



Photo : Office du Tourisme des Portes Euréliennes

STRATÉGIE

SCHÉMA DIRECTEUR DE CIRCULATIONS DOUCES

CC DES PORTES EURÉLIENNES

Février 2025

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



Schéma Directeur des Circulations Douces

Méthodologie de construction de la stratégie

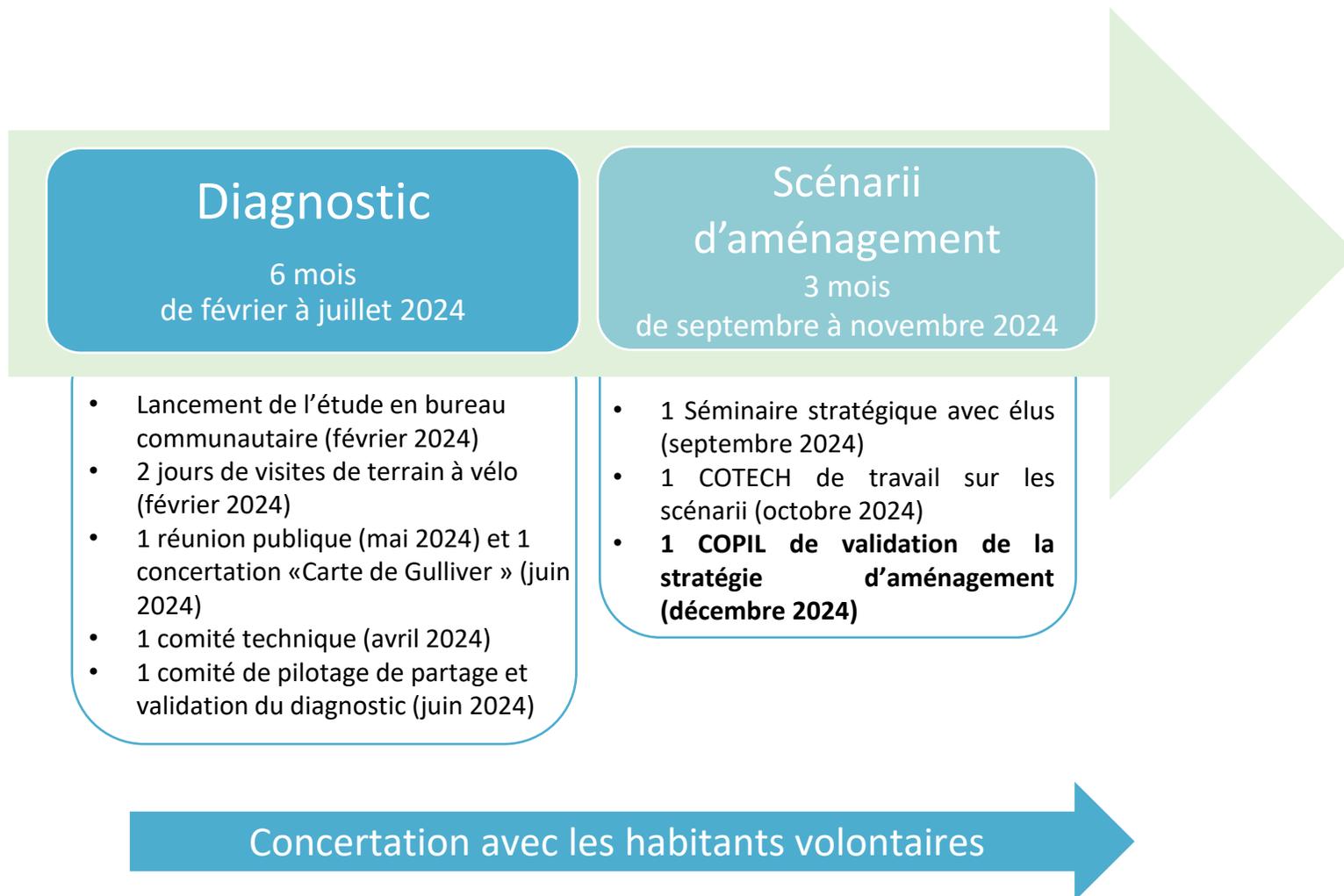
Présentation des 3 scénarios de
développement du vélo

Services

Annexes



Résumé de l'élaboration du Schéma Directeur de Circulations Douces de la CCPEIF





Construction de la stratégie cyclable

Diagnostic
Carte lignes de désirs



Atelier de concertation sur carte – 13/05
25-30 participants



Séminaire élus
18/09

Plus de 30 élus
participants

COTECH Stratégie
15/09

Présentation des scénarios



Carte de Gulliver – 01/06
50 contributions

**Propositions
de scénarios
en COPIL**
4/12

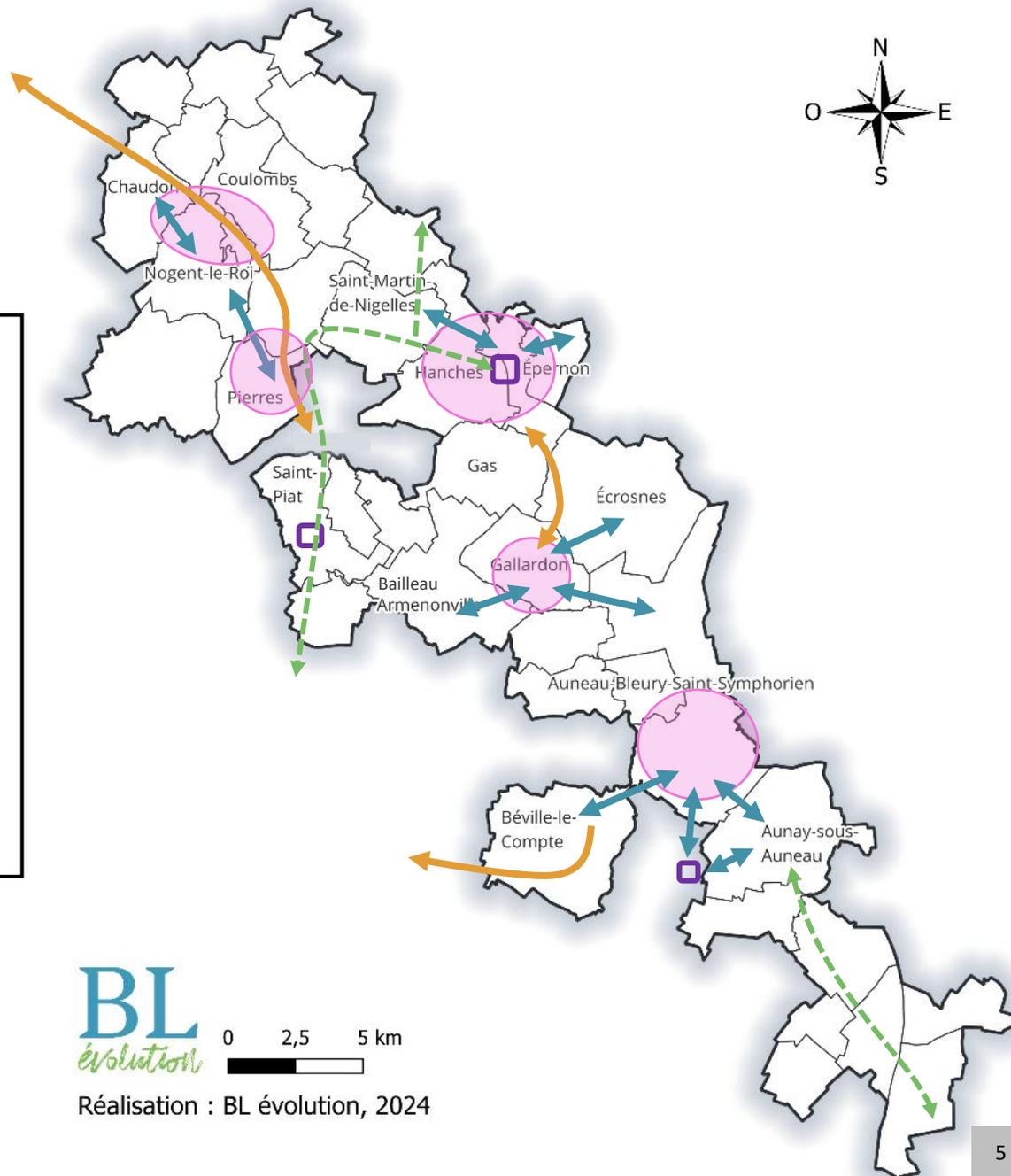




Synthèse des enjeux

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...)



BL
évolution

0 2,5 5 km

Réalisation : BL évolution, 2024



Construction de la stratégie cyclable

SYNTHESE DES CONCERTATIONS

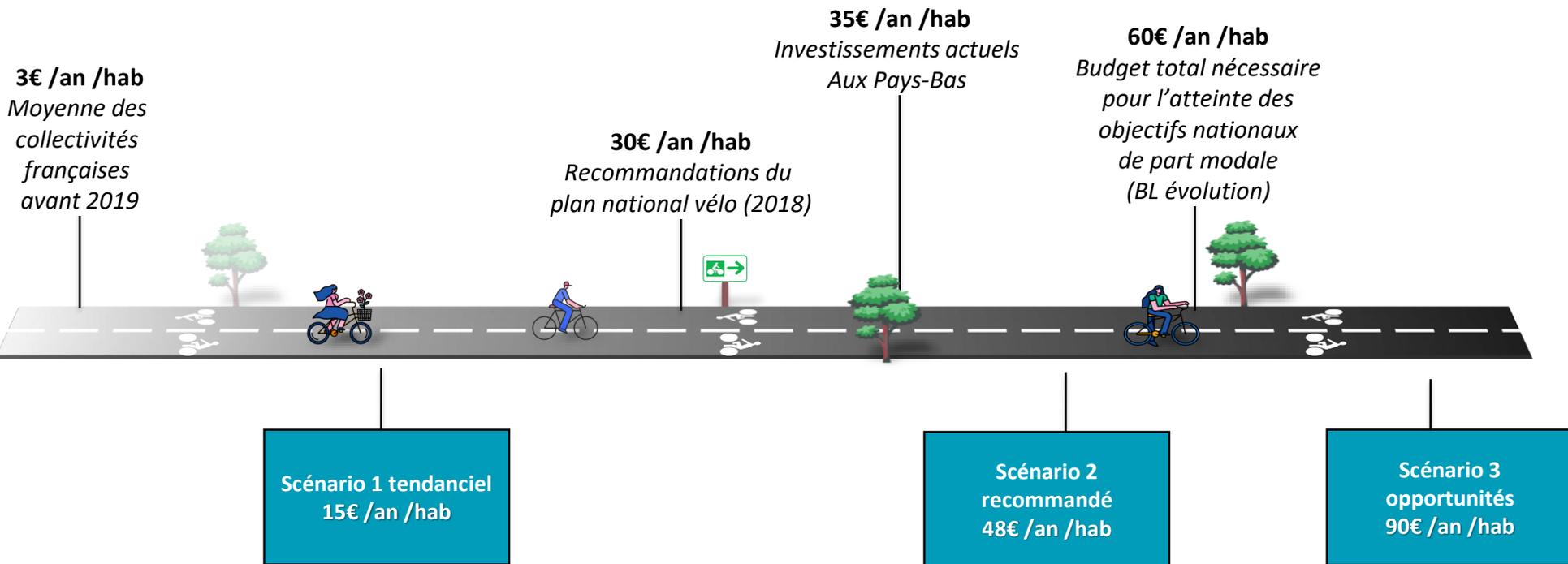
L'Enquête en ligne, le Club vélo et la carte de Gulliver ont fait émerger de nombreuses contributions qualitatives et quantitatives sur l'état des lieux de la cyclabilité du territoire. Ayant plus de 800 réponses rédigées pour l'identification de rues, routes et carrefours dangereux pour les cyclistes 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	+



Vos scénarios de développement vélo





Zoom sur la méthode :

Comment choisir des
aménagement
cyclables ?



Critères d'aménagement

Définition du type d'aménagement cyclable en fonction de la vitesse réellement pratiquée sur l'itinéraire, du trafic motorisé dans les deux sens et du débit cycliste souhaité.



**Vitesse réellement
pratiquée**



**Trafic motorisé
dans les deux sens**



**Débit cycliste
souhaité**



Critères d'aménagement

Recommandations du CEREMA – Mai 2021

Possibilité de partager la chaussée avec les véhicules motorisés



< 4 000



Impossibilité de partager la chaussée avec les véhicules motorisés



> 4 000



V85 VITESSE LIMITE RÉELLEMENT PRATIQUÉE	TRAFFIC MOTORISÉ EN UNITÉS DE VÉHICULE PARTICULIER PAR JOUR (DANS LES DEUX SENS)	DÉBIT CYCLISTE SOUHAITÉ (EN NOMBRE DE VÉLOS PAR JOUR)		
		RÉSEAU CYCLABLE SECONDAIRE (TRAFFIC INFÉRIEUR À 750 CYCLISTES/JOUR)	RÉSEAU CYCLABLE PRINCIPAL (TRAFFIC COMPRIS ENTRE 500 ET 3000 CYCLISTES/JOUR)	RÉSEAU CYCLABLE À HAUT NIVEAU DE SERVICE (TRAFFIC >2000 CYCLISTES/JOUR)
30 KM/H OU MOINS	< 2000	Trafic mixte	Vélorue ou trafic mixte	Vélorue ou piste cyclable
	2000 À 4000	Piste ou bande cyclable	Bande cyclable ou trafic mixte	Piste cyclable
	> 4000			
50 KM/H	< 1500	Trafic mixte	Piste cyclable/voie verte/bande cyclable/bande dérasée de droite	
	1500 À 6000	Piste ou bande cyclable		
	> 6000			
70/80 KM/H	< 1000	Trafic mixte	Piste cyclable/voie verte/bande cyclable/bande dérasée de droite	Piste cyclable
	1000 À 4000	Piste cyclable/voie verte/bande cyclable/bande dérasée de droite	Piste cyclable ou voie verte	
	> 4000			
RÉGIME DE PRIORITÉ		À choisir selon le contexte		Prioritaire sur le trafic sécant*

*aux intersections



Aménagement en site propre



Piste cyclable unidirectionnelle
Source : Bondy - seinesaintdenis.fr



Piste cyclable bidirectionnelle

Source : Mandelieu-la-Napoule - francevelotourisme.com



Voie verte

Source : Lorient - lorientbretagnesudtourisme.fr

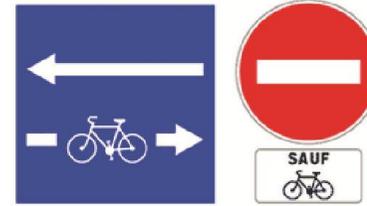


Aménagements mixtes



Chaussée à voie centrale banalisée (Chaucidou)

Source : Batz-sur-Mer - be-2LM.fr



Double sens cyclable

Source : Versailles - debangehoudon.blogspot.fr



Bande cyclable unidirectionnelle

Source : Charleville-Mezières - L'Ardennais.



Voie partagée



Zone 30

Source : Quimperlé - letelegramme.fr



Zone de rencontre

Source : Niort - lanouvellerepublique.fr



Voie partagée, jalonnement



Les différentes typologies d'aménagements

Site propre : Pistes cyclables et voies vertes



Meilleur confort et sécurité pour les cyclistes en cas de trafic motorisé important.

Confort et sécurité pour les cyclistes. Le flux piéton doit être relativement faible.

400 000 €/kml *en milieu peu dense*
900 000 €/kml *en milieu urbain*



Aménagements mixtes



Chaucidou : 75 000 €/kml



Bande cyclable : 100 000 €/kml

Voie partagée



Trafic motorisé inférieur à 1000 véh/jour.

3 000 €/kml



Hypothèses sur les coûts linéaires utilisés pour les différents aménagements

- **Jalonnement** (Signalétique et marquage au sol) : **3 € / ml**
- **Apaisement** (révision du plan de circulation, mise en Double Sens Cyclable ou amélioration des Doubles Sens Cyclables existants, dispositifs de réduction de la vitesse en agglo, voies rurales dédiées au vélo selon nouveau statut voie verte...) : **20 € / ml**
- **Voie partagée** (bandes cyclables, chaucidou) : **75-100 € / ml**
- **Voie verte** : entre **150€ et 400 € / ml**
- **Site propre hors agglo** (piste cyclable) : **400 € / ml**
- **Site propre en agglo** (piste cyclable) : **800 € / ml**
- **Giratoire qualitatif** : **250 000 €**

Source : BL Evolution



Schéma Directeur des Circulations Douces

Méthodologie de construction de
la stratégie

**Présentation des 3 scénarios de
développement du vélo**

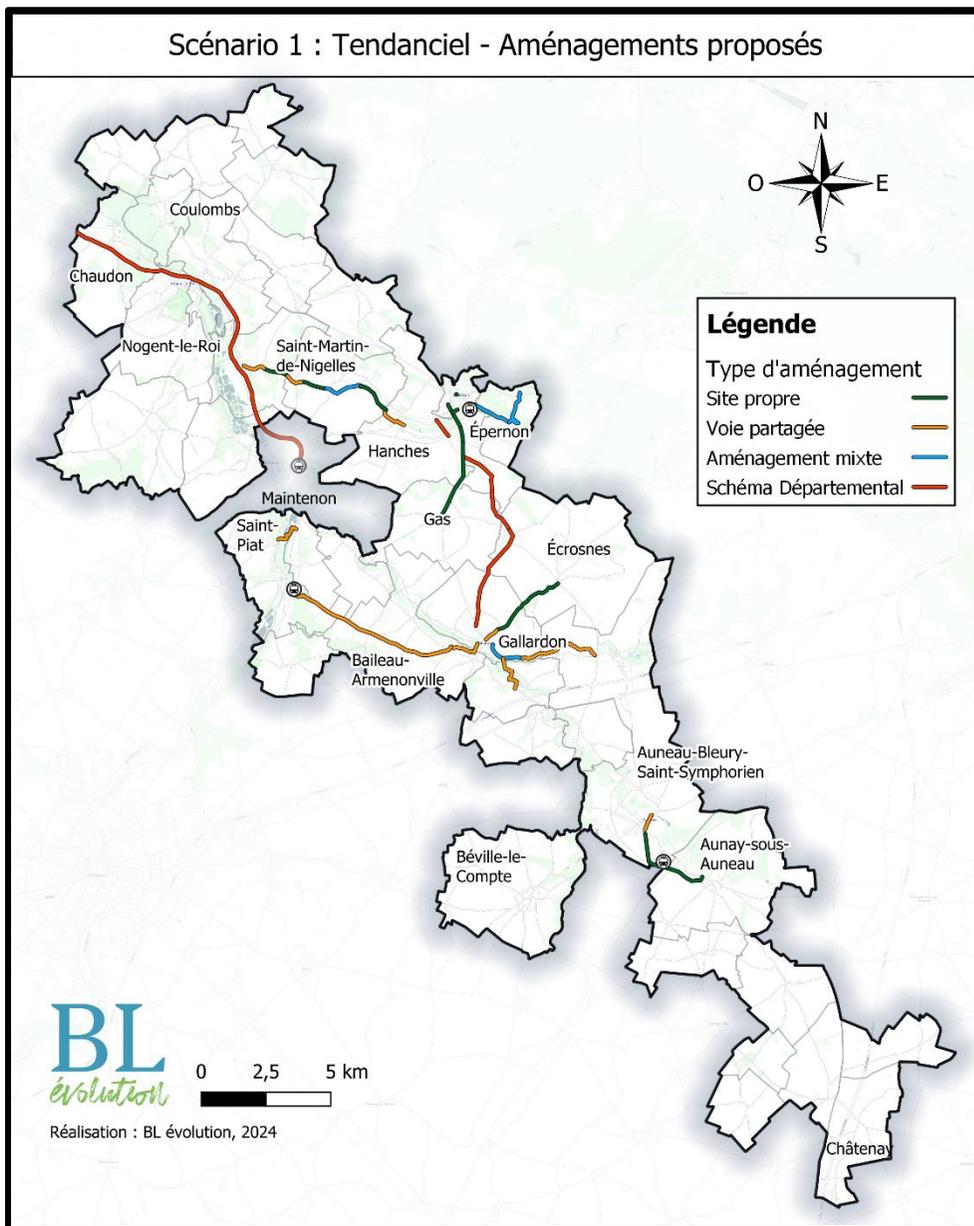
Gouvernance

Services

Annexes



Scénario 1 : Tendanciel - Aménagements proposés



Scénario 1 - Tendanciel

Nombre de liaisons	13
Aménagements en site propre	15km
Aménagements mixtes	6,3km
Voie partagée	18km
Coût total sur 10 ans <i>(dont 50% à 80% de financements possibles pour les communes)</i>	6,7 M€

Coût/an/hab	15€/hab/an
Cyclabilité	

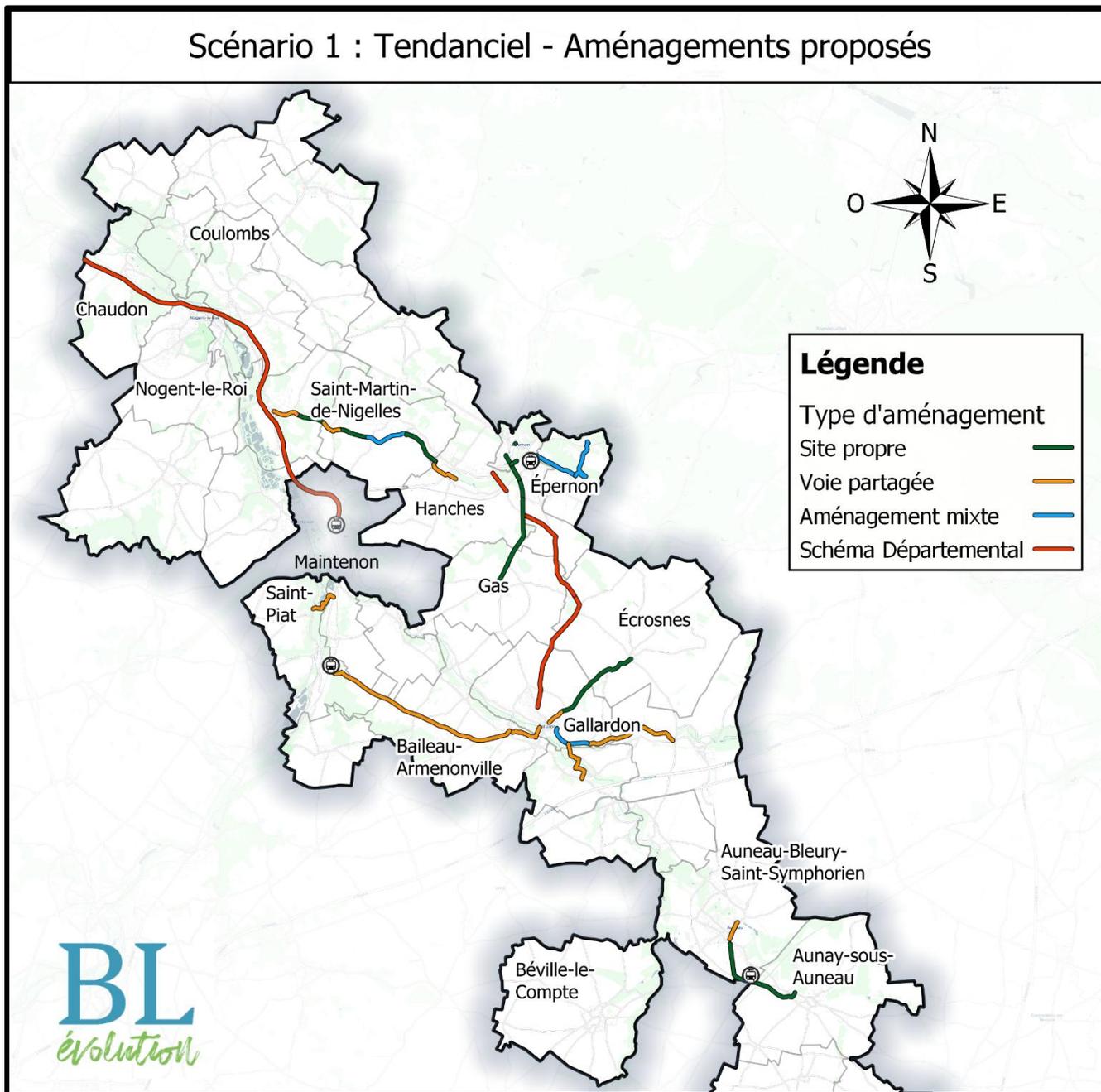
Aménagements clés :

- Site propre le long de la D28 depuis Epéron jusqu'à Gas
- Itinéraire sécurisé ente Hanches et Villiers-le-Morhier le long de la Véloscénie
- Site propre entre Gallardon et Ecrosnes
- Aménagements permettant de relier la gare de Roinville à Auneau-Bleury-Saint-Symphorien et Aunay-sous-Auneau
- Aménagements reliant Epéron à Droue-sur-Drouette

Voir annexes pour les tronçons précis

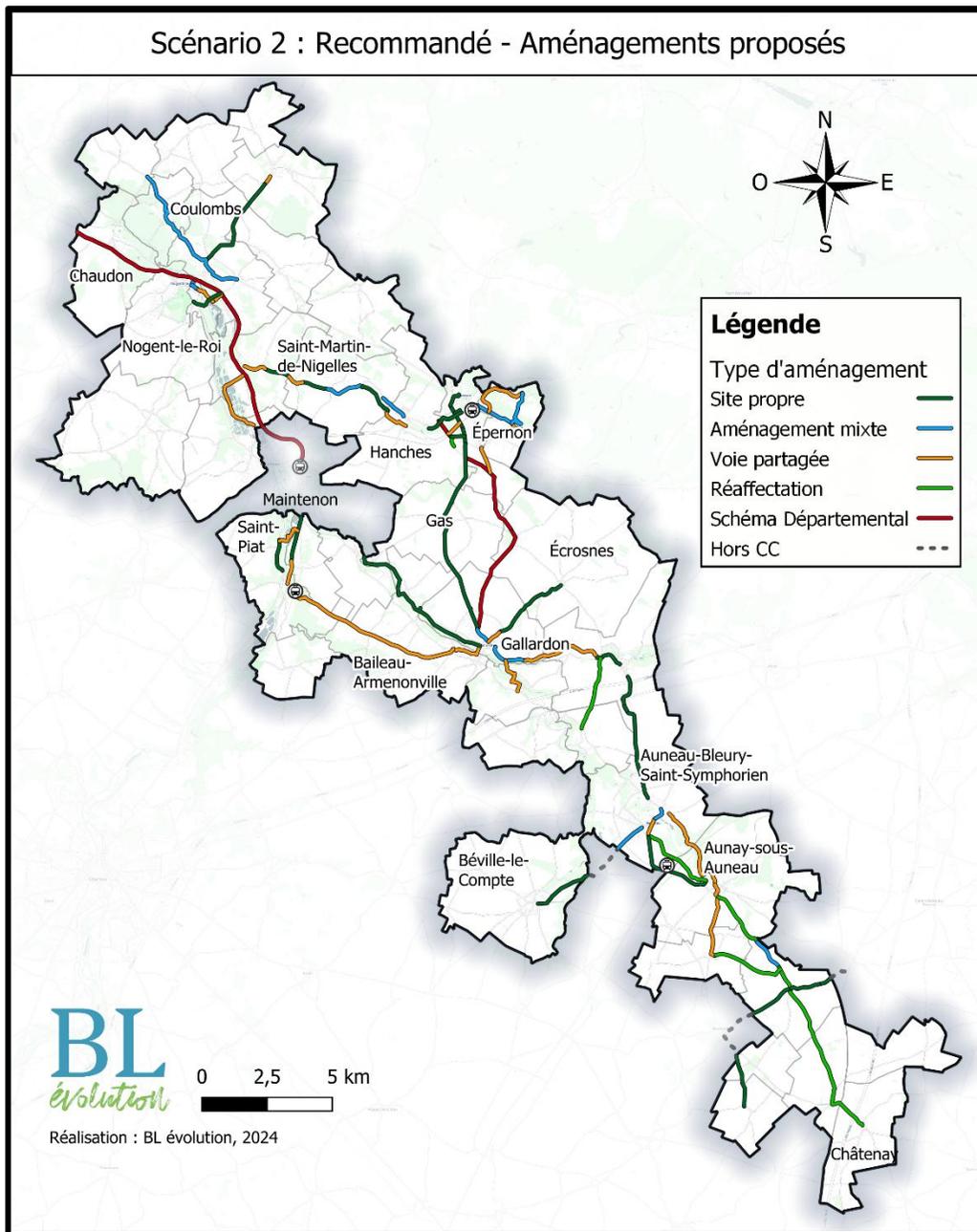


Scénario 1 : Tendanciel - Aménagements proposés





Scénario 2 : Recommandé - Aménagements proposés



Scénario 2 - Recommandé

Nombre de liaisons	39
Aménagements en site propre	50,6km
Aménagements mixtes	17,6km
Voie partagée	35,7km
Coût total sur 10 ans <i>(dont 50% à 80% de financements possibles)</i>	22,2 M€

Coût/an/hab.	48€/hab/an
Cyclabilité	

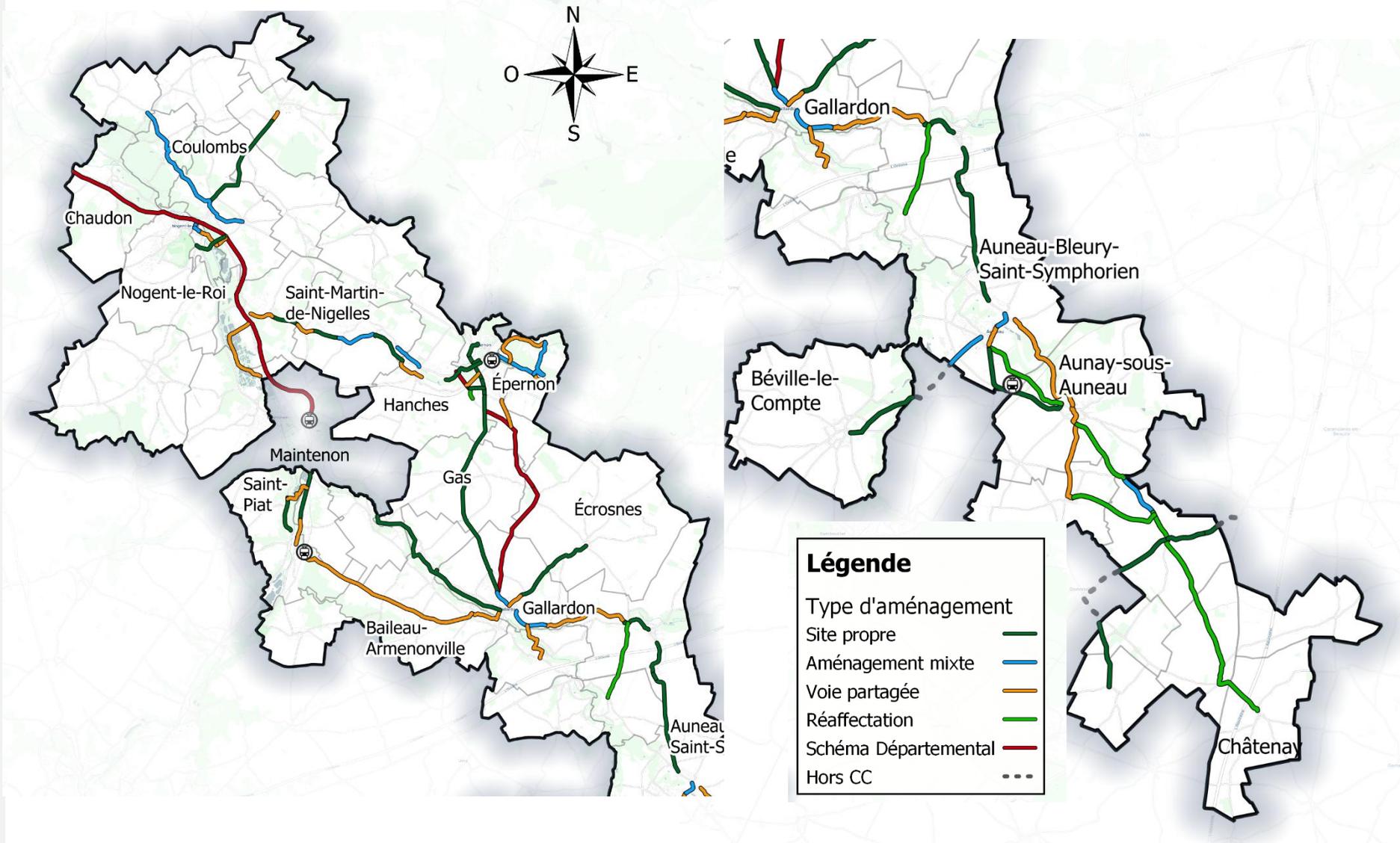
Aménagements clés :

- Au nord : sites propres entre Coulombs et Faverolles, entre Gas et Gallardon sur la D28,
- Liaison sécurisée entre Coulombs et Bréchamps, et dans Saint-Piat et Mévoisins
- Au sud : sites propres sur la D18 entre Saint-Symphorien et Auneau, entre Bévill-le-Compte et Roinville et entre Denonville, Maisons et Sainville.
- Aménagement le long de la Voise de Yermenonville jusqu'à Gallardon
- Plusieurs réaffectations de voies : la D122 entre Epernon et Gallardon, la D122 entre Saint-Symphorien et Le Gué-de-Longroi, la D141.1B de Aunay-sous-Auneau jusqu'à Châtenay et la D122.2 de Maisons à La Chapelle d'Aunainville

Voir annexes pour les tronçons précis

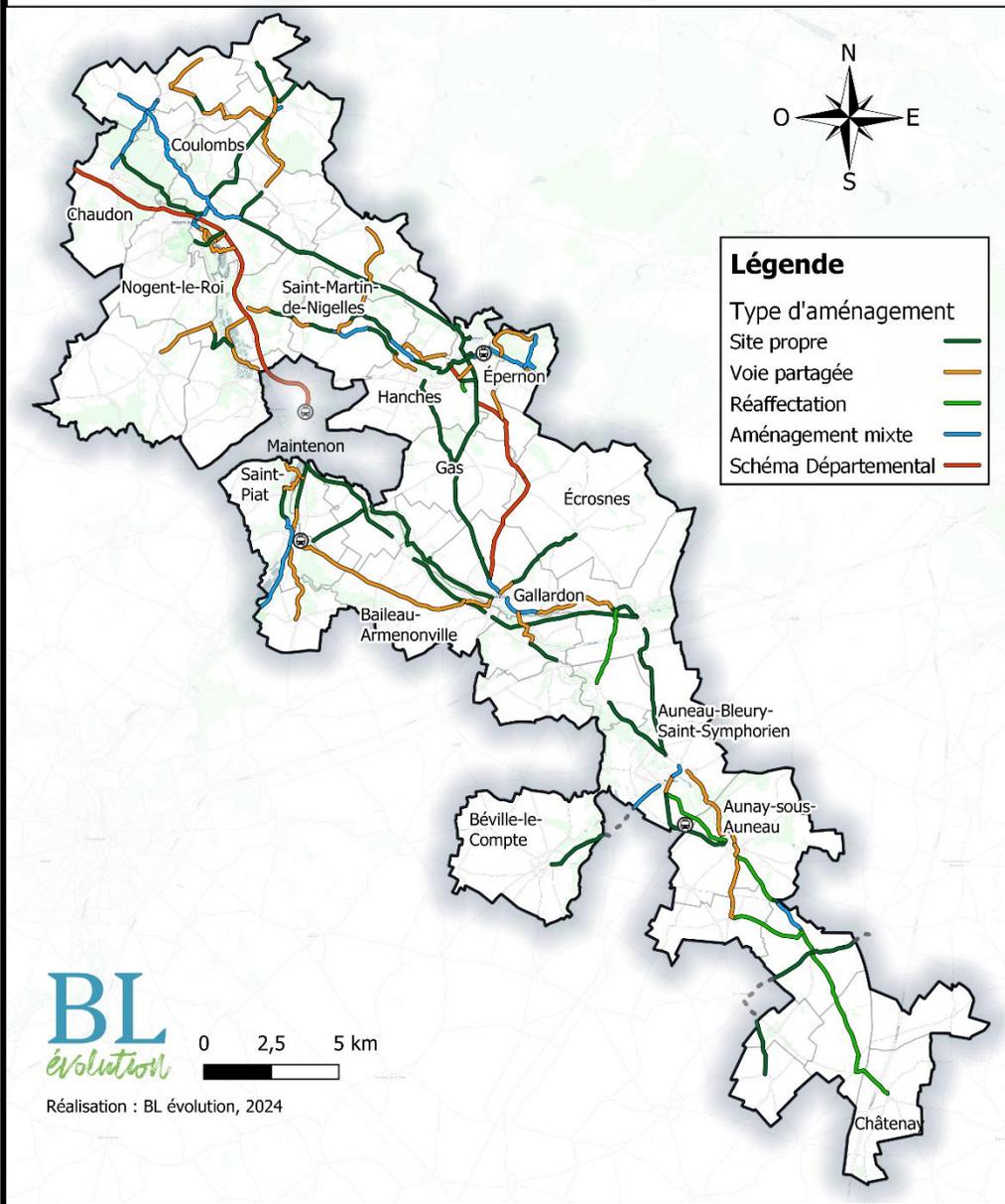


Scénario 2 : Recommandé - Aménagements proposés





Scénario 3 : Opportunités - Aménagements proposés



Scénario 3 - Opportunités

Nombre de liaisons	61
Aménagements en site propre	97km
Aménagements mixtes	27km
Voie partagée	60km
Coût total sur 10 ans (dont 50% à 80% de financements possibles)	41,8 M€

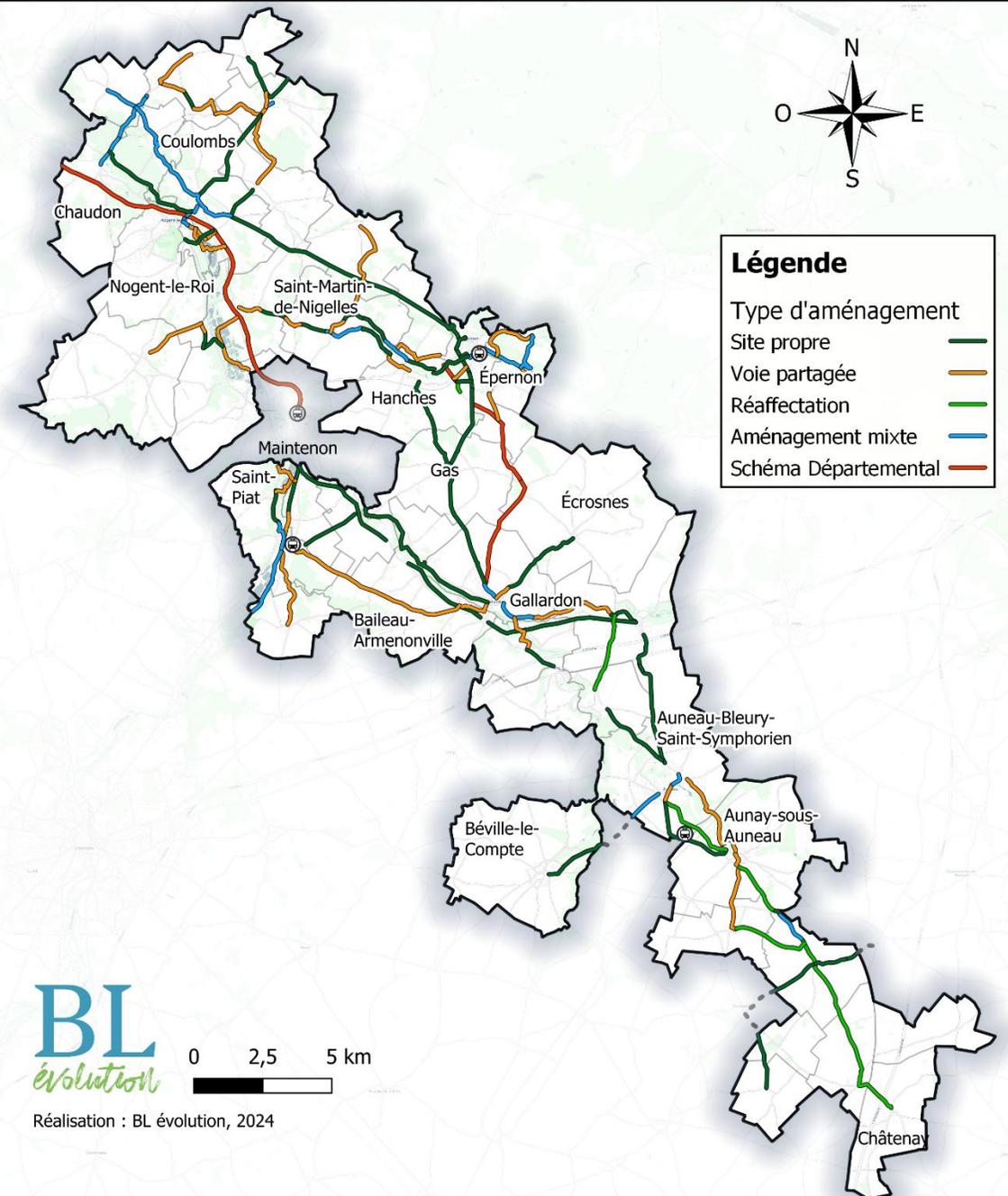
Coût/an/hab.	90€/hab/an
Cyclabilité	

Aménagements clés :

- Site propre le long de la D4 entre Nogent-le-Roi et Épernon et le long de l'Eure entre Nogent-le-Roi et Mormoulins (Chaudon)
- Réhabilitation de la voie ferrée entre Baileau-sous-Gallardon et Saint-Symphorien-le-Château en passant par Gallardon
- Site propre entre Levainville et Auneau (bourg), entre Les Pinthières et Faverolles
- Réhabilitation de chemins agricoles (ex : entre Aunay-sous-Auneau et Auneau (bourg))
- Aménager la D113.3 entre Saint-Laurent-la-Gâtine (Boissy) et Chaudon

Voir annexes pour les tronçons précis

Scénario 3 : Opportunités - Aménagements proposés





3 scénarios de développement du vélo

*CCPEIF : 49 434 habitants en 2024 (Insee)

<i>Ces montants correspondent à la somme du fonctionnement et de l'investissement</i>	Scénario 1 tendanciel 	Scénario 2 recommandé 	Scénario 3 opportunités 
Montants (en €/an/hab)	15€/an/hab	48€/an/hab	90€/an/hab
Aménagements Montant totaux sur 10 ans <u>dédiés aux seuls aménagements</u>	6,7M€	22,2M€	41,8M€
Services et animation Estimation des montants dédiés aux services et à l'animation sur 10 ans	100 000€	350 000€	750 000€
Points noirs Estimation des montants dédiés à la résorption des points noirs sur 10 ans	500 000€	1 000 000€	2 000 000€
Montant totaux sur 10 ans (en €)	7,3M€	23,5M€	44,5M€
Montant totaux par an (en €/an)	730 000€	2,35 M€	4,45M€
ETP au sein de la CCPEIF dédié à la mise en place du SDC	0,5 ETP	1 ETP	2 ETP



<i>*linéaires à affiner</i>	Scénario 1 tendanciel 	Scénario 2 recommandé 	Scénario 3 opportunités 
Linéaire total d'aménagements (en km)	40 km	133 km	217 km
Voie partagée	18	36	61
Site propre	16	51	101
Aménagement mixte	6	18	27
Réaffectation (départementales)	0	28	28



Coûts par commune sur 10 ans des 3 scénarios (en €HT)

Les communes pourront être accompagnées financièrement par différents partenaires publics via des subventions pouvant représenter 50% à 80% des coûts totaux.

Commune	S1 (€)	S2 (€)	S3 (€)
Aunay-sous-Auneau	687 200	710 012	710 012
Auneau-Bleury-Saint-Symphorien	692 997	3 405 670	5 082 070
Bailleau-Armenonville	16 389	1 084 389	2 517 589
Béville-le-Comte		904 000	904 000
Bréchamps		251 200	1 178 400
Châtenay		3 633	3 633
Chaudon		-	317 000
Coulombs		1 284 986	2 728 772
Croisilles		30 800	264 300
Droue-sur-Drouette	326 600	337 121	337 121
Écrosnes	686 000	692 492	692 492
Épernon	899 800	1 383 159	1 773 659
Faverolles		383 077	1 090 151
Gallardon	731 598	2 789 530	2 789 530
Gas	568 800	1 637 336	2 252 936
Hanches	1 125 219	1 783 252	3 891 234
La Chapelle-d'Aunainville		9 120	9 120
Le Gué-de-Longroi		--	
Les Pinthières		-	382 400
Léthuïn		9 675	9 675
Levainville		330 375	867 175

Sur 10 ans et hors subventions

Commune	S1 (€)	S2 (€)	S3 (€)
Lormaye		361 554	365 652
Maisons		1 556 261	1 556 261
Mévoisins	2 094	684 533	1 477 358
Mondonville-Saint-Jean		328 800	328 800
Morainville		407 200	407 200
Néron		-	3 699
Nogent-le-Roi		-	424 132
Pierres		1 878	217 878
Saint-Laurent-la-Gâtine		-	340 847
Saint-Lucien		-	1 233 481
Saint-Martin-de-Nigelles	1 062 720	1 102 120	1 965 083
Saint-Piat	8 001	522 241	780 149
Senantes		431 600	1 107 747
Soulaire		-	108 993
Vierville		-	-
Villiers-le-Morhier	391 711	398 347	1 486 102
Yermenonville	660	187 060	1 983 060
Ymeray	4 653	4 653	1 670 253

Total S1	Total S2	Total S3
7 M€	23 M€	42 M€



- COPIL Stratégie – Schéma Directeur des Circulations Douces

Méthodologie de construction de
la stratégie

Présentation des 3 scénarios de
développement du vélo

Gouvernance

Services

Annexes



Les compétences liées à la mobilité



LA COMPÉTENCE MOBILITÉ

Elle comprend la promotion et l'organisation de services de mobilités alternatives à la voiture individuelle. Avec la loi LOM ; l'EPCI qui exerce cette compétence pourra développer des services vélos ; promouvoir l'usage du vélo sur son territoire ou encore se doter d'une planification de type schéma directeur cyclable ou modes actifs.



LA COMPÉTENCE VOIRIE

Elle comprend la création, l'aménagement et l'entretien des voies de circulation. Les communes et les départements exercent historiquement cette compétence sur leurs voies respectives. Contrairement aux communautés de communes ou d'agglomération ; les métropoles et communautés urbaines disposent de la compétence voirie obligatoire de par leur statut.



LE POUVOIR DE POLICE

Le pouvoir de police de circulation et de stationnement est exercé par le maire ; ce pouvoir permet entre autres de travailler le partage de la voirie entre les modes, de décider des vitesses maximums autorisées ou encore des sens de circulation autorisés des rues.



Rappel des compétences actuelles de chaque acteur

GESTION DE LA VOIRIE, COMPETENCES ET PROJETS

• La CCPEIF

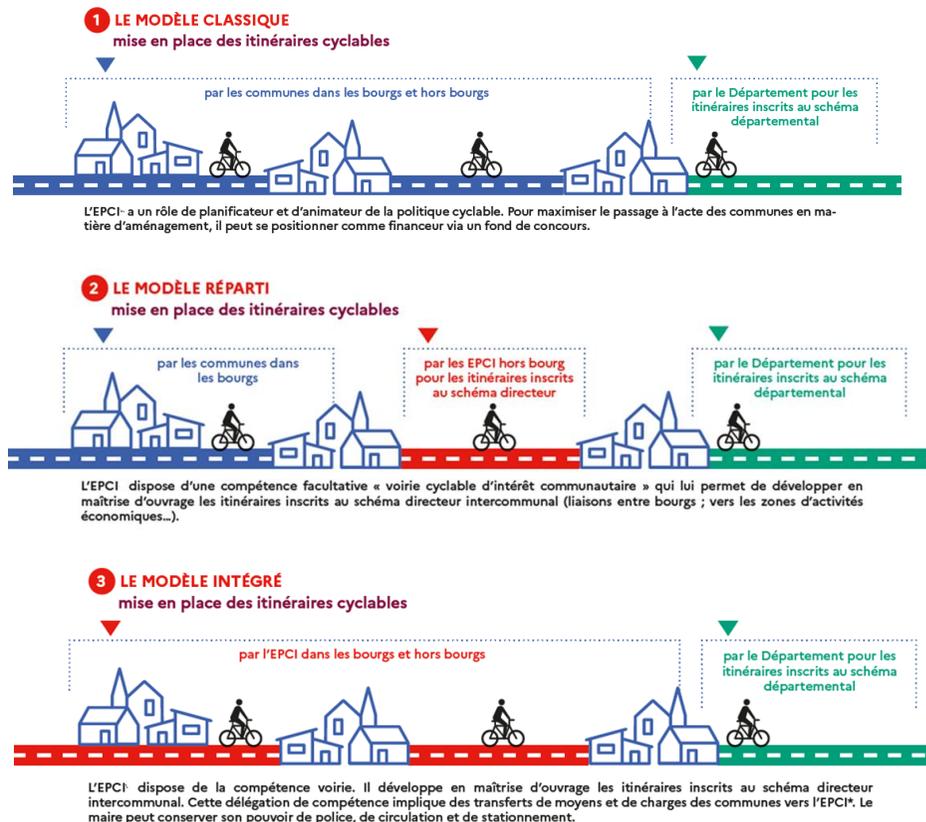
- Autorité Organisatrice de la Mobilité

• Le Département d'Eure-et-Loir

- Gère l'entretien de la voirie de ses routes départementales, en et hors agglomération
- Finance les aménagements cyclables inscrits dans son schéma
- Co-finance les aménagements le long de ses voies hors et en agglomération si projet cohérent

• Les communes

- 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)



Source : ADEME, Scénarios gouvernance



Possibilité 1 « Modèle Classique »



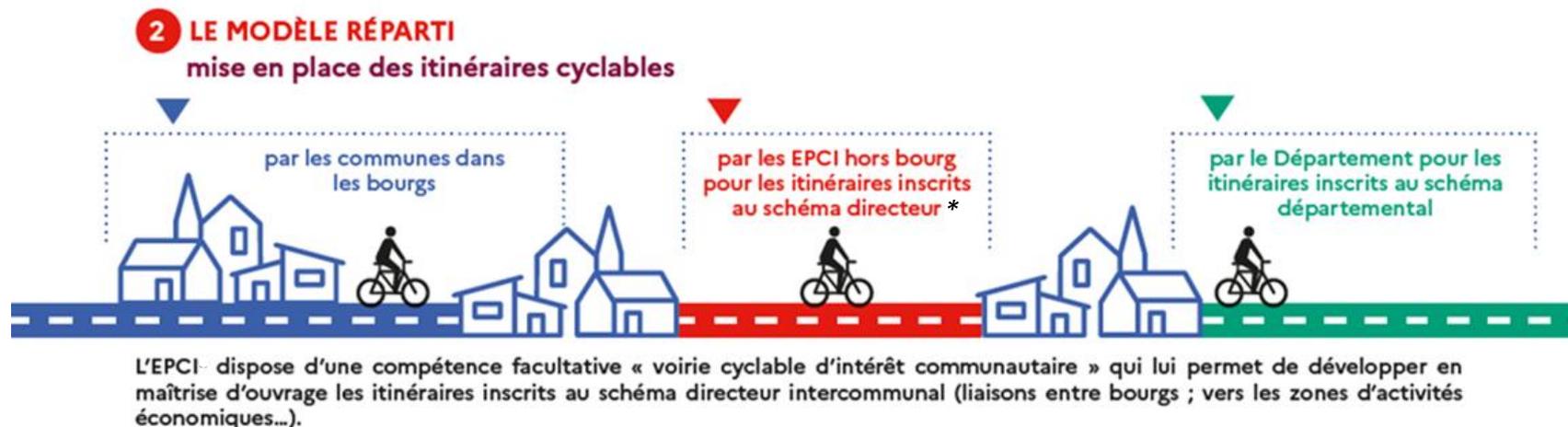
Les communes portent l'aménagement du réseau sur la voirie communale. L'EPCI peut intervenir pour porter certains services et équipements : location, stationnement, signalétique, communication...en demandant l'autorisation aux communes. Afin de faciliter le financement des aménagements cyclables, l'EPCI peut intervenir pour favoriser l'aménagement cyclable des voiries y compris communales.

Apport de l'EPCI sur le plan financier : possibilité de mettre en place un fonds de concours. Les communes doivent assumer au moins 20% des coûts des aménagements subventions comprises. Le fonds de concours ne peut être supérieur à la participation de la commune dans l'opération.

Sur le plan technique : accompagnement des communes dans le montage des dossiers de subvention, regard sur qualité technique des aménagements réalisés, réalisation d'études pré-opérationnelles, formations à destination des élus et des services communaux sur l'aménagement cyclable...



Possibilité 2 « Modèle Réparti »



Les communes transfèrent partiellement la compétence voirie (ou voirie cyclable d'intérêt communautaire) à l'EPCI pour la réalisation des itinéraires d'intérêt communautaire. Le Schéma Directeur Cyclable permet de définir la hiérarchie du réseau et identifier les voiries concernées. La réalisation du réseau secondaire reste la compétence des communes au titre de leur compétence voirie.

Ainsi, aux actions possibles listées ci-dessous, s'ajoute le rôle de Maitrise d'ouvrage que peut prendre l'EPCI pour la réalisation d'aménagements cyclables sur les voiries dont elle n'a pas la gestion.

A noter : ce rôle peut être exercé via la prise de compétence « voirie cyclable d'intérêt communautaire ».

* Schéma directeur intercommunal



Possibilité 3 « Modèle Intégré »

3 LE MODÈLE INTÉGRÉ mise en place des itinéraires cyclables



L'EPCI dispose de la compétence voirie. Il développe en maîtrise d'ouvrage les itinéraires inscrits au schéma directeur intercommunal. Cette délégation de compétence implique des transferts de moyens et de charges des communes vers l'EPCI*. Le maire peut conserver son pouvoir de police, de circulation et de stationnement.

Les communes transfèrent l'ensemble de la compétence voirie à l'EPCI. L'EPCI réalise l'ensemble des aménagements inscrits dans le Schéma Directeur Cyclable en dehors des routes départementales.



Leviers de financement

- **Financements** : de nombreuses possibilités de financements existent :
 - l'Europe à travers l'appel à projet FEDER
 - l'Etat à travers le Fonds Mobilités Actives (*suspendues en 2025*)
 - la Région à travers les CRST
 - le Département sur les voies départementales hors agglomération et en agglomération (projets cyclables de continuités)
 - la DSIL pour les communes
 - Les contrats Etats-Région FNADT

- 50% à 80% de cofinancement envisageables en cas d'aménagements qualitatifs (selon les critères du CEREMA)

- **Foncier** : Un autre indispensable (parfois un prérequis au financement départemental). Programmation à définir dans les documents de planification (SCOT, PLUi-H)



Leviers de financement

Article L. 228-2 du Code l'environnement

« À l'occasion des réalisations ou des rénovations des voies urbaines, à l'exception des autoroutes et voies rapides, doivent être mis au point des itinéraires cyclables pourvus d'aménagements prenant la forme de pistes, de bandes cyclables, de voies vertes, de zones de rencontre ou, pour les chaussées à sens unique à une seule file, de marquages au sol, en fonction des besoins et contraintes de la circulation. Lorsque la réalisation ou la rénovation de voie vise à créer une voie en site propre destinée aux transports collectifs et que l'emprise disponible est insuffisante pour permettre de réaliser ces aménagements, l'obligation de mettre au point un itinéraire cyclable peut être satisfaite en autorisant les cyclistes à emprunter cette voie, sous réserve que sa largeur permette le dépassement d'un cycliste dans les conditions normales de sécurité prévues au code de la route. »

• Rénovation de voirie :

- En agglomération : Obligation légale de réaliser un aménagement cyclable en cas de rénovation (y compris couche de roulement)
- Hors agglomération : Obligation si itinéraire inscrit dans un plan de mobilité (ex : schéma directeur)

Enjeux du schéma directeur = Anticiper les besoins



- COPIL Stratégie – Schéma Directeur des Circulations Douces

Méthodologie de construction de
la stratégie

Présentation des 3 scénarios de
développement du vélo

Services

Annexes



Services



Fête du vélo
(Mai à vélo)



Bourse aux vélos



Prime à l'achat



Réparateur mobile



Vélo-école



Stationnement
vélo



Services

- **Services prioritaires pour les élus (identifiés lors de l'atelier du 18/09/2024)**

	Scénario 1	Scénario 2	Scénario 3
Budget proposé	100 000€/an HT	350 000€/an HT	750 000€/an HT
Stationnement vélo	40 000€/an	100 000€/an	150 000€/an
Réparateur itinérant	10 000€/an	30 000€/an	40 000€/an
Prime à l'achat vélo	40 000€/an	100 000€/an	150 000€/an
Bourse aux vélos	10 000€/an	10 000€/an	10 000€/an
Atelier vélo-école pour les enfants		50 000€/an	50 000€/an
Organisation d'une fête du vélo		10 000€/an	10 000€/an
Location courte durée		50 000€/an	50 000€/an
Atelier participatif d'autoréparation			30 000€/an
Organisation d'un challenge mobilités			10 000€/an
Pompe à vélo dans les endroits stratégiques			40 000€/an
Bornes de réparation vélo			40 000€/an
Implantation de vélocistes			100 000€/an
Vélobus et pedi bus pour les primaires et maternelles			10 000€/an



- COPIL Stratégie – Schéma Directeur des Circulations Douces

Méthodologie de construction de
la stratégie

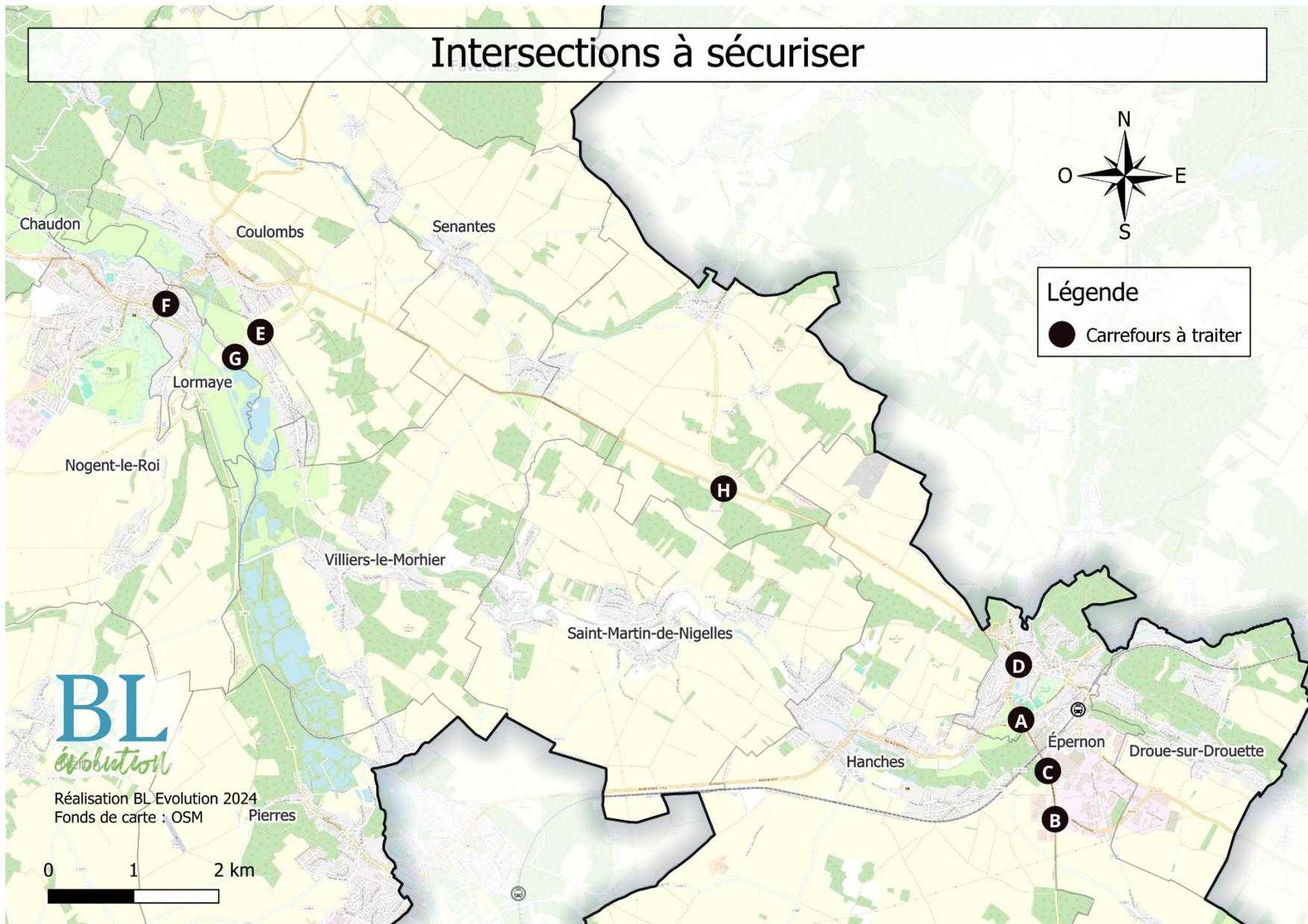
Présentation des 3 scénarios de
développement du vélo

Services

Annexes



Intersections à sécuriser



BL
évolution

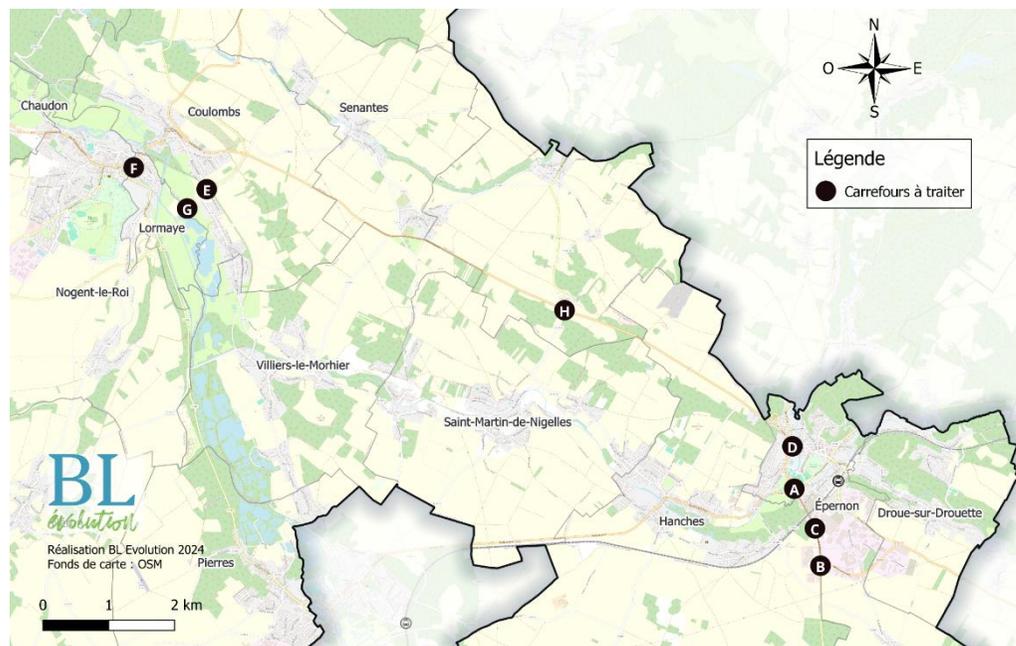
Réalisation BL Evolution 2024
Fonds de carte : OSM Pierres

0 1 2 km



Intersections à sécuriser

Intersection	Priorité	Nom
A	1	Carrefour giratoire du stade, Epernon
B	1	Carrefour giratoire Hyper U, Epernon-Hanches
C	1	Carrefour giratoire des Anglais, Epernon-Hanches
D	2	Carrefour vers Collège, Epernon
E	2	Virage D116.3A vers Coulombs, Coulombs
G	2	D116 entre Coulombs et Nogent, Coulombs
F	3	Tournant Nogent-Lormaye, Lormaye
H	3	D4, Saint-Lucien





Linéaire de voies aménagées par commune par scénario (en m)

Commune	Scénario 1	Scénario 2	Scénario 3
Aunay-sous-Auneau	1 718	9 322	9 322
Auneau-Bleury-Saint-Symphorien	4 709	17 932	22 123
Bailleau-Armenonville	5 463	8 133	11 716
Béville-le-Comte		2 260	2 260
Bréchamps		2 512	5 229
Châtenay		1 211	1 211
Chaudon		-	1 967
Coulombs		6 401	10 904
Croisilles		308	2 643
Droue-sur-Drouette	3 266	6 773	6 773
Écrosnes	1 715	3 879	3 879
Épernon	2 413	6 453	7 793
Faverolles		1 314	7 723
Gallardon	4 707	12 477	12 477
Gas	1 422	5 594	7 133
Hanches	3 878	8 413	15 662
La Chapelle-d'Aunainville		3 040	3 040
Le Gué-de-Longroi	-	-	-
Les Pinthières		-	956
Léthuin		3 225	3 225
Levainville		1 744	3 086

Commune	Scénario 1	Scénario 2	Scénario 3
Lormaye		2 063	3 429
Maisons		10 076	10 076
Mévoisis	698	2 814	5 069
Mondonville-Saint-Jean		822	822
Morainville		1 018	1 018
Néron		-	1 233
Nogent-le-Roi		-	2 295
Pierres		626	1 166
Saint-Laurent-la-Gâtine		-	5 176
Saint-Lucien		-	6 088
Saint-Martin-de-Nigelles	4 375	4 769	8 436
Saint-Piat	2 667	4 429	9 080
Senantes		1 079	3 612
Soulaire		-	2 866
Vierville		-	-
Villiers-le-Morhier	1 810	4 022	6 925
Yermenonville	220	686	5 176
Ymeray	1 551	1 551	5 715



Coûts par commune sur 10 ans des 3 scénarios (en €HT)

Commune	S1 (€)	S2 (€)	S3 (€)
Aunay-sous-Auneau	687 200	710 012	710 012
Auneau-Bleury-Saint-Symphorien	692 997	3 405 670	5 082 070
Bailleau-Armenonville	16 389	1 084 389	2 517 589
Béville-le-Comte		904 000	904 000
Bréchamps		251 200	1 178 400
Châtenay		3 633	3 633
Chaudon		-	317 000
Coulombs		1 284 986	2 728 772
Croisilles		30 800	264 300
Droue-sur-Drouette	326 600	337 121	337 121
Écrosnes	686 000	692 492	692 492
Épernon	899 800	1 383 159	1 773 659
Faverolles		383 077	1 090 151
Gallardon	731 598	2 789 530	2 789 530
Gas	568 800	1 637 336	2 252 936
Hanches	1 125 219	1 783 252	3 891 234
La Chapelle-d'Aunainville		9 120	9 120
Le Gué-de-Longroi		-	-
Les Pinthières		-	382 400
Léthuin		9 675	9 675
Levainville		330 375	867 175

Sur 10 ans et hors subventions

Commune	S1 (€)	S2 (€)	S3 (€)
Lormaye		361 554	365 652
Maisons		1 556 261	1 556 261
Mévoisins	2 094	684 533	1 477 358
Mondonville-Saint-Jean		328 800	328 800
Morainville		407 200	407 200
Néron		-	3 699
Nogent-le-Roi		-	424 132
Pierres		1 878	217 878
Saint-Laurent-la-Gâtine		-	340 847
Saint-Lucien		-	1 233 481
Saint-Martin-de-Nigelles	1 062 720	1 102 120	1 965 083
Saint-Piat	8 001	522 241	780 149
Senantes		431 600	1 107 747
Soulaire		-	108 993
Vierville		-	-
Villiers-le-Morhier	391 711	398 347	1 486 102
Yermenonville	660	187 060	1 983 060
Ymeray	4 653	4 653	1 670 253

Total S1	Total S2	Total S3
7 M€	23 M€	42 M€

Scénario 1



Tronçon	Nom	Origine-Destination	Priorité	Communes	Type amgmt	Propositions	Remarques	Longueur (m)	Coûts €/l HT
18	Rue Pasteur, Auneau	Auneau (bourg)	1	Auneau-Bleury-Saint-Symphorien	Voie partagée	Double sens cyclable par exemple		637	1 910
13a	D32 Ecrosnes-Gallardon	Ecrosnes, Gallardon	1	Ecrosnes, Gallardon	Site propre	Site propre		3 138	1 255 040
13b	D32 Ecrosnes-Gallardon	Gallardon	1	Gallardon	Voie partagée	Site propre		550	1 651
14a	D18 entre Gallardon et Montlouet	Gallardon (bourg), Gallardon (Montlouet)	1	Gallardon	Aménagement mixte	Site propre, bidirectionnelle avec sens unique		1 368	136 800
14b	D331.2 entre Montlouet et Bleury	Gallardon, Bleury	1	Gallardon, Auneau-Bleury-Saint-Symphorien	Voie partagée		Alternative douce	3 245	9 734
15b	D.106.4 Bailleau-Armenonville-Gallardon	Gallardon, Bailleau-Armenonville (Bailloulet)	1	Gallardon, Bailleau-Armenonville	Voie partagée			1 295	3 886
15c	D.106.4 Bailleau-Armenonville-Gallardon	Bailleau-Armenonville (sortie de Bailloulet), Saint-Piat (gare)	1	Saint-Piat, Mévoisins, Yermenonville, Bailleau-Armenonville	Voie partagée			6 903	20 708
15h	D331.4 puis jusqu'à Rue des Bordes	Gallardon, Ymeray	1	Gallardon, Ymeray	Voie partagée		Ajout séminaire élus	1 671	5 013
16g	Proposition pour étangs de Changé (Saint-Piat)	Saint-Piat (Changé), Mévoisins	1	Saint-Piat, Mévoisins	Voie partagée		Tourisme	1 119	3 357
19bcc	Béville-le-Comte, Roinville	Roinville	1	Roinville	Hors CC			249	0
1a	Rue du petit Droue jusqu'à la Gare d'Epéron	Droue-sur-Drouette, Epéron (gare)	1	Droue-sur-Drouette, Epéron	Aménagement mixte		Liaison plateau Acacias	1 670	166 990
1d	D328.4 jusqu'à l'angle de la Rue du Petit Droue et de la rue de Chaleine	Droue-sur-Drouette	1	Droue-sur-Drouette	Aménagement mixte		Vers zones résidentielles	1 814	181 390
20a	D19, D19.4 jusqu'à la gare de Roinville	Auneau (bourg), Auneau (gare)	1	Auneau-Bleury-Saint-Symphorien	Site propre		Nécessite foncier	1 513	605 080
20b	D130, Gare de Roinville jusqu'à l'intersection de la rue du Petit Mont	Auneau (gare), Aunay-sous-Auneau	1	Auneau-Bleury-Saint-Symphorien, Aunay-sous-Auneau	Site propre		Nécessite foncier	1 934	773 560
2b	D906, Avenue de la Prairie jusqu'à l'intersection avec la Rue des Grands Moulins	Epéron	1	Epéron	Site propre			218	87 080
3a	D28 du rond point d'Amberg jusqu'à la Piscine	Epéron	1	Epéron	Site propre		Dangereuse	334	133 480

Scénario 1



Tronçon	Nom	Origine-Destination	Priorité	Communes	Type amgmt	Propositions	Remarques	Longueur (m)	Coûts €m/l HT
4a	Du rond point d'Amberg jusqu'au rond point des Anglais - Route de Gallardon - D28	Epernon	1	Epernon	Site propre		Dangereuse	656	262 280
4b	Du rond point des Anglais jusqu'au rond point de l'Europe - D28	Epernon	1	Epernon	Site propre		Dangereuse	548	219 320
5a	D28 - du rond point de l'Europe jusqu'à l'angle de la Rue de la République et de la rue de l'Ecole	Epernon, Gas	1	Epernon, Gas	Site propre		Nécessite foncier	3 165	1 265 960
8b1	Le long de la Drouette entre Saint-Martin-de-Nigelles et Hanches	Saint-Martin-de-Nigelles, Hanches	1	Saint-Martin-de-Nigelles, Hanches	Site propre		Nécessite foncier	1 470	588 040
8b2	De la Drouette - Avenue du Val des Granges jusqu'à la rue Basse à l'angle de la Rue des Bouveteaux	Hanches	1	Hanches	Voie partagée			1 146	3 439
8g	Traversée Saint-Martin-de-Nigelles par D101.4 puis D101.3	Saint-Martin-de-Nigelles	1	Saint-Martin-de-Nigelles	Aménagement mixte			1 415	141 460
9b	De l'angle de la Rue Emile Moriceau et de la Rue Georges Léger D101.3 jusqu'au début de la rue de l'Arsenal	Saint-Martin-de-Nigelles	1	Saint-Martin-de-Nigelles	Site propre		Le long de la Véloscénie, nécessite foncier	1 005	402 000
9c	De l'angle de la Rue Emile Moriceau et de la Rue Georges Léger D101.3 jusqu'à la fin de la rue de Villiers	Saint-Martin-de-Nigelles, Villiers-le-Morhier	1	Saint-Martin-de-Nigelles, Villiers-le-Morhier	Voie partagée		Le long de la Véloscénie	640	1 920
9d	Rue du Coudray	Saint-Martin-de-Nigelles, Villiers-le-Morhier	1	Saint-Martin-de-Nigelles, Villiers-le-Morhier	Site propre		Le long de la Véloscénie, nécessite foncier	973	389 160
9e	Rue du Château	Villiers-Le-Morhier	1	Villiers-le-Morhier	Voie partagée			843	2 529

Tronçons ajoutés par le scénario 2 (en plus des tronçons scénario 1)



Tronçon	Nom	Origine-Destination	Priorité	Communes	Type amgmt	Propositions	Remarques	Longueur (m)	Coûts €/l HT
21	D116.A - Depuis l'angle de la Route de la Gare jusqu'à l'angle avec la Rue de la Résistance	Aunay-sous-Auneau, Auneau (bourg)	2	Aunay-sous-Auneau, Auneau-Bleury-Saint-Symphorien	Réaffectation		Proposer un déclassement	3 001	9 003
29	D17 de Maisons jusqu'à la limite communale avec Sainville	Maisons (bourg), Maisons(moulin)	2	Maisons	Site propre		Vers le moulin de Maisons, touristique, nécessite du	1 657	662 800
30	D17 entre Maisons et la limite communale de Denonville	Maisons, Denonville	2	Maisons	Site propre		Nécessite foncier	1 850	739 840
31	D19 entre Mondonville Saint Jean et la limite communale avec Denonville	Denonville, Mondonville-Saint-Jean	2	Mondonville-Saint-Jean, Morainville	Site propre		Nécessite foncier	2 005	802 160
10b	Projet Val'Eure - le long du Chemin des Dignes puis du Canal de l'Eure	Pierres, Villiers-le-Morhier	2	Villiers-le-Morhier-Pierres	Voie partagée		Bords de l'Eure, Schéma directeur du Département	2 844	8 533
11b	Rue de Verdun	Coulombs, Lormaye	2	Coulombs, Lormaye	Aménagement mixte			273	27 260
11d	D116 Rue Alexandre Goislard jusqu'à l'angle avec la rue de la Mairie	Lormaye	2	Lormaye	Aménagement mixte		Possible d'envisager un détour par la rue Neuve	207	20 700
12a	D116.3B De la rue de la Mairie jusqu'à la limite communale avec Coulombs sur la D116.3A	Coulombs, Lormaye	2	Coulombs, Lormaye	Voie partagée			876	2 627
12b	D116.3A De l'entrée de Coulombs jusqu'au rond point de la Déviation de Nogent-le-Roi	Coulombs	2	Coulombs	Voie partagée			493	1 478
12d	Nouvelle route de la déviation de Nogent-le-Roi	Coulombs, Nogent-le-Roi	2	Coulombs, Nogent-le-Roi, Lormaye	Site propre		Ajout par Nogent-le-Roi, mais déterminer le tronçon	1 153	461 240
13c	De la sortie du rond point de la D28 jusqu'à la fin de la D28.5	Gallardon	2	Gallardon	Aménagement mixte			663	66 310
14e	D18 De l'angle de la rue de la Mairie jusqu'à l'angle de la D122.13	Bleury, Saint-Symphorien	2	Auneau-Bleury-Saint-Symphorien	Site propre		Nécessite foncier	1 050	419 800
15g	Le long du Canal Louis XIV à la sortie de Gas jusqu'à l'intersection entre la Rue du Bourg Neuf et de la Rue de Marly à Gallardon	Gas, Gallardon	2	Gas, Yermenonville, Bailleau-Armenonville, Gallardon	Site propre			6 518	2 607 280

Tronçons ajoutés par le scénario 2 (en plus des tronçons scénario 1)



Tronçon	Nom	Origine-Destination	Priorité	Communes	Type amgmt	Propositions	Remarques	Longueur (m)	Coûts €/m/l HT
16a	D19.2 Rue de Chimay à l'angle de la Rue des Vaudruelles jusqu'à celui avec la D18	Mévoisis	2	Mévoisis	Site propre		Nécessite foncier	1 703	681 240
16b	D19.2 Rue du Luxembourg à l'angle avec la D106.4 jusqu'à Rue du Chimay à l'angle avec la Rue des Vaudruelles	Saint-Piat, Mévoisis	2	Saint-Piat, Mévoisis	Voie partagée			892	2 677
16f	D6 Rue du Chard à l'angle avec la Rue de Ligny jusqu'à l'angle avec l'Impasse François Lefèvre	Saint-Piat (bourg), Saint-Piat (Changé)	2	Saint Piat	Site propre		Vers Changé	1 282	512 720
17a	D18 Entre le rond-point Walker et l'angle entre la Route de Gallardon et la Rue des Nonains	Saint-Symphorien, Auneau	2	Auneau-Bleury-Saint-Symphorien	Site propre		Nécessite foncier, points d'attention au rond-point	5 296	2 118 440
17b	D122 Rue du Viaduc à l'intersection avec la route d'Auneau jusqu'à celle avec la Rue des Verges	Bleury, Levainville	2	Auneau-Bleury-Saint-Symphorien, Levainville	Réaffectation			2 819	8 456
17e	D18.3 Avenue de Paris à l'intersection avec la Rue Marceau jusqu'à Rue de la Chaumière à l'intersection avec la Rue du Point du Jour	Auneau (bourg)	2	Auneau-Bleury-Saint-Symphorien	Aménagement mixte			503	50 300
19a	D7.1 à la sortie d'Auneau-Bleury-Saint-Symphorien jusqu'à Rue de Chartres à l'intersection avec la Rue Aristide Briand	Auneau (bourg), Roinville	2	Auneau-Bleury-Saint-Symphorien	Aménagement mixte		Aménagement déjà en cours du côté Roinville	1 211	121 110
19acc	Auneau-Roinville	Roinville	2	Roinville	Hors CC		Aménagement déjà en cours du côté Roinville	1 006	0
19b	D24 Rue d'Aligre à l'intersection avec le Chemin du Portillon jusqu'à D130 à la sortie de Béville-le-Comte	Béville-le-Comte, Roinville	2	Béville-le-Comte	Site propre		Nécessite foncier	2 249	899 480
1b	D122.1 Rue de Chaleine à l'intersection avec la Rue du Petit Droue jusqu'à la sortie de Droue-sur-Drouette en direction des Yvelines	Droue-sur-Drouette	2	Droue-sur-Drouette	Voie partagée			888	2 663
1c	Rue de la Malardière à l'intersection avec le Chemin de l'Etang Neuf jusqu'à celle entre la D328.6 Rue du Crochet et la Rue du Petit Droue	Droue-sur-Drouette	2	Droue-sur-Drouette	Voie partagée		Limité à 30km/h mais pas de marquage vélo	2 458	7 375

Tronçons ajoutés par le scénario 2 (en plus des tronçons scénario 1)



Tronçon	Nom	Origine-Destination	Priorité	Communes	Type amgmt	Propositions	Remarques	Longueur (m)	Coûts €/l HT
21a	Du début du Chemin d'Aunay jusqu'au Chemin du Pont à la Folle	Auneau (bourg), Aunay-sous-Auneau	2	Aunay-sous-Auneau, Auneau-Bleury-Saint-Symphorien	Voie partagée			3 857	11 571
22a	D141.1B de la sortie de Maisons jusqu'à la Grande Rue à l'intersection avec le Chemin du Soleil Levant	Maisons	2	Maisons	Aménagement mixte	Site propre sur départementale	Nécessite foncier	1 432	143 180
22b	D141.1B Grande Rue à l'intersection avec le Chemin du Soleil Levant jusqu'à celle entre la D119 et la Rue du Bel Air	Aunay-sous-Auneau, Châtenay	2	Aunay-sous-Auneau, Maisons, Léthuin, Châtenay	Réaffectation		Panneaux directionnels et horizontaux + 50 km/h	9 585	28 754
23a1	De l'intersection entre le Chemin du Pont à la Folle avec la Place de la Mairie jusqu'à la Mairie de La Chapelle d'Aunainville	Aunay-sous-Auneau, La Chapelle d'Aunainville	2	Aunay-sous-Auneau, La Chapelle d'Aunainville	Voie partagée			3 098	9 295
23a2	De la Mairie de la Chapelle d'Aunainville jusqu'à l'intersection entre la Rue du Bourniquier et la Grande Rue	La Chapelle d'Aunainville, Maisons	2	La Chapelle d'Aunainville, Maisons	Réaffectation			2 752	8 257
23b	Aunay-Châtenay par voies calmes	Maisons	2	Maisons	Voie partagée			413	1 238
25b	De l'intersection entre la D983 et la D113 jusqu'à celle entre la D983 et le Chemin aux Moines	Faverolles	2	Faverolles	Voie partagée			359	1 076
27f	D306.5 Rue de l'Eglise à l'intersection avec la D113.3 jusqu'à celle entre la Rue de la Sent aux Ânes et la Rue de la Madeleine	Saint-Laurent-la-Gâtine (bourg), Saint-Laurent-la-Gâtine (L'Aumône)	2	Saint-Laurent-la-Gâtine	Voie partagée			1 881	5 643
28e	De l'intersection entre la Grande Rue D306 et la D113.3 jusqu'au rond-point de la déviation de Nogent-le-Roi	Croisilles, Coulombs	2	Croisilles, Bréchamps, Coulombs	Aménagement mixte			6 116	611 630
28f	De l'intersection entre la D983 et la D113 jusqu'à celle avec la D21	Faverolles, Coulombs	2	Faverolles, Senantes, Coulombs	Site propre		Nécessite foncier	4 006	1 602 280
29cc	D17 Sainville à la limite communale avec Maisons	Maisons (moulin), Sainville	2	Sainville	Hors CC		Vers le moulin de Maisons, touristique	926	0
30cc	D17 entre Denonville et la limite communale de Maisons	Maisons, Denonville	2	Maisons	Hors CC			1 381	0
31cc	D19 de Denonville à la limite communale de Mondonville Saint Jean	Denonville	2	Denonville	Hors CC			898	0

Tronçons ajoutés par le scénario 2 (en plus des tronçons scénario 1)



Tronçon	Nom	Origine-Destination	Priorité	Communes	Type amgnt	Propositions	Remarques	Longueur (m)	Coûts €/l HT
3b	Rue du Prieuré Saint Thomas jusqu'à la Place du Ramponneau	Epernon	2	Epernon	Site propre		Dangereuse	611	244 320
4c	Rue de Mondétour	Epernon, Hanches	2	Epernon, Hanches	Voie partagée		Le long de la voie ferrée	626	1 878
5b1	Avenue du Loreau à l'intersection avec la D906 jusqu'à celle entre la D122 et la D116.6	Hanches, Ecrosnes (Jonvilliers)	2	Hanches, Epernon, Ecrosnes	Schéma Départemental			5 382	16 147
5b2	D122 - Réaffectation Hanches-Ecrosnes (Jonvilliers)-le-Morhier	Hanches, Ecrosnes (Jonvilliers)	2	Epernon, Gas, Ecrosnes	Route bloquée			593	0
5d	De l'intersection entre la D116.6 et la D122 jusqu'à celle avec la D28	Ecrosnes (Jonvilliers), Gallardon	2	Ecrosnes, Gallardon, Gas	Schéma Départemental			4 220	12 659
5e	D28 De l'intersection entre la Rue des Portes et la Rue de la République jusqu'au rond-point entre la D28 et le Chemin du Clos de Saint-Hubert	Gas, Gallardon	2	Gas, Gallardon	Site propre		Nécessite foncier	4 223	1 689 160
5f	Chemin entre la rue du Calvaire et la Route de Gallardon	Epernon, Hanches	2	Epernon, Hanches	Site propre		Derrière le Hyper U	489	195 680
5g	D122 du rond point avec la rue des Quatres Filles jusqu'à l'intersection avec la Route d'Ecrosnes	Epernon	2	Epernon	Voie partagée		Proposition du séminaire élu : voie partagée	1 022	3067
7c	Le long de la Drouette entre la Rue des Grands Moulins et l'aménagement le long de la Drouette déjà réalisé à Hanches	Epernon, Hanches	2	Epernon, Hanches	Site propre		Nécessite foncier	1 576	630 280
8e	D101.3 Rue de Saint-Martin de l'entrée dans Saint Martin de Nigelles jusqu'à l'intersection entre la Rue de Ouencé et la D906	Saint-Martin-de-Nigelles, Hanches	2	Saint-Martin-de-Nigelles, Hanches	Aménagement mixte	Chaussée à Voie Centrale Banalisée		1 060	106 030

Tronçons ajoutés par le scénario 3 (en plus des tronçons scénarios 1 et 2)



Tronçon	Nom	Origine-Destination	Priorité	Communes	Type amngt	Propositions	Remarques	Longueur (m)	Coûts €/l HT
6	D4 Entre la déviation de Nogent-le-Roi et l'intersection entre la Route de Nogent-le-Roi et la Rue du Général Leclerc	Coulombs, Epernon	3	Coulombs, Senantes, Villiers-le-Morhier, Saint-Lucien, Hanches, Epernon	Site propre		Très dangereuse, nécessite foncier	10 176	4 070 440
24	D307 Rue de Senantes entre la déviation de Nogent-le-Roi et l'intersection avec le Chemin des Aubépines	Coulombs, Senantes	3	Coulombs, Senantes	Site propre			1 256	502 360
26	Route de Houdan de l'intersection avec la Route du Tartre à l'intersection avec la Route Nationale D983	Faverolles, Les Pinthières	3	Faverolles, Les Pinthières	Site propre		Voie dangereuse, site propre ou rien	1 639	655 400
10c	Chemin le long de l'Eure entre le projet du Département (Vallée de l'Eure) et le camping	Villiers-le-Morhier, Pierres	3	Villiers-le-Morhier, Pierres	Site propre		Projet Val'Eure, Bords de l'Eure, Passerelle	922	368 720
10d	Chemin le long du camping jusqu'à l'entrée du camping	Villiers-le-Morhier, Nogent-le-Roi	3	Villiers-le-Morhier, Nogent-le-Roi	Site propre			603	241 080
10e	Chemin le long du camping jusqu'à la D101.3	Villiers-le-Morhier, Nogent-le-Roi	3	Villiers-le-Morhier, Nogent-le-Roi	Voie partagée			346	1 038
10f	D101.3 Rue de Villiers à l'intersection avec le Chemin de Mont Galmier jusqu'à celle avec la Route du camping D983 entre le carrefour du Cygne et l'intersection entre la Rue de l'Abbaye et celle de Verdun	Villiers-le-Morhier, Néron	3	Nogent-le-Roi, Villiers-le-Morhier, Néron	Voie partagée			2 166	6 497
11a	Entre le Chemin des Bois et celui le long de l'Eure jusqu'à l'intersection avec la D116	Coulombs	3	Coulombs	Aménagement mixte			580	58 000
12c	Chemin des Fourneaux et de la Ribordière	Lormaye, Coulombs	3	Lormaye, Coulombs	Voie partagée		Chemins le long de l'Eure	1 833	5 498
12e	Ancienne voie ferrée entre la rue Guy de la Vasselais et le Musée atelier des pionniers	Coulombs, Chaudon (Mormoulins)	3	Coulombs, Nogent-le-Roi, Chaudon	Site propre		Ajout séminaire élus	3 909	1 563 480
14d		Auneau (bourg), Bailleau-Armenonville	3	Auneau-Bleury-Saint-Symphorien, Bailleau-Armenonville, Ymeray	Site propre	Voir si possible de réaffecter	Nécessite foncier	5 518	2 207 320

Tronçons ajoutés par le scénario 3 (en plus des tronçons scénarios 1 et 2)



Tronçon	Nom	Origine-Destination	Priorité	Communes	Type amngt	Propositions	Remarques	Longueur (m)	Coûts €/l HT
15a	Ancienne voie ferrée entre le véloraïl et la rue du Moulin	Bailleau-Armenonville	3	Bailleau-Armenonville	Site propre	Voir si possible de réaffecter	Nécessite foncier	3 342	1 336 800
15e	D18 à l'intersection avec la ligne de chemin de fer jusqu'à celle avec la rue de l'Eglise	Yermenonville, Mévoisins	3	Yermenonville, Mévoisins	Site propre		Ajout séminaire élus	4 352	1 740 720
15f	Chemin agricole entre le Chemin latéral et la Rue Froid Vent	Yermenonville, Mévoisins	3	Yermenonville, Mévoisins	Site propre		Ajout séminaire élus	2 118	847 360
15i	D116.A Rue de la mairie entre l'intersection avec la rue des Bordes et le rond point de la D910	Ymeray	3	Ymeray	Site propre		Ajout séminaire élus, nécessite foncier	1 136	454 200
16c	D6 Rue au Chard de l'intersection avec l'impasse François Lefèvre jusqu'à D19.2 Rue Robert Poisson à l'intersection avec la rue Jean Moulin	Saint-Piat	3	Saint-Piat	Aménagement mixte			1 079	107 930
16d	D19.2 De la sortie de Saint-Piat en direction de Jouy jusqu'à l'intersection entre la D19.2 Rue Robert Poisson et la rue Jean Moulin	Saint-Piat, Jouy	3	Saint-Piat	Aménagement mixte			2 472	247 150
16e	D329.2 Rue Jean Moulin à l'intersection avec la rue Robert Poisson jusqu'à la Rue du Carcan à l'intersection avec la Grande Rue	Saint-Piat, Soulaire	3	Saint-Piat, Soulaire	Voie partagée		Dangereuse	2 954	8 861
16h	Du site des Mégalithes à la jonction des chemins derrière les étangs de Changé au niveau de la D19.2	Saint-Piat (Changé), Mévoisins	3	Saint-Piat, Mévoisins	Voie partagée		Tourisme	834	2 501
17d	D116.A à l'intersection avec la Rue des Acacias jusqu'à l'intersection entre la rue d'Equillemont et la D18.3	Levainville, Auneau (Equillemont)	3	Levainville, Auneau-Bleury-Saint-Symphorien	Site propre		Transformation de la Chaussée à Voie Centrale Banali	2 794	1 117 560
1e	Du rond-point de l'Europe à celui de Geodis entre la D996 et la D122.12	Hanches, Droue-sur-Drouette	3	Hanches, Epernon, Droue-sur-Drouette	Site propre			1 363	545 200

Tronçons ajoutés par le scénario 3 (en plus des tronçons scénarios 1 et 2)



Tronçon	Nom	Origine-Destination	Priorité	Communes	Type amgmt	Propositions	Remarques	Longueur (m)	Coûts €/m/I HT
25a	Par les chemins agricoles du Chemin de l'Eglise jusqu'à la route Nationale en passant par le Gros Chêne	Senantes, Faverolles	3	Senantes, Faverolles	Voie partagée		Vérifier le tracé exact des chemins	3 161	9 483
25c	Chemin aux Moines	Faverolle	3	Faverolles	Voie partagée			527	1 582
25d	Rue de l'Eglise	Faverolles	3	Faverolles	Aménagement mixte	Chaucidou ou bandes cyclables		289	28 910
25e	Suite voie verte Yvelines (Le Tarte Gaudran)	Faverolles, Le Tartre Gaudran	3	Faverolles	Site propre		Ajout séminaire élus, définir tronçon exact	961	384 240
27a	D306.6 Rue de Biennouvienne à l'intersection avec la Rue d'Amfreville jusqu'à celle avec la D21	Saint-Laurent-la-Gâtine	3	Saint-Laurent-la-Gâtine	Voie partagée			886	2 659
27b	D21 à l'intersection avec la D306.6 jusqu'à l'autre intersection avec la D306.6	Saint-Laurent-la-Gâtine	3	Saint-Laurent-la-Gâtine	Site propre		Nécessite foncier	720	288 120
27c	D306.6 à l'intersection avec la D21 jusqu'à l'intersection entre la Rue de la Madeleine et la D113	Saint-Laurent-la-Gâtine (L'Aumône)	3	Saint-Laurent-la-Gâtine	Voie partagée			1 282	3 845
27d	D113 de l'intersection avec la Rue de la Madeleine jusqu'à celle avec la D983	Saint-Laurent-la-Gâtine	3	Saint-Laurent-la-Gâtine	Voie partagée			1 877	5 631
27e	D113.3 Rue d'Amfreville à l'intersection avec la D306.6 jusqu'à celle avec la D306.5	Saint-Laurent-la-Gâtine (bourg), Saint-Laurent-la-Gâtine (Boissy)	3	Saint-Laurent-la-Gâtine	Voie partagée			1 605	4 815
28a	D113.3 Rue d'Amfreville à l'intersection avec la D306 jusqu'à l'entrée de Saint Laurent la Gâtine	Saint-Laurent-la-Gâtine (Boissy), Croisilles	3	Saint-Laurent-la-Gâtine, Croisilles	Aménagement mixte			580	58 010
28b	D306 Rue Grande Rue à l'intersection avec la Place de l'Eglise jusqu'à celle avec la D113.3 Domaine de la Croix de Pierre	Croisilles	3	Croisilles	Aménagement mixte			1 226	122 620
28c	D113.3 Route de Boissy à l'intersection avec le Chêne Brule jusqu'à celle avec la D306 Rue Grande Rue	Croisilles, Chaudon	3	Croisilles, Chaudon	Aménagement mixte			1 352	135 190
28d	D113.3 Route de Boissy à l'intersection avec le Chêne Brule jusqu'à la station d'épuration de Chaudon	Chaudon	3	Chaudon	Aménagement mixte			1 148	114 770

Tronçons ajoutés par le scénario 3 (en plus des tronçons scénarios 1 et 2)



Tronçon	Nom	Origine-Destination	Priorité	Communes	Type amgmt	Propositions	Remarques	Longueur (m)	Coûts €/m/l HT
2a	Sortie de la gare jusqu'à l'intersection avec la Rue des Grands Moulins et l'Avenue de la Prairie	Epernon	3	Epernon	Aménagement mixte			485	48 470
5h	De la Rue du Paty jusqu'à l'intersection entre la rue de la Cavée et la rue de la République en passant par les chemins agricoles	Hanches, Gas	3	Hanches, Gas	Site propre		Ajout Séminaire Elus tronçon à préciser	3 464	1 385 640
7a	D906 Rue de la Billardière à l'intersection avec la D101.3 Rue de Ouencé jusqu'à la rue de Vinerville à la jonction avec la piste entre Hanches et Epernon	Hanches	3	Hanches	Site propre		Dangereuse	1 063	425 000
7b	Rue du Ruisseau de la Vienne à l'intersection avec la D101.3 Rue de Ouencé jusqu'à Rue de la Vallée Pinault à l'intersection avec la Rue du Bois de Loup	Hanches	3	Hanches	Voie partagée	Site propre		1 994	5 983
8a	D101.3 Rue des Tilleuls à l'intersection avec le Chemin de Ponceaux jusqu'à l'entrée dans Saint Martin de Nigelles	Saint-Martin-de-Nigelles	3	Saint-Martin-de-Nigelles	Site propre		Nécessite foncier	1 260	503 920
8c	D101.3 à l'intersection avec la D101.5 jusqu'à celle avec le Chemin de Ponceaux	Saint-Martin-de-Nigelles	3	Saint-Martin-de-Nigelles	Site propre		Nécessite foncier	260	103 840
8d	D101.3 Rue du Général de Gaulle à l'intersection avec la D101.5 jusqu'à celle avec la Rue de la Fervache	Saint-Martin-de-Nigelles	3	Saint-Martin-de-Nigelles	Site propre		Nécessite foncier	578	231 080
8f	D101.5 à l'intersection avec la D101.3 Rue du Général de Gaulle jusqu'à D307.2A Rue du Petit Orme à l'intersection avec la rue des Pressoirs	Saint-Martin-de-Nigelles, Saint-Lucien	3	Saint-Martin-de-Nigelles, Saint-Lucien	Voie partagée		A vérifier	3 956	11 869
9a	D101.3 Rue du Général de Gaulle à l'intersection avec la D101.5 jusqu'à celle avec la Rue de la Fervache	Saint-Martin-de-Nigelles	3	Saint-Martin-de-Nigelles	Voie partagée			667	2 002



Guide des aménagements cyclables



La piste cyclable (bidirectionnelle ou unidirectionnelle)



Informations :

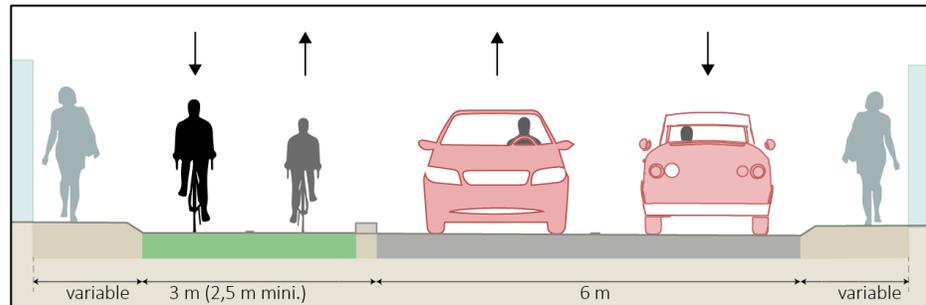
- Usagers concernés : vélos, trottinettes, gyropodes
- Abords axes routiers structurants centre-bourg

Signalisation réglementaire :



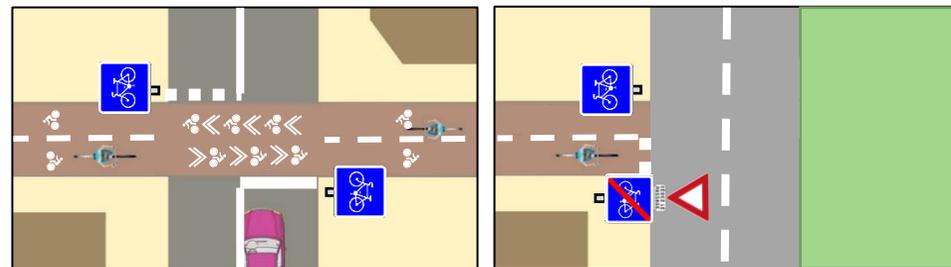
- Panneau B22/B40 : Entrée/sortie de piste cyclable obligatoire. Nécessaire seulement si l'aménagement cyclable longe une voie à forte circulation.
- Panneau C113/C114 : Entrée/sortie de piste cyclable conseillée. Principalement utilisé pour permettre aux usagers de choisir l'aménagement cyclable et/ou la voie générale.

Coupe de profil :



- Si le profil de voirie est étroit, une piste bidirectionnelle de 2,5 m peut être envisageable en prenant soin d'avoir des bordures chanfreinées de part et d'autre afin de maximiser la largeur du cheminement
- Bien différencier trottoir et piste cyclable par une bordure chanfreinée
- La bordure située entre la chaussée et la piste doit être au moins de 30 cm. Il peut également s'agir d'une bande technique où sont disposés le mobilier urbain

Gestion des traversées :



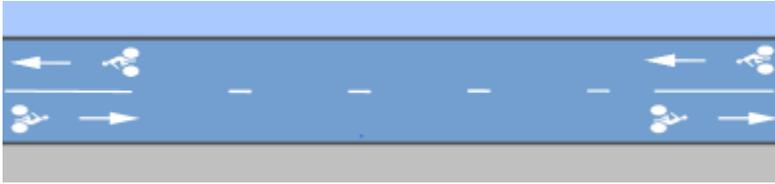
- Si la piste cyclable se poursuit, indiquer seulement le panneau d'entrée B22 ou C113
- Si la piste cyclable s'arrête ponctuellement ou définitivement, indiquer le panneau de sortie B40 ou C114



Signalisation horizontale :

Section courante

Entrée Sortie



- Proposition du guide sur la signalisation de Nantes métropole. Lignes continues et discontinues de largeur 2u

Intersections

Exemples des schémas de marquage				
1 sens de circulation cycle		2 sens de circulation cycle		
Chaussée < 6m	Chaussée ≥ 6m	2 voies de circulation		3 et 4 voies de circulation
		Largeur restreinte	Largeur normale et avec passage piétons	1 marquage par voie et par sens

Les schémas sont faits pour des largeurs de voies de 3m. Ils sont donc à adapter dans des configurations différentes.

- Propositions de traversées d'intersections de Nantes Métropole. Dans tous les cas, il est nécessaire de matérialiser des chevrons et un pictogramme vélo

Revêtements :

- Le revêtement en enrobé est indispensable pour la réalisation d'une piste cyclable car il répond a un besoin de déplacement utilitaire

Obstacles aux véhicules motorisés :



- Afin d'empêcher l'accès des véhicules motorisés, il est important de ne pas multiplier les obstacles, ce qui pourrait provoquer des contraintes trop fortes pour les cyclistes. Dans un premier temps, installer des potelets seulement à certains endroits stratégiques.
- Une bonne visibilité des aménagements cyclables donnera plus de légitimité aux cyclistes et peut déjà empêcher certains stationnements sauvages



Informations :

- La bande cyclable se trouve sur la chaussée, séparée de la circulation motorisée
- Usagers concernés : vélos, trottinettes, gyropodes
- Abords axes routiers structurants centre-bourg

Signalisation réglementaire :

- Séparation avec une ligne continue ou discontinue
- Marquage par des pictos vélos
- Signalement de la bande avec un panneau indicatif de piste cyclable



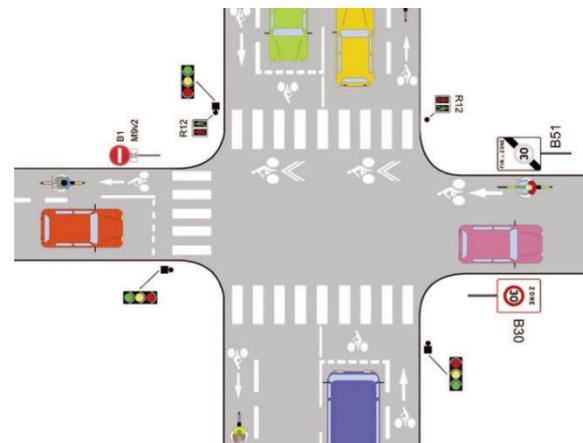
- Panneau C113/C114 : Entrée/sortie de piste cyclable conseillée. Principalement utilisé pour permettre aux usagers de choisir l'aménagement cyclable et/ou la voie générale.

Coupe de profil :

- Dimensions de 1,5 mètres minimum, 2 mètres confortable (hors ligne et hors caniveau). Possibilité de réduire à 1 mètre de manière ponctuelle (rétrécissement ou écluse par exemple)
- Une zone tampon est nécessaire en cas de stationnement longitudinal
- Si le profil de voirie est étroit et que le trafic est limité (<4 000 v/j), on préférera réduire la vitesse de circulation et se tourner vers une chaussée à voie centrale banalisée

Gestion des traversées :

- Interruption de la bande cyclable mais marquage renforcé sur la trajectoire des cyclistes
- Présence de SAS vélos aux feux
- Gestion de l'insertion des cyclistes après le carrefour





La Chaussée à Voie Centrale Banalisée (CVCB) / Chaucidou



Le Chaucidou est une chaussée étroite sans marquage axial dont les lignes de rive sont rapprochées de son axe. Les véhicules motorisés circulent sur une voie centrale bidirectionnelle et les cyclistes sur la partie revêtue de l'accotement appelée rive. La largeur de la voie ouverte aux véhicules motorisés est insuffisante pour permettre le croisement, ces derniers empruntent donc la rive lorsqu'ils se croisent, en vérifiant auparavant l'absence de cyclistes.

Informations :

- Usagers concernés : vélos, trottinettes, gyropodes, piétons plus exceptionnellement
- Axes routiers secondaires, contrainte largeur, chaussée > 5,50 m

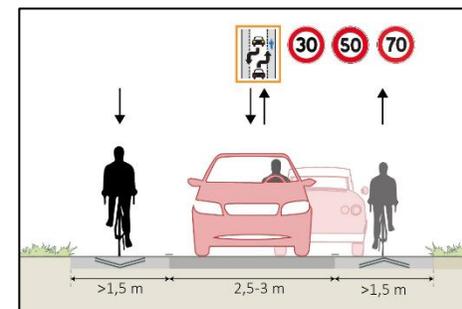
Pas de cadre réglementaire sur le chaucidou mais des recommandations du CEREMA.

Signalisation recommandée :



- Signalisation verticale : panneau à placer en entrée d'aménagement pour informer synthétiquement les usagers des véhicules motorisés
- Signalisation horizontale : afin d'homogénéiser les chaucidou, il est conseillé d'utiliser un marquage d'une ligne discontinue de type T2 3u et de marquer les bandes multifonctionnelles de chevrons
- Bandes multifonctionnelles contrastées conseillées supérieures à 1,5m. Revêtement pigmenté dans la masse, bandes résines ou traitement du revêtement par grenailage

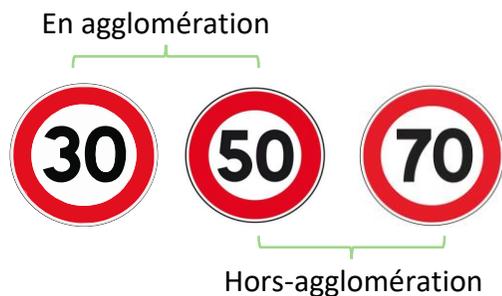
Coupe de profil :





Mesures complémentaires – limiter les vitesses des véhicules motorisés :

Signalisation vitesse :



- Les limitations de vitesses sont à adapter au contexte de la voirie

Dispositifs de ralentissements :



Chicanes



Ecluse

- Afin de garantir la limitation de vitesse en agglomération, possibilité de créer des chicanes ou écluses en laissant les bandes multifonctionnelles libres



Le double sens cyclable



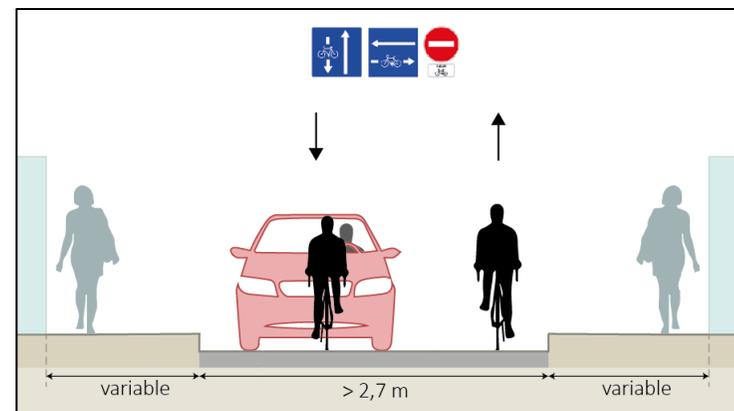
Il s'agit d'une rue dont un des sens est réservé aux cyclistes. Il ne s'agit pas d'un contresens, comme on l'entend encore parfois, mais d'un sens autorisé aux seuls cyclistes

Plusieurs études ont démontré que c'était un aménagement sûr, malgré le fait que celui-ci soit parfois impressionnant dans les rues étroites

Informations :

- Usagers concernés : vélos, trottinettes, gyropodes
- Voies à sens unique, largeur chaussée > 2,70 m

Coupe de profil :



Signalisation vitesse :

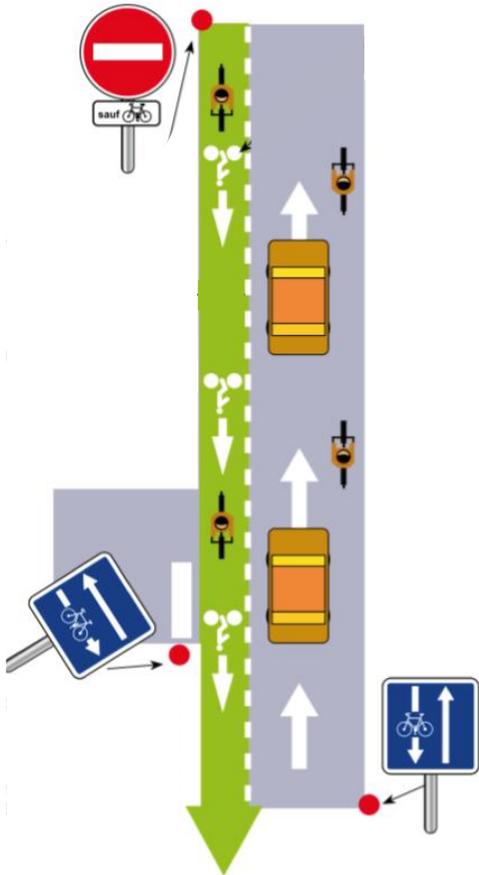
En agglomération



- Double sens cyclable obligatoire dans les rues à sens unique en zone de rencontre et zone 30. Facultatif à 50 km/h. Dans tous les cas, important d'indiquer les pictogrammes vélos + flèche en sens inverse de la voie générale.



Le double sens cyclable



Signalisation réglementaire :

- Panonceau « sauf vélo » M9v2

Signalisation facultative :

- Panneau bleu entrée de rue C24a (conseillé) ;
- Panneau bleu milieu de rue C24c
- Pictogramme vélo + flèche : dans tous les cas de Double Sens Cyclable (conseillé)
- Si la chaussée est supérieure à 3,5 m, le double sens cyclable peut être signalé par une bande cyclable (conseillé)



Double sens cyclable < 3,5 m



Double sens cyclable > 3,5 m



Voie partagée : le jalonnement

Informations :

- Usagers concernés : vélos, trottinettes, gyropodes
- Voies calmes avec TMJA < 1 000 véhicules / jour. Peu ou pas de poids-lourds

Signalisation réglementaire.

Dv12

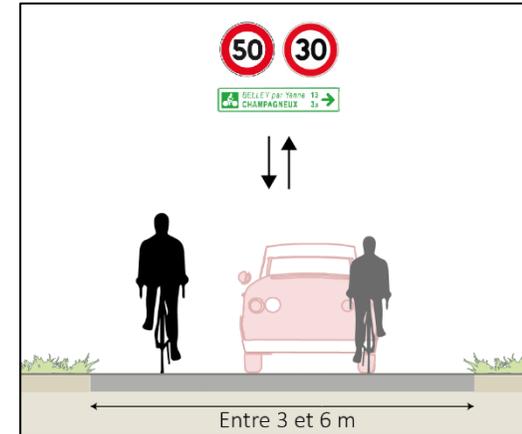
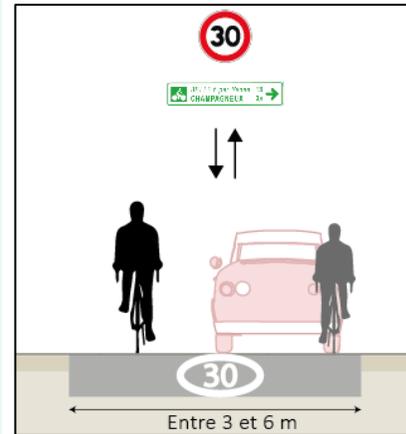


- Exemple de signalisation réglementaire directionnelle (voir page suivante)

Signalisation facultative :



- Panneau bleu + panonceau partageons la route (conseillé)



Signalisation vitesse :



- En agglomération : limitation à 30 km/h : généralisation de cette vitesse sur l'ensemble des zones habitées
- Hors-agglomération : limitation à 50 km/h entre zones habitées / Limitation à 30 km/h dans les hameaux

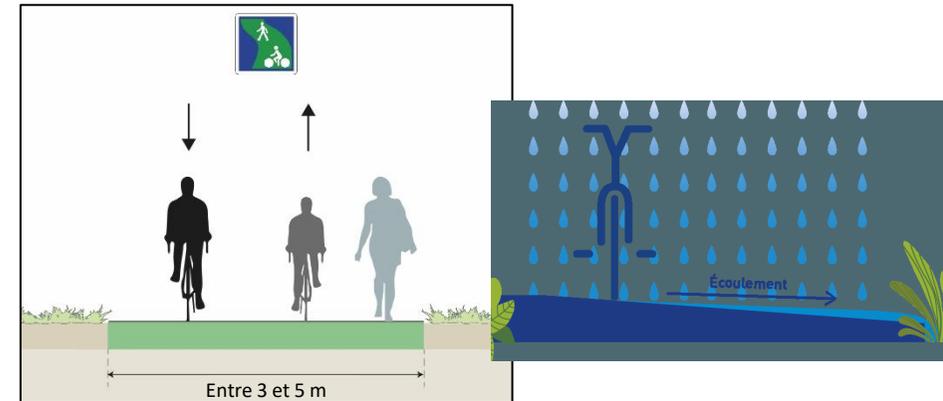


Article R110-2 du code de la route, la voie verte est une route exclusivement réservée à la circulation des véhicules non motorisés à l'exception des engins de déplacement personnel motorisés, des cyclomobiles légers, des piétons et des cavaliers. Par dérogation, les véhicules motorisés mentionnés à l'article R. 411-3-2 peuvent également être autorisés à y circuler dans les conditions prévues au même article. Les règles de circulation définies à l'article R. 110-2 sont rendues applicables par arrêté de l'autorité détentrice du pouvoir de police. Dans les conditions qu'elle détermine, les véhicules motorisés utilisés par une catégorie d'usagers qu'elle définit, ou par les titulaires d'une autorisation individuelle qu'elle délivre [...] vitesse maximale autorisée qu'elle fixe et qui ne peut excéder 30 km/h.

Informations :

- Usagers concernés : piétons, vélos, trottinettes, gyropodes, cavaliers
- Anciens chemins ruraux revalorisés, bas-côtés routes départementales

Coupe de profil, gestion des eaux pluviales :



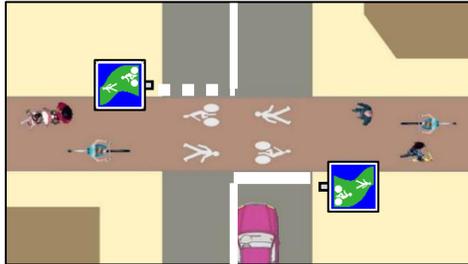
- La largeur de la voie verte doit être comprise en 3 et 5 m afin de faire cohabiter les différents usagers habilités à y circuler. Cette largeur dépendra surtout du foncier disponible.
- Evacuation des eaux pluviales: créer une pente très légère de 2 à 2,5 %. La présence d'une bordure végétalisée existante ou la création d'une noue absorbera naturellement les eaux pluviales.
- Si la voie verte longe une route, une bordure d'au moins 30 cm doit être créée entre la route et la voie verte. Elle peut être en béton, en bois végétalisé.

Signalisation réglementaire :

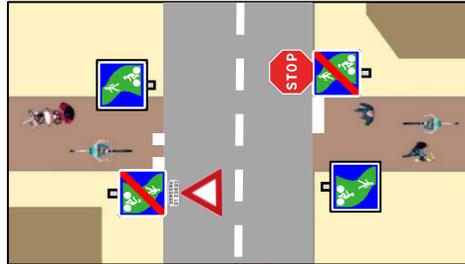


- Panneau C115 : Entrée de voie verte
- Panneau C116 : Sortie de voie verte

Gestion des traversées :



Voie verte prioritaire



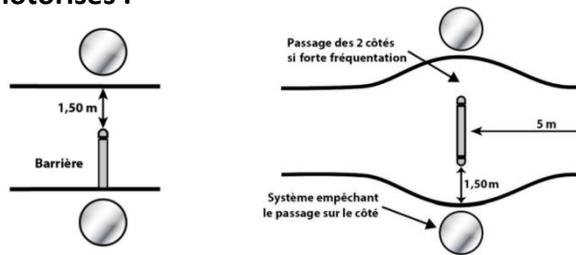
Voie verte non-prioritaire

- Si la voie verte se poursuit, indiquer seulement le panneau d'entrée C115
- Si la voie verte s'arrête ponctuellement ou définitivement, indiquer le panneau de sortie C116

Obstacles aux véhicules motorisés :



Exemple hors territoire



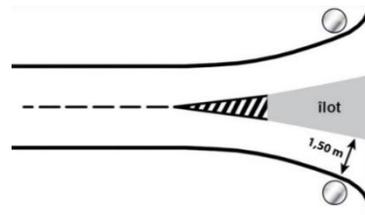
- Barrière en début ou milieu de chemin avec passage ponctuel ayant droit (agricultures, services techniques, riverains)



Exemple hors territoire



Véloroute du Lin



- Obstacle pérenne en entrée de voie verte si seulement les vélos, piétons et cavaliers sont habilités à circuler

Choix des revêtements :



Revêtement en enrobé



Revêtement en stabilisé

- Revêtements en enrobés :
Ces revêtements lisses sont les préférés des modes actifs car en plus d'assurer une bonne adhérence, ils permettent de circuler confortablement et facilement pour les cyclistes, les trottinettes, PMR, rollers etc. Malgré le coût plus élevé que des revêtements légers, leur durabilité supérieure à 25 ans en fait un revêtement facile d'entretien.
- Revêtements stabilisés :
Ces revêtements sont utilisés principalement sur les voies vertes pour des déplacements de loisirs. Malgré leur facilité de mise en place, ce type de revêtement demande beaucoup d'entretien et n'est pas adapté à une pratique utilitaire. De même, après quelques années, des saignées se créent et la végétation s'installe depuis les bas-côtés. La durée de vie du stabilisé est comprise entre 2 et 5 ans, en fonction de la fréquentation et des intempéries. Dans le cas de la CC des Portes Euréliennes d'Île-de-France, certains chemins pourraient être améliorés par une couche de stabilisé.



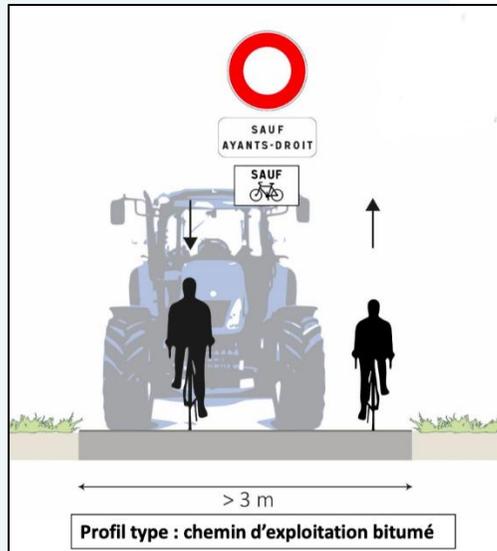
La voie sans transit



Informations :

- Usagers concernés : vélos, trottinettes, gyropodes ; l'accès pour les autres usagers est réservé aux ayant droits à définir : par exemple les engins agricoles et les services techniques)

Signalisation réglementaire :

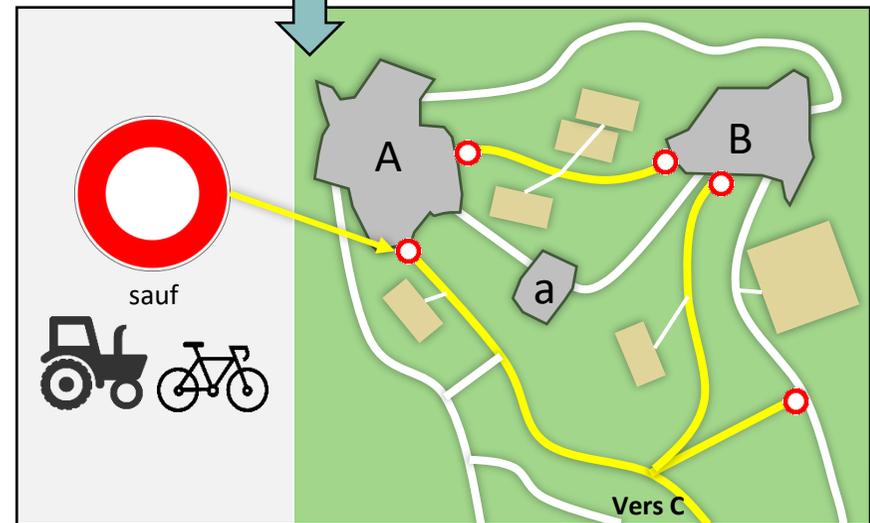
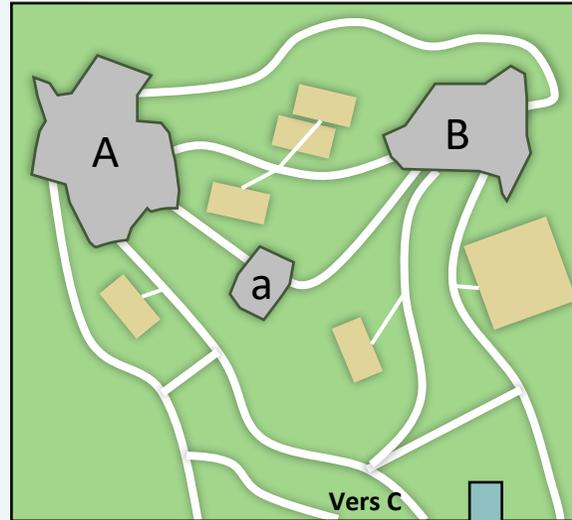


Principes

Certaines routes communales, peu sujettes aux trafics de transits, mais nécessaires à la desserte locale, peuvent être fermées à la circulation des véhicules de transits. Impact négligeable sur le trafic

de transit car utilisation des petites routes qu'en cas de gain de temps facultatif.

Les engins agricoles ou autres usagers ayant besoin d'y accéder peuvent y être autorisés, en cohabitation pacifique et attentive avec les cyclistes. La nouvelle liaison pour les cyclistes est directe (rapide), sécurisée, libérée d'une majorité de son trafic et sans besoin d'aménagements conséquents.





L'aménagement sur chemin existant



Villiers-le-Morhier

Informations :

Certaines voiries ou chemins sont des opportunités pour aménager une liaison cyclable à moindre coût et sans difficulté technique, en garantissant simplement un accès pour les vélos (et les éventuels autres véhicules qui empruntent le chemin). Un revêtement adapté sera à choisir en conséquence.

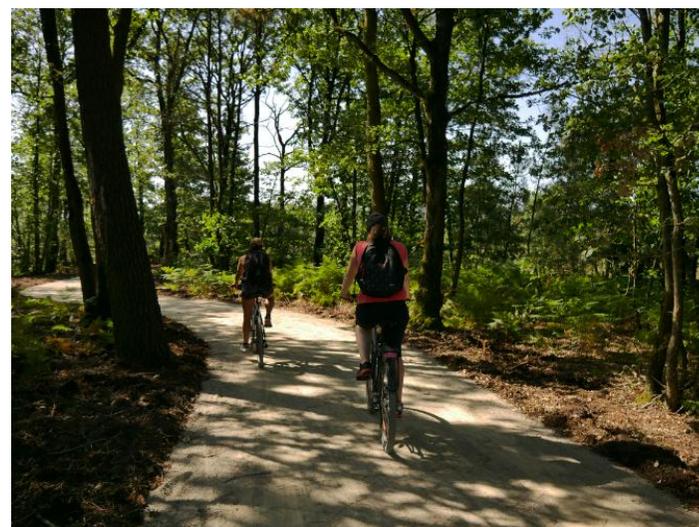
Pour traiter ces aménagements sur chemin, on peut se tourner vers différentes typologies :

- **Voie verte**, si l'emprise est suffisamment large et que l'on veut garantir un accès réservé aux piétons et aux cyclistes pour un usage utilitaire et loisir.
- **Piste cyclable**, réservation de la voirie à un accès cycliste uniquement, pour une liaison structurante ou cyclo-touristique importante, sans crainte d'une fréquentation par les piétons (la Vélomaritime par exemple).
- **Voirie sans transit** : fermeture de l'accès à la voirie ou au chemin, sans traitement fixe sur son linéaire, à part une mise en accessibilité (revêtement, entretien) pour les cyclistes. La voirie peut être fréquentée par certains usagers uniquement bien identifiés, comme des engins agricoles, véhicules de services, ... (fermeture par des panneaux ou barrière avec badge).

Exemple de traitement en voie verte avec bandes de roulement



Exemple de traitement en voie-verte ou piste cyclable, en revêtement stabilisé



Zone apaisée en intrabourg : Zone 30

Art. R110-2 du code de la route, zone 30 : section ou ensemble de sections de voies constituant une zone affectée à la circulation de tous les usagers. Dans cette zone, la vitesse des véhicules est limitée à 30 km/h. Toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes, les conducteurs de cyclomobiles légers et les conducteurs d'engins de déplacement personnel motorisés, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police. Les entrées et sorties de cette zone sont annoncées par une signalisation et l'ensemble de la zone est aménagé de façon cohérente avec la limitation de vitesse applicable.

Informations :

- Usagers concernés : tous véhicules ;
- Tronçons concernés : tous les axes routiers en agglomération /hameaux sauf axes principaux.

Signalisation réglementaire :



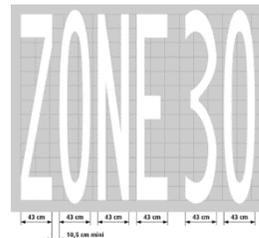
Panneau B30



Panneau B51

- Si le panneau B30 est placé sous le panneau d'entrée d'agglomération (conseillé) : règle du 30 km/h appliquée dans toute la zone agglomérée. Il n'est pas nécessaire d'appliquer le panneau B51 indiquant une sortie de zone 30.
- Si le panneau B30 est placé après le panneau d'entrée d'agglomération, nécessité d'appliquer le panneau B51 indiquant la sortie de zone 30 à chaque entrée de la commune.

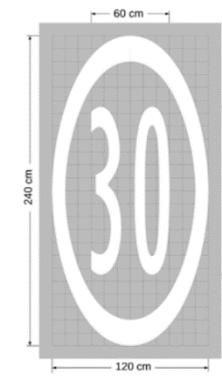
Signalisation complémentaire :



- Il est également conseillé de marquer l'entrée en zone 30 par une signalisation horizontale présente sur toute la largeur de la chaussée.

- A court terme, végétalisation pour marquer l'entrée de la zone 30 ;
- A long terme, massif fleuri + totem.

Conservation d'axes limités à 50 km/h :



- En agglomération, certains axes routiers principaux peuvent exceptionnellement conserver une limitation de vitesse à 50 km/h. Pour cela, il suffira simplement de créer une signalisation horizontale soulignant ce changement. Les rues adjacentes restant à 30 km/h doivent être également marquées aux intersections par l'ellipse 30.



Zone apaisée en intrabourg : Zone 30

Dispositifs complémentaires :



- En agglomération, il est également conseillé de signaler le rappel de la limitation à 30 km/h par une ellipse. Aussi, afin de limiter davantage la vitesse, chicanes, écluses, plateaux, radars pédagogiques sont nécessaires.

Pour plus d'informations sur les gabarits et positionnement, se référer à la fiche n°16 du CEREMA « La prise en compte des deux-roues motorisés dans l'aménagement »



Zone apaisée en intrabourg : Zone de rencontre



Art. R110-2, zone de rencontre : section ou ensemble de sections de voies en agglomération constituant une zone affectée à la circulation de tous les usagers. Dans cette zone, 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, les conducteurs de cyclomobiles légers et les conducteurs d'engins de déplacement personnel motorisés, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police. Les entrées et sorties de cette zone sont annoncées par une signalisation et l'ensemble de la zone est aménagé de façon cohérente avec la limitation de vitesse applicable.

Informations :

- Usagers concernés : tous usagers de la route ;

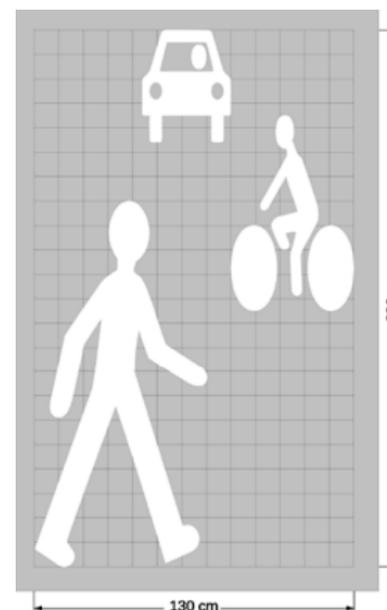
Signalisation réglementaire :



Panneau B52 Panneau B53

- Obligation de mettre les panneaux B52 (entrée en zone de rencontre) et B53 (sortie de zone de rencontre). Règle spécifique pour chaque zone de rencontre.
- Sortie de zone de rencontre pouvant être indiquée par les panneaux B53, B54, B30 ou EB20.

Signalisation complémentaire :



Panneau B30



Panneau EB20
sortie de commune

- Il est également conseillé de marquer l'entrée en zone de rencontre par une signalisation horizontale présente au centre de la chaussée.



Aménagement tactique (court terme)

- Si le profil de voirie ne permet pas de lisser l'espace public, l'article 118-7 de l'Instruction Interministérielle sur la Signalisation Routière (IISR) précise que des inscriptions sur chaussée sont possibles sur les zones de rencontres et aires piétonnes. Cependant, celles-ci ne doivent pas représenter ni détourner des signaux routiers ou des marques commerciales. Également, de la végétation ou du mobilier urbain peuvent être installés dans le but de réduire la vitesse des véhicules.



Aménagement long terme

- Mise au même niveau de la voirie et du trottoir sans délimiter les espaces des usagers. Un revêtement différent d'une rue classique et du trottoir est conseillé ainsi que l'aménagement pour les piétons comme du mobilier urbain, et végétalisation des espaces. Stationnement voiture à limiter en place et privilégier les arrêts minutes.



Pour plus d'informations sur les gabarits et positionnement, se référer à la fiche n°17 du CEREMA « Le stationnement des véhicules légers sur la voirie »



Zone apaisée en intrabourg : Aire piétonne



Art. R110-2, aire piétonne : section ou ensemble de sections de voies en agglomération, hors routes à grande circulation, constituant une zone affectée à la circulation des piétons de façon temporaire ou permanente. Dans cette zone, sous réserve des dispositions des articles R. 412-43-1 et R. 431-9, seuls les véhicules nécessaires à la desserte interne de la zone sont autorisés à circuler à l'allure du pas et les piétons sont prioritaires sur ceux-ci. Les entrées et sorties de cette zone sont annoncées par une signalisation.

Informations :

- Usagers concernés : piétons, vélos (au pas), véhicules motorisés (livraison, riverains, PMR, urgences) ;

Signalisation réglementaire :



Panneau B54



Panneau B55

- Obligation de mettre les panneaux B54 (entrée en aire piétonne) et B55 (sortie d'aire piétonne).
- Sortie aire piétonne pouvant être indiquée par les panneaux B55, B53, B30.

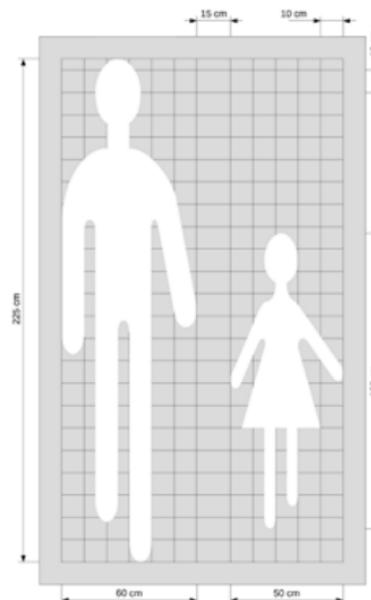
Signalisation complémentaire :



Panneau B30



Panneau B53



- Il est également conseillé de marquer l'entrée de l'aire piétonne par une signalisation horizontale présente au centre de la chaussée.



Zone apaisée en intrabourg : Aire piétonne

Aménagement tactique (court terme)

- Même dispositifs que la zone de rencontre
- Supprimer tous les obstacles inutiles (panneaux, potelets et autres dispositifs anti-intrusions liés aux véhicules motorisés)
- Supprimer les places de stationnement

Avant



Après



Aménagement long terme

- Mise au même niveau de la voirie et du trottoir sans délimiter les espaces des usagers avec un revêtement type pavé
- Limitation de la signalisation et des obstacles afin de faciliter les déplacements piétons
- Conservation des barrières amovibles ou création de bornes escamotables



Pour plus d'informations sur les gabarits et positionnement, se référer à la fiche n°18 du CEREMA, « Viabilité hivernale en milieu urbain »



Un classement par niveau pour les déplacements utilitaires à vélo

0

Inaccessible
Déplacement impossible à vélo



Herbe



Terre

1

Accès non praticable
Circulation très contrainte ; sportif



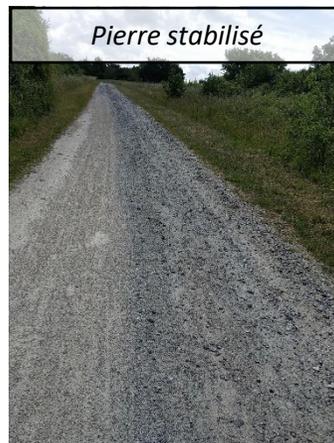
Pierre herbe



Bandes terre

2

Inconfortable
Perte d'équilibre, vitesse réduite



Pierre stabilisé



Bandes pierre

3

Accessible
Accès PMR contraint, vitesse réduite



Stabilisé



Bandes enrobées

4

Confortable
Accès inclusif, revêtement idéal



Enrobé



Grave ciment



L'enrobé est le revêtement le plus adapté aux modes actifs tant sur le plan des déplacements utilitaires que pour les loisirs. En effet, il permet une utilisation inclusive (vélos classiques, vélos PMR, trottinettes, skateboard, poussettes, piétons etc.) un entretien facile et une durabilité à toute épreuve (environ 25 – 30 ans).

Afin de faciliter les déplacements doux sur ce type de revêtement, veuillez trouver ci-après quelques conseils de réalisation et d'entretien.

Etude d'impact des différents revêtements – BL évolution

	Stabilisé	Stabilisé renforcé	Béton hydraulique	Béton bitumineux (enrobés)	Enduits superficiels	Enrobés à froid	Enrobé écologiques
Inondations	Négatif	Moyen	Positif	Positif	Moyen	Positif	Positif
Racines	Moyen	Moyen	Positif	Positif	Négatif	Négatif	Négatif
Empreinte carbone et pollution de l'air	Négatif	Négatif	Moyen	Moyen	Moyen	Positif	Positif
Intégration visuelle	Positif	Positif	Moyen	Moyen	Négatif	Négatif	Positif
Durée de vie	Négatif	Moyen	Positif	Positif	Négatif	Moyen	Moyen
Coût (investissement et fonctionnement)	Moyen	Moyen	Moyen	Positif	Positif	Positif	Négatif
Confort pour les cyclistes / sécurité	Négatif	Moyen	Positif	Positif	Négatif	Positif	Positif
	Impact positif		Moyen		Négatif		

Création du revêtement stabilisé

- 1 Si le chemin possède déjà une structure, le nouveau stabilisé peut être posé en veillant à enlever les obstacles. Pour les chemins en terre ou enherbé, possibilité de créer une structure adaptée au nouveau revêtement (compris dans le ratio).
- 2 Etaler le stabilisé uniformément entre 3 et 5 m de largeur.
- 3 Passage d'un compacteur à rouleaux afin de tasser le stabilisé préalablement posé et éviter les sols meubles.

Entretien du revêtement stabilisé

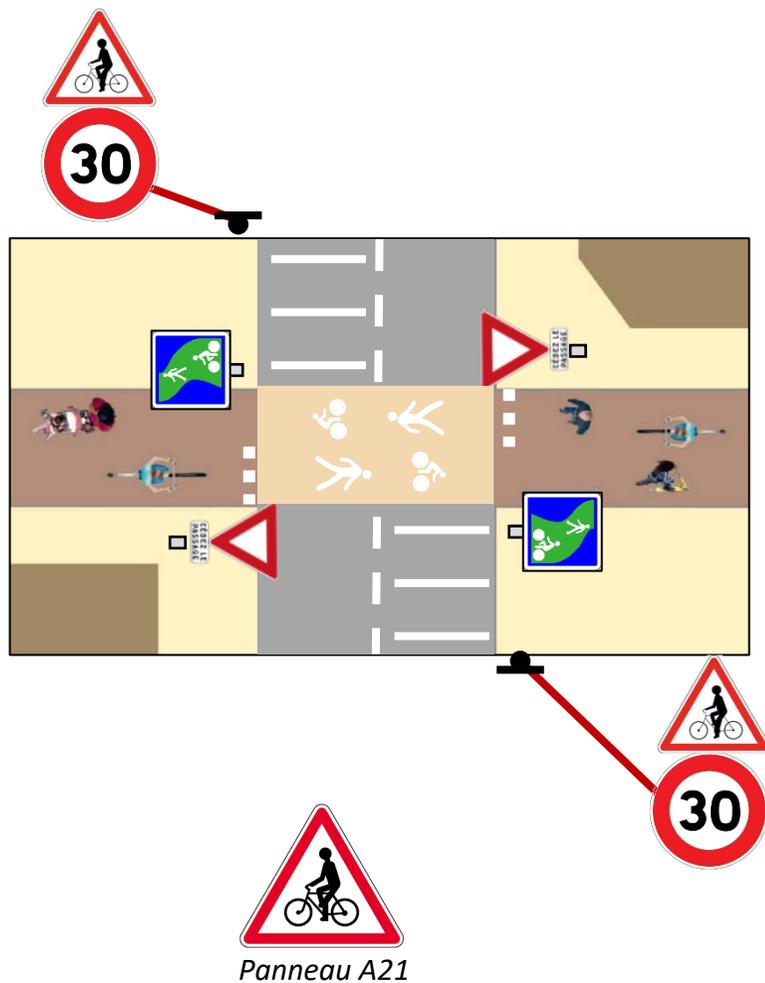
Les stabilisés demandent beaucoup d'entretien (désherbage, homogénéisation du revêtement, comblement de nids de poules ou saignées). Si seuls les modes doux utilisent les voies vertes, un balayage deux fois par an peut suffire (1 fois après l'automne, 1 fois après fauchage des bas-côtés). Si passage de véhicules régulier, 3 à 4 passages de balayeuse par an.

- 1 Si seuls les modes doux utilisent les voies vertes, un balayage deux fois par an peut suffire (1 fois après l'automne, 1 fois après fauchage des bas-côtés). Si passage de véhicules régulier, 3 à 4 passages de balayeuse par an.
- 2 Rebouchage régulier des nids de poules causés par les tracteurs, quads etc. afin de conserver un confort de déplacement.



Intersection mineure

Limitation de vitesse par signalisation + bandes rugueuses + résine contrastée.



Exemple de bandes rugueuses

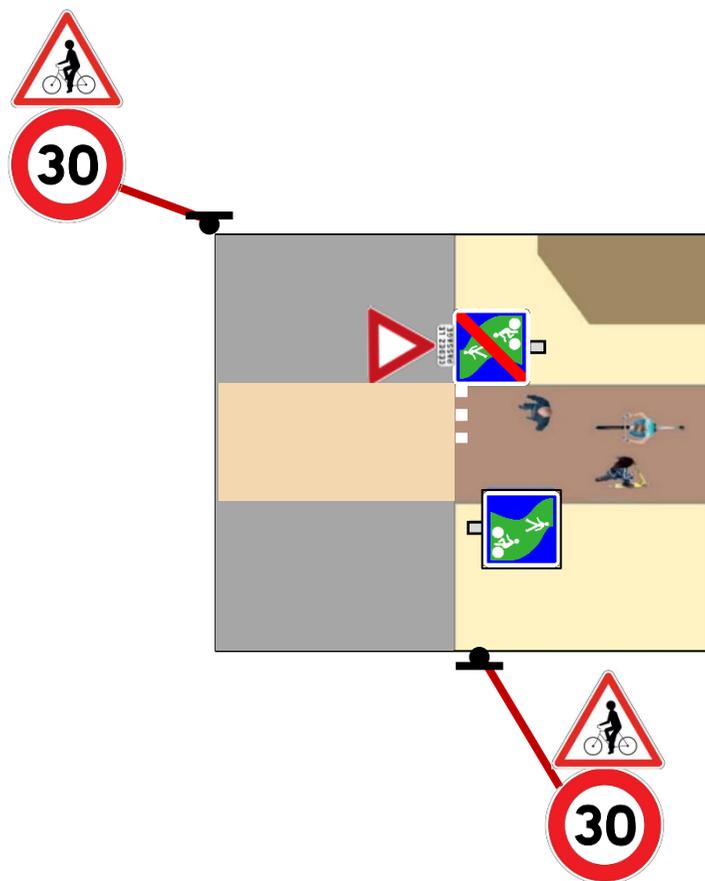
Aspects techniques :

- Régime de priorité : cédez-le-passage en sortie d'aménagement cyclable (voie verte, piste cyclable etc.)
- Bandes rugueuses à disposer dans chaque sens ;
- Résine contrastée à appliquer sur la traversée de la voie verte afin d'appuyer la continuité et d'informer les usagers de la voie principale.
- Panneaux de limitation de vitesse à 30 km/h et le panneau A21, informant de la présence de cyclistes.



Intersection mineure

Limitation de vitesse par signalisation + résine contrastée



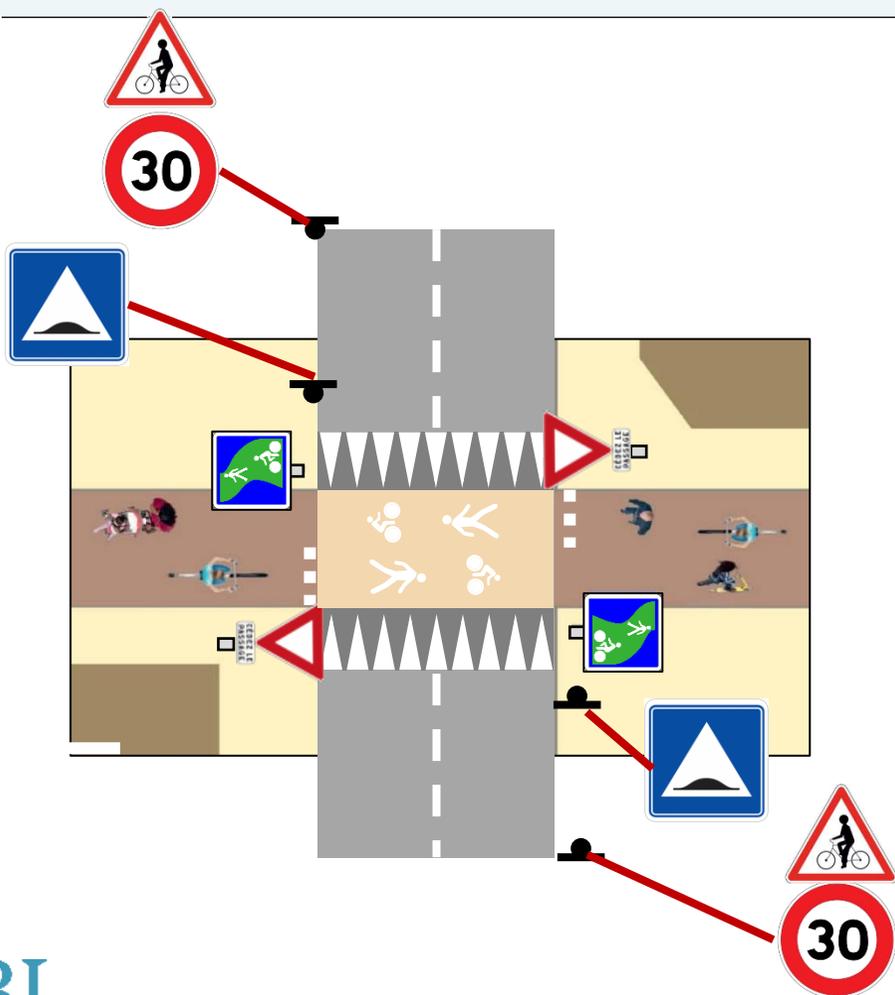
Exemples de pose de résine pour marquer une continuité ou changement de direction

Aspects techniques :

- Revêtement résine contrastée pour marquer l'entrée de la voie verte
- Limitation de vitesse et présence de vélos à préciser en amont par une signalisation verticale
- Conserver une surface plane de la voie verte pour faciliter les accès et le confort de tous les usagers



Petit plateau

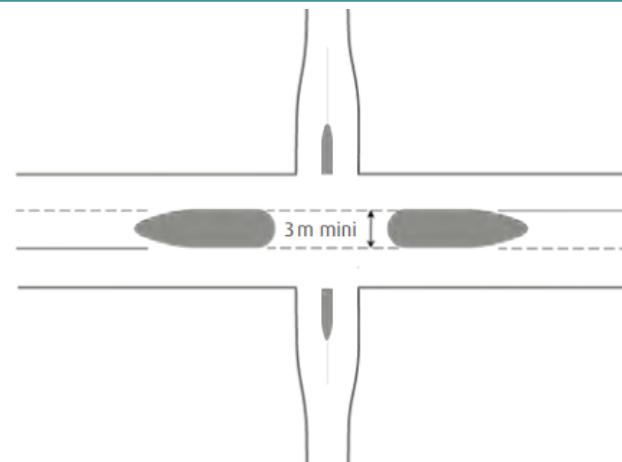
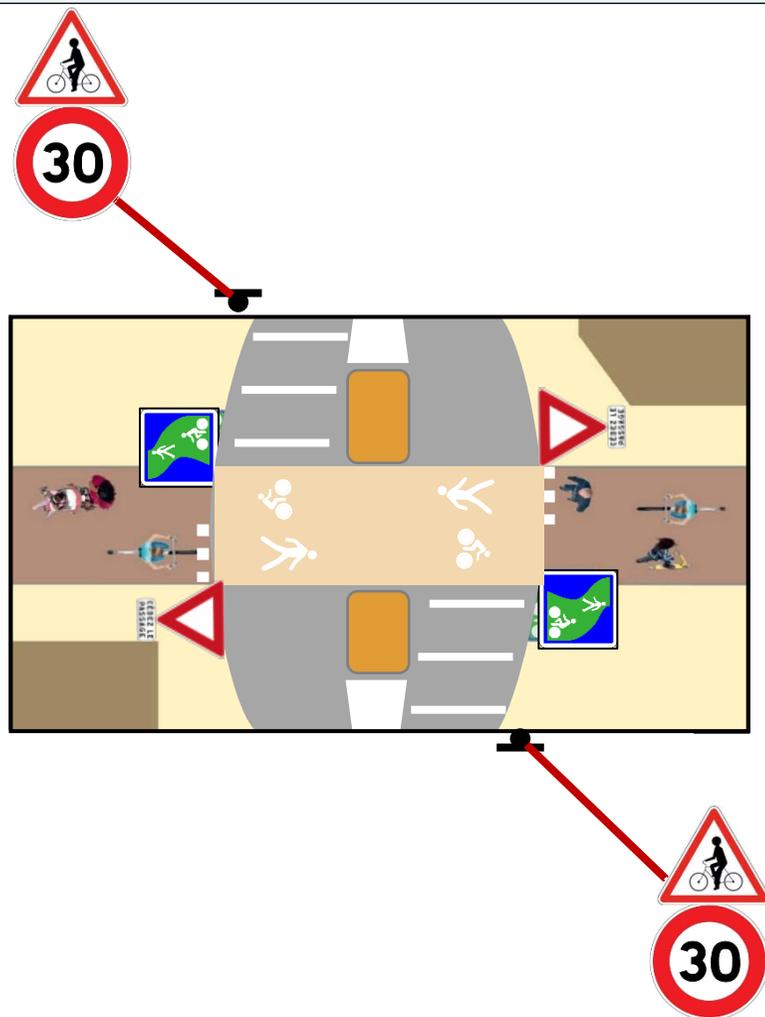


Exemple de plateau avec revêtement contrasté pour marquer une continuité et ralentir les véhicules motorisés

Aspects techniques :

- Plateau avec revêtement résine ou enrobé pigmenté contrasté pour marquer une continuité de la voie verte
- Limitation de vitesse et présence de vélos à préciser en amont par une signalisation verticale
- Conserver une surface plane de la voie verte pour faciliter les accès et le confort de tous les usagers

Traversée en deux temps



Un îlot large (3 à 4 m) sur la voie principale permettra aux usagers de la voie cyclable de traverser en 2 fois
Source : Cerema

Exemple d'une illustration du CEREMA d'une traversée avec refuge central

Aspects techniques :

- Priorité donnée à la voie principale, cédez-le-passage en sortie de voie verte
- Création d'un refuge supérieur à 3 m permettant une traversée en deux temps
- Panneaux de limite de vitesse et présence de vélos à préciser en amont par une signalisation verticale
- Résine contrastée à appliquer avec pictogrammes vélos et piétons
- Bandes rugueuses également disposées en amont de la traversée afin de faire ralentir les véhicules motorisés
- Conserver une surface plane de la voie verte pour faciliter les accès et le confort de tous les usagers



Chicanes



Chicanes sans by-pass vélo déconseillées



Aspects techniques :

- Chicanes avec by-pass vélos supérieur ou égal à 1,5 m pour les vélos larges, PMR etc.
- Également possibilité de réaliser des écluses qui auront le même impact de ralentissement

Grand plateau

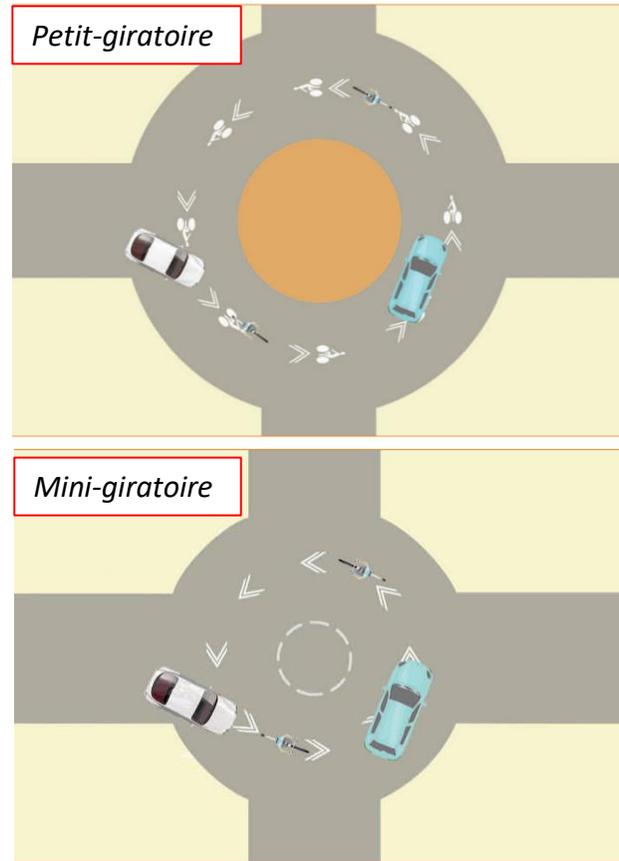


Aspects techniques :

- Création d'un plateau contrasté prenant l'ensemble des entrées d'axes routiers
- Régime de priorité à droite
- Ne pas inscrire de pictogrammes vélos, ni d'aménagements cyclables sur le plateau qui est un espace neutre. Passages piétons tolérés



Petit giratoire : conservation du giratoire + marquage au sol



Fiche CEREMA explicative



Exemple de disposition d'un jalonnement horizontal pour signaler la présence de vélos dans le giratoire

Aspects techniques :

- Les mini-giratoires sont le plus souvent composés d'un disque plat voire juste de peinture, le CEREMA conseille de placer au centre de la voie des chevrons
- Les petits giratoires inférieurs à 20 m de rayons peuvent être transformés en plateau et également être aménagés à court terme avec des pictogrammes vélos + chevrons au centre de la voie

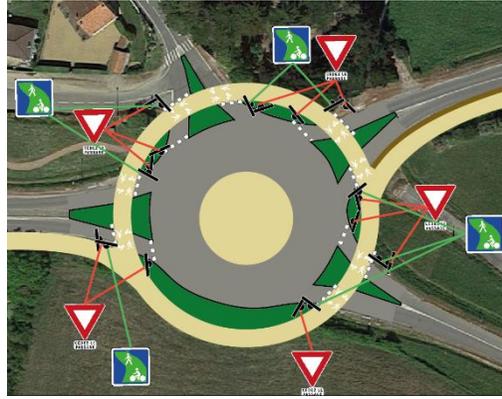


Grand giratoire : Giratoire à la hollandaise

Avant

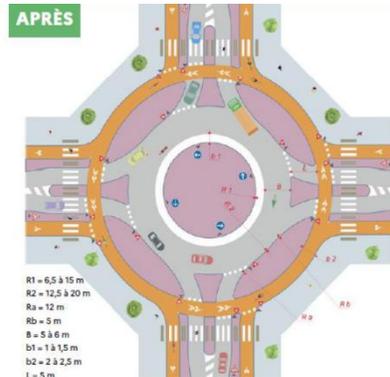


Après



Voie verte rendue prioritaire sur une branche d'un giratoire
Source : Cerema

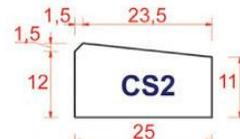
Exemple d'une traversée de giratoire avec priorité donnée à la voie verte



Fiche CEREMA explicative



C115



Bordure CS2

Aspects techniques :

- Pour les giratoires avec un rayon supérieur à 20 m (du centre du giratoire à la bordure extérieure du trottoir, possibilité de créer un giratoire à la hollandaise
- L'anneau cyclable est séparé de l'anneau central avec le plus souvent, priorité aux intersections, panneau cédez-le-passage à mettre en place pour les véhicules motorisés
- L'anneau de la voie verte doit comporter le moins d'angles possibles pour faciliter les déplacements à pied et à vélo
- Les bordures de franchissement entre la voie verte et la chaussée doivent être nulles ou à minima être de type CS2
- Entrée de voie verte à traiter avec le panneau C115



Dimension des pictogrammes liés aux aménagements cyclables

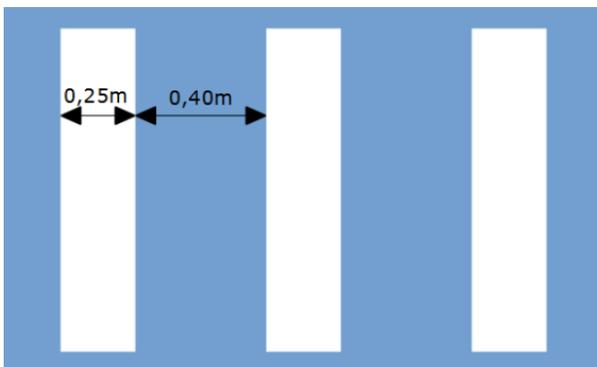
Cédez-le-passage



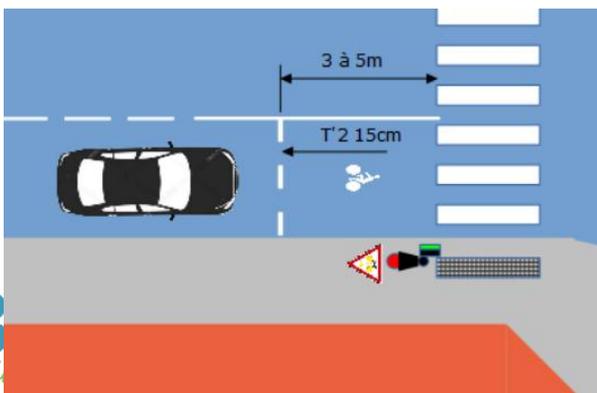
Ligne de stop



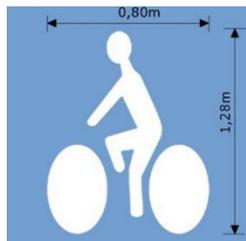
Passage piétons sur piste cyclable



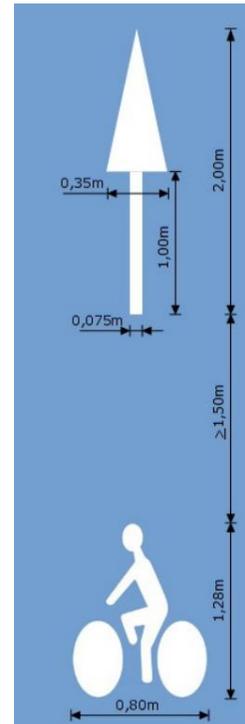
SAS vélo



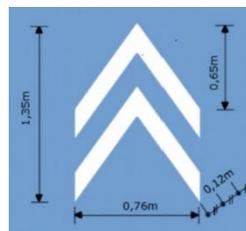
Pictogramme vélo



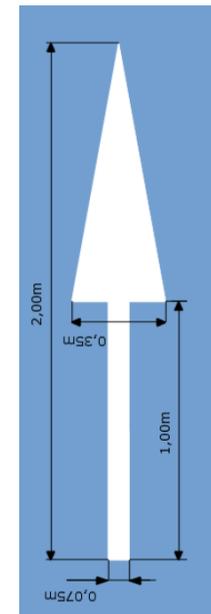
Double sens cyclable



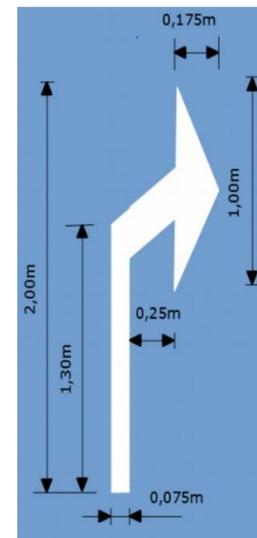
Pictogramme chevrons



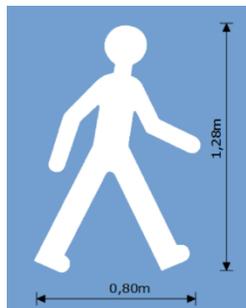
Flèche seule tout droit



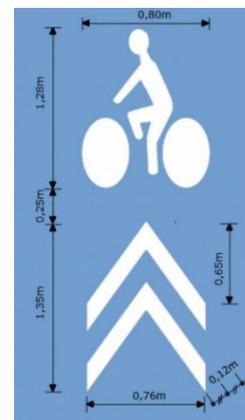
Flèche seule à droite



Pictogramme piéton

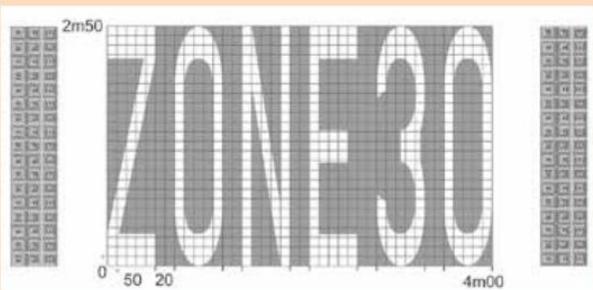


Traversée d'intersections

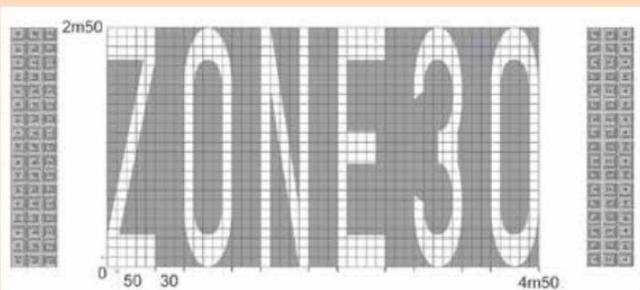




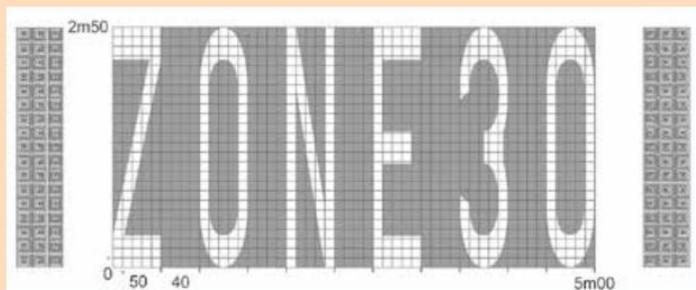
Dimension des pictogrammes : vitesse



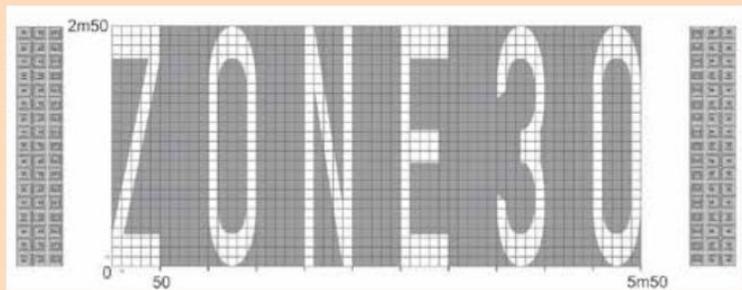
Sur chaussée de 4,00 m



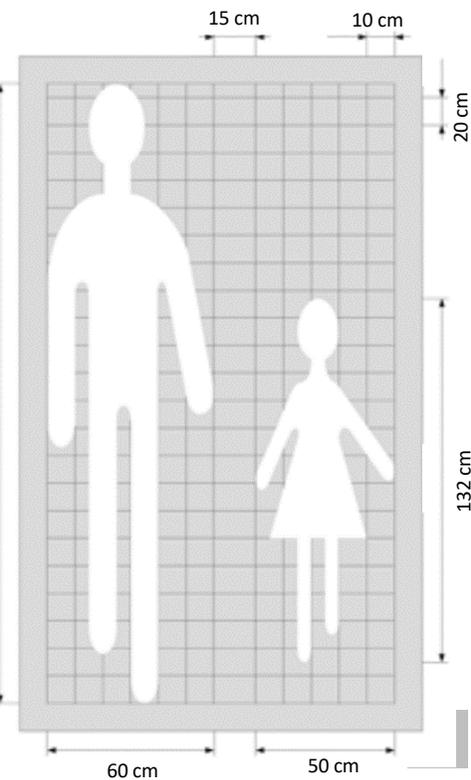
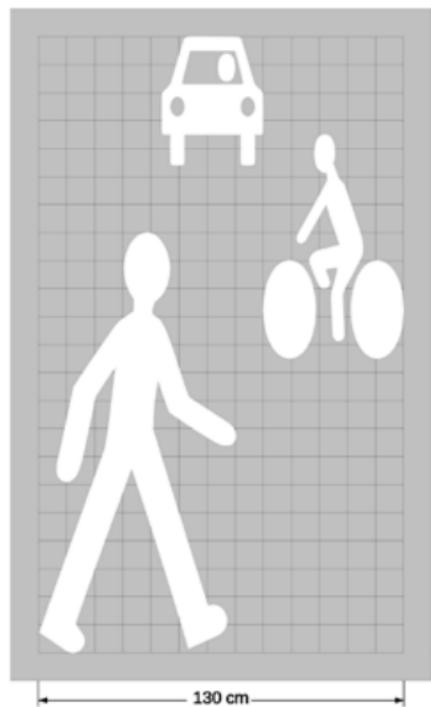
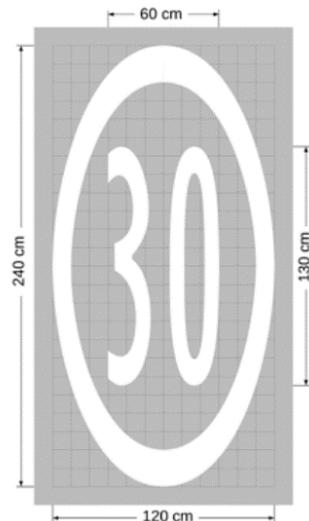
Sur chaussée de 4,50 m



Sur chaussée de 5,00 m



Sur chaussée de 5,50 m



Placement des pictogrammes

Piste cyclable bidirectionnelle



Section courante :

- Pictogramme vélo dans les deux sens + ligne axiale discontinue de largeur 2u

Intersections :

- Pictogrammes vélos + chevrons

Chaucidou (CVCB)



Section courante :

- Chevrons + ligne discontinue T2 3u

Intersections :

- Si CVCB prioritaire continuité de l'aménagement et des chevrons
- Si présence d'un plateau, CVCB stoppé avant les dents du plateau

Voie verte



Section courante :

- Aucun

Intersections :

- Pictogrammes vélos + piétons

Double sens cyclable



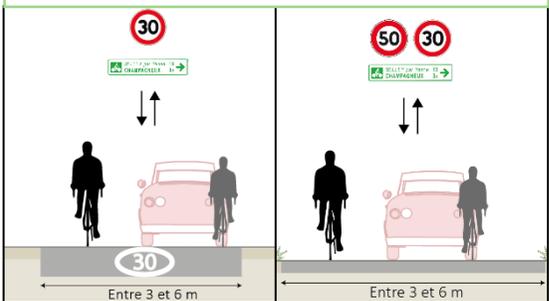
Section courante :

- Pictogramme vélo + flèche + ligne discontinue si la chaussée le permet

Intersections :

- Pictogramme vélo + chevrons

Voie partagée



Section courante :

- Eventuellement ellipse 30 ou 50 km/h

Intersections :

- Pictogrammes vélos + flèche ou chevrons avec numéro d'itinéraire

u = 3 cm pour les lignes tracées sur les pistes cyclables

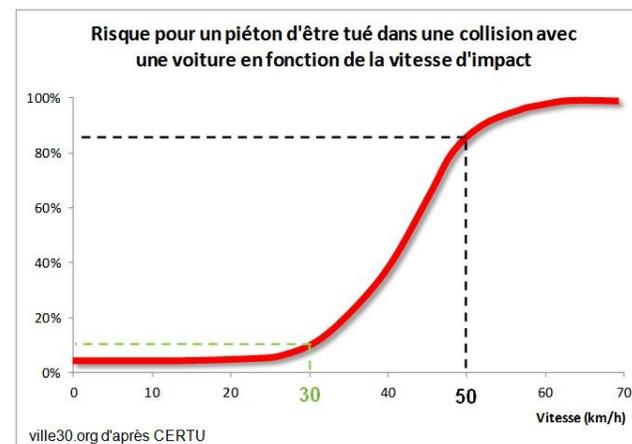
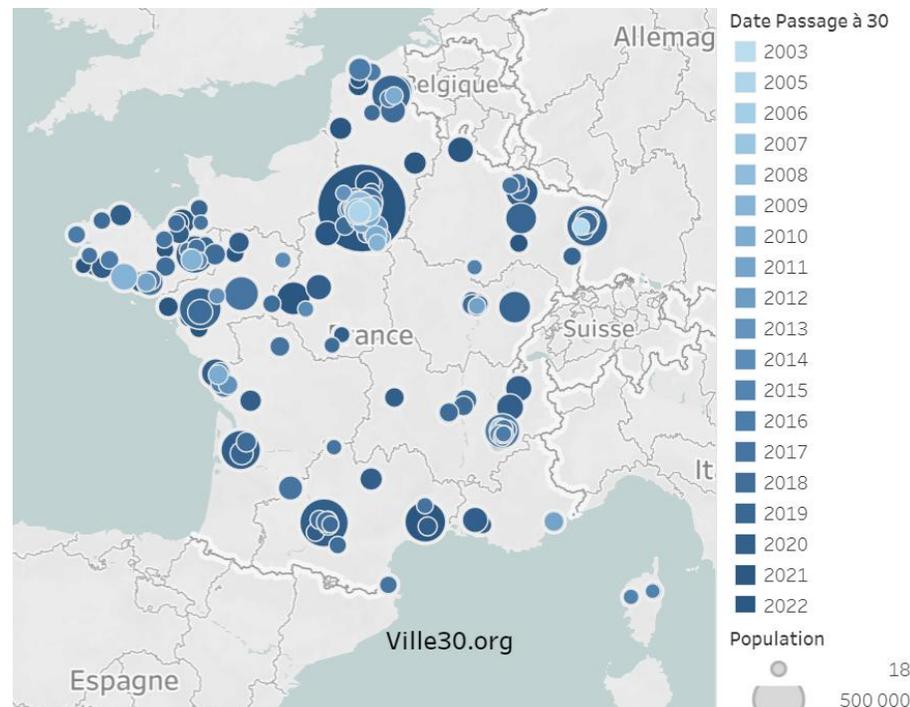


Généralisation du 30 km/h sauf grands axes (50 km/h)

- Meilleure lisibilité et cohérence à l'échelle de la Ville
- Apaisement de la vie locale, sécurité accrue des piétons et cyclistes
- Réglementation d'installation du 30 km/h simplifiée = moins de panneaux, moins de pollution visuelle
- Peu d'impact réel sur les vitesses moyennes pratiquées aux heures de pointe
- Diminution des nuisances et augmentation de la sécurité

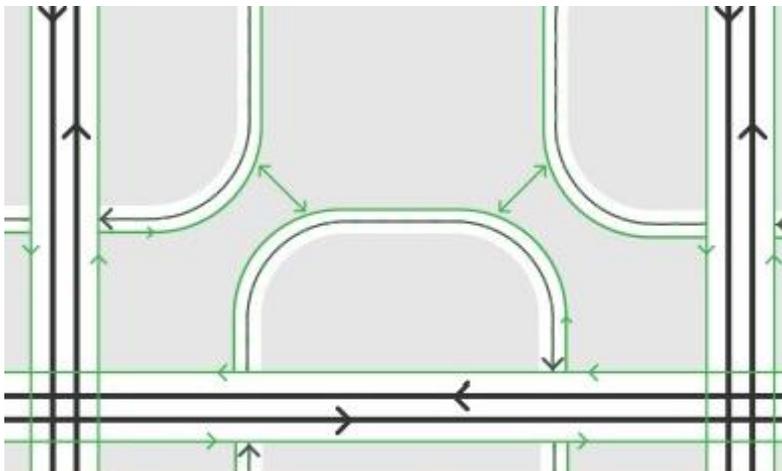
Impacts importants sur la sécurité des habitants

- Distances de freinage diminuées
- La mortalité des piétons après une collision passe de 80% pour une limitation de vitesse à 50 km/h, contre 10% pour une limitation de vitesse à 30km/h

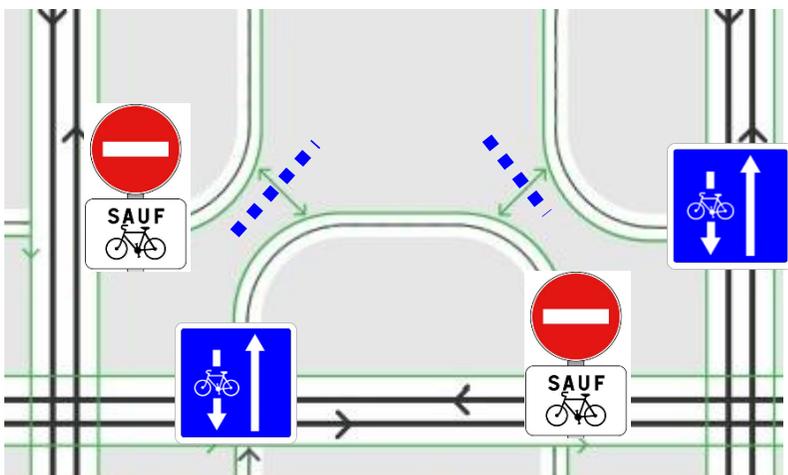




Conserver les deux sens de circulation

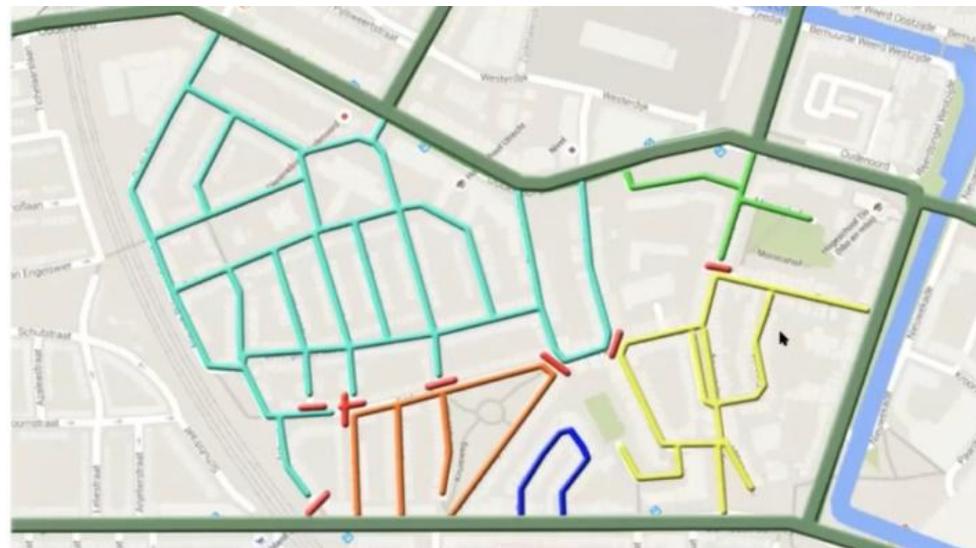


Mise en sens unique



■ ■ ■ ■ Passage de piétons + vélos uniquement

Plan de circulation hiérarchisé



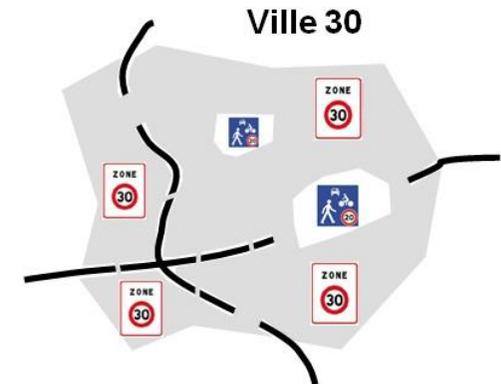


Comment cela fonctionne ?

- Indiquer la limitation de vitesse à chaque entrée d'agglomération
- Inscrire sur l'enrobé la limitation de vitesse régulièrement
- Informer les usagers avec pédagogie



rues limitées à 50 km/h
 passage 30 sur axe de transit



quartiers en zone 30
 zone de rencontre

ville30.org

Une mesure nécessitant de la pédagogie

