (70), Oinville-sous-Auneau (60)

FLUX SORTANTS EPCI

14 580 personnes

vivent dans l'EPCI et en sortent pour aller travailler ou étudier à :

- Rambouillet (1900 actifs et 345 scolaires)
- Chartres (1305 scolaires et 1000 actifs)
- Puis Versailles (565 actifs), Maintenon (270 actifs et 450 scolaires), Paris 15^e (430 actifs), Guyancourt (400 actifs) et Dreux (266 actifs et 328 scolaires)

FLUX EXTERNES

CC PORTES EURELIENNES

- 49 546 habitants en 2022
- 20 686 actifs et 10 120 étudiants dans la zone (INSEE 2022)
- 11 661 emplois dans la zone (INSEE 2022)

FLUX AU SEIN DE LA MEME COMMUNE

8 270 personnes

vivent et travaillent/sont scolarisés dans la même commune.

- Cela représente **18%** des actifs et **45%** des étudiants de l'EPCI.
- Des liaisons cyclables intra-communales sécurisées peuvent permettre un fort report modal vers le vélo pour ces travailleurs/étudiants.

FLUX ENTRE 2 COMMUNES DE L'EPCI

3 950 personnes (2400 actifs et 1550 scolaires)

vivent et travaillent dans 2 communes différentes

- **40% des trajets de ces navetteurs sont inférieurs à 7km.** Pour ces travailleurs, l'aménagement de liaisons cyclables sécurisées inter-communales a le potentiel d'augmenter fortement la part modale du vélo dans les trajets domicile-travail.
- Pour les autres, les mobilités partagées sur des liaisons aux flux importants sont pertinentes.

FLUX INTERNES A L'EPCI

12 220 personnes vivent et travaillent/étudient dans l'EPCI (40% des actifs et scolaires).

La morphologie en longueur du territoire fait qu'il est en **forte interaction avec les communes limitrophes**. Les enjeux de mobilité devront être pensés à l'aune de cette particularité. La forte proximité avec ces communes limitrophes facilitera par exemple un éventuel report modal vers le vélo.

FLUX INTERNES



ANALYSE DE LA DEMANDE

FLUX EXTERNES DOMICILE-TRAVAIL (DT) ET DOMICILE-ECOLE (DE) PRINCIPAUX



FLUX ENTRANT EPCI

6 520 personnes

vivent en-dehors de l'EPCI et travaillent/sont scolarisés dedans, principalement à :

- Epernon : 1 800 (1 770 actifs et 42 flux scolaires)
- Auneau-Bleury-Saint-Symphorien : 1 640 (1 310 actifs et 330 scolaires)
- Nogent-le-Roi : 835 (605 actifs et 230 scolaires)
- Gallardon : 572 (530 actifs et 42 scolaires)
- Pierres : 301 personnes (260 actifs et 41 scolaires)

La plupart d'entre eux viennent de communes plus éloignées de l'EPCI pour les actifs, et limitrophes pour les étudiants.

- Les actifs viennent en majorité de : Chartres (690), Lucé (260) et de la commune limitrophe Maintenon (237)
- Les scolaires viennent en majorité de : Villemeux-sur-Eure (90), Houx (70), Roinville (70), Oinville-sous-Auneau (60)

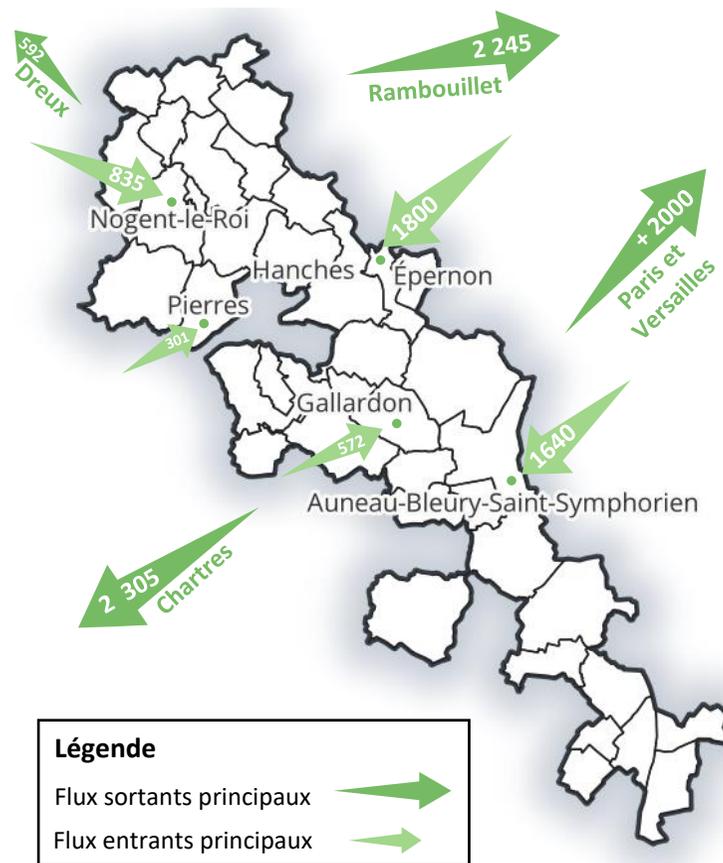


FLUX SORTANTS EPCI

14 580 personnes

vivent dans l'EPCI et en sortent pour aller travailler ou étudier à :

- Rambouillet (1900 actifs et 345 scolaires)
- Chartres (1305 scolaires et 1000 actifs)
- Puis Versailles (565 actifs), Maintenon (270 actifs et 450 scolaires), Paris 15^e (430 actifs), Guyancourt (400 actifs) et Dreux (266 actifs et 328 scolaires)





ANALYSE DE LA DEMANDE

FLUX INTERNES DOMICILE-TRAVAIL ET DOMICILE-ECOLE PRINCIPAUX

FLUX AU SEIN DE LA MEME COMMUNE

8 270 personnes

vivent et travaillent/sont scolarisés dans la même commune.

- Cela représente **18%** des actifs et **45%** des étudiants de l'EPCI.
- Des liaisons cyclables intra-communales sécurisées peuvent permettre un fort report modal vers le vélo pour ces travailleurs/étudiants.

FLUX ENTRE 2 COMMUNES DE L'EPCI

3 950 personnes (2400 actifs et 1550 scolaires)

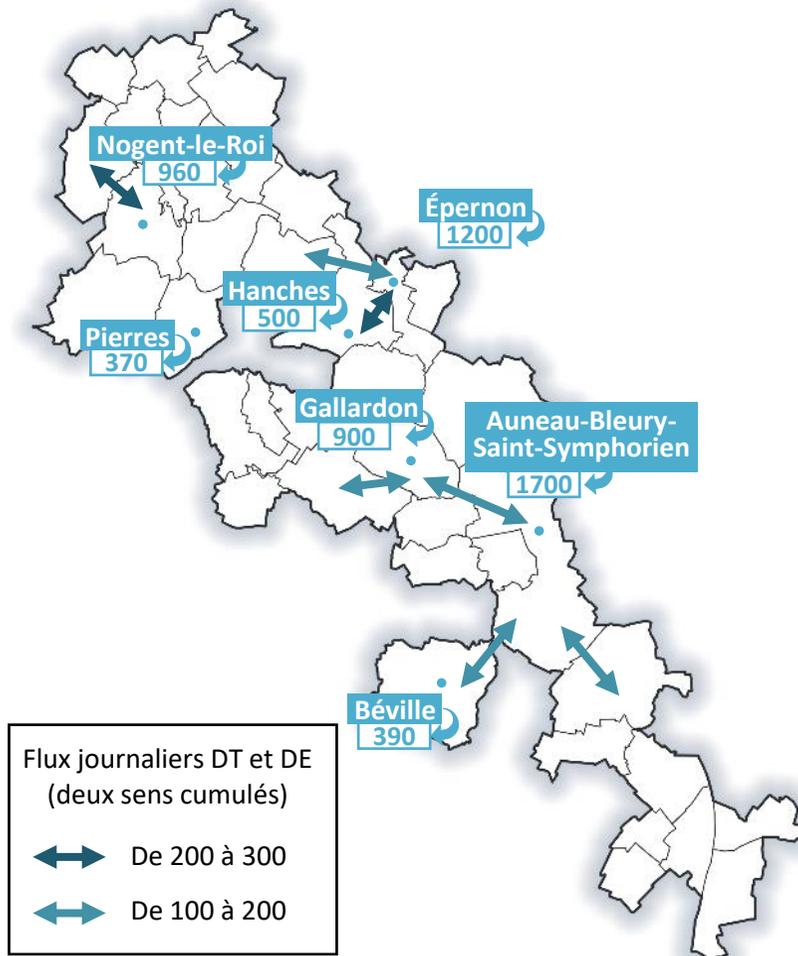
vivent et travaillent dans 2 communes différentes

- **40% des trajets de ces navetteurs sont inférieurs à 7km.** Pour ces travailleurs, l'aménagement de liaisons cyclables sécurisées inter-communales a le potentiel d'augmenter fortement la part modale du vélo dans les trajets domicile-travail.
- Pour les autres, les mobilités partagées sur des liaisons aux flux importants sont pertinentes.

FLUX INTERNES A L'EPCI

12 220 personnes vivent et travaillent/étudient dans l'EPCI
(40% des actifs et scolaires).

- **40% des actifs et scolaires vivent et étudient au sein de l'EPCI**





ANALYSE DE LA DEMANDE

TABLEAU DES PRINCIPAUX FLUX EXTERNES DT ET DE



FLUX ENTRANT EPCI

Depuis	Flux DT	Flux DE
Chartres	700	9
Lucé	260	8
Maintenon	240	40
Mainvilliers	180	-
Dreux	150	10
Villemeux-sur-Eure	130	89

Vers	Flux DT	Flux DE
Epernon	1760	40
AB2S	1310	330
Nogent-le-Roi	600	230
Gallardon	530	40
Pierres	260	40
Béville-le-Comte	110	130



FLUX SORTANTS EPCI

Depuis	Flux DT	Flux DE
Épernon	2070	350
AB2S	1980	510
Gallardon	1040	290
Nogent-le-Roi	1010	370
Hanches	980	190
Pierres	810	450

Vers	Flux DT	Flux DE
Rambouillet	1890	350
Chartres	1000	1310
Versailles	560	70
Paris	1890	280
Guyancourt	400	80
Maintenon	270	450
Dreux	270	330



ANALYSE DE LA DEMANDE

TABLEAU DES FLUX PRINCIPAUX INTERNES DT ET DE

FLUX AU SEIN DE LA MEME COMMUNE

Commune	Flux DT	Flux DE
AB2S	764	950
Épernon	536	695
Nogent-le-Roi	407	550
Gallardon	380	506
Hanches	210	298
Pierres	203	170
Béville-le-Comte	131	256

FLUX ENTRE 2 COMMUNES DE L'EPCI

Communes		Flux DT et DE cumulés dans les deux sens
Épernon	Hanches	230
Nogent-le-Roi	Chaudon	200
AB2S	Béville-le-Comte	200
Saint Martin de Nigelles	Epernon	190
Coulombs	Nogent le Roi	185
Aunay-sous-Auneau	AB2S	160
Epernon	Gallardon	160

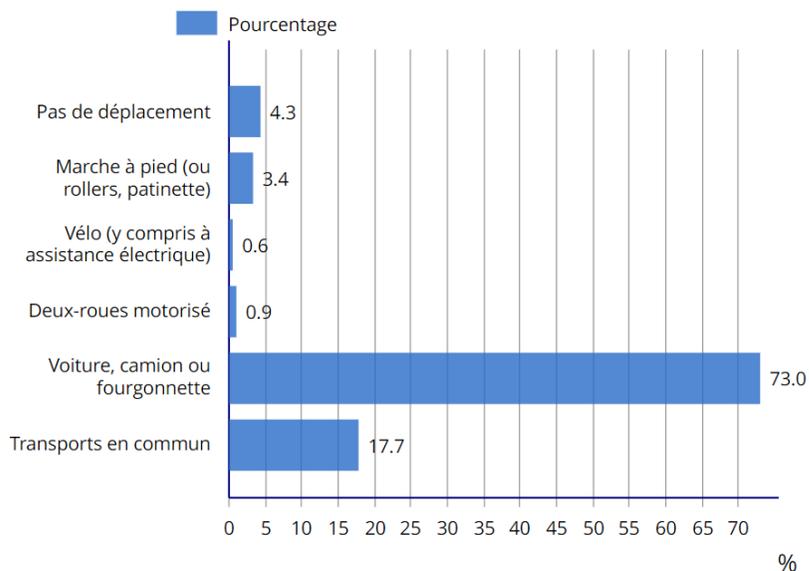


ANALYSE DE LA DEMANDE

L'UTILISATION MAJORITAIRE DE LA VOITURE INDIVIDUELLE

- Comme le montre le diagnostic du PCAET de la CC réalisé en 2022, le territoire reste fortement **dépendant à la voiture individuelle**. C'est en particulier le cas pour les trajets domicile-travail, pour lesquels elle représente 73% des déplacements.

ACT G2 - Part des moyens de transport utilisés pour se rendre au travail en 2020



- On constate également une part importante des déplacements domicile-travail réalisés en **transports en commun** (18%) et seulement **4% des déplacements réalisés à pied ou en vélo**.

- **18% des actifs du territoire résident et travaillent dans la même commune.** Ces personnes représentent un réservoir potentiel pouvant se déplacer à vélo, à pied et autres modes doux.
- **Le taux de multi-motorisation des ménages est très important à l'échelle de la CC :** 50% des ménages possèdent 2 voitures ou plus.
- **En 2020, seulement 0,6% des habitants de la CC se déplaçaient à vélo pour leurs déplacements domicile-travail** (contre 2,6% à l'échelle nationale).
- **La voiture reste prépondérante, comme le mode « à tout faire » des déplacements**

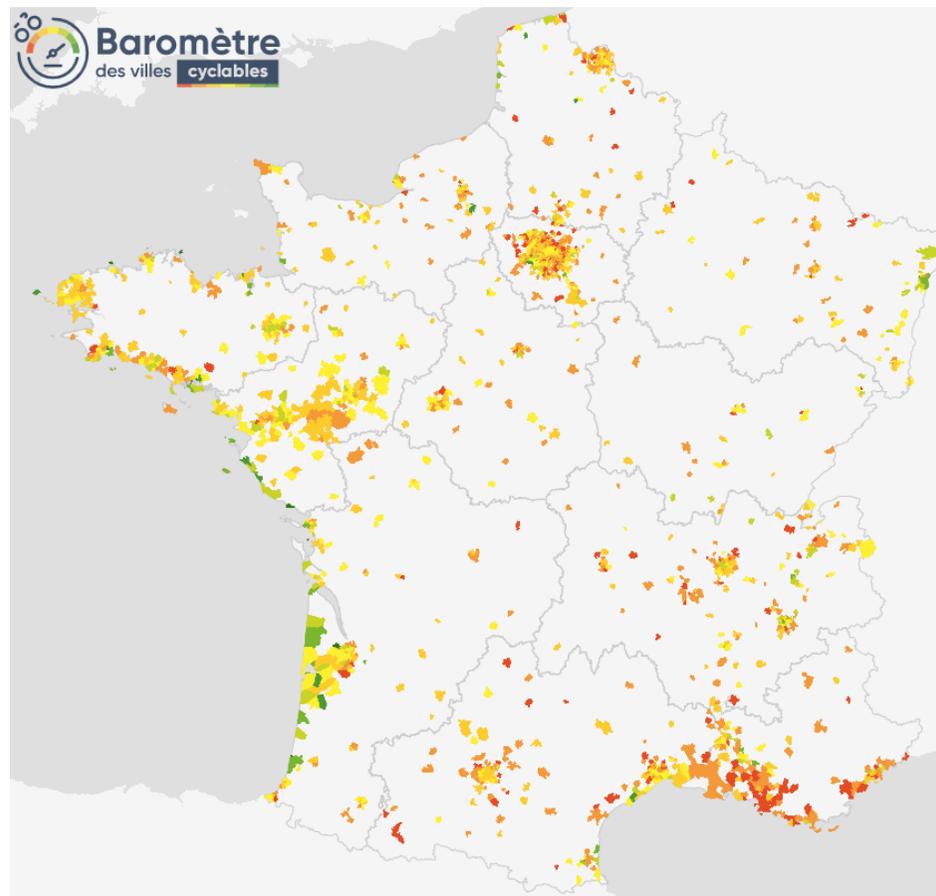


ANALYSE DE LA DEMANDE

BAROMÈTRE DES VILLES CYCLABLES 2021 – FUB

L'enquête réalisée en 2021 par la Fédération des Usagers de la Bicyclette n'a pas récolté suffisamment de réponses parmi les habitants de la CCPEIF pour qu'une des communes des territoires puisse être classée (50 réponses minimum).

Cependant, des contributions ont été apportées sur les sites à améliorer en priorité, les améliorations perçues par les cyclistes depuis la dernière enquête FUB (2019) et les souhaits de stationnement vélo (voir slide suivante).

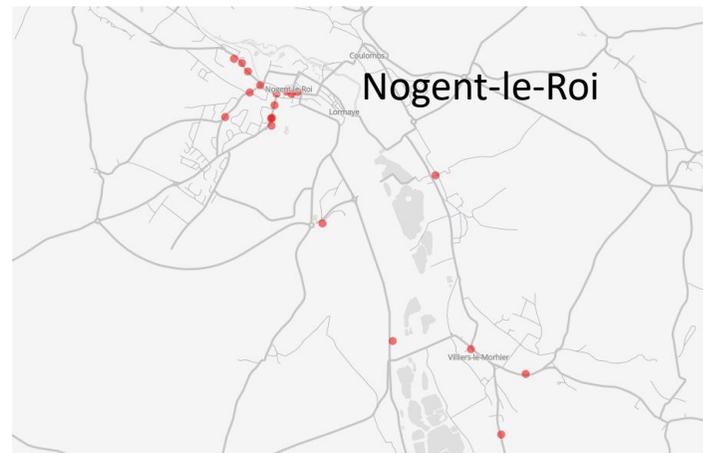
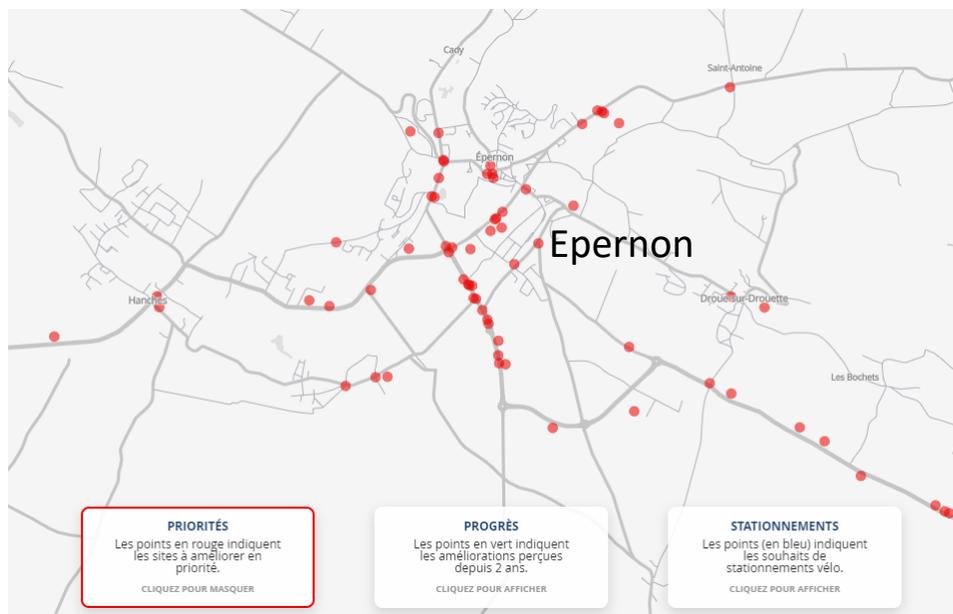




ANALYSE DE LA DEMANDE

BAROMÈTRE DES VILLES CYCLABLES 2021 – FUB

Points prioritaires identifiés sur Epernon, Nogent-le-Roi et Gallardon





ANALYSE DE LA DEMANDE

ENQUÊTE EN LIGNE

Une enquête a été réalisée auprès de la population entre le 29/03 et le 30/04, à laquelle **730 personnes** ont répondu.

Elle était accessible en ligne sur le site de la communauté de communes, et a été relayée sur les réseaux sociaux.

Les informations recueillies sur ce formulaire sont enregistrées dans un fichier informatisé pour permettre de contacter les répondants dans le cadre de la démarche de concertation pour l'élaboration du Schéma Directeur de Circulations Douces. Elles sont conservées uniquement pendant la durée du projet.

Portes Euréliennes d'Île-de-France
communauté de communes

Enquête sur les circulations douces sur la CC des Portes Euréliennes d'Île-de-France

Dans le cadre de la réalisation de son Schéma Directeur des Circulations Douces, la Communauté de Communes des Portes Euréliennes d'Île-de-France souhaite identifier les pratiques cyclables et piétonnes actuelles et les aménagements/services à développer.

La Communauté de Communes souhaite ainsi favoriser les déplacements doux notamment dans le cadre de déplacements quotidiens utilitaires (aller à l'école, aller au travail, sport...) ainsi que touristiques.

Ce questionnaire ne vous prendra **pas plus de 5 minutes**. Merci de votre participation !

Suivant 0100 Page 1 sur 10 [Effacer le formulaire](#)

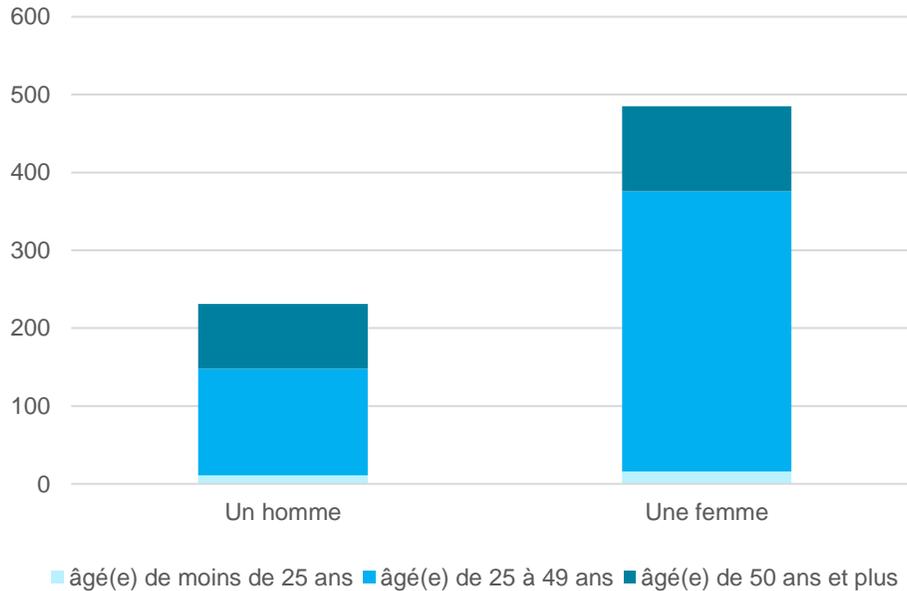


ANALYSE DE LA DEMANDE

ENQUÊTE EN LIGNE

Qui sont les répondants ?

Profil des répondants

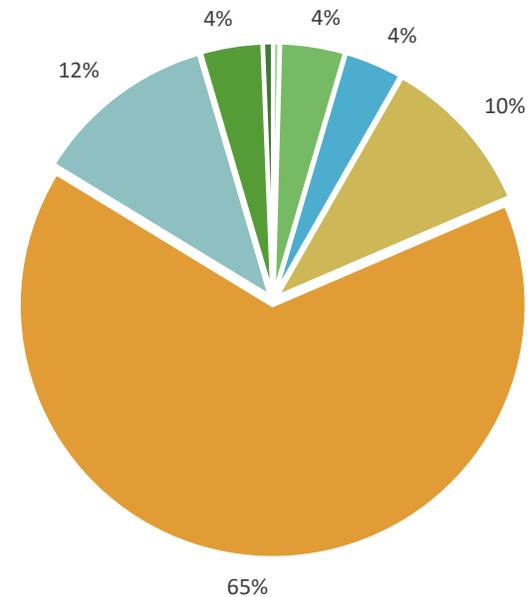


68% de femmes et 32% d'hommes

Les principaux lieux de résidence des répondants sont : Epernon (12%), Hanches (11%), Auneau-Bleury-Saint-Symphorien (10%), Nogent-le-Roi (6%), Gallardon (5%)/

Activité des répondants

- Un(e) étudiant(e) et/ou en formation
- Un(e) retraité(e)
- Un adulte sans poste fixe (pouvant faire des trajets de moins ou plus de 10km selon les jours)
- Une personne à domicile (travailleur indépendant, sans activité professionnelle...)
- Un adulte qui travaille à plus de 10 km de chez vous
- Un adulte qui travaille à moins de 10 km de chez vous
- Un(e) lycéen(ne)
- Un(e) collégien(ne)





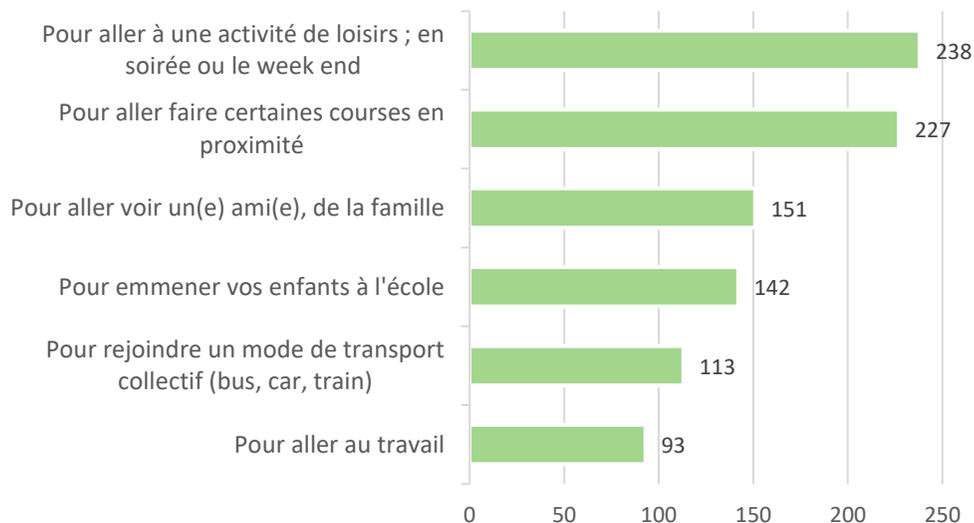
ANALYSE DE LA DEMANDE

ENQUÊTE EN LIGNE

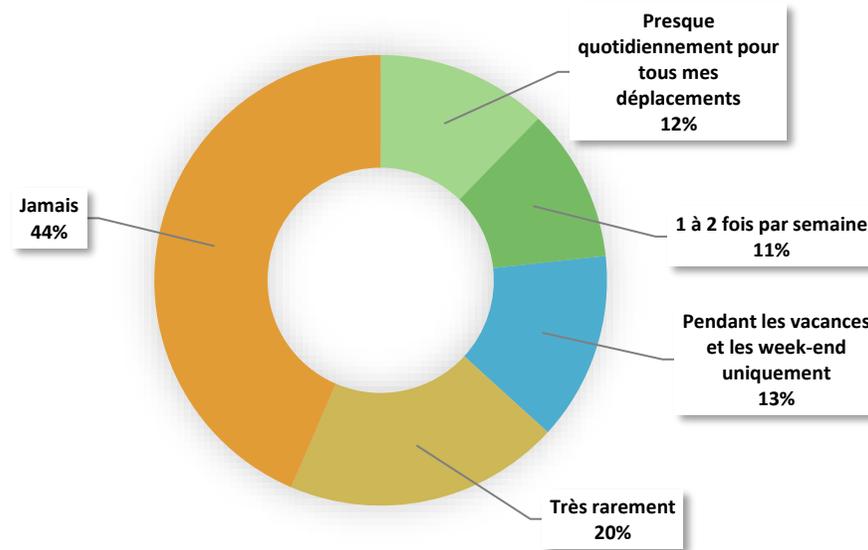
Habitudes de déplacements à vélo

- La majorité des répondants à l'enquête n'utilise pas le vélo au quotidien, que ce soit pour se rendre à l'école, au travail ou pour faire des courses (44% jamais, 20% très rarement)
- Ils sont **12% à utiliser le vélo quotidiennement pour tous les déplacements**

Pour quel motif de déplacement pourriez vous envisager le vélo ?



Utilisez-vous le vélo pour vos déplacements du quotidien ?



- L'usage loisir et les courses de proximité sont les deux premiers motifs qui pourraient inciter les répondants à se déplacer davantage à vélo.
- Viennent ensuite la visite à des ami(e)s, l'accompagnement d'enfants à l'école, puis le fait de rejoindre un transport collectif.
- **14% des répondants estiment pouvoir envisager le vélo pour aller au travail**



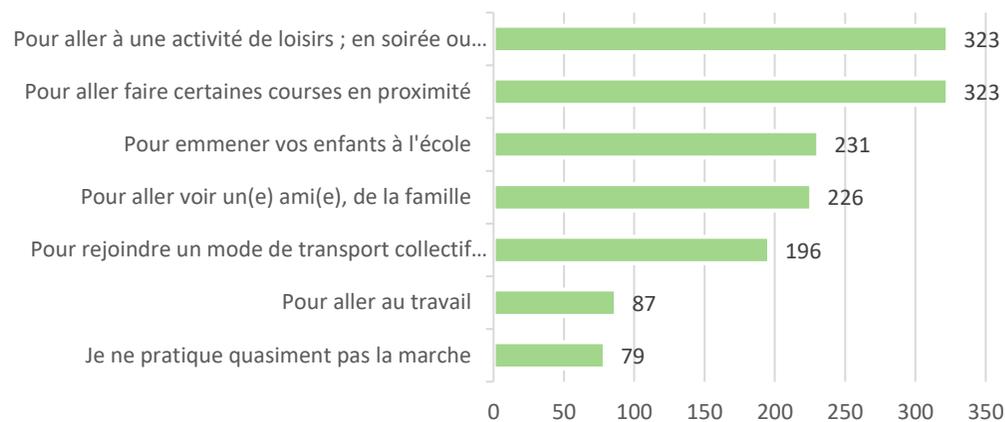
ANALYSE DE LA DEMANDE

ENQUÊTE EN LIGNE

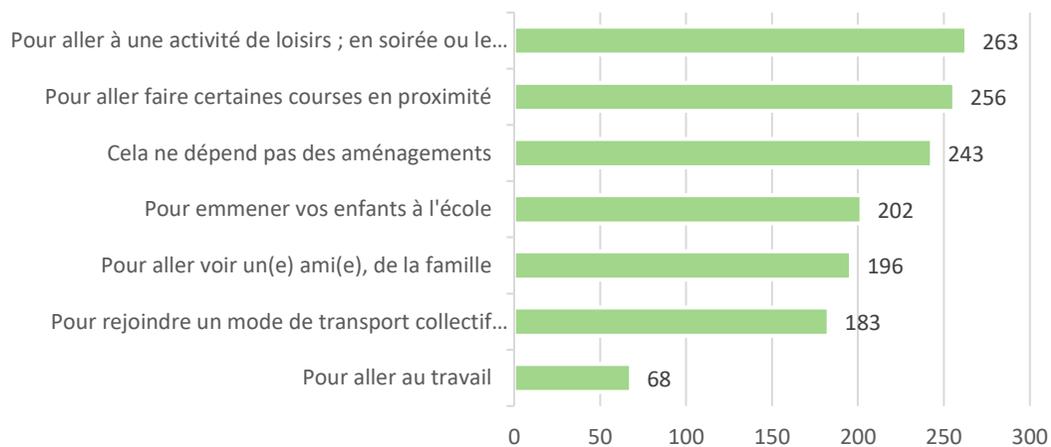
Habitudes de déplacements à pied

- La marche est pratiquée par plus de 90% des répondants, c'est donc un mode à ne pas négliger dans l'aménagement du territoire.
- La marche est principalement pratiquée pour des **activités de loisirs** et pour des **courses en proximité** (46% des répondants) ainsi que pour **accompagner ses enfants à l'école** ou **aller voir des amis** (32% des répondants)
- 12% des répondants se rendent au **travail** à pied

Si vous utilisez la marche comme mode de déplacement, pour quel(s) motif(s) ?



Si des aménagements piétons étaient plus sécurisants, pour quel(s) motif(s) de déplacement pourriez-vous envisager de vous déplacer plus à pied ?



704 répondants

- Des aménagements piétons permettraient aux répondants de faire plus de déplacements à pied
- C'est une demande qui ressort également de leurs commentaires, notamment dans la ville d'Auneau

687 répondants



ANALYSE DE LA DEMANDE

ENQUÊTE EN LIGNE

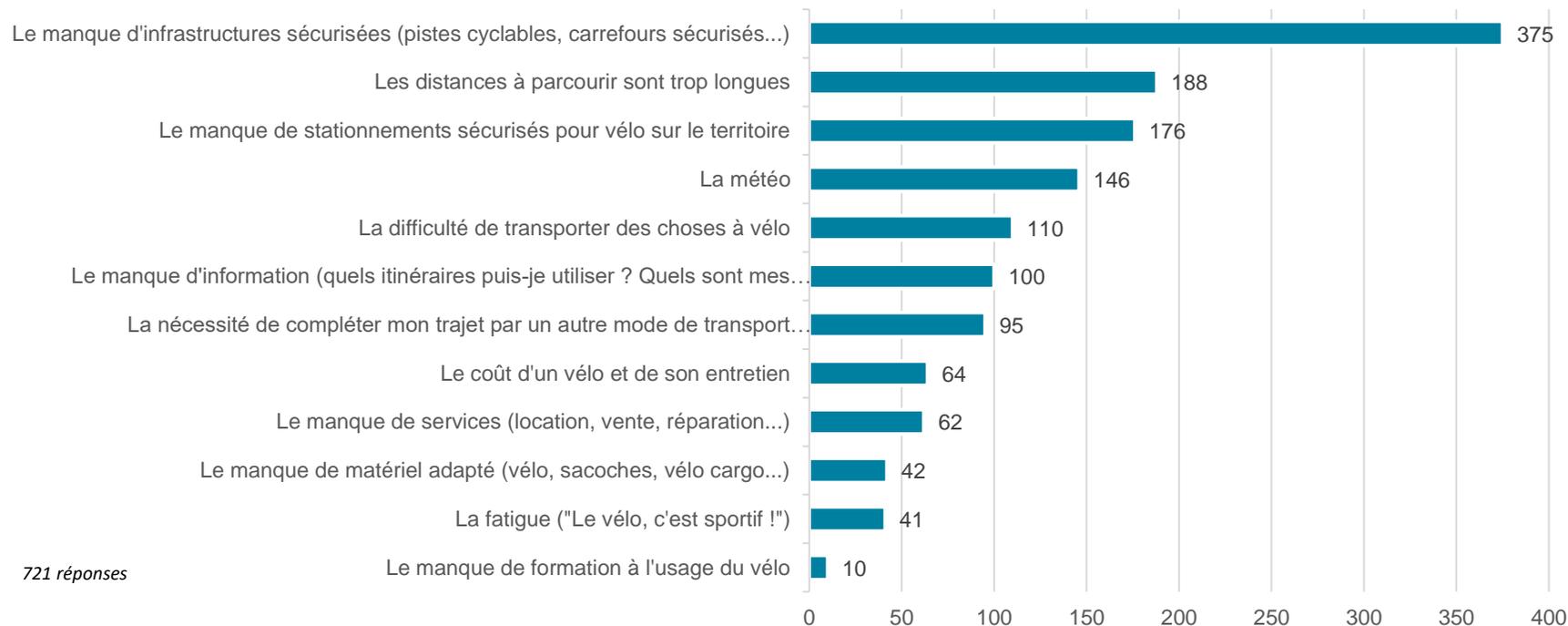
Certains freins à lever pour amplifier la pratique du vélo

De nombreux freins persistent et limitent encore l'utilisation du vélo à une part modale très faible.

Ainsi, les principaux freins sont le **manque d'infrastructures sécurisées (pistes cyclables, carrefours sécurisés)**, les **distances à parcourir**, le **manque de stationnements sécurisés pour vélo** et la **météo**.

Le rôle des collectivités sera donc de **sécuriser les itinéraires**, mais également d'**agir sur les services et accompagner le changement des pratiques** en sensibilisant la population (par exemple sur la **météo** où les pays nordiques n'ont pas ce problème malgré une météo moins clémente, et des équipements existent pour palier la mauvaise météo).

Quelles sont les raisons qui vous empêchent de faire du vélo, ou davantage de vélo ?



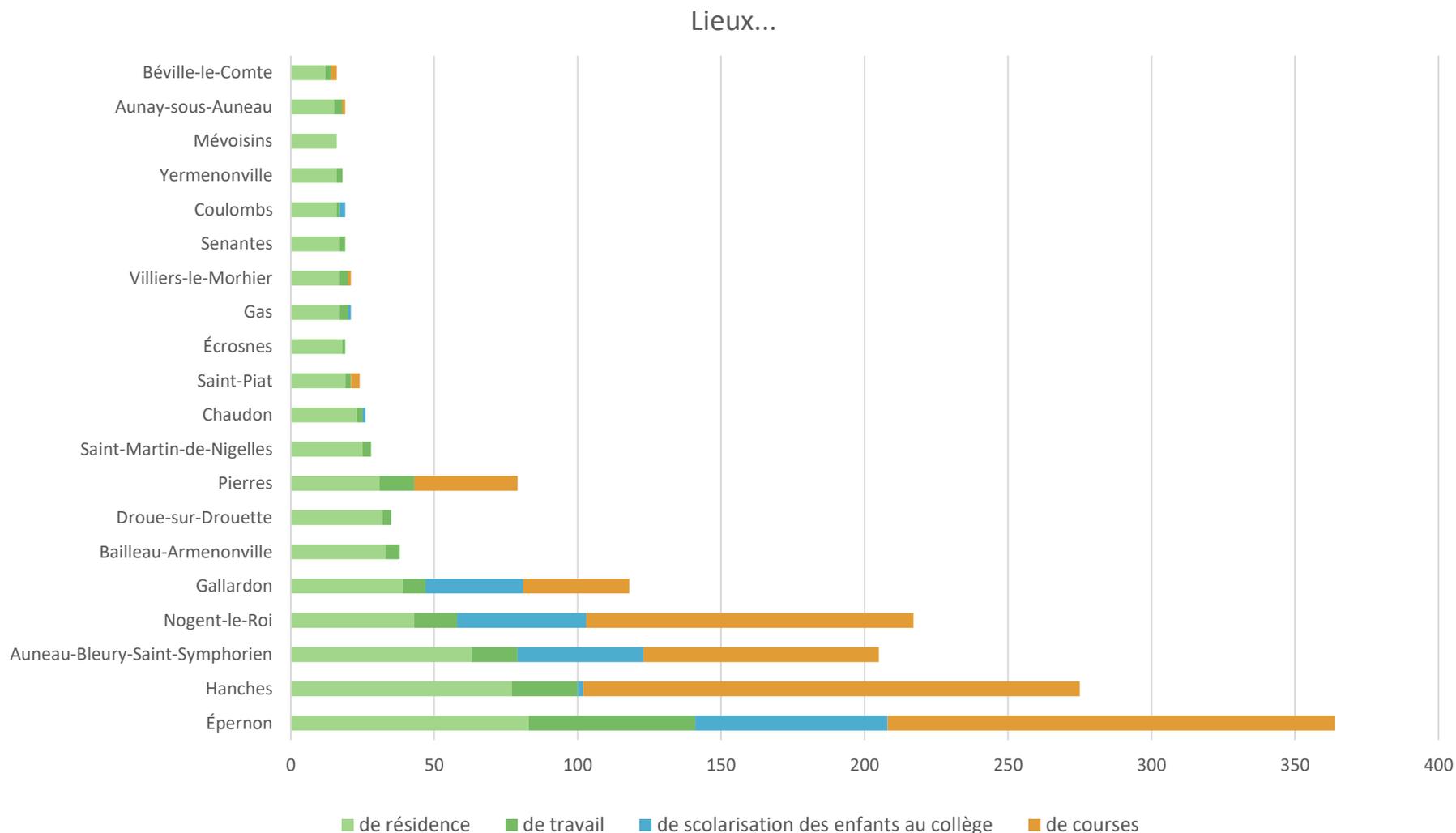
721 réponses



ANALYSE DE LA DEMANDE

ENQUÊTE EN LIGNE

Lieux de résidence, de travail, de courses et de scolarisation au collège des répondants pour les communes principales





ANALYSE DE LA DEMANDE

ATELIER DE CONCERTATION

Dans le cadre du diagnostic, un « club vélo » réunissant les habitants qui s'étaient portés volontaires dans l'enquête en ligne a eu lieu. La réunion a rassemblé une trentaine de personnes.

L'objectif était de leur présenter les premiers apprentissages du diagnostic et qu'ils viennent enrichir celui-ci par leur connaissance du territoire.

Un atelier cartographique a suivi la présentation du diagnostic provisoire, avec deux grandes cartes du territoire ainsi que des zoom sur des zones à enjeu pour la CC.





ANALYSE DE LA DEMANDE

CARTE DE GULLIVER

Le 1^{er} juin 2024 avait lieu la journée « Changé d'Air » sur la base de loisirs de Changé / Saint-Piat. Elle conviait tous les habitants de la CC pour l'inauguration du village sportif en tant que Terre de Jeux 2024.

De nombreuses contributions des habitants du territoire ont été collectées sur une carte de 25m2 proposée – « Carte de Gulliver » – pour qu'ils puissent identifier les points noirs, tronçons dangereux et voies calmes pour les vélos et piétons.

Plus de **50 contributions** ont été collectées et sont venues nourrir l'analyse de la demande du diagnostic.





ANALYSE DE LA DEMANDE

SYNTHESE DES CONCERTATIONS

L'Enquête en ligne, le Club vélo et la carte de Gulliver ont fait émerger de nombreuses contributions qualitatives et quantitatives sur l'état des lieux de la cyclabilité du territoire. Ayant plus de 800 réponses rédigées pour l'identification de rues, routes et carrefours dangereux pour les cyclistes et piétons, nous proposons un tableau synthétique de la récurrence de certains tronçons, les combinant avec les enjeux soulignés en concertation.

Tronçons dangereux	Mentions
D906 : Hanches (Rue de la Billardière)	+++
D28 : Route de Gallardon	+++
D28 : Rue du Prieuré St Thomas Epernon	+++
Route Gas-Epernon	+++
Ecrosnes -Gallardon	++
Saint-Martin de Nigelles -Hanches	++
D4 : Nogent-le-Roi - Epernon	++
Epernon - Gallardon	+
Saint-Piat – Soulaire (route à travers champ)	+
D18 : Saint Symphorien - Auneau	+

Points noirs	Mentions
Rond point du stade, Epernon	+++
Rond point Hyper U, Epernon	+++
Rond point après la piste Hanches-Epernon	++
Rond points Anglais	++
Carrefour qui va vers le collège Michel Chasles	+
Virage D1163A Coulombs	+



ANALYSE DE LA DEMANDE

SYNTHESE DES CONCERTATIONS

Autres tronçons cités

Tronçons dangereux	Mentions
Tournant entre Nogent et Lormaye	3
N910 à Essarts	3
D106.4 Bailleau Armenonville et Gallardon	3
la D19.2 Saint Piat et Maintenon	3
Chaudon - Nogent	3
D101 Faverolles - Les Pinthieres	3
Paty - Gare Epernon	3
Routes entre Saint Piat et le lieu-dit changé	2
Hanches- Le Paty	2
D18 Auneau-Abli	2
D116A entre Malmaison et Villiers le Morhier	2
Ecrosnes - Orphin	2
Bailleau sous Gallardon - Gallardon D116A	2
D113 Chaudon vers Mormoulins	2
Aunay-sous-Aunay - Auneau	2

Tronçons dangereux	Mentions
D983 Nogent - Faverolles	2
D21 reliant Broucé à Nogent	1
N12 reliant Houdan à Dreux	1
D122.12 entrée Epernon	1
Route entre Maintenons et Lèves	1
Montée vers Stade Epernon	1
Béville et Roinville sous Auneau	1
oute entre Béville et Roinville sous Auneau	1
D18 - Essars - Saint-Symphorien le Château	1
D18 entre Gallardon et Saint Symphorien	1
Route boissy, Chaudon	1
Route vers gare de saint piat	1
Route de Maintenon, Gallardon	1
Routes autour de Ymeray	1
Rue de Verdun à Lormaye, D983	1
Route de Vaubrun à Nogent-le-Roi, D306.8	1
Rue d'Aligre, D24, Béville	1
Rue de l'école près du city stade à pierres	1
Avenue de Paris - Auneau	1



ANALYSE DE LA DEMANDE

SYNTHESE DES CONCERTATIONS

Autres tronçons cités

Tronçons dangereux	Mentions
Droue sur Drouette - Zone industrielle Epernon	1
Béville-Umpeau	1
Avenue du Loreau - Hanches - D327.3	1
D116A. Rue de l'Aqueduc – Houx	1
D26 entre Intermarché et ZI Sorettes - Nogent le Roi	1
D17 entre Sainville, Maisons et Denonville	1
Garnet - Rond-Point D18	1
Le Gué de Longroi - Auneau	1
Joinvilliers - Ecrosnes	1
Ecrosnes - Bleury	1
D116A entre Chandelles et Villiers le Morhier	1
D17 - Sainville - Maisons	1
Droue sur Drouette - Zone industrielle Epernon	1
Béville-Umpeau	1
Avenue du Loreau - Hanches - D327.3	1

Points noirs	Mentions
Carrefour entre Gazeran et Ecrosnes	1
Carrefour général Leclerc	1
Carrefour de l'école Droue sur Drouette	1



Analyse de la demande

UN POTENTIEL ÉLEVÉ POUR LE VÉLO AU QUOTIDIEN, TOUS MOTIFS CONFONDUS

- **Un usage de la voiture prédominant (73% des déplacements domicile – travail), une part notable des transports en commun (18%) mais une part modale vélo très faible.**
- **Une « demande potentielle » de déplacements à vélo utilitaire importante, dans les distances inférieures à 6-7 km autour des pôles de vie, de service et d'emplois :**
 - 60% des habitants de la CCPEIF habitent à moins de 20 minutes à vélo de l'un des 3 principaux pôles du territoire (Epernon, Nogent-le-Roi, Auneau-Bleury).
 - Environ 15 000 actifs et scolaires sortent tous les jours du territoire pour aller travailler ou étudier dans les pôles avoisinants. Un enjeu majeur est le développement de **l'intermodalité**, notamment au niveau des **gares** d'Epernon et Saint-Piat ainsi qu'autour des **arrêts de bus** et des **aires de covoiturage** ;
 - Plus de 8000 personnes travaillent/sont scolarisés dans leur commune de résidence, représentant un important potentiel de développement des mobilités douces dans les centres-bourgs des communes ;
- **Des publics cibles divers** : familles, actifs, professionnels... avec des besoins (équipements, services...) et des messages de communication spécifiques à développer.
- Un **territoire lié à des polarités extérieures dont la région parisienne, Chartres, Rambouillet et Dreux** et avec des dynamiques de mobilité associées (forte part modale des transports en commun pour les trajets domicile-travail) grâce aux gares du territoire.



Diagnostic du territoire

Morphologie du territoire

Analyse de la demande potentielle

Analyse de l'offre

Hierarchisation du réseau routier

Cyclabilité

Intermodalité

Synthèse des enjeux

Annexes



Analyse de l'offre

HIÉRARCHISATION DU RÉSEAU ROUTIER

Le réseau routier de la CC est hiérarchisé selon plusieurs niveaux :

Un niveau régional/national :

- L'A11 et l'A10 traversent le territoire mais ne le desservent pas.

Un niveau départemental de transit extraterritorial :

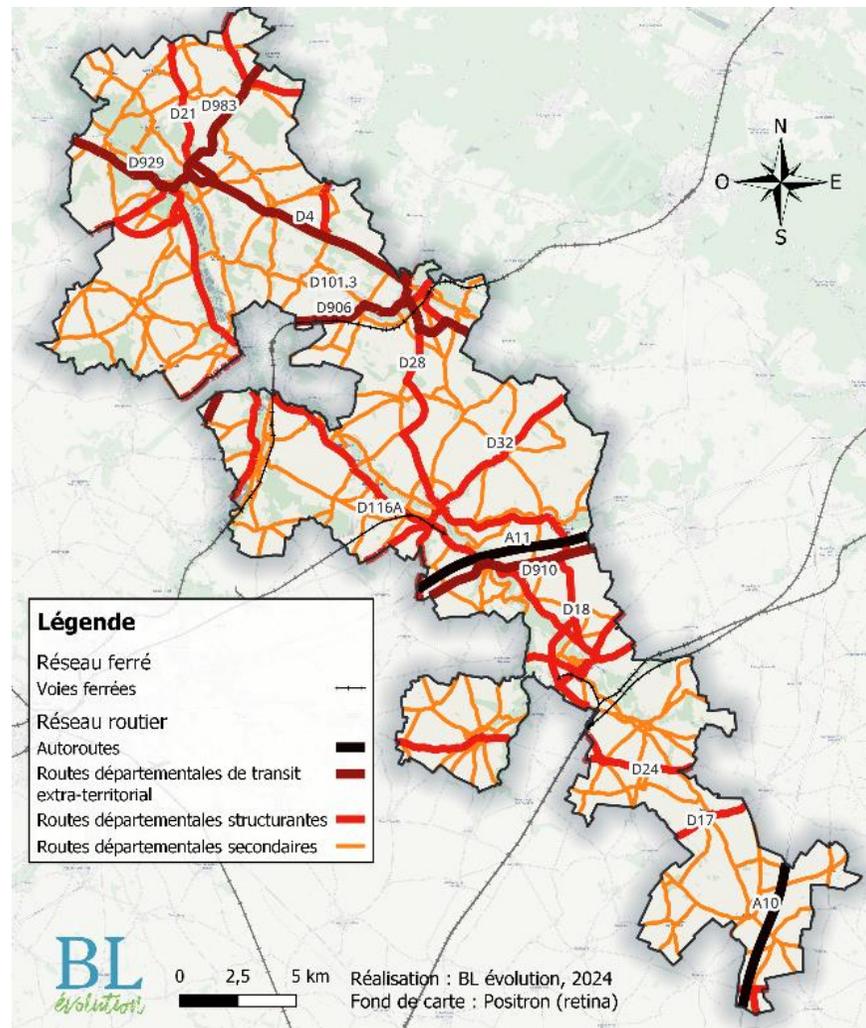
- Les D910, D983, D929, D906, D4 liant la CCPEIF à certains pôles avoisinants (Chartres, Houdan, Dreux, Rambouillet) sont très passantes, avec un fort taux de poids lourds pour certaines. La circulation à vélo y est impossible en l'état, et nécessiterait un aménagement en site propre, séparé de la voirie, en particulier pour la D910 (avec plus de 6000 véhicules/jour).

Un niveau départemental structurant :

- Ces routes départementales assurent un transit territorial et le volume de circulation y est important (D24, D18, D116A, D32, D28). On y observe un fort taux de poids lourds, et un ressenti de vitesses de circulation élevées (bien au-delà de 70 km/h). Elles sont aujourd'hui inadaptées à la pratique du vélo et nécessiteraient un aménagement en site propre.

Un réseau secondaire de transit territorial :

- Ces voies départementales secondaires connaissent un trafic plus faible, avec des vitesses de circulation pouvant être élevées, mais ne l'étant pas systématiquement. La circulation à vélo peut y être adaptée, à condition de réaliser à minima un jalonnement de qualité, et dans certains cas un aménagement mixte et partagé selon les critères préconisés par le Cerema.





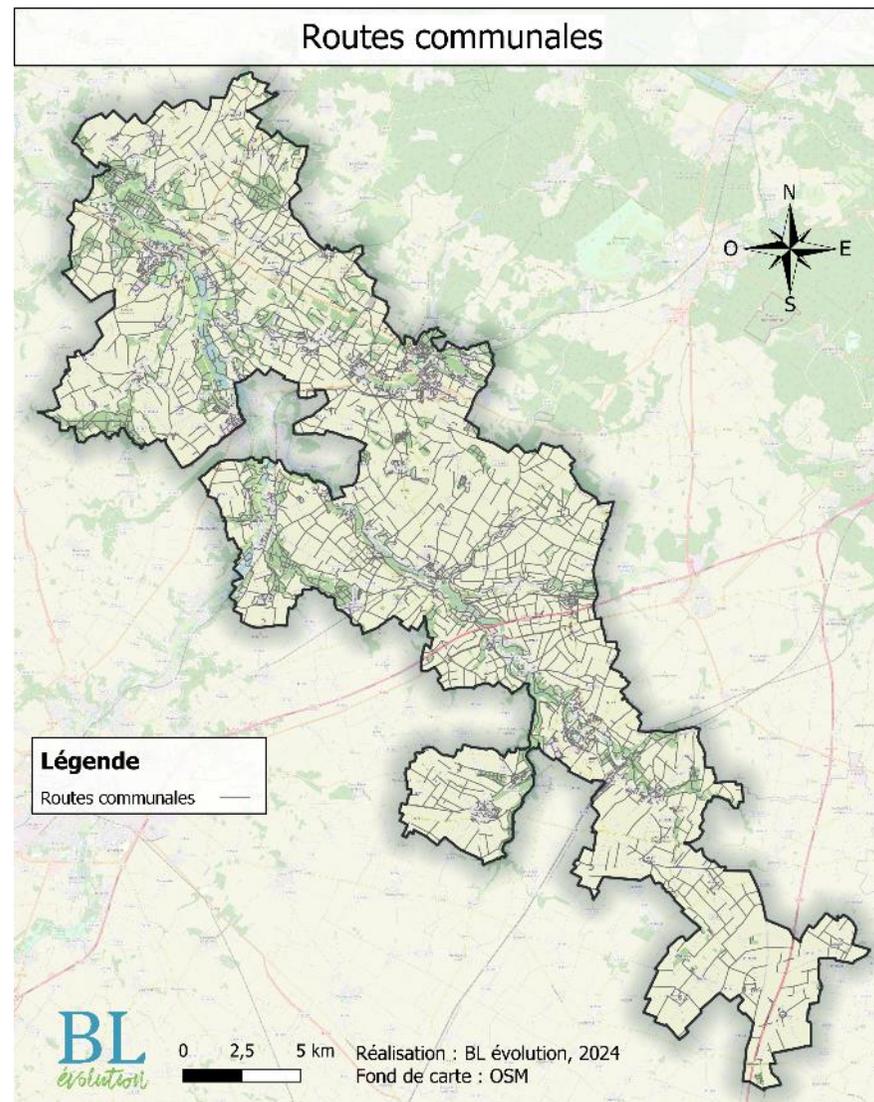
Analyse de l'offre

HIÉRARCHISATION DU RÉSEAU ROUTIER

Un réseau communal de desserte et transit local :

- Le réseau routier de la CCPEIF est également complété par un **maillage fin de routes communales et de chemins agricoles**. Certains de ceux-ci peuvent être utilisés pour des trajets utilitaires inter-bourgs (liaisons plus directes et/ou évitant une route inadaptée), ou pour rejoindre un itinéraire cyclable, et d'autres pourraient constituer des boucles loisirs. Beaucoup de ces chemins sont cependant peu praticable à vélo.
- Il pourra être intéressant d'identifier les voies communales carrossables car ces voies sont en majorité très peu circulées ce qui rend le partage entre cyclistes et véhicules motorisés possible avec un jalonnement adapté (signalétique et marquage au sol).

- Ces cartographies mettent en valeur un atout majeur du territoire pour le développement des mobilités douces : le réseau extrêmement développé de **routes départementales** autant de voies qui pourraient être aménagées pour les modes actifs, en voies partagées ou réservées entièrement.





Analyse de l'offre

HIÉRARCHISATION DU RÉSEAU ROUTIER – PERCEPTIONS DE LA ROUTE SELON LE TRAFIC

Axes routiers à faible trafic



D116.4, Pierres



Hanches

Axes routiers structurants



D101, Saint Lucien



D18, Auneau-Bleury-Saint-Symphorien



Analyse de l'offre

RÉSEAU DÉPARTEMENTAL DE TRANSIT EXTRATERRITORIAL



Sur ces axes, seulement du site propre, séparé de la voirie, est envisageable pour les mobilités actives.



D4 vers qui relie Epernon et Nogent-le-Roi, axe structurant du territoire avec entre 4000 et 6000 véhicules par jour.

D929, Chaudon vers Dreux, entre 1000 et 4000 véhicules par jour.



D910, côté Levainville avec plus de 10 000 véhicules par jour



D906, entre Hanches et Maintenon, entre 6000 et 10 000 véhicules jours



Analyse de l'offre

RÉSEAU DÉPARTEMENTAL STRUCTURANT



Aunay-sous-Auneau, D116.A



D18, vers Auneau



D28, Epernon, axe à fort enjeu et fort transit, très peu sécurisé pour les vélos.



Analyse de l'offre

RÉSEAU DÉPARTEMENTAL SECONDAIRE DE TRANSIT TERRITORIAL

Ces routes sont peu empruntées, avec peu de poids lourds. Ces voies sont le plus souvent adaptées à la pratique cyclable, et devront être renforcées par un aménagement mixte de type chaucidou ou par un jalonnement clair sur le partage de la voirie.



D19 vers la gare d'Auneau



D328.2, le long de la voie ferrée, une alternative apaisée pour les vélos



D101.5, Saint Lucien



D101.3 vers Saint-Martin-de-Nigelles



Analyse de l'offre

RÉSEAU COMMUNAL DE DESSERTE ET TRANSIT LOCAL



Hanches depuis Epernon, Rue de la Vallée Pinault (route de la Véloscénie, Paris-Mont-Saint-Michel)



Villiers le Morhier, vers l'Eure



Bailleau-Arménonville, Chemin de la Cavée



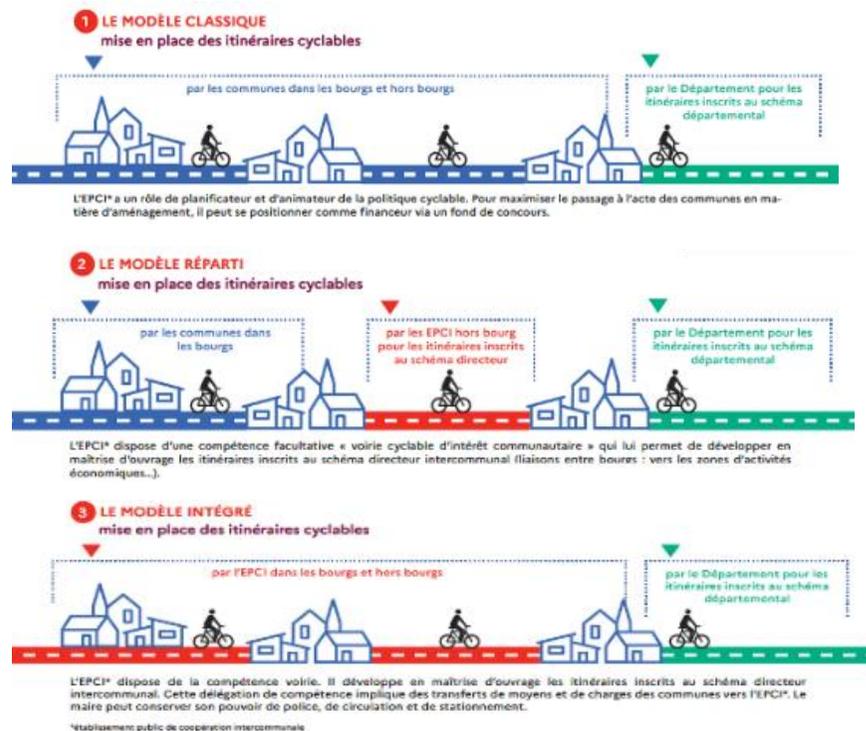
Analyse de l'offre

GESTION DE LA VOIRIE, COMPETENCES ET PROJETS

La CCPEIF est AOM, **Autorité Organisatrice de la Mobilité sans reprise des services existants**. La région reste donc AO1, c'est-à-dire en charge des transports scolaires. La CCPEIF est AO2 sur certains transports délégués par la région. Elle est notamment en charge de certains transports scolaires, du nouveau service de transport à la demande et de la ligne de bus régulière. Elle possède également la compétence tourisme et la compétence voirie sur les zones d'intérêt communautaire (ex : zones d'activités économiques).

- Le **Département d'Eure-et-Loir** gère l'entretien de la voirie de ses routes départementales, en et hors agglomération.
- **Les communes** ont la compétence voirie sur les routes communales dans et hors des bourgs et sur les routes départementales intra-bourgs (cheminements et trottoirs, dispositifs de ralentissement de la circulation).

Comme le montrent les modèles de l'ADEME ci-dessus, il est possible pour l'EPCI de prendre d'avantage de compétences pour la mise en place d'aménagements cyclables, et de permettre ainsi une plus grande continuité et cohérence à l'échelle de son territoire. La CCPEIF correspond aujourd'hui au modèle dit « classique ».





La **cyclabilité** d'un territoire désigne la qualité d'une voie ou d'un ensemble de voies aménagées pour faciliter et sécuriser les déplacements à vélo.

Pour les trajets du quotidien, les **enjeux autour du vélo** sont situés aussi bien **dans les bourgs que dans les liaisons inter-bourgs**. La cyclabilité d'un territoire dépend de différents critères :

- Le **nombre de km d'aménagements cyclables sécurisés** (c'est-à-dire aménagés de manière adaptée conformément au volume de trafic rencontré et à la vitesse des véhicules observée)
- La **qualité des intersections**
- L'offre de **services** annexe
- La politique d'incitation à l'usage du vélo



Diagnostic du territoire

Morphologie du territoire

Analyse de la demande potentielle

Analyse de l'offre

Hiérarchisation du réseau routier

Cyclabilité

Intermodalité

Synthèse des enjeux

Annexes



Analyse de l'offre

APAISEMENT



Communes de Faverolles et d'Auneau-Bleury-Symphorien : des ralentisseurs permettent de limiter la vitesse sur les grands axes



Commune de Saint Piat : des chicanes et stationnements automobiles sont utilisés comme ralentisseurs.



Commune de Chaudon : des panneaux stop pour réduire la vitesse de circulation



Analyse de l'offre

APAISEMENT

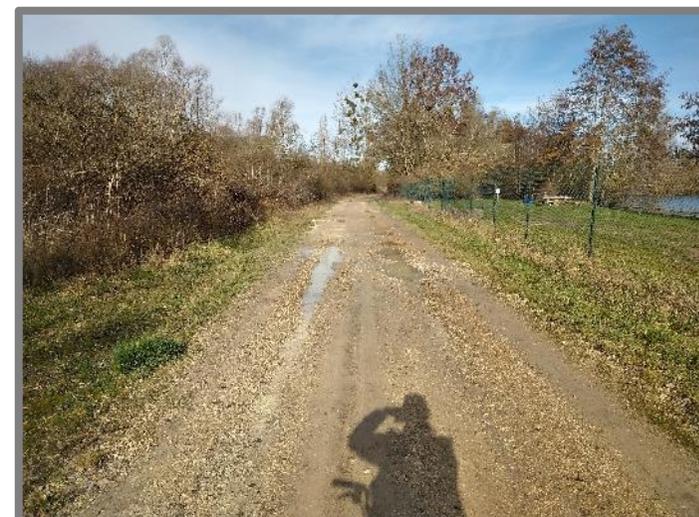
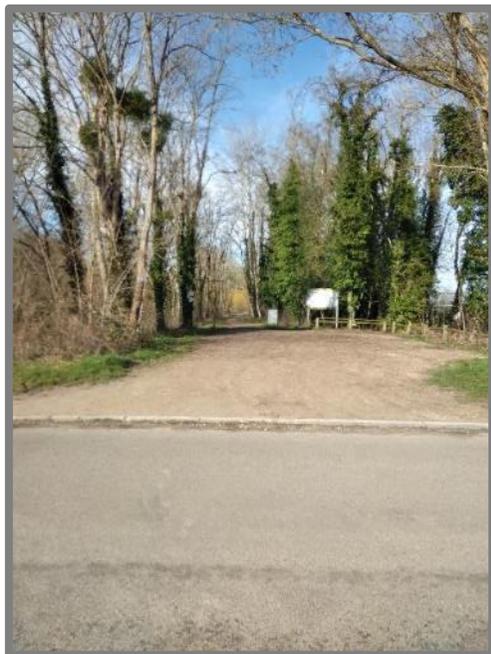


Commune de Yermenonville : généralisation de la zone 30 à toute la commune. Elle propose également une zone de rencontre près de la mairie.



Analyse de l'offre

VOIE VERTE



Une voie verte est un aménagement en site propre réservé à la circulation non motorisée (piétons, cyclistes, rollers, PMR, cavaliers).

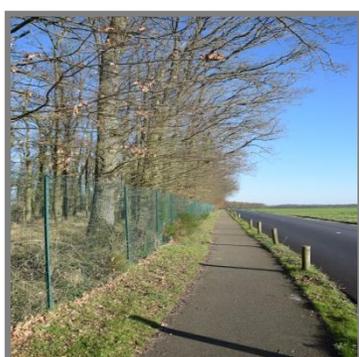
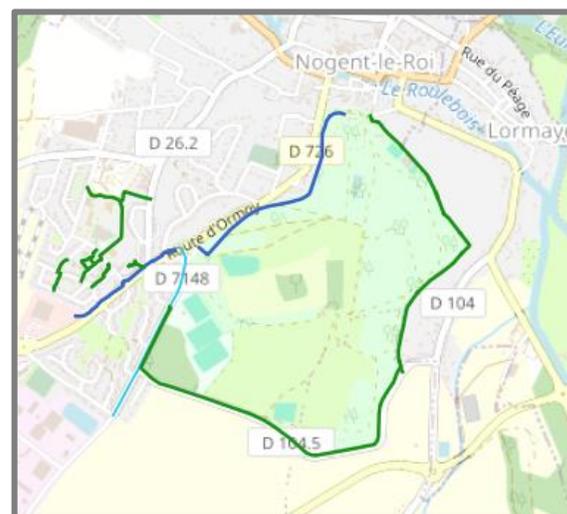
Sur les bords de l'Eure, entre Pierres et Villiers-le-Morhier, une voie apaisée permet un cheminement cyclable mais celle-ci comporte plusieurs défauts (trous, boue lors d'intempéries, revêtement seulement adapté aux VTC). Des projets de réaménagement de cet espace sont portés par des associations locales (voir après)



Analyse de l'offre

Voie Verte : Nogent-le-Roi

La commune de Nogent-le-Roi a déjà mis en place des aménagements cyclables autour du château, à vocation plutôt touristique. Cet itinéraire fait le tour du parc du château et combine voie verte, piste et bandes cyclables.





Analyse de l'offre

AMÉNAGEMENTS – BONS ET MAUVAIS POINTS



A Chaudon, le long de la D929, un aménagement séparatif cyclable a été mis en place pour sécuriser le cheminement des cyclistes au carrefour. Il comporte de nombreux défauts de continuité et empiète sur le trottoir, générant un potentiel conflit avec les piétons.

La commune de Chaudon présente également des dispositifs de jalonnement (signalétique et marquage au sol) permettant de signaler la présence de vélos auprès des automobilistes.



Analyse de l'offre

AMÉNAGEMENTS – BONS ET MAUVAIS POINTS



Commune de Hanches : plusieurs aménagements cyclables en voie partagée avec les automobilistes, comme une bande cyclable rue des Granges ou du jalonnement (signalétique et marquage) le long de la D906. Certains de ces marquages commencent à vieillir et ils n'assurent pas une trajectoire sécurisée pour des cyclistes tous publics (enfants, personnes âgées etc...).

Commune de Villiers-le-Morhier : au niveau de l'impasse de la fontaine, des barrières pour empêcher la circulation automobile sont peu franchissables par des vélos spéciaux.



Analyse de l'offre

AMÉNAGEMENTS – BONS ET MAUVAIS POINTS



Plusieurs communes du territoire indiquent la présence de vélos sur des voies automobiles afin d'encourager les voitures à ralentir. Cependant, ces panneaux ne sont pas souvent accompagnés de dispositifs supplémentaires de ralentissements et ne permettent donc pas une véritable réduction de la vitesse de circulation.



Commune de Mévoisins :
panneau « partageons la route »
sur une départementale rapide



Commune de Saint Piat : panneau
« partageons la route » sur une
départementale limitée à 70km/h

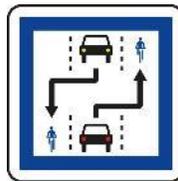


Commune de Mévoisins (Chimay) :
marquage vélo au sol à l'entrée de la
commune, pas accompagné de
signalétique verticale



Analyse de l'offre

AMÉNAGEMENTS – BONS ET MAUVAIS POINTS



Commune de Coulombs : une voie verte est indiquée au niveau d'un grand carrefour nouvellement mis en place dans le cadre du contournement de Nogent-le-Roi (carrefour entre la D116.a et la D307.4). Celle-ci permet une traversée sécurisée mais il n'y a pas de continuité avec les autres axes de la zone;



Commune d'Auneau-Bleury-Saint-Symphorien : déjà de nombreux aménagements cyclables : Chaucidou (CVCB), bandes et pistes cyclables. Ces aménagements sont qualitatifs et permettent une sécurisation de l'entrée et de la sortie de la ville. Une continuité avec les tronçons en dehors de l'agglomération serait nécessaire.



Analyse de l'offre

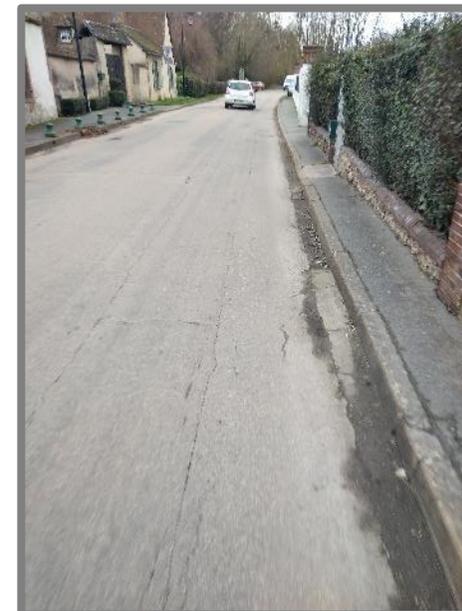
A AMELIORER



Commune d'Epernon : le long de l'Avenue de l'Europe, un cheminement partagé pour les piétons et vélos permet de réaliser ce trajet de manière sécurisé mais il manque de continuité.



Commune de Hanches : des dégradations de voiries ont été constatées à plusieurs endroits, rendant plus complexe la circulation à vélo.



Commune de Chaudon : certaines dégradations des bas-côtés rendent dangereux les dépassements de cyclistes par des automobilistes.



Analyse de l'offre

FRANCHISSEMENTS

Les franchissements sont des points clés pour penser des mobilités douces sécurisantes pour les usagers. Sur le territoire, on constate des franchissements de plusieurs natures : voies ferrées, croisements de routes départementales, entrées et sorties de bourgs.



Commune de Bréchamps :
croisée dangereuse entre la
D113 et la D21



Commune de Mévoisins : passage
étroit et dangereux

Commune de Chaudon: A la
sortie, franchissement
apaisé sous l'ancienne voie
fermée

Commune de Hanches :
Franchissement double à
améliorer



Commune d'Auneau-Bleury-Saint-Symphorien :
bandes cyclables traversant la route au niveau de
l'entrée



Analyse de l'offre

STATIONNEMENT AUTOMOBILE ET CYCLABLE

Les bourgs du territoire concentrent de nombreux stationnements automobiles, qui congestionnent les centres-villes. A l'inverse, nous avons constaté très peu de stationnements vélo, qui seraient particulièrement pertinents devant les commerces, établissements publics et scolaires, en cœur de bourg et au niveau des arrêts de bus.



Auneau-Bleury-Saint-Symphorien : Des espaces de stationnement qui pourraient être transformés en aménagements cyclables sécurisants, ce qui implique de repenser le stationnement au cœur des bourgs.



Commune de Villiers-le-Morhier : Trois arceaux vélos au niveau de la Place de l'Eglise de



Analyse de l'offre

GARES

Des espaces de stationnements vélos sécurisés sont présents aux abords des deux gares du territoire : Epernon et Saint-Piat, ainsi qu'au niveau de la gare d'Auneau/Roinville. Ces stationnements pourraient être améliorés, pour offrir un meilleur confort aux usagers, et éviter le stationnement de deux roues motorisés.



Gare d'Auneau/Roinville : dispositif de stationnement nécessitant de soulever son vélo, pas adapté à tous les publics.



Gare de Saint Piat : abris avec 6 arceaux et des pinces roues facilitant le stationnement de deux roues motorisés



Analyse de l'offre

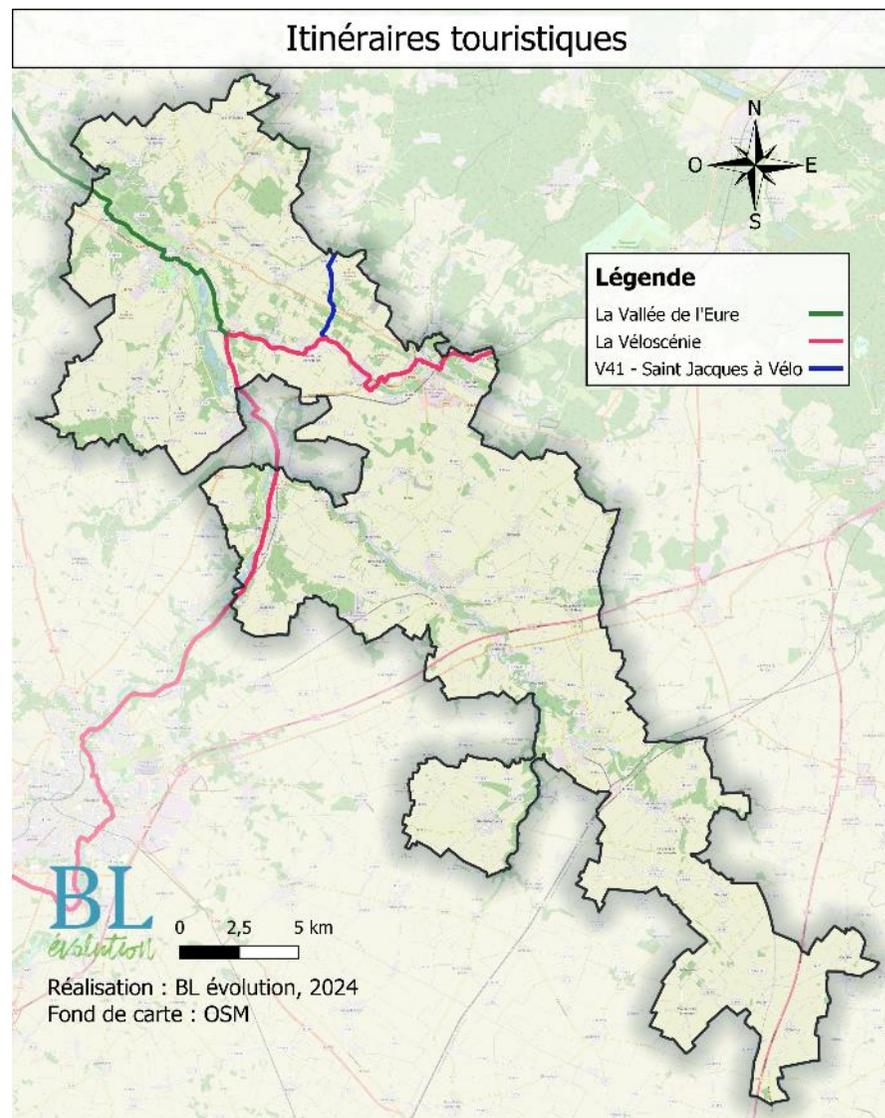
RÉSEAU TOURISTIQUE

Les liaisons inter-bourgs se limitent quant à elles au **jalonement des boucles cyclistes des itinéraires touristiques**. Ces itinéraires sont concentrés au nord du territoire avec la V41 Saint Jacques à Vélo, la Véloscénie Paris-Mont-Saint-Michel, la Vallée de l'Eure.

Ce Schéma des Circulations Douces est aussi une opportunité pour **renforcer la pratique du vélotourisme** sur le territoire. En effet, le territoire a un fort potentiel avec déjà 3 itinéraires cyclables principaux et des réseaux secondaires qui peuvent s'y rattacher.

En moyenne, un cyclotouriste dépense 10% en plus qu'un touriste classique sur le territoire, ce qui peut représenter une opportunité supplémentaire. Il serait intéressant d'encourager les touristes à rester d'avantage sur le territoire, plutôt que d'être simplement « de passage ».

- Il y a un double enjeu à sécuriser ces itinéraires touristiques et à renforcer le maillage intercommunal du territoire pour des trajets utilitaires



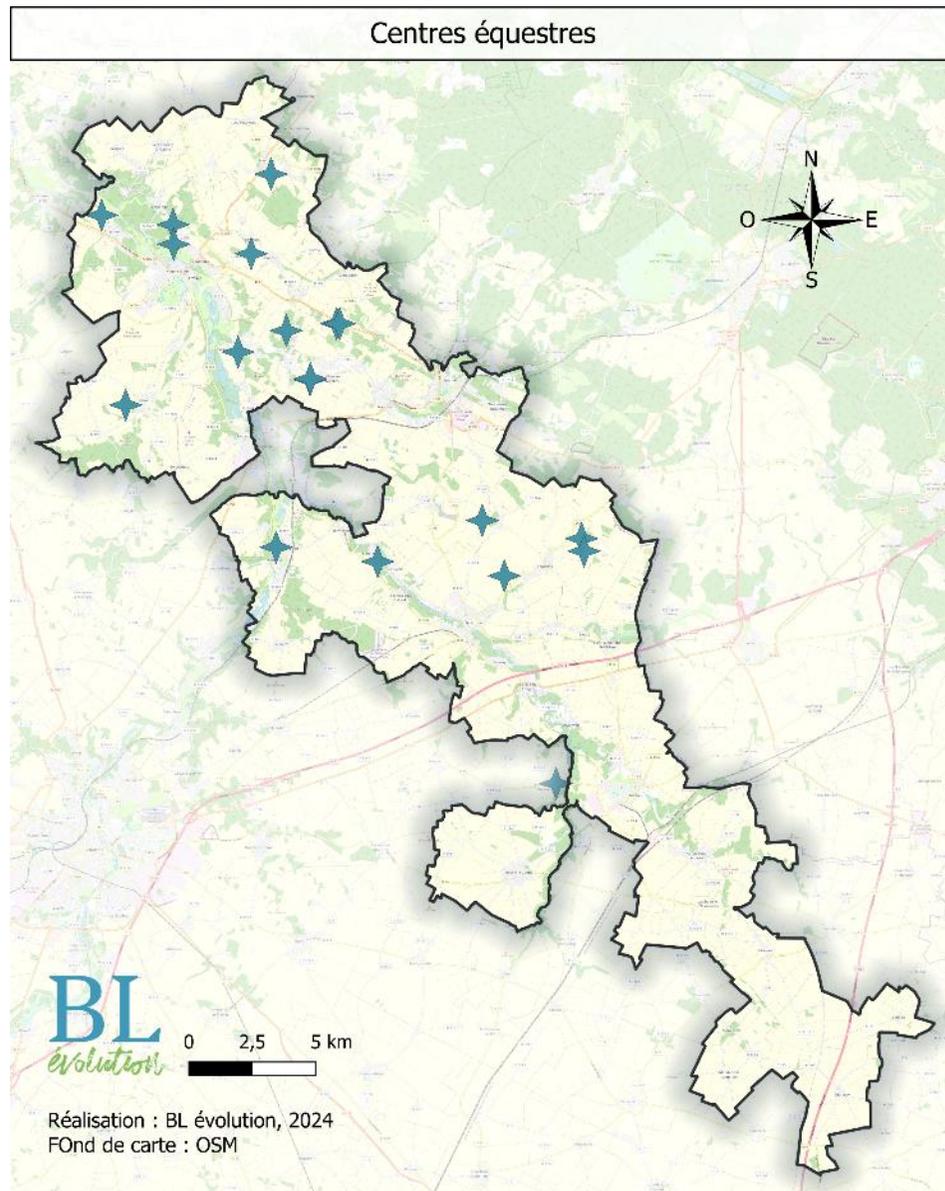


Analyse de l'offre

CIRCUITS ÉQUESTRES

On peut dénombrer près d'une vingtaine de centres équestres sur le territoire. Si des aménagements cyclables ou piétons sont envisagés aux alentours de ces centres, elles seront pensées en cohérence avec d'éventuelles boucles équestres.

De nombreux sentiers équestres existent sur le territoire et il conviendra de les prendre en compte dans les préconisations du schéma.





Analyse de l'offre

PROJETS COMMUNAUX : VOIE PIÉTONNE ENTRE HANCHES ET ÉPERNON

Dans le but de faciliter l'accès au Lycée de Hanches, notamment pour les étudiants habitants à Epernon, un axe de circulation pour les modes doux a été aménagé sur le trottoir longeant la rue de Vinerville (D906) en septembre 2023. Cet aménagement a été choisi car il était le plus rapide et le moins coûteux à mettre en place pour sécuriser ce tronçon. Il s'étend sur 2km et permet un partage de la voirie entre piétons et cyclistes.

Il a été financé par le Département.

Ce projet a été prolongé pour rejoindre le cœur de ville à partir du Lycée en longeant la Drouette sur un axe apaisé, avec la construction d'une nouvelle passerelle rue de l'église.





Analyse de l'offre

PROJETS COMMUNAUX : PISTE CYCLABLE À PIERRES

La commune de Pierres s'est dotée en 2022 d'un **plan de circulations douces** qui définit la politique communale de développement de l'usage du vélo et permet de programmer les investissements nécessaires dans un plan pluriannuel d'investissement avec 200 000 euros d'investissements dont 22,5% autofinancés.

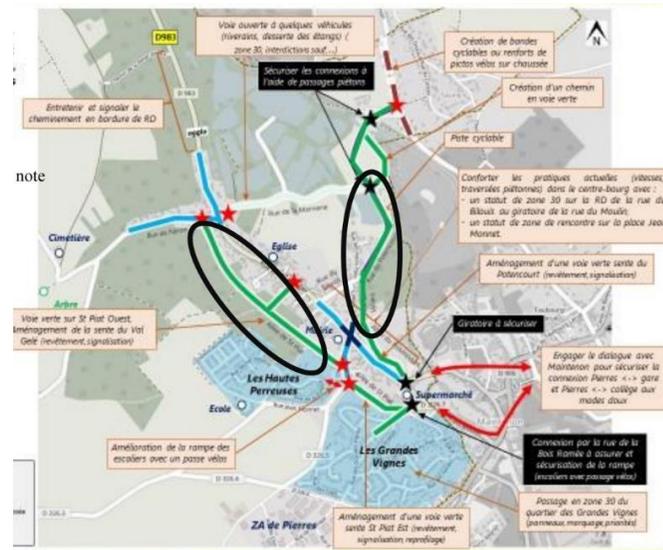
Aménagements sécurisés :

Allée de Saint Piat, en parallèle de la route départementale 983 (Nogent-le-Roi – Maintenon) en direction des commerces et services de la commune, et en direction de Maintenon (vers la gare pour les flux domicile-travail et vers le collège).

- Phase 1 : rue de Néron à la rue Jean Monnet avec une piste cyclable en grave stabilisé, complété par la pose d'éclairage leds, de barrières anti-véhicules à moteur et de signalétique horizontale et verticale.
- Phase 2 : aménagement de l'allée de la rue Jean Monnet jusqu'au supermarché.

Une piste cyclable le long de la rue du Potencourt (RD116-3 de Rocfoin à Pierres) afin de permettre la connexion des hameaux de Rocfoin et Sauny au centre-ville pour les déplacements utilitaires et créer une boucle de loisirs en connexion avec les itinéraires de la Véloscénie (Paris – Le Mont Saint-Michel) et du GR 655 de St-Jacques de Compostelle, ainsi qu'avec les chemins de randonnée (PR) autour des étangs.

- Phase 1 : aménagement d'une piste cyclable en grave stabilisé lié, séparée de la route par une zone enherbée et sécurisé par des potelets.
- Phase 2 : prolongement en parallèle de la rue de Villiers sur un chemin communal jusqu'à la rue du 19 mars afin de rejoindre la sente du Potencourt, les installations sportives et Maintenon, sans discontinuité.
- Phase 3 (moyen terme) : une connexion en site propre est envisagée pour rejoindre les aménagements piétons et cyclables du Canal Louis XIV de Maintenon et permettre de relier la gare.



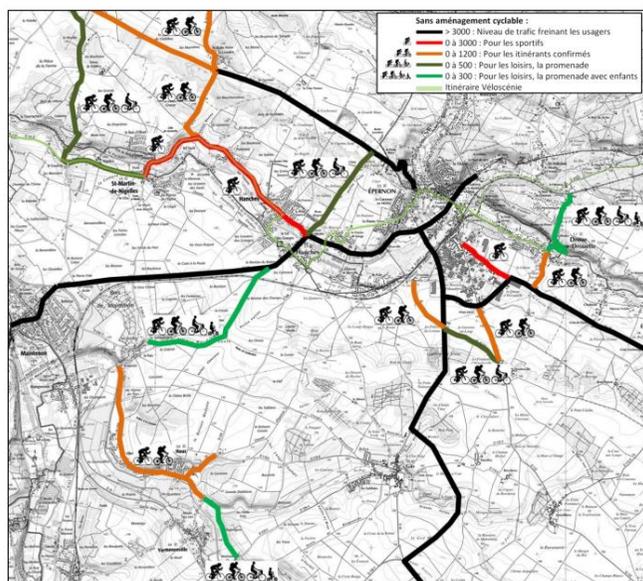
Projet d'aménagement de voies pour mobilités douces
Commune de Pierres



Analyse de l'offre

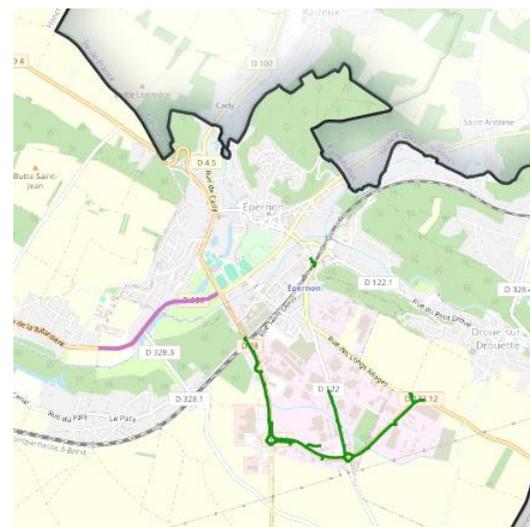
PROJETS COMMUNAUX : EPERNON

Avant la fusion de 2017 des 5 communautés de communes, la CC du Val Drouette avait réalisé une étude de cyclabilité et une révision du schéma des liaisons cyclables communautaires pour les communes d'Epernon, Hanches, Gas, Saint-Martin-de-Nigelles et Droue-sur-Drouette. Des aménagements ont été réalisés, dont il conviendra de penser la continuité avec ce SDCD.



Typologie des usagers sur les routes départementales ne comportant pas d'aménagement cyclable

Enquête réalisée dans le cadre de Schéma Régional des Véloroutes et Voies Vertes de la région Centre de 2007 pour voir la corrélation entre la typologie de l'utilisateur vélo et les niveaux de trafics et sentiments de sécurité.



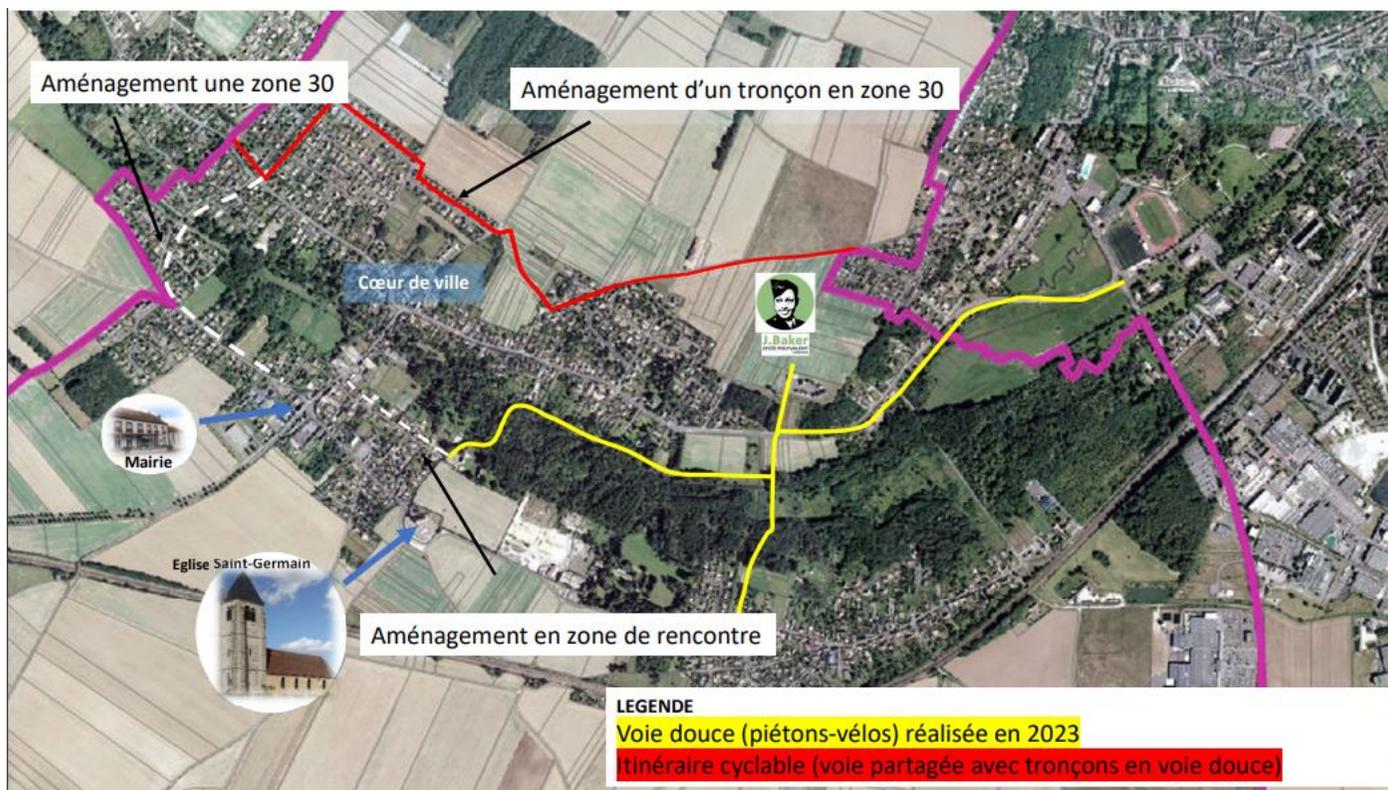
Aménagements existants sur Epernon



Analyse de l'offre

PROJETS COMMUNAUX : ITINÉRAIRE AU NORD DE HANCHES ENTRE SAINT MARTIN DE NIGELLES ET LE LYCÉE JOSÉPHINE BAKER

Pour permettre un accès au lycée via le nord de la commune, Hanches va mettre en place une liaison en modes partagés sur des axes de circulations limités à 30km/h, avec de la signalétique pour les élèves qui habitent en direction de Saint-Martin-de-Nigelles. 3 à 4 rues seront passées à 30km/h.





Analyse de l'offre

PROJETS PORTÉ PAR L'OFFICE DU TOURISME

L'Office du Tourisme des PEIF est en cours d'élaboration de **sa stratégie de développement touristique**, dans laquelle le vélo et la marche auront une place très importante. L'office a déjà réalisé des propositions de tracés de boucles vélos supplémentaires sur le territoire (ci-contre), que ce Schéma pourra prendre en compte.

Des équipements liés au vélotourisme existent déjà sur certaines communes du territoire :

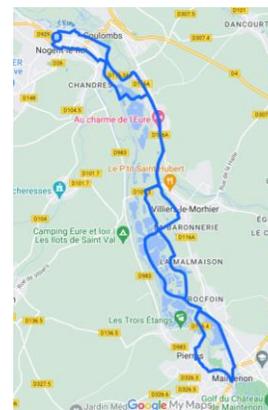
- Droue-sur-Drouette : halte de repos avec stationnement, point d'eau et table de pique nique
- Epernon : aire de services avec toilettes, stationnement, abris
- Saint Piat : aire de services et halte de repos avec point d'eau, sanitaires

Ces aires de services méritent d'être améliorés avec de la signalétique, des bornes de gonflage et réparation et leur démultiplication.

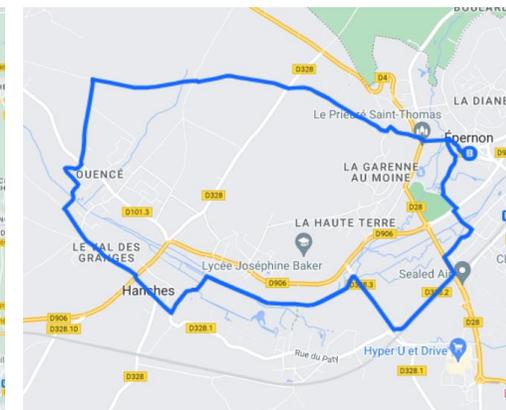
Enjeux identifiés :

- Le **besoin d'aménagements sécurisés** est un enjeu clé pour le développement de la pratique du vélotourisme et une demande régulière faite auprès de l'office du tourisme.
- Une **offre de location de vélos** au niveau de la gare d'Epernon constituerait un atout majeur pour le territoire qui pourrait répondre aux besoins de publics non motorisés pouvant organiser des « week-end sans voiture ».

Projets en cours



Boucle 1 : Nogent-le-Roi - Maintenon



Boucle 2 : Epernon-Hanches



Boucle 3 : Auneau à Aunay



Boucle 4 : Gallardon-Saint-Piat



Analyse de l'offre

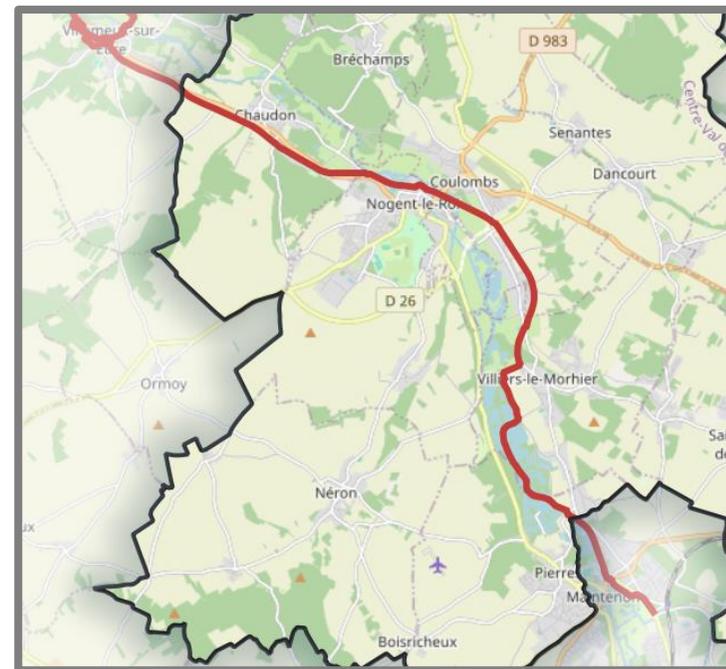
PROJETS DÉPARTEMENTAUX : LA VALLÉE DE L'EURE

Le Schéma Départemental d'Eure-et-Loir prévoit la mise en place d'une **voie verte de Maintenon à Dreux** d'ici 2027 le long de la Vallée de l'Eure, passant sur le territoire. Le tracé hypothétique envisagé s'étend sur 35km et a une double vocation touristique et utilitaire. Elle passerait sur une partie du tracé de la V41, assurant un axe sécurisé sur ce qui est aujourd'hui de la voie partagée.

Des subventions de la région sont déjà prévues pour le tronçon entre Coulombs et Villemeux

Des acquisitions de fonciers sont nécessaires pour la mise en place du projet.

Entre Nogent-le-Roi et Villemeux, une voie verte séparée de la voirie a déjà été validée pour fin 2025



Tracé provisoire de la voie verte sur le territoire de la CCPEIF



CRÉATION D'UNE VOIE VERTE
ENTRE SAINT-GEORGES-MOTEL ET MAINTENON

ÉTUDE DE FAISABILITÉ
NOTICE DIAGNOSTIC



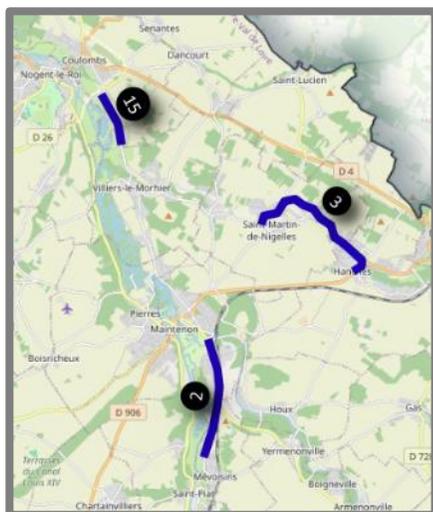


Analyse de l'offre

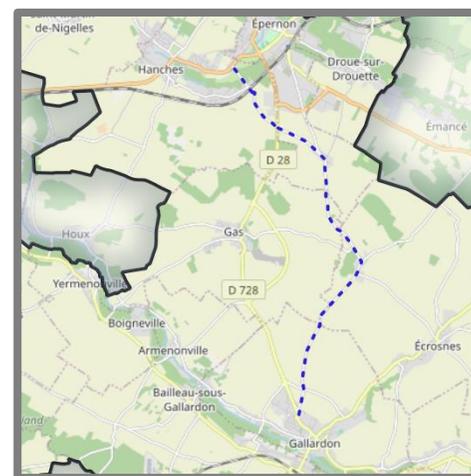
PROJETS DÉPARTEMENTAUX

Le Schéma Départemental de l'Eure-et-Loir prévoit d'autres tronçons à aménager sur la CCPEIF. Il sera judicieux de les intégrer à ce schéma pour faciliter leur mise en œuvre. Il comporte notamment :

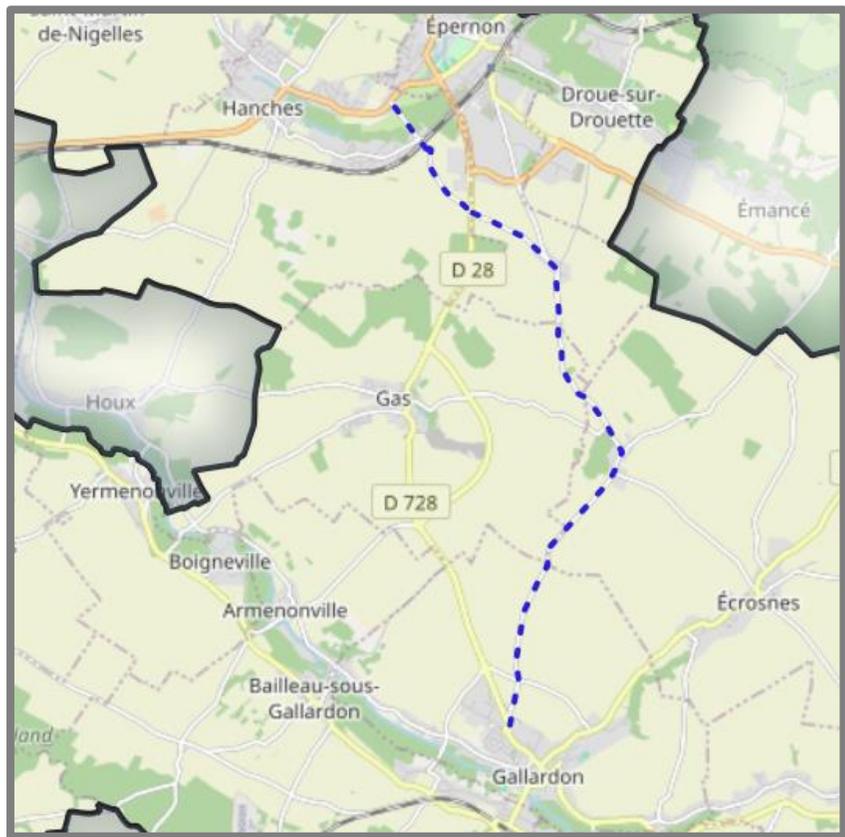
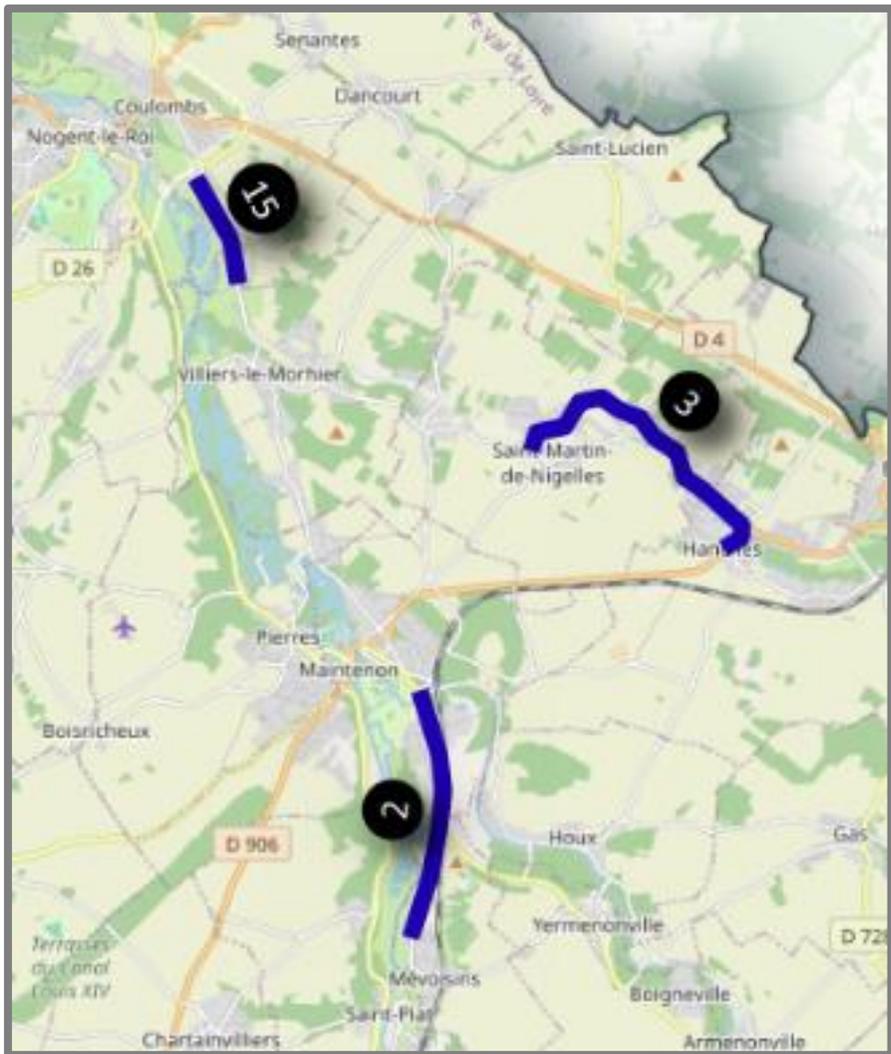
- **La réaffectation de la D122** entre Epernon et Gallardon en voie cyclable, avec la possibilité d'envisager un autre tracé qui passerait par Gas.
- **Des itinéraires touristiques :**
 - Aménagement : entre Hanches et Saint-Martin de Nigelles (3)
 - Aménagement : entre Maintenon et Saint Piat (2)
 - Reprise d'aménagement dégradé : entre Villiers-le-Morhier et Nogent-le-Roi (15)
- **La création d'aménagement en site propre entre Auneau et Chartes**, à moyen termes.



Tronçons à aménager sur des itinéraires touristiques



Voie envisagée pour une réaffectation (D122)





Analyse de l'offre

PROJETS PORTÉS PAR DES CITOYENS : BORDS DE L'EURE

Voie verte sur les Bords de l'Eure, porté par l'association Val'Eure en partenariat avec Natura 2000.

Parcours situé sur les communes de Maintenon, Pierres et Villiers le Morhier. Sur le territoire de la CC, le foncier le long de l'Eure appartient à l'AAPPMA (Association de pêche et de protection des milieux aquatiques) de Maintenon-Pierres.

Des travaux d'aménagement ont déjà été réalisés au niveau de Maintenon

Le projet propose plusieurs aménagements :

- Une passerelle au-dessus de l'Eure au niveau de la commune de Villiers-le-Morhier au niveau du lavoir pour assurer la liaison piétonne et PMR sur les deux berges, permettant de faire une boucle de 6km. A cela s'ajouterait la sécurisation de la liaison piétonne Pierres / Rocfoin.
- Dévier la Véloscénie pour éviter la mixité actuelle sur la route de la Guaize (D116A) de Maintenon à Villiers le Morhier en finalisant l'empierrement sur la berge face au parcours de pêche. Elle serait une voie verte et une sécurisation de la véloscénie « Paris / Mont St-Michel ».

➤ Enjeu à border administrativement et légalement ce projet pour qu'il soit réalisable.



Parcours des bords de l'Eure



Un parcours touristique, culturel, familial et sportif.





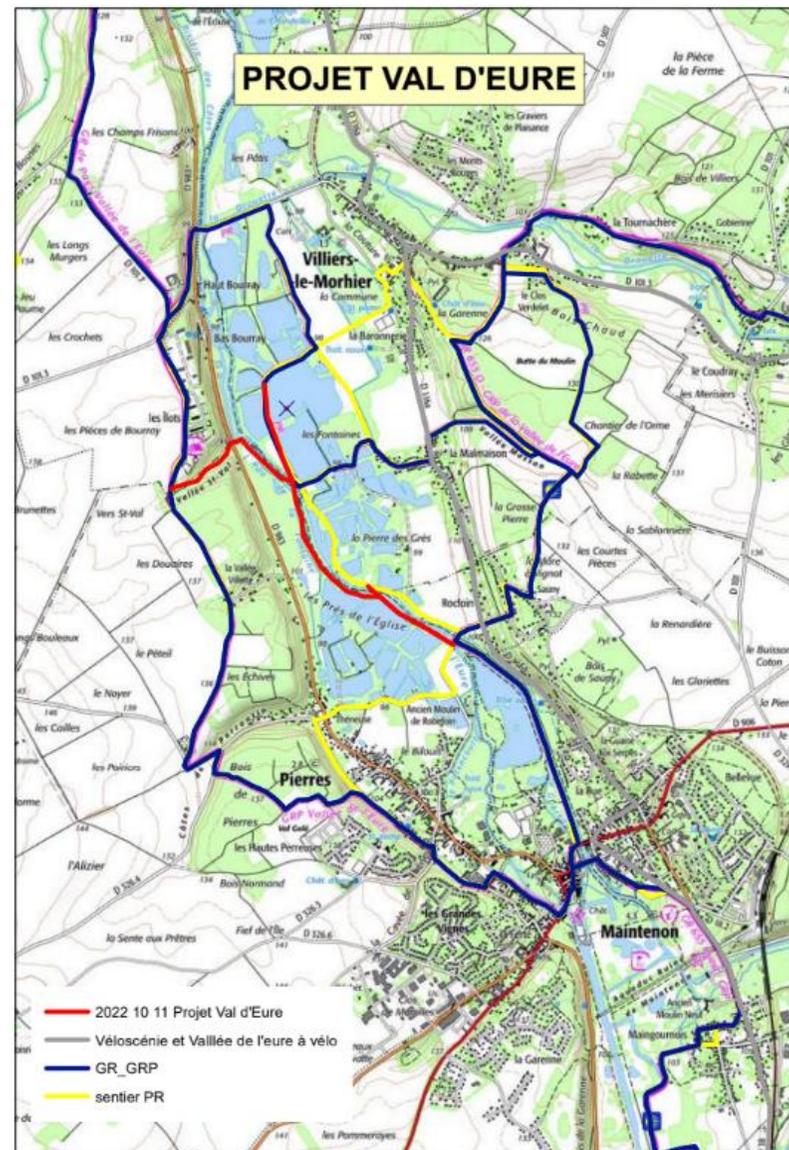
Analyse de l'offre

PROJETS PORTÉS PAR DES CITOYENS : BORDS DE L'EURE

Voie verte sur les Bords de l'Eure, porté par l'association Val'Eure en partenariat avec Natura 2000.

Ce projet est identifié par l'office du tourisme et le département, qui soutiennent l'initiative. Il a été l'objet d'une réunion avec des élus et agents du territoire mais mis en pause en attente de la réalisation de ce SDCD. Ce projet pourra également être intégré au projet de la voie verte entre Maintenon et Dreux par le département, car les tracés peuvent se rejoindre.

Des concertations supplémentaires pourront être nécessaires étant donné que certains habitants – de Coulombs notamment – ne sont pas toujours favorables à ce que la voie verte passe proche de chez eux.





L'**intermodalité** désigne l'aptitude d'un système de transport à permettre l'utilisation successive d'au moins deux modes, intégrés dans une chaîne de déplacement.

L'intermodalité entre le vélo et un mode de transport partagé ou collectif peut-être favorisée par plusieurs éléments, notamment :

- Capacité à **accéder sereinement** aux arrêts et aires multimodales
- Possibilité **d'emport d'un vélo dans un bus**
- Possibilité de **stationner son vélo** dans la durée à proximité d'un arrêt de bus ou dans une aire de covoiturage

Diagnostic du territoire

Morphologie du territoire

Analyse de la demande potentielle

Analyse de l'offre

Hiérarchisation du réseau routier

Cyclabilité

Intermodalité

Synthèse des enjeux

Annexes



Analyse de l'offre

TRAIN

Le territoire possède **2 gares SNCF** :

- Epernon (25min de Chartres, 45min de Paris-Montparnasse)
- Saint Piat (13min de Chartres, 1h de Paris Montparnasse).

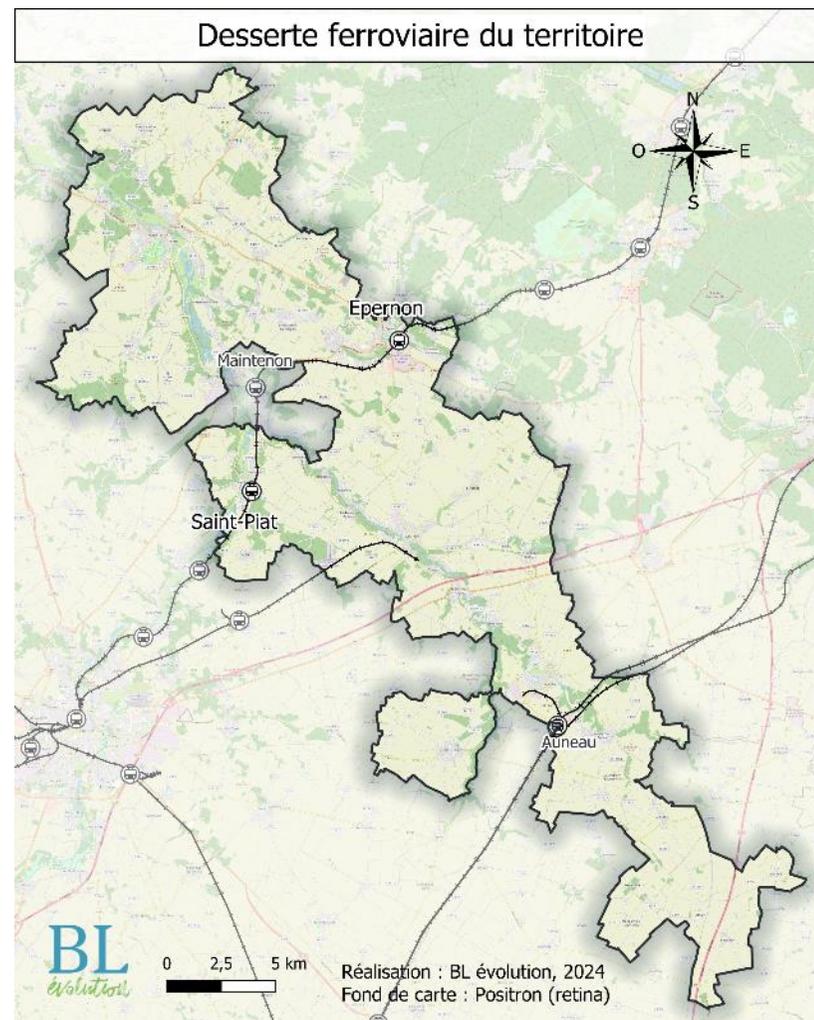
On peut aussi noter la présence de deux autres gares SNCF adjacentes aux frontières de l'EPCI : Auneau/Roinville (50min de Paris-Austerlitz et 36 min de Châteaudun) et Maintenon, entre Epernon et Saint Piat.

En semaine, on compte 62 trajets entre Paris, Epernon et Chartres (36 s'arrêtant à Saint Piat) avec 2 à 4 trajets par heure en heures de pointes. En semaine on note 14 trajets entre Paris-Austerlitz et Auneau.

La gare d'Epernon est un pôle majeur du territoire le reliant à ses deux grandes polarités d'influence : Paris et Chartres.

Plusieurs cyclistes empruntent aujourd'hui le train accompagnés de leur vélo qu'il soit pliable (dans ce cas le vélo peut se ranger dans un espace bagages) ou pas (dans cet autre cas, les vélos sont accrochés à des espaces dédiés).

Une consigne vélo a été installée en gare d'Epernon, ce qui n'est pas le cas pour la gare de Saint Piat et d'Auneau, rendant la sécurisation des vélos dans ces deux dernières gares plus compliqué.



- **L'offre ferroviaire depuis et vers Epernon depuis Paris est importante et très compétitive par rapport à la voiture.**



Analyse de l'offre

TRANSPORT A LA DEMANDE ET LIGNE DE BUS REGULIERE

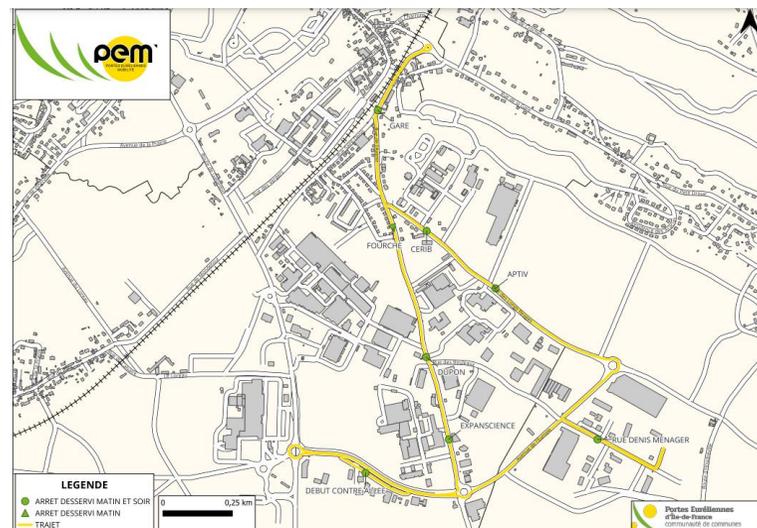
La CCPEIF met à disposition une ligne de bus régulière qui relie la gare d'Épernon et le parc d'activités du Val Drouette du lundi au vendredi.

Depuis janvier 2024, la CCPEIF a aussi mis en place un service de **transport à la demande performant**, disponible du mardi au samedi de 9h à 17h couvrant les 39 communes du territoire. Le trajet coûte 2€. Ce service de TAD mutualise des trajets personnalisés en faisant du « porte à porte », c'est-à-dire, en venant chercher les personnes chez elles et en les déposant à leur lieu de destination. La réservation peut se faire par téléphone ou en ligne avec une réservation garantie jusqu'à la veille à 17h.

Il est possible d'embarquer certains vélos comme les vélos pliants dans les véhicules de TAD et de la ligne régulière, assurant une intermodalité intéressante.



Véhicule dédié à la ligne régulière



Arrêts de la ligne de bus régulière



Analyse de l'offre

COVOITURAGE

Le territoire possède déjà plusieurs aires de covoiturage formelles et informelles.

Dans une dynamique d'intermodalité, la création d'aires de covoiturage supplémentaires constituerait une opportunité pour le développement du vélo.

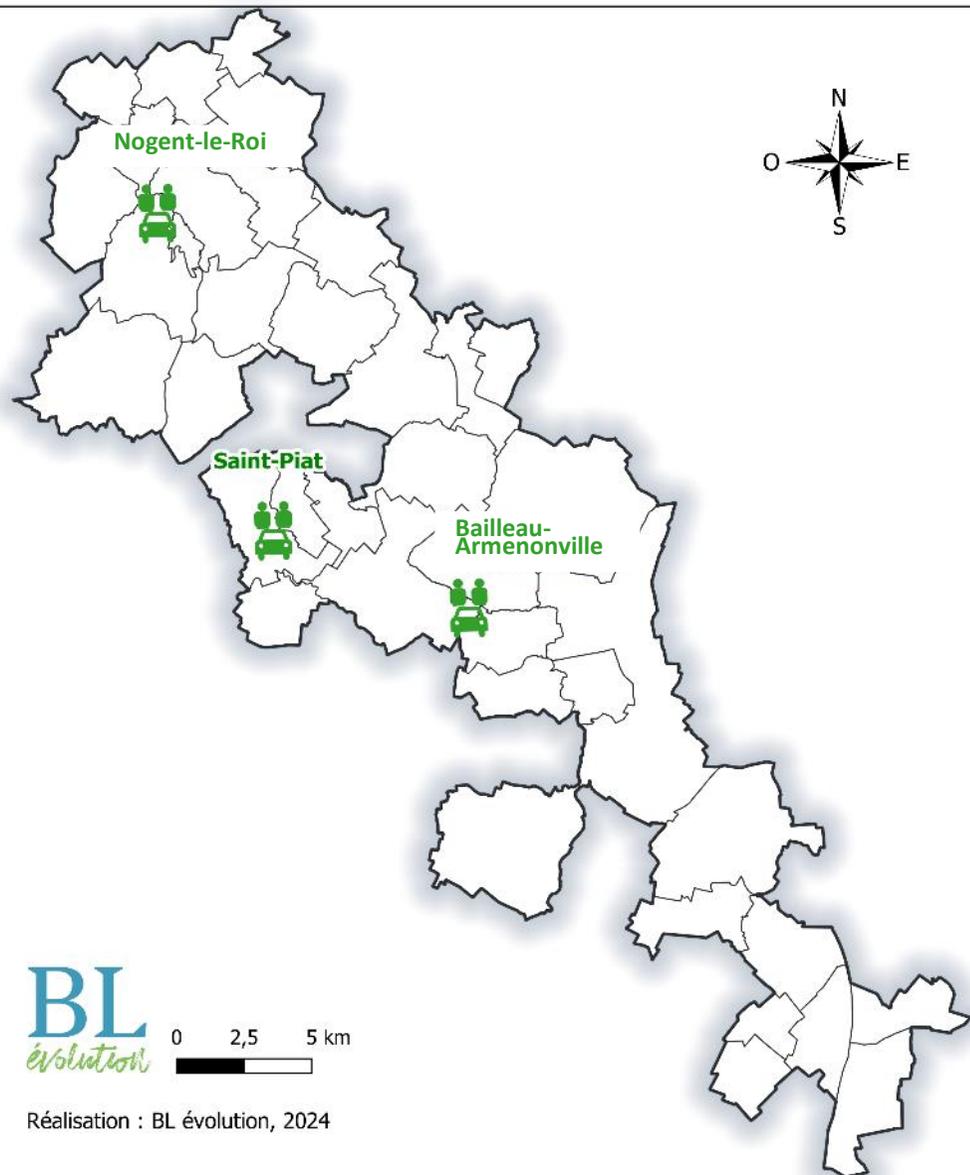
Ces aires pourraient par exemple être placées à côté des arrêts de cars, et pourraient être dotées de stationnements vélo pour faciliter la transition entre ces différents modes de transport.

CAR

Sur le territoire passent également 7 lignes de car Rémi.

- 8 : Dreux-Maintenon/Pierres
- 11 : Nogent-le-Roi – Chartres
- 14 : Chartres – Auneau-Bleury-Saint-Symphorien
- 15 : Chartres – Oysonville
- 20 : Pierres-Maintenon
- 21 : Ymeray – Epernon
- 22 : Gallardon – Maintenon/Pierres
- 23 : Saint-Martin-de-Nigelles – Hanches.

Aires de covoiturages existantes





Diagnostic du territoire

Morphologie du territoire

Analyse de la demande potentielle

Analyse de l'offre

Hiérarchisation du réseau routier

Cyclabilité

Intermodalité

Synthèse des enjeux

Annexes



Synthèse des enjeux

L'analyse du territoire nous a permis d'identifier plusieurs enjeux majeurs synthétisés sur la carte de synthèse (page suivante) :

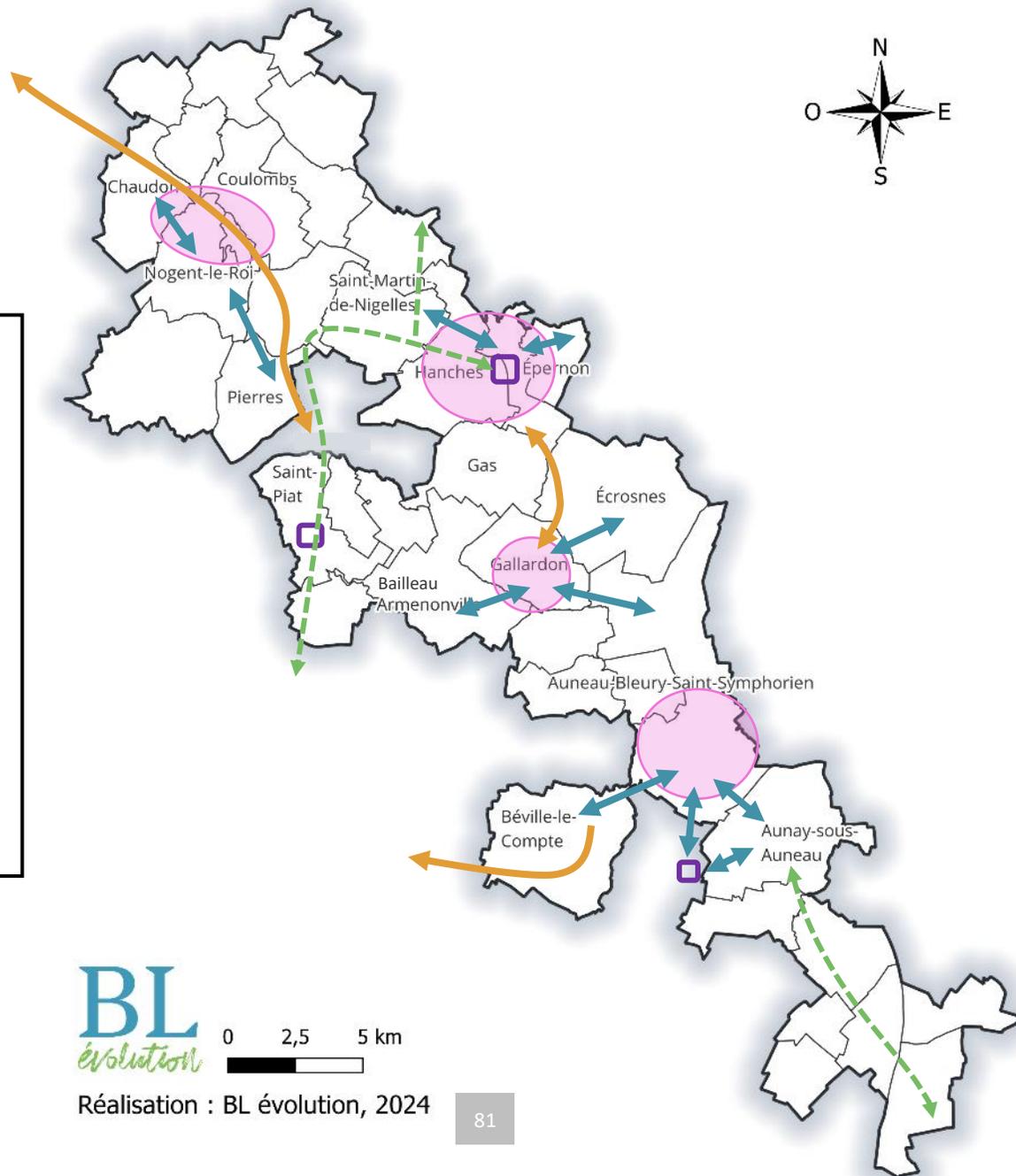
- La majeure partie des besoins identifiés à l'intérieur du territoire concerne **l'accessibilité aux 4 pôles majeurs** (Epernon, Auneau-Bleury-Saint-Symphorien, Nogent-le-Roi et Gallardon), **depuis les communes alentours et entre eux lorsque cela est pertinent**. En effet, ils concentrent la majorité des activités.
- Par ailleurs, **des liaisons entre d'autres communes peuvent aussi avoir une vocation utilitaire** au regard des équipements complémentaires entre des communes limitrophes, pour venir compléter ces axes (ex : Epernon-Hanches, Nogent-Chaudon)
- Il est aussi important d'inscrire la CCPEIF dans un contexte territorial plus large. **Plusieurs liaisons extraterritoriales ont ainsi été identifiées : vers Maintenon, mais aussi vers Chartres, la région parisienne, Dreux, Houdan et Rambouillet.**
- Dans cette optique d'amélioration de l'accessibilité à une échelle plus importante, il est nécessaire de **penser l'intermodalité**, en particulier la **sécurisation de l'accès aux gares d'Epernon et de Saint Piat, aux arrêts de la ligne de bus régulière et à d'éventuelles aires de covoiturage.**
- Enfin, certaines voies très fréquentées par les automobilistes traversent les bourgs des communes du territoire. Il y a donc un réel **enjeu d'apaisement de la circulation à l'approche de ces bourgs** pour favoriser les modes doux dans les déplacements de proximité, en plus de projets de contournement déjà en place. Des aménagements adaptés aux piétons et aux cyclistes peuvent également être intéressants dans les bourgs de ces communes.
- La qualité du maillage départemental constitue une forte opportunité pour le territoire, qui pourrait dédier certaines de ces voies aux modes actifs. Pour les autres voies, des chemins existent pour relier certaines communes entre elles, néanmoins la **mise en place d'un revêtement pérenne et de qualité** est nécessaire sur ces liaisons pour les rendre praticables à vélo au quotidien.



Synthèse des enjeux

Légende

-  Zones d'intermodalité
-  Pôles majeurs du territoire avec des enjeux d'apaisement de la circulation et de mise en place d'aménagements cyclables
-  Besoins de liaisons internes à vocations utilitaires et quotidiennes (travail, étude)
-  Itinéraires départementaux en réflexion
-  Besoins de liaisons cyclables secondaires à vocations régulières et pratiques (loisir, sport, culture...)





Diagnostic du territoire

Morphologie du territoire

Analyse de la demande potentielle

Analyse de l'offre

Hiérarchisation du réseau routier

Cyclabilité

Intermodalité

Synthèse des enjeux

Annexes



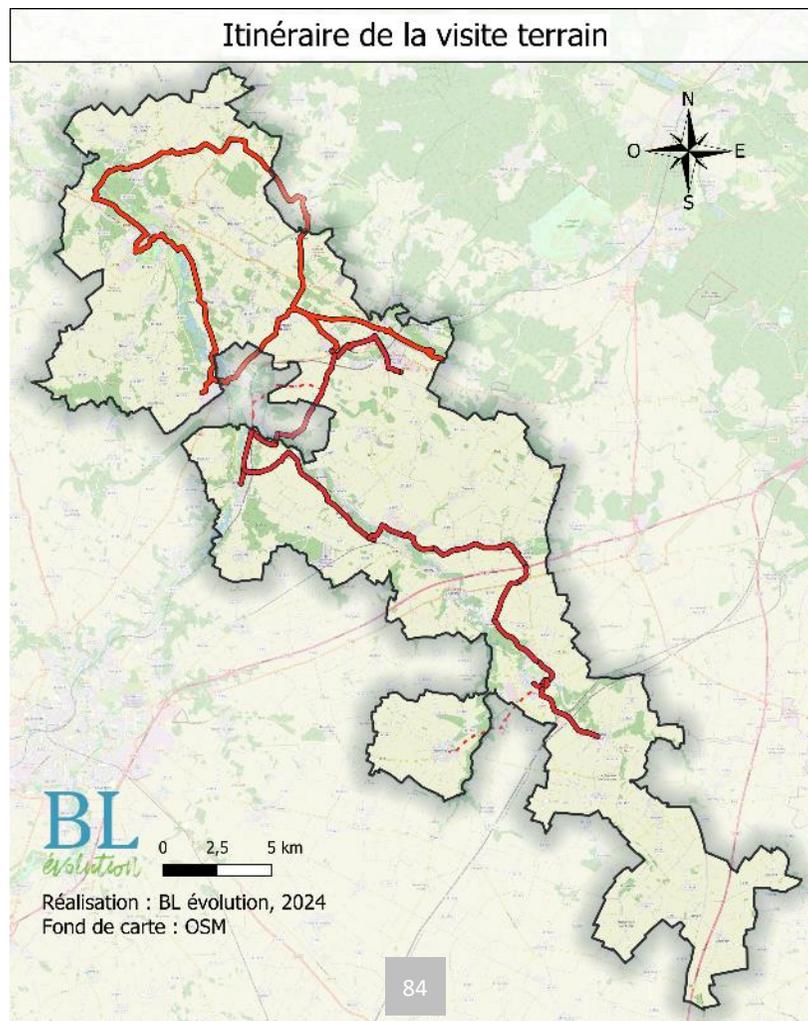
Personnes contactées

Entretiens	Date
Denis Noulleau, Vélociste à Villiers	26/02/2024
Laurence Morisot, Office du Tourisme de la CCPEIF	22/02/2024
Anne-Cécile Jeanneau, Département	28/02/2024
Noémie Culas, Utilisatrice de vélo cargo sur Epernon et agent de la CCPEIF	29/02/2024
Jean Pierre Ruaut, Cécile Petiot et Michelle Marchand, Commune de Hanches	12/03/2024
Maria Bistocchi – Directrice de Cabinet – Commune AB2S	28/03/2024
Emilie Lefort – DGS – Commune de Pierres	28/03/2024
Thierry Delannoy (DGS), François Belhomme (Maire)– Epernon	29/03/2024
Echange PLUi – Cittanova et des services mobilité de la CC	09/04/2024
Hervé Beaujouan adjoint à la mairie de Nogent-le-Roi	09/04/2024



Itinéraire de la visite terrain

La visite terrain à vélo a duré deux jours durant lesquels nous avons parcouru plus de 90km sur le territoire.





Annexe - Glossaire

Glossaire

Accessibilité : L'accessibilité est un terme initialement relatif au monde du handicap, des enfants ou des personnes âgées, puis étendu à l'ensemble des citoyens et utilisé pour désigner l'accès physique, la liberté de déplacement dans l'espace.

Aire piétonne : C'est une zone réservée à la circulation des piétons. Les cyclistes y sont la plupart du temps admis (c'est leur interdiction qui doit être signalée) mais ils doivent y circuler au pas et sans gêner les piétons.

Angle de giration : Angle suivi par le cheminement. Plus il est élevé, plus le virage est facile à suivre pour le piéton et le cycliste sans changement de direction brusque.

Aménagement cyclable : Terme désignant les infrastructures, chemins, pistes, passages aménagés spécialement pour les vélos et les engins de mobilité (Vélo à assistance électrique, trottinette électrique...).

Aménagement piéton / piétonnier : Terme désignant les infrastructures, chemins, trottoirs, passages aménagés spécialement pour les piétons et les autres usages à pied (course, poussette, cani...)

Bande cyclable : Les bandes cyclables se trouvent sur la chaussée ou sur le trottoir. Elles sont signalées par un marquage au sol, une ligne continue ou discontinue, et un pictogramme vélo permet de voir qu'il s'agit de voies réservées aux cyclistes et adaptées à leur mode de circulation.

Cédez-le-passage-cycliste : Le tourne-à-droite cycliste (administrativement cédez-le-passage cycliste au feu) est une signalisation donnant la possibilité aux cyclistes, à un feu de circulation, de tourner à droite ou d'aller tout droit alors que le feu est rouge tout en cédant le passage à tous les autres usagers.

Jusqu'en 2015, ce n'était possible qu'aux intersections. La modification du code de la route de juillet 2015 le rend possible pour les passages piétons, les alternats de chantier...

Coupure urbaine : élément physique (infrastructure linéaire, zone industrielle ou commerciale...) ou psychologique qui agit comme une barrière pour les piétons ou les cyclistes.

Double sens cyclable : Il s'agit d'une rue dont un des sens est réservé aux cyclistes. Il ne s'agit pas d'un contresens, comme on l'entend encore parfois, mais d'un sens autorisé aux seuls cyclistes. Plusieurs études ont démontré que c'était un aménagement sûr, malgré le fait que cet aménagement est de prime abord impressionnant dans les rues étroites.

Déplacements utilitaires : Déplacements autres que pour des activités de loisirs. Il peut s'agir de déplacements domicile – travail, de déplacements pour aller faire des courses ou encore de déplacements professionnels (livraison, intervention sur site, visite client...)

Disponibilité foncière : Espace disponible pour réaliser un aménagement (agrandissement des trottoirs, piste cyclable...).

Intermodalité : Fait d'utiliser plusieurs mode de transports pour se déplacer d'un point A à un point B. L'utilisateur peut ainsi par exemple combiner vélo et transport en commun. En pratique, tous les déplacements ou presque sont intermodaux puisqu'ils impliquent la marche à pied !

Isochrones : Courbes sur une carte qui permettent de se représenter les temps de parcours en fonction des modes de déplacements. Un isochrone relie tous les points situés à équidistance-temps d'un point de référence.



Annexe - Glossaire

Glossaire

Jalonnement vertical : Ensemble de la signalétique verticale (panneaux de signalisation, panneaux routiers, panneaux d'information) permettant aux usagers de se repérer dans l'espace urbain.

Jalonnement horizontal : Ensemble de la signalétique horizontale souvent sous la forme de peinture au sol permettant aux usagers de se repérer dans l'espace urbain.

Piste cyclable : Les pistes cyclables sont, contrairement aux bandes cyclables, isolées par rapport aux autres usagers. Ce sont des zones protégées physiquement des véhicules motorisés et séparées des piétons, qui peuvent être installées sur les trottoirs (sur un espace surélevé ou décaissé du cheminement piéton) ou sur un espace intermédiaire entre la chaussée et le trottoir. Elles peuvent être à sens unique (unidirectionnelles), il y en a alors de chaque côté de la route, soit à double sens (bidirectionnelles). Les pistes cyclables sont rarement obligatoires (elles sont alors signalées par un panneau rond) ; elles sont le plus souvent facultatives (signalées par un panneau carré). C'est l'aménagement idéal pour les routes dont la vitesse est supérieure à 30 km/h ou le volume de véhicule dépasse 2000 véhicules par jour (dont 200 à l'heure de pointe). Il met les cyclistes à l'abri de la circulation rapide et des véhicules lourds. Il est mal adapté lorsqu'il y a beaucoup d'intersections, car les cyclistes sont moins visibles.

Part modale : Proportion de déplacements réalisé avec un mode de transport en particulier. Peut se calculer en nombre de déplacements ou en nombre de km parcourus, rapporté au total.

Report modal : Changement de mode de transport, temporaire ou durable, constaté sur un temps, un trajet ou des motifs déplacements donnés.

Trafic de transit : Trafic qui n'est pas dédié à la déserte locale du quartier. Souvent il s'agit d'un trafic induit par un raccourci naturel entre deux grands axes à travers un quartier résidentiel.

Vélo à Assistance Electrique (VAE) : Vélo équipé d'un moteur et d'une batterie électrique. Assimilable dans la loi à un vélo classique (mécanique) si la vitesse de l'assistance est limitée à 25 km/h. Au-delà, une immatriculation est requise.

Voie Verte : Une voie verte est une route exclusivement réservée à la circulation des véhicules non motorisés, des piétons et des cavaliers. Il n'est donc théoriquement pas possible de signaler comme voie verte un trottoir qui serait simultanément accessible aux piétons et aux vélos. La largeur des voies vertes doit être de 3 mètres minimum. En l'absence de règles spécifiques, la circulation y est la même que pour une autre route : circulation à droite, pas plus de deux cyclistes de front.

Zone de rencontre : Une zone de rencontre est un ensemble de voies en CA où les piétons sont autorisés à circuler sur la chaussée sans y stationner et bénéficient de la priorité sur les véhicules. La vitesse des véhicules y est limitée à 20 km/h. Toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes, sauf exception. Ces zones ne doivent pas se réduire à une signalisation mais doivent être assorties d'un aménagement qui imposent et/ou induisent de réduire la vitesse (mobiliers urbains, suppression des trottoirs, peintures au sol, revêtement de la chaussée...).

Zone 30 : Une zone 30 est un ensemble de voies constituant une zone affectée à la circulation de tous les usagers. La vitesse de tous les véhicules y est limitée à 30 km/h. Toutes les chaussées sont par principe à double sens pour les cyclistes, sauf exception.